



ZARZĄD WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

REGIONALNY PLAN TRANSPORTOWY
WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO SPEŁNIAJĄCY KRYTERIA
WARUNKU EX ANTE DLA CELU TEMATYCZNEGO 7
DO RPO WŁ NA LATA 2014-2020



Fundusze Europejskie
Program Regionalny



BP^WŁ

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne





ZARZĄD WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

**REGIONALNY PLAN TRANSPORTOWY
WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO SPEŁNIAJĄCY
KRYTERIA WARUNKU EX ANTE
DLA CELU TEMATYCZNEGO 7
DO RPO WŁ NA LATA 2014-2020**



**Województwo Łódzkie, Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego
Łódź, czerwiec 2016**



ZARZĄD WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

WITOLD STĘPIEŃ	Marszałek Województwa Łódzkiego
ARTUR BAGIEŃSKI	Wicemarszałek Województwa Łódzkiego
DARIUSZ KLIMCZAK	Wicemarszałek Województwa Łódzkiego
JOANNA SKRZYDLEWSKA	Członek Zarządu Województwa Łódzkiego
JOLANTA ZIĘBA - GZIK	Członek Zarządu Województwa Łódzkiego

Opracowanie wykonano
we współpracy z **DEPARTAMENTEM POLITYKI REGIONALNEJ**
Dyrektor – **DOMINIK PATORA**

w:
BIURZE PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO W ŁODZI
Dyrektor – **EWA PATORA – NOWAK**
Z-ca Dyrektora – **AGNIESZKA JASZCZYŃSKA**

ZESPÓŁ ROBOCZY, w składzie:

PATRYCJA CZARNECKA	kierownik pracowni
JOLANTA KOWALSKA	główny projektant
MICHAŁ BULDER	projektant
KRZYSZTOF PACZKOWSKI	projektant
MAŁGORZATA CHROBAK	starszy asystent
MAKSYMILIAN STANEK	starszy asystent

przy współpracy:

GRUPY ROBOCZEJ

w składzie:

PAWEŁ BEJDA
dr hab. inż. **MAREK LEFIK**, prof. Pł
dr hab. inż. **JACEK WESOŁOWSKI**, prof. Pł
dr inż. **TEDEUSZ WILCZYŃSKI**
dr hab. inż. **REMIGIUSZ KOZŁOWSKI**, prof. nadzw. UŁ
dr **JAN RACZYŃSKI**
ALINA GIEDRYŚ
MAŁGORZATA ZAKRZEWSKA
MARCIN PAWLAK
EWA CŁAPA
PIOTR LESIAK
ROBERT WDOVIK
PAWEŁ MARCZEWSKI



SPIS TREŚCI:

I. WPROWADZENIE	str. 7
I.1. Podstawa sporządzenia dokumentu.....	str. 7
I.2. Zasady opracowania dokumentu.....	str. 7
I.3. Uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych.....	str. 8
I.3.1. Dokumenty europejskie.....	str. 8
I.3.2. Dokumenty krajowe.....	str. 10
I.3.3. Dokumenty regionalne.....	str. 19
I.4. Ogólna charakterystyka województwa łódzkiego.....	str. 27
II. STAN I UWARUNKOWANIA ROZWOJU	str. 31
II.1. Korytarze bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T).....	str. 31
II.2. Sektorowa diagnoza stanu oraz trendy rozwojowe.....	str. 33
II.2.1. Układ drogowy.....	str. 33
II.2.2. Układ kolejowy.....	str. 40
II.2.3. Infrastruktura lotnicza.....	str. 46
II.2.4. Multimodalny transport pasażerski.....	str. 49
II.2.5. Multimodalny transport towarowy.....	str. 55
II.3. Identyfikacja problemów i możliwości rozwojowych.....	str. 58
II.4. Analiza SWOT.....	str. 61
II.5. Główne wyzwania rozwojowe.....	str. 63
III. STRATEGICZNA POLITYKA ROZWOJU	str. 65
IV. PROJEKTY ROZWOJOWE	str. 72
IV.1. Opis kierunków interwencji w zakresie transportu, ze środków Unii Europejskiej na lata 2014 – 2020.....	str. 72
IV.2. Wytyczne dla identyfikacji potrzeb transportowych w ramach celu tematycznego 7.....	str. 74
IV.3. Wynikowa lista projektów możliwych do realizacji.....	str. 77
V. ZASADY REALIZACJI STRATEGII	str. 84
V.1. System monitorowania.....	str. 84
V.2. Ramy finansowe.....	str. 86
V.3. Zasady kwalifikacji projektów.....	str. 88
V.4. Podmioty zaangażowane w realizację.....	str. 89
V.5. Zdolność instytucjonalna.....	str. 91



I. WPROWADZENIE

I.1. Podstawa sporządzenia dokumentu

Podstawę opracowania stanowi uchwała Zarządu Województwa Łódzkiego nr 535/15 z dnia 21 maja 2015 r. w sprawie przyjęcia obwieszczenia o przystąpieniu do przygotowania Regionalnej Strategii Rozwoju Transportu 2020 oraz uchwała Zarządu Województwa Łódzkiego 1018/15 z dnia 14 września 2015 r. w sprawie zmiany Uchwały nr 535/15 Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 21 maja 2015 r. dotyczącej przyjęcia obwieszczenia o przystąpieniu do przygotowania Regionalnej Strategii Rozwoju Transportu 2020, zastępującej określenie „Regionalna Strategia Rozwoju Transportu 2020” określeniem „**Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego spełniający kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014 -2020**”, nie skutkująca zmianami merytorycznymi dokumentu.

Plan jest dokumentem, którego nadrzędnym zadaniem jest wytyczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Łódzkiego w trakcie okresu programowania 2014 – 2020 oraz nakreślenie propozycji działań w perspektywie do 2030 roku.

Plan stanowi podstawę do spełnienia warunkowości ex-ante w zakresie Celu Tematycznego 7 (Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej), wskazanej dla Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 przez Komisję Europejską, na podstawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006.

I.2. Zasady opracowania dokumentu

Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej, opracowanie powinno koncentrować się na infrastrukturze transportowej służącej obsłudze ruchu regionalnego. W dokumencie należy uwzględnić sieć transportową województwa, zarówno krajową, regionalną jak i lokalną, w zakresie indywidualnego transportu samochodowego, drogowych przewozów ładunków oraz regionalnego i aglomeracyjnego transportu zbiorowego, a wśród generatorów ruchu wziąć pod uwagę sieć lotnisk regionalnych.

Według wytycznych inicjatywy doradczej JASPERS, zawartych w opracowaniu pn. „Metodologiczne wsparcie dla przygotowania krajowych i regionalnych planów transportowych i związanej z nimi warunkowości Ex-Ante dla okresu programowania 2014 – 2020”, opracowanie obligatoryjnie powinno zawierać:

- ✓ sektorową diagnozę stanu, zawierającą opis sieci transportowej, jej stanu technicznego oraz poruszającą kwestie bezpieczeństwa, jak również wielkości przewozów na sieci,
- ✓ opis trendów i wyzwań rozwojowych,
- ✓ analizę SWOT,
- ✓ cel główny, cele szczegółowe oraz kierunki działań, które będą stanowiły odpowiedź na regionalne problemy w zakresie transportu, jak również będą wzmacniały zidentyfikowany już potencjał,
- ✓ przejrzyste kryteria wyboru projektów,
- ✓ wynikową listę projektów możliwych do realizacji, stanowiącą wykaz przedsięwzięć poprawiających funkcjonowanie całego systemu transportowego regionu,
- ✓ zasady wdrażania i monitorowania dokumentu.



Do opracowania dokumentu wskazano również konieczność zapewnienia merytorycznego wsparcia zespołu ekspertów, złożonego ze specjalistów z każdej dziedziny transportu. Grupa robocza została oficjalnie powołana **uchwałą Zarządu Województwa Łódzkiego nr 537/15 z dnia 21 maja 2015 r. w sprawie powołania Grupy Roboczej ds. Regionalnej Strategii Rozwoju Transportu 2020** oraz uchwałą Zarządu Województwa Łódzkiego 1019/15 z dnia 14 września 2015 r. w sprawie zmiany Uchwały nr 537/15 Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 21 maja 2015 r. dotyczącej powołania Grupy Roboczej ds. Regionalnej Strategii Rozwoju Transportu 2020, zastępującej określenie „Regionalna Strategia Rozwoju Transportu 2020” określeniem „Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego spełniający kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO Wł na lata 2014 – 2020”.

Dokument został opracowany zgodnie z wymogami Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r.poz. 353).

I.3. Uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych

I.3.1. Dokumenty europejskie:

EUROPA 2020 – strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu

Długookresowa strategia rozwoju Unii Europejskiej na lata 2010 – 2020 została zatwierdzona przez Radę Europejską 17 czerwca 2010 r., zastępując realizowaną w latach 2000 – 2010 strategię lizbońską. Obejmuje trzy wzajemnie ze sobą powiązane priorytety tematyczne:

1. **Rozwój inteligentny:** rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji;
2. **Rozwój zrównoważony:** wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej;
3. **Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu:** wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną.

Wśród przedstawionych przez KE siedmiu projektów przewodnich, które umożliwią postępy w ramach każdego z priorytetów tematycznych uwzględniono także dwa ukierunkowane na rozwój transportu. Są to:

- **Europa efektywnie korzystająca z zasobów** – zakłada się, że projekt ten doprowadzi do uniezależnienia wzrostu gospodarczego od wykorzystania zasobów, przejścia na gospodarkę niskoemisyjną, większego wykorzystania OZE, modernizacji transportu oraz propagowania efektywności energetycznej poprzez m.in. inteligentne zarządzanie ruchem, ulepszenie logistyki, ograniczanie emisji CO₂ pojazdów, w tym ekologiczne samochody;
- **Polityka przemysłowa w erze globalizacji** – zakłada się, że projekt doprowadzi do poprawy otoczenia biznesu oraz wspierania rozwoju silnej i zrównoważonej bazy przemysłowej, przygotowanej do konkurowania na rynkach światowych poprzez m.in. tworzenie sieci transportowych i logistycznych umożliwiających sektorowi przemysłu w Unii skuteczny dostęp do jednolitego rynku i rynków międzynarodowych.

Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu

Biała Księga została przyjęta przez Komisję Europejską 28 marca 2011r. Strategia zakłada stopniowe odejście od transportu samochodowego na rzecz przyjaznych środowisku środków transportu, w tym transportu kolejowego, oraz zmniejszenie emisji szkodliwych substancji do środowiska.

Biała Księga definiuje 10 celów, na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu dla ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 60%, w trzech obszarach tematycznych:



- rozwój i wprowadzenie nowych paliw oraz systemów napędowych zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju;
- optymalizację działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, m.in. poprzez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych środków transportu;
- wzrost efektywności korzystania z transportu i infrastruktury dzięki systemom informacji i zachętom rynkowym.

W dokumencie wskazano również 40 konkretnych inicjatyw, na rzecz realizacji wizji konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportowego.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 11 grudnia 2013 r. nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzje nr 661/2010/UE

W Rozporządzeniu określono projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania krajów UE, wskazując wymogi jakościowe dla infrastruktury i wyznaczono dwupoziomą strukturę, obejmującą sieć kompleksową i sieć bazową, której elementy wskazano w załącznikach do Rozporządzenia.

Sieć kompleksowa składa się ze wszystkich istniejących i planowanych infrastruktur transportowych transeuropejskiej sieci transportowej i jest identyfikowana i rozwijana dla zapewnienia zwiększonej dostępności i łączności wszystkich regionów Unii przy zapewnieniu optymalnej integracji różnych rodzajów transportu i ich interoperacyjności. Ukończenie sieci kompleksowej wyznaczono do 2050 r.

Sieć bazowa składa się z tych części sieci kompleksowej, które mają największe znaczenie strategiczne z punktu widzenia osiągnięcia celów rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Państwom członkowskim wyznaczono obowiązek rozwijania sieci bazowej do 2030 r.

Pośród elementów sieci bazowej wyodrębniono również strategiczne, najważniejsze ciągi komunikacyjne obsługujące przewozy dalekobieżne i mające w szczególności za zadanie usprawnienie połączeń transgranicznych w ramach Unii. Są to **korytarze sieci bazowej**, których głównym celem będzie zapewnienie integracji modalnej, interoperacyjności i skoordynowanego rozwoju infrastruktury, w szczególności na odcinkach transgranicznych, w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu i wąskich gardeł.

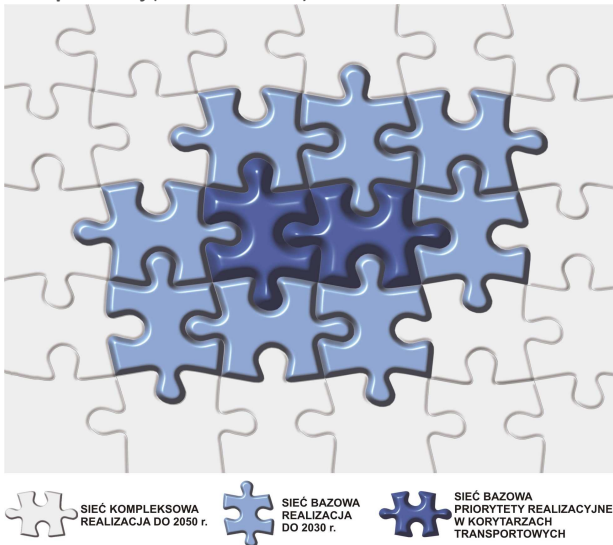
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 11 grudnia 2013 r. nr 1316/2013 ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010

Rozporządzenie ustanawia instrument „Łącząc Europę”, który określa warunki, metody i procedury udzielania unijnej pomocy finansowej na rzecz sieci transeuropejskich, w celu wspierania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w sektorach transportu, telekomunikacji i energii oraz w celu wykorzystania potencjalnych synergii między tymi sektorami. W ramach instrumentu będą finansowane projekty, dzięki którym uzupełnione zostaną brakujące połączenia w europejskiej strukturze transportowej, energetycznej oraz cyfrowej.

W Rozporządzeniu zamieszczono wykaz korytarzy sieci bazowej. Wyznaczono przebieg 9 korytarzy i zidentyfikowano tworzące je kluczowe elementy infrastrukturalne obejmujące wszystkie rodzaje transportu.



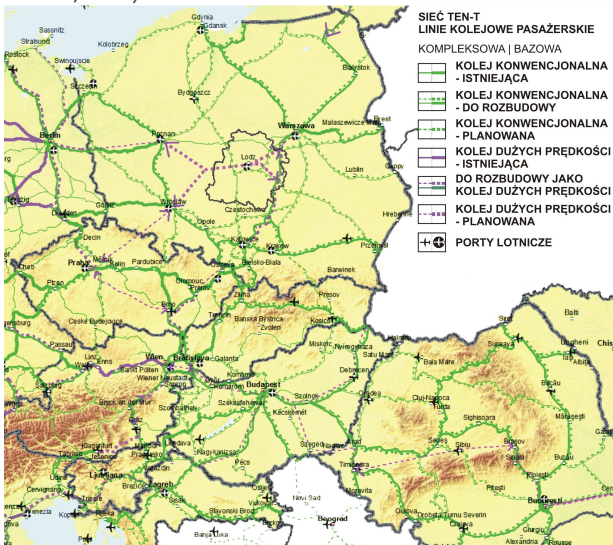
Rys. 1. Schemat struktury Transeuropejskiej Sieci Transportowej (Źródło: BPPWŁ)



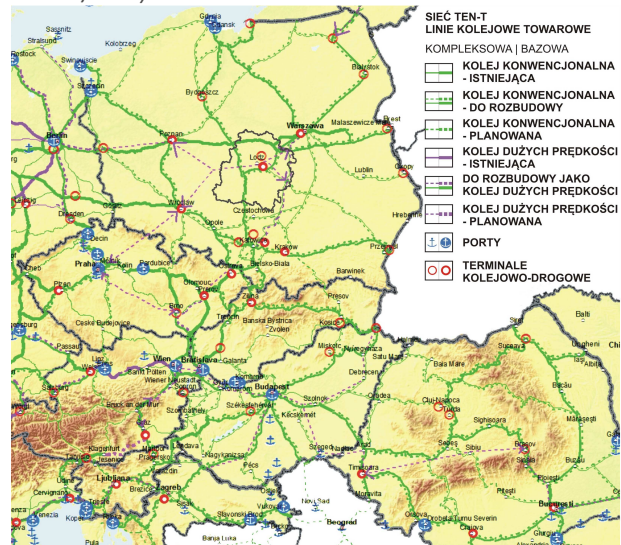
Rys. 2. Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T) – drogi (Źródło: Rozporządzenie PEiR nr 1315/2013)



Rys. 3. Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T) – linie kolejowe pasażerskie (Źródło: Rozporządzenie PEiR nr 1315/2013)



Rys. 4. Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T) – linie kolejowe towarowe (Źródło: Rozporządzenie PEiR nr 1315/2013)



I.3.2. Dokumenty krajowe:

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności

Dokument przyjęty przez RM w dniu 5 lutego 2013 r., zakłada osiągnięcie celu głównego, jakim jest **poprawa jakości życia Polaków**, dzięki podjęciu działań w trzech obszarach zadaniowych:

- I. *konkurencyjności i innowacyjności (modernizacji),*
- II. *równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji),*
- III. *efektywności i sprawności państwa.*

Polityka w zakresie transportu została ujęta w ramach jednego z dwóch celów strategicznych, w II obszarze zadaniowym tj. celu 9 – **Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego**. Podstawowe zadania to



zwiększenie dostępności transportowej i nasycenie infrastrukturą w Polsce (drogi, koleje, lotniska) oraz zoptymalizowanie zarządzania transportem. Dla realizacji celu wyznaczono 4 kierunki interwencji:

1. *Sprawna modernizacja, rozbudowa i budowa zintegrowanego systemu transportowego* (w tym m.in.: modernizacja, budowa i rozbudowa dróg krajowych i linii kolejowych głównie w ramach bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, modernizacja, budowa i rozbudowa sieci lotnisk, infrastruktury portowej oraz dróg wodnych śródlądowych),
2. *Zmiana sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym* (w tym m.in.: wdrożenie ITS, zmiana modelu finansowania systemu transportowego oraz wprowadzenie regulacji prawnych przyczyniających się do polepszenia współpracy w zakresie planowania i realizacji inwestycji, umożliwienie integracji taryfowej, biletowej oraz infrastrukturalnej różnych gałęzi transportu),
3. *Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego* (w tym m.in.: opracowanie Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013 – 2020),
4. *Udrożnienie obszarów miejskich i metropolitalnych* (w tym m.in.: budowa obwodnic dużych miejscowości, wprowadzenie zaawansowanych technik zarządzania i sterowania ruchem oraz poprawa funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego).

Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo

Dokument przyjęty dnia 25 września 2012 r., gdzie w wizji założono, że **Polska w roku 2020 to: aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka i sprawne państwo**, a jako cel główny wskazano: **wzmocnienie i wykorzystanie gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych potencjałów zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę jakości życia ludności**. Realizację założeń wskazano w 3 obszarach strategicznych:

- I. *Sprawne i efektywne państwo,*
- II. *Konkurencyjna gospodarka,*
- III. *Spójność społeczna i terytorialna.*

Priorytetowe kierunki interwencji w zakresie transportu wskazano w 1 z 7 celów w II obszarze strategicznym tj. celu II.7 – *Zwiększenie efektywności transportu*, gdzie zakłada się zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportowym (uwzględniające m.in. wprowadzenie nowych źródeł finansowania inwestycji), modernizację i rozbudowę połączeń transportowych (m.in. stworzenie spójnej sieć autostrad i dróg ekspresowych, obsługujących główne korytarze transportowe i zapewniających funkcjonalne powiązania pomiędzy największymi ośrodkami, modernizację głównych linii kolejowych i infrastruktury uzupełniającej, w tym dworców kolejowych oraz kompleksową modernizację lub wymianę taboru kolejowego, rozwój istniejącej infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej oraz integrację systemów transportowych, udrożnienie obszarów miejskich m.in. poprzez wprowadzenie zaawansowanych systemów zarządzania, integracja systemów taryfowych w transporcie publicznym, rozwój szybkich kolei miejskich, budowa obwodnic). Priorytet inwestycyjny będzie skierowany na drogi i linie kolejowe o znaczeniu krajowym, jak również na wybrane projekty lokalne uzupełniające układy krajowe i wojewódzkie.

Ponadto, kwestie związane z rozwojem systemu transportowego podejmowane są w ramach innych obszarów strategicznych: *Sprawne i efektywne państwo* – cel I.3 *Wzmocnienie warunków sprzyjających realizacji indywidualnych potrzeb i aktywności obywatela* oraz *Spójność społeczna i terytorialna* – cel III.3 *Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych*, które wskazują potrzebę podjęcia działań zaradczych będących odpowiedzią na wysoką liczbę wypadków śmiertelnych na drogach i prowadzenie polityki chroniącej przed hałasem, w tym budowa infrastruktury dla komunikacji zbiorowej.



Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r., gdzie jako rozwojowy cel strategiczny wskazano – **Efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie.** W zakresie transportu cel strategiczny realizowany będzie poprzez 1 z 6 celów szczegółowych – cel 3 *Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej*, gdzie wskazuje się, że polityka przestrzennego zagospodarowania kraju będzie zmierzać do poprawy dostępności terytorialnej w różnych skalach przestrzennych poprzez inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju, przynoszące wartość dodaną w postaci zapewnienia spójności systemu transportowego realizowanego w warunkach zrównoważonego rozwoju.

Realizację celu założono poprzez następujące działania:

- 3.1 *Poprawa dostępności polskich miast i regionów*, zakładające poprawę dostępności: głównych ośrodków miejskich, ośrodków subregionalnych i obszarów wiejskich, obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast oraz poprawę miast i regionów w przestrzeni europejskiej. Dokument wskazuje również integrację układów bipolarnych (m.in. Warszawa – Łódź).
- 3.2 *Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu*, zawierające działania polegające m.in. na poprawie dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego, utworzenie zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego oraz wdrażaniu rozwiązań wzmacniających integrację polskiego systemu transportowo – komunikacyjnego w ramach europejskiej sieci TEN-T.
- 3.3 *Poprawa dostępności teleinformatycznej*, wpływającej na zmniejszenie obciążenia systemów transportowych.
- 3.4 *Zarządzanie strategiczne i etapowanie inwestycji*, które nakreśla zakres inwestycji niezbędnych do realizacji oraz wskazuje przedsięwzięcia największe pod względem skali inwestycyjnej i wysokości nakładów finansowych w dziedzinie transportu: Kolej Dużych Prędkości (KDP) i Centralny Port Lotniczy. Cel zakłada osiągnięcie w 2030 roku szkieletowej sieci połączeń o standardzie dróg szybkiego ruchu (autostrady i/lub drogi ekspresowej) dla sieci powiązań głównych ośrodków miejskich, w tym Łodzi (A1, A2, S8, S12, S14, S74). W zakresie kolei wydzielono trzy podstawowe kategorie linii kolejowych:
 - KDP >200 km/h (Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań oraz Centralna Magistrała Kolejowa) – przeznaczone dla transportu pasażerskiego,
 - Linie kolejowe konwencjonalne zmodernizowane do prędkości 120 – 200 km/h powstające głównie dzięki modernizacji szlaków istniejących, zintegrowane z KDP (Nr 1, Nr 3, Nr 16, Nr 25) – przeznaczone przede wszystkim do przewozów pasażerskich, a w drugiej kolejności do przewozów towarowych
 - Linie kolejowe konwencjonalne zmodernizowane do prędkości 100 – 120 km/h, powstające dzięki modernizacji szlaków istniejących, zintegrowane z systemem terminali intermodalnych – przeznaczone przede wszystkim do przewozów towarowych, a w drugiej kolejności do przewozów pasażerskich (Nr 11, Nr 12, Nr 14, Nr 131).

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

Dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r. jest jedną z 9 strategii zintegrowanych, tworzących nowy porządek strategiczny ukierunkowaną na problematykę transportową. Wskazuje cele oraz kierunki rozwoju transportu tak, aby etapowo do 2030 r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w *Strategii Rozwoju Kraju 2020* oraz *Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska*



2030. Celem głównym strategii jest **zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym**. Będzie on realizowany poprzez 2 cele strategiczne:

- I. *Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego,*
- II. *Stworzenie warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych.*

Dla realizacji celu głównego do 2020 roku i w perspektywie do 2030 r., określono cele szczegółowe:

1. *stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej,*
2. *poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,*
3. *bezpieczeństwo i niezawodność,*
4. *ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko,*
5. *zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.*

W ramach wymienionych celów szczegółowych wskazano najważniejsze kierunki interwencji, dedykowane w podziale na poszczególne gałęzie transportu:

- Transport drogowy – m.in. rozbudowa systemu autostrad i dróg ekspresowych, wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast poprzez budowę obwodnic, rozwój infrastruktury bezpieczeństwa ruchu, wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych, promocja bezpiecznych zachowań uczestników ruchu, rozwój efektywnego systemu ratownictwa i pomocy medycznej.
- Transport kolejowy – m.in. modernizacja i rewitalizacja linii kolejowych, modernizacja i budowa terminali intermodalnych, rozwijanie systemów sterowania ruchem (ERTMS), modernizacja infrastruktury dworców i przystanków kolejowych, wymiana taboru kolejowego, wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych, modernizacja przejazdów wraz z zastępowaniem ich skrzyżowaniami dwupoziomowymi.
- Transport lotniczy – m.in. zwiększenie przepustowości istniejącej infrastruktury, wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych.
- Transport miejski – m.in. przekształcenie sieci transportowej miast w sprawny i funkcjonalny element systemu transportowego, ułatwienie przemieszczania się mieszkańców na tereny zewnętrzne, zapewnienie równowagi pomiędzy funkcjonowaniem systemu transportowego, a funkcjonowaniem środowiska naturalnego, wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych.
- Transport multimodalny i logistyka – m.in. rozwijanie infrastruktury liniowej i punktowej na sieci AGTC, rozwój platform multimodalnych na sieci TEN-T, rozwijanie funkcji multimodalnych lotnisk, wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych.

Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

Dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 13 października 2014 r., określa cele operacyjne i główne kierunki interwencji w obszarze transportu, do których realizacji wykorzystane zostaną środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Funduszu Spójności oraz pochodzące z instrumentu „Łącząc Europę”. Dokument ten przedstawia także podstawowe informacje o planowanych inwestycjach. Wyznaczone w nim zostały kryteria wyboru projektów oraz opisane środki zapewniające zdolność instytucjonalną do przygotowania i realizacji przedsięwzięć finansowanych ze środków UE. Dokument Implementacyjny określa cele operacyjne, które mają być osiągnięte do 2023 r.:

- w zakresie transportu drogowego – zmodernizowanie ok. 88% bazowej oraz ok. 33% kompleksowej sieci TEN-T, skrócenie średniego czasu przejazdu między ośrodkami wojewódzkimi o 15% (o 40 minut), poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawę przepustowości głównych arterii drogowych, uzyskanie płynności jazdy na długich odcinkach drogowych, dostosowanie sieci dróg krajowych do



nacisku na poziomie 115 kN/oś, odciążenie aglomeracji z ruchu tranzytowego, dokończenie modernizacji podstawowych ciągów transportowych, na których prace już rozpoczęto.

- w zakresie transportu kolejowego – zmodernizowanie ok. 86% bazowej oraz ok. 45% kompleksowej sieci pasażerskiej TEN-T, skrócenie średniego czasu przejazdu w transporcie kolejowym między ośrodkami wojewódzkimi o 1h 50 min. (średnio 33%), zmodernizowanie ok. 90% bazowej oraz ok. 60% kompleksowej sieci towarowej TEN-T, uzyskanie stałych prędkości pociągów na długich odcinkach, umożliwienie prowadzenia długich (740 m) pociągów o naciskach osi 221 kN, poprawę przepustowości na wjazdach do aglomeracji, dokończenie modernizacji podstawowych ciągów transportowych na których prace rozpoczęto w poprzedniej perspektywie.

W zakresie transportu towarowego zaplanowana została rozbudowa i uruchomienie co najmniej 21 platform multimodalnych, w tym 10 przy dużych aglomeracjach miejskich w sieci bazowej TEN-T (m.in. w Łodzi) oraz 11 w sieci kompleksowej (m.in. w Strykowie).

Zakłada się, że realizacja ww. celów doprowadzi do stworzenia spójnego systemu, zgodnego z wymogami dla sieci TEN-T, umożliwiające nieskrępowany przepływ osób i towarów, co zapewni skomunikowanie największych ośrodków gospodarczych i ułatwi dostęp do rynków i usług. Istotną będzie również poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, zapewniona poprzez wybudowanie bezkolizyjnej i bezpiecznej infrastruktury zapewniającej rozdzielanie ruchu lokalnego od ponadregionalnego.

Dokument wskazuje spriorytetyzowaną listę projektów do realizacji w perspektywie 2014 – 2020, w podziale na przedsięwzięcia z poszczególnych gałęzi transportu. Przez województwo łódzkie przebiegają:

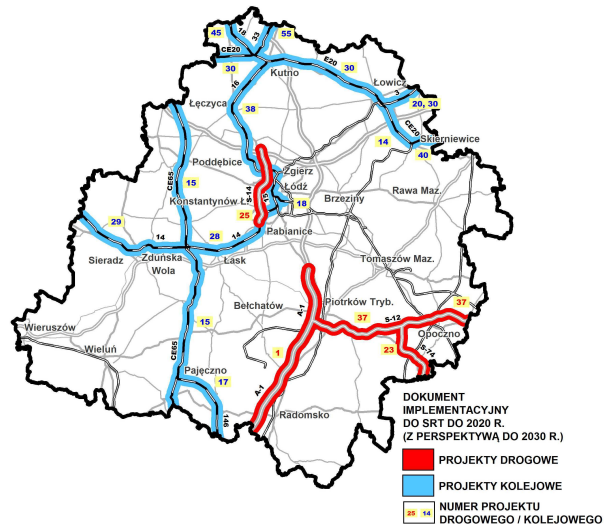
Transport drogowy:

MIEJSCE NA LIŚCIE	DROGA	CIĄG	KOSZT CAŁKOWITY [mln PLN]	ŹRÓDŁO FINANSOWANIA
1.	A1	Tuszyn – Pyrzowice	7 653,77	FS/Inne
23.	S74	Sulejów – Kielce	3 396,78	FS
25.	S14	Zachodnia Obwodnica Łodzi (A2 – S8)	1 656,30	EFRR
37.	S12	Piotrków Tryb. – Radom	3 527,00	FS

Transport kolejowy:

MIEJSCE NA LIŚCIE	CIĄG	NAZWA PROJEKTU	KOSZT CAŁKOWITY [mln PLN]	ŹRÓDŁO FINANSOWANIA
14.	CE 20	Prace na linii kolejowej CE 20 na odcinku Łowicz Główny – Skierniewice	100,00	CEF
15.	CE 65	Prace na linii kolejowej CE 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo	1 000,00	CEF
17.		Prace na linii kolejowej nr 146 na odcinku Wyczerpy – Chorzew Siemkowice	150,00	FS
18.		Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec	2 300,00	FS
20.	E 20	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Kutno, etap I: Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Warszawa – granica LCS Łowicz	100,00	FS
28.		Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odc. Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap I: Łódź Kaliska – Zduńska Wola	450,00	CEF
29.		Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap II: Zduńska Wola – Ostrów Wielkopolski	150,00	FS
30.		Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz	2 600,00	CEF

Rys. 5. Projekty transportowe o znaczeniu krajowym, zawarte w Dokumencie Implementacyjnym do SRT do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) z obszaru województwa łódzkiego (Źródło: BPPWŁ na podstawie Dokumentu Implementacyjnego do SRT 2020 z perspektywą do 2030 r.)





38.		Prace na liniach kolejowych nr 15, 16 na odcinku Łódź Kaliska – Zgierz – Kutno	400,00	FS
40.	CE 20	Prace na linii kolejowej CE 20 na odcinku Skierniewice – Pilawa – Łuków	500,00	CEF
45.		Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno – Toruń Główny	150,00	FS
55.		Prace na linii kolejowej nr 33 na odc. Kutno – Płock	200,00	FS

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

Program został przyjęty uchwałą Rady Ministrów z 8 września 2015 r. Określono w nim cele i priorytety zarówno inwestycyjne, jak i w zakresie utrzymania we właściwym stanie technicznym sieci dróg istniejących. Wskazane zostały również poziom i źródła finansowania oraz lista zadań inwestycyjnych kierowanych do realizacji. Łączną kwotę wydatków inwestycyjnych w ramach Krajowego Funduszu Drogowego określono na poziomie około 107,1 mld zł., a wydatki z budżetu państwa na utrzymanie standardów technicznych istniejącej sieci drogowej określono na 46,7 mld zł. Oprócz tego ponoszone będą wydatki na kontynuację zadań inwestycyjnych z lat 2011 – 2015, wynoszące 14,5 mld zł. Łączne wydatki zawarte w Programie wynosić będą 168,3 mld zł.

Celem głównym dokumentu jest **budowa spójnego i nowoczesnego systemu dróg krajowych zapewniającego efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego**, dla osiągnięcia którego wyznaczono cele szczegółowe:

1. *Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych* (kontynuacja istniejących odcinków, budowa węzłów), polegające m.in. na kontynuacji budowy ciągów komunikacyjnych zgodnie z przebiegiem określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, budowie odcinków uzupełniających istniejące główne korytarze transportowe oraz dostosowaniu inwestycji do istniejącego i spodziewanego natężenia ruchu.
2. *Wzmocnienie efektywności transportu drogowego* (skrócenie średniego czasu przejazdów), polegające m.in. na budowie i rozbudowie autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic umożliwiających likwidację "wąskich gardeł" na sieci, zastosowaniu nowoczesnych i trwałych technologii oraz dostosowaniu nawierzchni do nacisku na poziomie 115 kN/oś zapewniające odpowiednią trwałość inwestycji.
3. *Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego* (redukcja liczby wypadków i ich ofiar), polegający m.in. na zastosowaniu rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo oraz redukujących ryzyko pojawienia się zagrożeń, stworzeniu odpowiednich narzędzi oraz opracowaniu procedur umożliwiających zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej i zmniejszeniu negatywnego wpływu transportu na środowisko, odciążeniu aglomeracji i miast z ruchu tranzytowego.
4. *Poprawa dostępu do rynków i usług* (połączenie miast wojewódzkich z Warszawą), polegająca na połączeniu miast wojewódzkich ze stolicą, dużych ośrodków miejskich między sobą oraz – poprzez węzły łączące z drogami innych kategorii – z terenami wiejskimi i obszarami peryferyjnymi.

Rys. 6. Zadania inwestycyjne w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2020 z obszaru województwa łódzkiego (Źródło: BPPWŁ na podstawie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 - 2020)



Program wskazuje projekty z zakresu transportu drogowego do realizacji w perspektywie finansowej 2014 – 2020, w tym na obszarze województwa łódzkiego:



Lista zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Programu:

Lp	NAZWA ZADANIA	DŁUGOŚĆ [km]	LATA REALIZACJI
1.	S74 Sulejów – Kielce	72,7	2019 - 2023
2.	Budowa Zachodniej obwodnicy Łodzi	28,4	2016 - 2021
3.	S12 Piotrków Trybunalski – Radom	103,5	2019 - 2023
4.	Budowa obwodnicy Wielunia	13,2	2014 - 2017
5.	Budowa obwodnicy Bełchatowa	10,9	2015 - 2017
6.	Budowa obwodnicy Radomska	11,3	2019 - 2022

Lista zadań inwestycyjnych, które będą realizowane w formule drogowej spółki specjalnego przeznaczenia (dssp) (środki finansowe będą pozyskane przez dssp z rynku kapitałowego):

Lp	NAZWA DROGI	NAZWA ZADANIA	DŁUGOŚĆ [km]
7.	A1	A1 koniec obwodnicy Częstochowy – Tuszyn	81,6

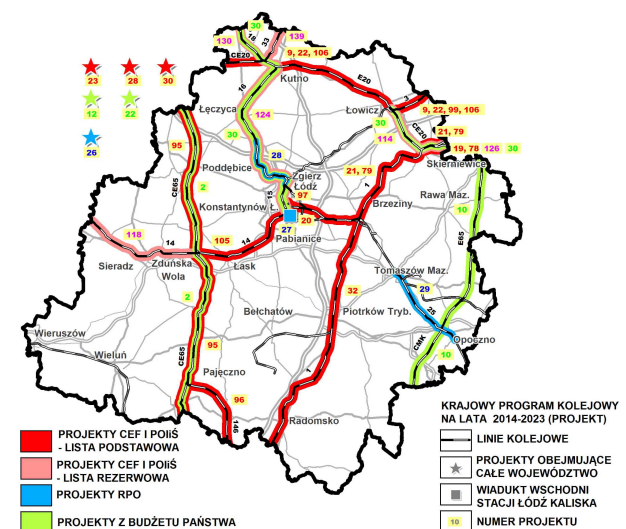
Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

Program został przyjęty uchwałą Rady Ministrów z 15 września 2015 r., zastępując Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych. Stanowi on wieloletni program określający zadania inwestycyjne obejmujące infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe. Zakłada się maksymalne wykorzystanie środków Unii Europejskiej w nowym okresie programowania 2014 – 2020 na sfinansowanie projektów w ramach m.in.: POIiŚ, instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), Regionalnych Programów Operacyjnych oraz uzupełniająco środków krajowych.

Cel główny KPK obejmuje **wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowej**, a dla jego realizacji wyznaczono cele szczegółowe:

1. *Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego* m.in. poprzez: poprawę stanu technicznego bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, poprawę przepustowości linii w obrębie aglomeracji i dojazdów do nich, uzyskanie atrakcyjnego czasu przejazdu względem ruchu drogowego.
2. *Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego* m.in. poprzez: wdrażanie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSMR oraz poprawę jakości oferty i bezpieczeństwa infrastruktury udostępnianej przez PKP PLK.
3. *Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych* m.in. poprzez: poprawę stanu technicznego linii kolejowych tworzących tzw. korytarze towarowe, oraz linii ważnych dla ruchu towarowego.

Rys. 7. Projekty z listy podstawowej i rezerwowej objęte Krajowym Programem Kolejowym do 2023 r. z obszaru województwa łódzkiego (Źródło: BPPWŁ na podstawie Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.)



Program wskazuje listy projektów podzielone ze względu na źródło finansowania:

Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności na obszarze województwa łódzkiego:

Lp.	NAZWA ZADANIA	LISTA	SZACUNKOWA WARTOŚĆ [MLN PLN]	UWAGI
9.	Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	24,13	POIiŚ 2007 - 2013
19.	Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice)	podstawowa	106,93	POIiŚ 2007 – 2013
20.	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap I, odcinek Łódź Widzew – Łódź	podstawowa	272,67	POIiŚ 2007



Lp.	NAZWA ZADANIA	LISTA	SZACUNKOWA WARTOŚĆ [MLN PLN]	UWAGI
	Fabryczna			- 2013
21.	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty	podstawowa	102,56	POIiŚ 2007 – 2013
22.	Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E 20/CE 20 korytarz F na odcinku Kunowice - Terespol	podstawowa	175,37	POIiŚ 2007 – 2013
23.	Analiza kierunków rozwoju sieci kolejowej w Polsce z uwzględnieniem ograniczeń w węzłach kolejowych	podstawowa	2,91	POIiŚ 2007 – 2013
28.	Budowa infrastruktury systemu GSM-R na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS, FAZA I – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	30,89	POIiŚ 2007 – 2013
30.	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap I	podstawowa	49,73	POIiŚ 2007 – 2013
32.	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 1 na odcinku Kuluszki – Częstochowa	podstawowa	42,21	POIiŚ 2007 – 2013
41.	Studium wykonalności dla budowy linii kolejowej w tunelu od stacji Łódź Fabryczna do linii nr 15	podstawowa	1,27	POIiŚ 2007 – 2013
45.	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap II	podstawowa	63,59	POIiŚ 2007 – 2013
52.	Przygotowanie dokumentacji środowiskowej dla wybranych projektów infrastrukturalnych perspektywy finansowej 2014-2020	podstawowa	1,02	POIiŚ 2007 – 2013
53.	Prace na wybranych liniach kolejowych w perspektywie UE 2014-2020 – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	29,89	POIiŚ 2007 – 2013
78.	Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice(Skierniewice)	podstawowa	100,85	Projekt fazowany
79.	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty	podstawowa	192,11	Projekt fazowany
95.	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo	podstawowa	1 000 ,00	
96.	Prace na linii kolejowej nr 146 na odcinku Wyczerpy – Chorzew Siemkowice	podstawowa	150,00	
97.	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec	podstawowa	2 300,00	
99.	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Kutno, etap I: Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Warszawa – granica LCS Łowicz	podstawowa	100,00	
105.	Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap I: Łódź Kaliska – Zduńska Wola	podstawowa	450,00	
106.	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz	podstawowa	2 600,00	CEF
114.	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Łowicz Główny – Skierniewice	rezerwowa	100,00	
118.	Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap II: Zduńska Wola – Ostrów Wielkopolski	rezerwowa	150,00	
124.	Prace na liniach kolejowych nr 15, 16 na odcinku Łódź Kaliska – Zgierz – Kutno	rezerwowa	400,00	
126.	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Skierniewice – Piława – Łuków	rezerwowa	500,00	
130.	Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno – Toruń Główny	rezerwowa	150,00	
139.	Prace na linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock	rezerwowa	200,00	

Lista projektów RPO objętych KPK 2014 - 2023 na obszarze województwa łódzkiego:

Lp.	NAZWA ZADANIA	LISTA	WARTOŚĆ PROJEKTU [MLN PLN]
26.	Budowa zintegrowanych węzłów multimodalnych wraz z budową i przebudową przystanków kolejowych na terenie województwa łódzkiego	podstawowa	61,40
27.	Dokończenie budowy wiaduktu wschodniego na stacji Łódź Kaliska	podstawowa	37,00
28.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 16 Łódź Widzew – Kutno, na odcinku Zgierz – Ozorków	rezerwowa	169,00
29.	Elektryfikacja odcinka linii nr 25 Tomaszów Maz. – Opoczno w ramach zadania „Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych na terenie województwa łódzkiego m.in. Linia kolejowa nr 25 Łódź – Opoczno – Etap I	rezerwowa	40,00

Lista projektów krajowych objętych KPK 2014 - 2023 na obszarze województwa łódzkiego:

L.P.	NAZWA ZADANIA	LISTA	SZACUNKOWA WARTOŚĆ [MLN PLN]	UWAGI
2.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna – Zduńska Wola – Chorzów Batory	podstawowa	21,90	Kontynuacja zadania z WPIK
10.	Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa	podstawowa	938,15	Kontynuacja zadania z WPIK
12.	Prace przygotowawcze dla wybranych projektów perspektywy 2014-2020	podstawowa	100,51	Kontynuacja zadania z WPIK
22.	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej	podstawowa	783,20	
30.	Zwiększenie dostępności magistrali E20 i CE20 poprzez poprawę stanu technicznego przyległych linii kolejowych	podstawowa	1 665,00	



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym

Plan przyjęty Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. Sformułowano w nim podstawowe zasady funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego, jak również ich finansowanie ze środków publicznych, sposób świadczenia, prognozowane zapotrzebowanie oraz potencjalne kierunki rozwoju. Plan zajmuje najwyższe miejsce w hierarchicznym systemie planów pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

W Planie wskazano linie komunikacyjne, na których zaplanowano wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w 3 wariantach rozwojowych:

- *wariant minimalny* – do 2015 roku oferta ujęta w umowie ramowej dla przewozów międzywojewódzkich zostanie utrzymana na obecnym poziomie i nie będzie podlegać dalszym ograniczeniom, nastąpi jedynie podtrzymanie obowiązującej oferty pociągów dalekobieżnych,
- *wariant maksymalny* – do 2015 roku obecna oferta w zakresie przewozów międzywojewódzkich zostanie rozszerzona m.in. o relacje Warszawa – Łódź – Wrocław – Drezno oraz uwzględniające Łódź w wybranych połączeniach Warszawy z Berlinem i Pragą,
- *wariant najbardziej prawdopodobny* – do 2015 roku oferta w zakresie przewozów międzywojewódzkich zostanie rozszerzona m.in. o relacje: Warszawa – Łódź – Wrocław – Drezno.

Jako zasady realizacji poszczególnych wariantów określono m.in. zapewnienie bezpośrednich pociągów (nie mniej niż 2 pary na dobę) pomiędzy Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi, zapewnienie bezpośrednich pociągów pomiędzy jak największą liczbą miast wojewódzkich, zapewnienie pociągów (nie mniej niż 1 para na dobę w sezonie, poza nim – w wybrane dni tygodnia) w połączeniach z miastami uzdrowskowymi i rekreacyjnymi. Wytypowano również stacje, z których organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni zapewnić skomunikowania, w tym z obszaru województwa łódzkiego:

- Koluźki (kierunki: Łódź, Tomaszów Mazowiecki, Piotrków Trybunalski),
- Kutno (kierunki: Płock, Łódź, Łowicz, Konin),
- Łowicz Główny (kierunek Skierniewice),
- Łódź Kaliska (kierunki: Sieradz, Kutno),
- Skierniewice (kierunek Łowicz).

Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030.

Dokument przyjęty uchwałą nr 107 Rady Ministrów z dnia 14 lipca 2015 r., zakładający wykorzystanie synergicznych potencjałów rozwojowych województw łódzkiego i mazowieckiego dla wzmocnienia pozycji konkurencyjnej Polski Centralnej zarówno w wymiarze krajowym, jak i międzynarodowym. W oparciu o przyjętą wizję: **Makroregion Polski Centralnej awangardą Europy XXI wieku**, jako cel główny wyznaczono **Wzrost znaczenia Polski Centralnej w skali międzynarodowej jako przestrzeni przyjaznej generowaniu oraz transferowi wiedzy i innowacji**. Realizację celu założono poprzez 5 celów szczegółowych, z których w zakresie transportu wskazano cel szczegółowy V: **Multimodalny węzeł transportowy o znaczeniu międzynarodowym**. Wskazane dla niego kierunki działań to:

1. Rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu krajowym i międzynarodowym.
2. Rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu międzyregionalnym.
3. Rozwój terminali intermodalnych.
4. Poprawa jakości oferty przewozów pasażerskich, w tym integracja taryfowa i rozkładowa.
5. Wspieranie rozwoju terenów inwestycyjnych związanych z multimodalnym węzłem transportowym.
6. Wspieranie rozwoju nowoczesnych centrów logistycznych.



7. Wspieranie integracji usług logistycznych.
8. Promocja usług przewozowych i logistycznych.
9. Wspieranie międzynarodowej współpracy w zakresie usług logistycznych.

I.3.3. Dokumenty regionalne:

Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020

Dokument przyjęty uchwałą Nr XXXIII/644/13 Sejmiku Województwa Łódzkiego z 26 lutego 2013 roku, w wizji rozwoju przedstawia województwo jako **Region spójny terytorialnie i wizerunkowo, kreatywny i konkurencyjny w skali kraju i Europy, wyróżniający się atrakcyjnością inwestycyjną i wysoką jakością życia**. Realizację regionalnej polityki rozwojowej założono w dwóch płaszczyznach:

- horyzontalnej, odnoszącej się do obszaru całego województwa,
- terytorialno – funkcjonalnej, odnoszącej się do obszarów miejskich, obszarów wiejskich oraz obszarów funkcjonalnych.

Wymiar podstawowy stanowi polityka horyzontalna, realizowana na obszarze całego województwa, na którą składają się 3 filary rozwoju regionu:

- I. Spójność gospodarcza
- II. Spójność społeczna
- III. Spójność przestrzenna

Problematykę związaną z rozwojem transportu zawarto w filarze III, gdzie jako cel strategiczny wskazano – *Zrównoważony rozwój przestrzenny regionu z silnie powiązaniem systemem osadniczym, z nowoczesną infrastrukturą i racjonalnie wykorzystywanymi zasobami środowiska przyrodniczego*. Jednym z 3 celów operacyjnych, poprzez które zakłada się osiągnięcie celu strategicznego jest cel operacyjny 7 – *Wysoka jakość i dostępność infrastruktury transportowej i technicznej*.

Działania w zakresie rozwoju transportu wskazano w strategicznym kierunku działań 7.1 – *Wzmocnienie i rozwój systemów transportowych i teleinformatycznych*, są to:

- 7.1.1. *Rozwój drogowych, kolejowych, lotniczych powiązań zewnętrznych i wewnętrznych o znaczeniu strategicznym* (w tym m.in.: wsparcie budowy podłączeń do autostrad i dróg ekspresowych, rozbudowy i przebudowy dróg publicznych, budowy obwodnic i przełożeń dróg, budowy i modernizacji linii kolejowych, stacji i przystanków kolejowych, rozbudowy Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta wraz z podłączeniem do układu transportowego i poszerzeniem oferty przewozowej, działania na rzecz budowy KDP oraz Centralnego Lotniska dla Polski,
- 7.1.2. *Rozwój proekologicznego transportu pasażerskiego* (w tym m.in.: budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, zakup taboru kolejowego, modernizacja linii tramwajowych oraz zakup taboru, integracja systemów, w tym m.in. realizacja węzłów multimodalnych oraz systemów P&R, B&R, propagowanie środków transportu przyjaznych środowisku, wsparcie budowy systemu dróg rowerowych),
- 7.1.3. *Rozwój proekologicznego transportu towarowego, w tym węzłów intermodalnych i logistyki transportowej* (w tym m.in.: wsparcie przekształcenia istniejących stacji kontenerowo – przeładunkowych w terminale intermodalne, budowy nowych terminali, modernizacji systemu powiązań transportowych i komunikacyjnych pomiędzy stacjami przeładunkowymi, centrami logistycznymi, lotniskami cargo i strefami ekonomicznymi, wspieranie rozbudowy infrastruktury cargo w Porcie Lotniczym Łódź im. W. Reymonta),



7.1.4. *Poprawa dostępu do sieci informatycznych i usług teleinformatycznych* (w tym m.in.: wspieranie wzmocnienia i rozbudowy szkieletowej infrastruktury teleinformatycznej i lokalnej sieci dostępowej, promowanie innowacyjnych technologii informacyjnych i komunikacyjnych),

7.1.5. *Zabezpieczenie zaplecza infrastruktury transportowej i teleinformatycznej oraz sprzętu dla potrzeb obronności i bezpieczeństwa publicznego* (w tym. m.in.: wspieranie rozwoju nowoczesnego systemu transportowego i teleinformatycznego dla funkcjonowania infrastruktury krytycznej, jako element zintegrowanego systemu ratownictwa, wyznaczenie i oznakowanie stałych tras przewozu ładunków niebezpiecznych oraz miejsc dla ich postoju, wsparcie wdrażania inteligentnych systemów transportowych ITS).

Polityka terytorialno – funkcjonalna w zakresie transportu realizowana będzie poprzez działania wyznaczone dla obszarów miejskich, wiejskich i obszarów funkcjonalnych. Dla *obszarów miejskich* (miasta i otaczające je gminy) założono wspieranie działań na rzecz budowy układów obwodnicowych oraz połączeń do dróg ekspresowych i autostrad, jak również wspieranie działań na rzecz rozwoju transportu zbiorowego oraz integracji systemów transportowych. Dla *obszarów wiejskich* (wszystkie gminy wiejskie, poza obszarami funkcjonalnymi miast) założono wspieranie rozwoju systemu transportu publicznego oraz sieci dróg powiatowych i gminnych istotnych dla zwiększania dostępności komunikacyjnej.

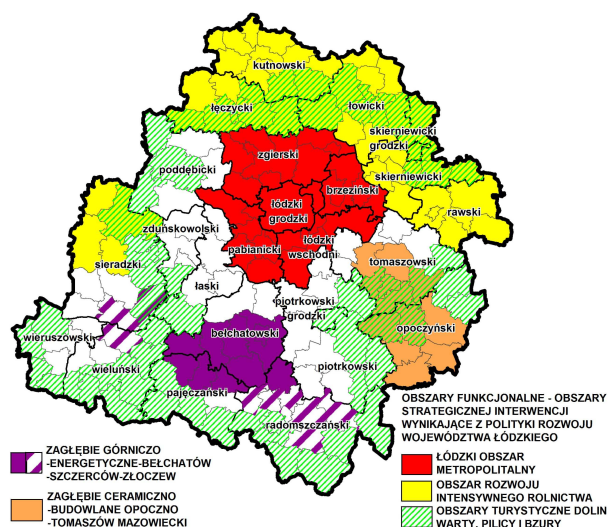
W ramach 5 obszarów funkcjonalnych wynikających z polityki rozwoju województwa łódzkiego wskazano w zakresie transportu następujące kierunki działań:

- wspieranie działań na rzecz stworzenia zintegrowanego węzła transportowego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym oraz wspieranie działań na rzecz usprawnienia systemu komunikacji wewnętrznej w ŁOM poprzez utworzenie zintegrowanego multimodalnego systemu transportu publicznego,
- wspieranie działań na rzecz zwiększenia dostępności transportowej zewnętrznej i wewnętrznej – w Zagłębiu górniczo – energetycznym Bełchatów – Szczerców – Złoczew, Zagłębiu ceramiczno-budowlanym Opoczno – Tomaszów Mazowiecki, Obszarze rozwoju intensywnego rolnictwa, Obszarach turystycznych dolin rzecznych Pilicy, Warty i Bzury.

Rys. 8. Obszary miejskie i obszary wiejskie w województwie łódzkim (Źródło: SRWŁ 2020)



Rys. 9. Obszary funkcjonalne – Obszary Strategicznej Interwencji wynikające z polityki rozwoju województwa łódzkiego (Źródło: SRWŁ 2020)





Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego

Aktualizacja dokumentu przyjęta uchwałą nr LX/1648/10 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 21 września 2010 r. określa cele i kierunki rozwoju przestrzennego regionu do 2030 r. W zakresie rozwoju transportu w Planie wskazano 1 z 6 celów głównych – Cel 2. *Zwiększenie dostępności województwa poprzez rozwój ponadlokalnych systemów infrastruktury*, gdzie przyjęto 4 kierunki działań:

1. *Wzmocnienie i rozwój systemu powiązań drogowych zewnętrznych i wewnętrznych* (m.in. poprzez: realizację strategicznego układu drogowego województwa w ramach istniejącej i postulowanej sieci TEN-T – budowa autostrad i dróg ekspresowych; rozwój układu regionalnego i wzmocnienie powiązań międzyregionalnych – budowa i przebudowa powiązań drogowych z węzłami autostradowymi i ekspresowymi; poprawę stanu technicznego istniejącego układu dróg krajowych, wojewódzkich oraz wybranych dróg powiatowych; eliminację uciążliwego ruchu tranzytowego i ciężkiego z terenów o intensywnej zabudowie – budowa obwodnic i przełożeń dróg).
2. *Wzmocnienie i rozwój systemu powiązań kolejowych zewnętrznych i wewnętrznych*, (m.in. poprzez: realizację strategicznego układu kolejowego w ramach istniejącej i postulowanej do 2010 r. sieci TEN-T – KDP wraz podłączeniem do CMK, budowę i przebudowę linii kolejowych; rozwój systemu powiązań międzyregionalnych i regionalnych na podstawowych kierunkach dojazdowych do sieci TEN-T poprzez przebudowę układu do prędkości 160 km/h (200 km/h) dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych – budowa i modernizacja linii kolejowych; poprawę dostępności komunikacyjnej regionu, Aglomeracji Łódzkiej oraz powiązań wewnątrzmijskich w Łodzi – budowa systemu ŁKA, rozwój i w szerokim zakresie integracja środków transportu publicznego).
3. *Wzmocnienie i rozwój systemu powiązań lotniczych*, (m.in. poprzez: podniesienie pozycji Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta jako strategicznego elementu kształtującego się Centralnego Węzła Komunikacyjnego – włączenie Portu do sieci TEN-T, poprawę dostępności drogowej i kolejowej, rozbudowę o Terminal III; rozwinięcie oferty przewozów lotniczych długodystansowych opartej na planowanej budowie Centralnego Portu Lotniczego dla Polski; zwiększenie możliwości obsługi lotów lotnictwa ogólnego; rozwój lotnictwa sportowego; obsługę lotów towarowych – budowa terminalu Cargo PL Łódź, przystosowanie lotniska wojskowego do pełnienia funkcji cargo-mix).
4. *Rozwój intermodalnego transportu towarowego i logistyki*, (m.in. poprzez: integrację systemów komunikacyjnych dla intermodalnego transportu towarowego – zintensyfikowanie wykorzystania stacji kontenerowo – przeładunkowych, budowa nowych terminali intermodalnych, poprawa parametrów technicznych linii kolejowych, budowa i poprawa parametrów technicznych dróg; rozwój centrów logistycznych – ponadregionalnego centrum Łódź – Piotrków Trybunalski – Stryków, regionalnych i lokalnych).

W PZPWŁ wskazano również szereg inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, uwzględnionych w dokumentach przyjętych przez sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa.

Lp.	INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO
AUTOSTRADY I DROGI EKSPRESOWE	
1	Autostrada A1 (Gdańsk) – Toruń – Łódź – Częstochowa – Gorzycy
2.	Autostrada A2 Świecko – Poznań – Łódź – Warszawa – Kukuryki *
3	Droga ekspresowa S8, Wrocław – Kępno – Sieradz – A1(Łódź)...A1(Piotrków Trybunalski) – Rawa Mazowiecka – Warszawa *
4	Droga ekspresowa S14
5	Droga ekspresowa S12
6	Droga ekspresowa S74
DROGI KRAJOWE	
7	Budowa obwodnicy Bełchatowa DK8
8	Budowa obwodnicy Wielunia DK8
9	Budowa obwodnicy Opoczna DK12 *



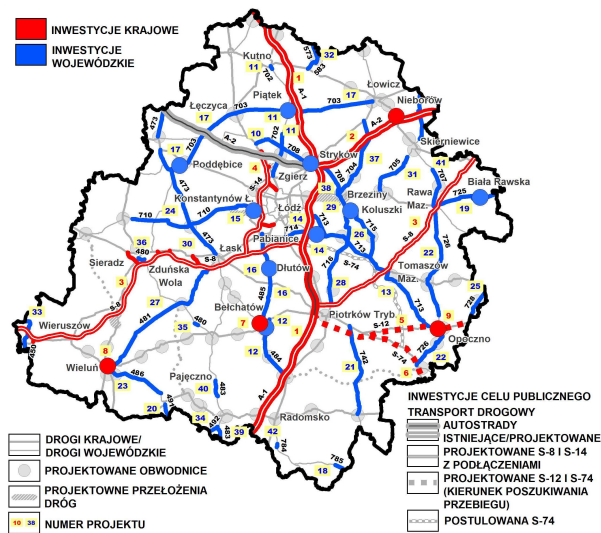
Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego spełniający kryteria warunku Ex Ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014 - 2020

Lp.	INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO
DROGI WOJEWÓDZKIE	
10	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 708 na odcinku Ozorków – Warszyce – Stryków – Niesułków wraz z realizacją obwodnica miasta Stryków*
11	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 702 – ul. Łąkoszyńska w Kutnie, budowa wschodniej obwodnicy miasta Piątek, przebudowa mostów na odcinku Konary – Piątek, rozbudowa drogi na odcinku Gieczno – Zgierz
12	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 484 na odcinku Bełchatów – Kamieńsk wraz z budową wschodniej obwodnicy Bełchatowa
13	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 713 na odc. Andrespol -Ujazd oraz Tomaszów Mazowiecki – Januszewice wraz z przejściem przez Tomaszów Mazowiecki
14	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 714 na odcinku Rzgów – Kurowice wraz z budową obwodnicy m. Wola Rakowa
15	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 710 na odcinku Łódź – Lutomiersk wraz z budową obwodnicy miasta Konstancyna Łódzkiego
16	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 485 Pabianice – Bełchatów wraz z budową obwodnicy m. Dłutów
17	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 703 Porczyny – Łowicz wraz z budową obw. Pragi – w ramach projektu – korekta przebiegu miejscowości Praga (obwodnica Pragi)
18	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 785 na odcinku Silniczka – Maluszyn*
19	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 725 na odcinku Rawa Mazowiecka – granica województwa wraz z obwodnicą Białej Rawskiej*
20	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 491 na odcinku Raciszyn – granica województwa*
21	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 742 na odcinku Przygłów – Przedbórz
22	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 726 na odcinku Rawa Mazowiecka – Inowódz – Bukowiec Opoczyński oraz Opoczno – Żarnów
23	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 486 na odcinku Wieluń – Działoszyn
24	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 710 na odcinku Lutomiersk – Włyń
25	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 728
26	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 715 i 713 na odcinku Niewiadów – Ujazd – Tomaszów Mazowiecki*
27	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 481 Łask – Widoradz Górny
28	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 716 Koluszki – Piotrków Trybunalski
29	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 715 na odcinku Brzeziny – Koluszki – Niewiadów wraz z budową obwodnicy m. Koluszki
30	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 473 granica województwa – Uniejów – Szadek – Łask
31	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 705 Jeżów – Skierniewice – granica województwa
32	Rozbudowa dróg wojewódzkich nr 583 i 573 Bedlno – Żychlin - granica województwa (2008-2014)
33	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 450 granica województwa – Wieruszów – granica województwa
34	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 492 Ważne Młyny – granica województwa*
35	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 480 w miejscowości Klęcz na odc. od km 34+600 do 36+000 wraz z rozbiórką i budową mostu przez rzekę Widawkę*
36	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 480 – ul. 1-Maja*
37	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 704 Jamno – Brzeziny
38	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 708 na odcinku Niesułków – Brzeziny*
39	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 483 Ważne Młyny – granica województwa*
40	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 483 na odcinku Bogumiłowice – Strzelce Wielkie
41	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 707 na odcinku Skierniewice – Rawa Mazowiecka
42	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 784 na odcinku Stanisławice – Pławno
LINIE KOLEJOWE	
1	Budowa Kolei Dużych Prędkości (KDP) Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa
2	Dostosowanie Centralnej Magistrali Kolejowej E65 (CMK) Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie do prędkości 250 km/h
3	Realizacja połączenia KDP z Łodzi do CMK poprzez modernizację linii kolejowej nr 25 na odcinku Gałkówki – Opoczno wraz z dobudową łącznicy Słomianka – Opoczno Południe
4	Modernizacja linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Kutno – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz oraz E20/CE20 na odcinku Łowicz – Skierniewice – Łuków
5	Modernizacja linii kolejowej CE65 relacji (Katowice) Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Zduńska Wola Karsznice – Inowrocław –Bydgoszcz –Tczew
6	Modernizacja linii kolejowej na odcinku Łódź Widzew – Łódź Fabryczna ze stacją Łódź Fabryczna oraz budową części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonej dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróźnych
7	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, odcinek Warszawa Zachodnia – Skierniewice i pozostałe roboty na całej trasie
8	Dobudowa drugiego toru na odcinku Zgierz – Kutno, alternatywnie budowa nowego odcinka Zgierz – Kutno wzdłuż autostrady A1
9	Modernizacja linii kolejowej nr 14 na odcinku Łódź – Zduńska Wola – Kalisz
10	Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – I etap*
TRANSPORT PUBLICZNY	
11	Rozbudowa i modernizacja trasy tramwaju w relacji Wschód – Zachód (Retkinia – Olechów) wraz z systemem zasilania oraz systemem obszarowego sterowania ruchem
12	Poprawa funkcjonowania transportu publicznego w centralnej strefie m. Łodzi poprzez zastosowanie systemów telematycznych, w tym systemu „Park & Ride”
13	Budowa Węzła Multimodalnego przy Dworcu Łódź Fabryczna.
POWIĄZANIA LOTNICZE	
14	Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta*

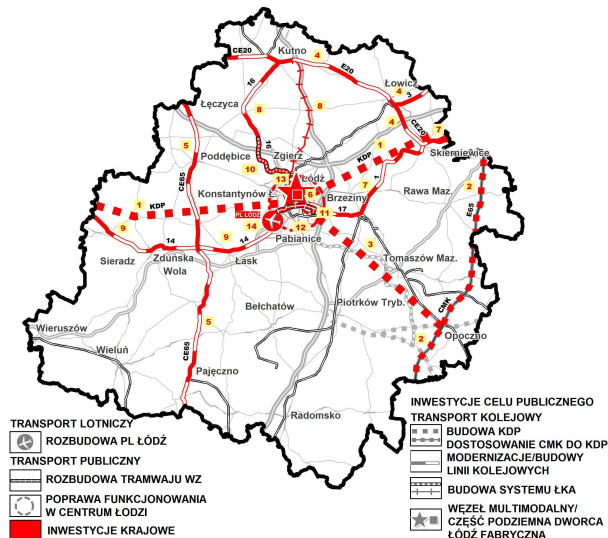
* Inwestycje zrealizowane



Rys. 10. Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym uwzględnione w dokumentach przyjętych przez sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa – transport drogowy (Źródło: BPPWŁ)



Rys. 11. Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym uwzględnione w dokumentach przyjętych przez sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa – transport kolejowy, publiczny i logistyka (Źródło: BPPWŁ)



Kontrakt Terytorialny dla Województwa Łódzkiego

Dokument przyjęty uchwałą nr 229 Rady Ministrów z dnia 12 listopada 2014 r., stanowi umowę pomiędzy Samorządem Województwa a Rządem RP, określającą cele i przedsięwzięcia priorytetowe istotne dla rozwoju kraju oraz regionu, co do których strony deklarują współpracę w ramach realizacji właściwych programów operacyjnych na lata 2014 – 2020. Spośród przyjętych 10 celów rozwojowych, dla rozwoju transportu dedykowany jest cel – *Wzmocnienie i rozwój powiązań transportowych o znaczeniu strategicznym dla regionu*, w ramach którego, przewiduje się podjęcie działań polegających m.in. na: poprawie sieci dróg zapewniających powiązania zewnętrzne, przebudowie odcinków dróg stanowiących wąskie gardła w dostępności regionów, szczególnie w części południowej i częściowo północnej województwa, budowie obwodnic miast obciążonych intensywnym ruchem tranzytowym, modernizacji i rehabilitacji połączeń kolejowych oraz rozwoju transportu intermodalnego.

W Kontrakcie wskazano listy przedsięwzięć do realizacji na terenie województwa łódzkiego, w tym w zakresie transportu.

Przedsięwzięcia podstawowe:

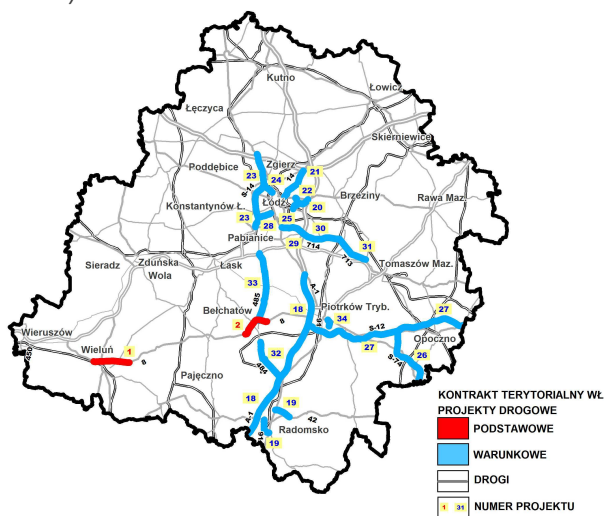
Lp.	PRZEDSIĘWZIĘCIA PODSTAWOWE
1	Obwodnica Wielunia w ciągu DK 8
2	Obwodnica Bełchatowa w ciągu DK 8
3	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec
4	Poprawa standardów podróżowania Łódzką Koleją Aglomeracyjną
5	Budowa multimodalnych węzłów komunikacyjnych; budowa, przebudowa przystanków kolejowych na trasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – etap II
6	Integracja publicznego transportu zbiorowego z systemem Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej
7	Prace na liniach kolejowych Nr 15, 16 na odcinku Łódź Kaliska – Zgierz – Kutno
8	Prace na linii kolejowej CE65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo
9	Prace na liniach kolejowych Nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap I: Łódź Kaliska – Zduńska Wola
10	Prace na liniach kolejowych Nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap II: Zduńska Wola – Ostrów Wlkp.
11	Prace na linii kolejowej CE 20 odcinek Łowicz Główny – Skierniewice
12	Prace na linii kolejowej Nr 146 odcinek Wyczerpy – Chorzew Siemkowice
13	Poprawa przepustowości linii kolejowej E20 odc. Warszawa – Kutno, etap I. Prace na linii kolejowej Nr 3 odcinek Warszawa – granica LCS Łowicz
14	Prace na linii kolejowej E20 odcinek Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz
15	Prace na linii kolejowej CE20 odcinek Skierniewice – Piława – Łuków
16	Prace na linii kolejowej Nr 18 odcinek Kutno – Toruń Główny
17	Kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej/ekologicznego transportu



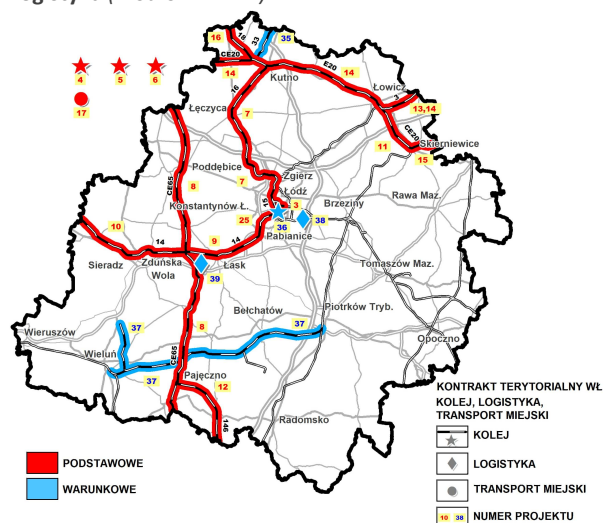
Przedsięwzięcia warunkowe, których realizacja jest uzależniona między innymi od dostępności środków finansowych:

Lp.	PRZEDSIĘWZIĘCIA WARUNKOWE, KTÓRYCH REALIZACJA JEST UZALEŻNIONA MIĘDZY INNYMI OD DOSTĘPNOŚCI ŚRODKÓW FINANSOWYCH
18	A1 Tuszyn – Częstochowa
19	Budowa obwodnicy Radomska w ciągu dróg krajowych Nr 91 i 42
20	Budowa dojazdu do węzła „Brzeziny” na autostradzie A1
21	Budowa dojazdu do węzła „Stryków” na autostradzie A2 – Przebudowa drogi krajowej Nr 14 na odcinku od granic Łodzi do Strykowa
22	Budowa dojazdu do węzła „Stryków” na autostradzie A2 – Przebudowa ul. Strykowskiej od ul. Wycieczkowej do granic miasta
23	S14 Zachodnia obwodnica Łodzi
24	Przedłużenie Al. Włókniarzy od DK1, na północny zachód do węzła „Aleksandrów Ł.” (S14)
25	Budowa dojazdu do węzła „Romanów” na autostradzie A1 – Budowa III Etapu Trasy Górna
26	S74 Sulejów Kielce
27	S12 Piotrków Trybunalski – Radom
28	Przebudowa ulicy Maratońskiej na odcinku Al. Waltera Janke do węzła Łódź Retkinia (S14)
29	Budowa drogi powiatowej Nr 1164E na terenie gminy Brójce (docelowo droga wojewódzka – ciąg 714) (zmiana nazwy przedsięwzięcia – Budowa drogi wojewódzkiej Nr 714 w śladzie drogi powiatowej Nr 1164E na terenie gminy Brójce)
30	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 714 wraz z budową obwodnicy Wola Rakowa na odcinku Romanów – Kurowice (zmiana nazwy przedsięwzięcia – Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 714 na odcinku węzeł autostradowy Romanów – Brójce)
31	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 713 na odcinku Andrespol – Ujazd – Tomaszów Mazowiecki – Januszewice wraz z przejściem przez Tomaszów Mazowiecki na odcinku Kurowice – Ujazd (zmiana nazwy przedsięwzięcia – Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 713 na odcinku Kurowice – Ujazd)
32	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 Bełchatów – Kamieńsk wraz z budową wschodniej obwodnicy Bełchatowa na odcinku Bełchatów – Kamieńsk (rozdzielenie na dwa przedsięwzięcia: Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 Bełchatów – Kamieńsk na odcinku Bełchatów – Łękawa oraz Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 Bełchatów – Kamieńsk na odcinku Łękawa – Kamieńsk)
33	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 485 Pabianice – Bełchatów wraz z budową obwodnicy m. Dłutów na odcinku Bełchatów – Dłutów – węzeł Pabianice Płd. na S8 wraz z budową przejścia przez m. Dłutów (rozdzielenie na dwa przedsięwzięcia: Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 485 węzeł Pabianice Płd. na S8 – Bełchatów na odcinku Dłutów – Bełchatów oraz Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 485 węzeł Pabianice Płd. na S8 – Bełchatów na odcinku węzeł Pabianice Płd. na S8 – Dłutów)
34	Zmiana przebiegu DK 91 (budowa południowo-wschodniej obwodnicy miasta Piotrkowa Trybunalskiego)
35	Prace na linii kolejowej Nr 33 odcinek Kutno – Płock
36	Dokończenie budowy wiaduktu wschodniego na stacji Łódź Kaliska
37	Budowa linii kolejowej Bełchatów – Wieluń z bocznica do Złoczewa (etap I) i rewitalizacja linii Bełchatów – Piotrków Trybunalski – prace analityczno-studialne
38	Baza logistyczna, przetadunkowa i park przemysłowy dla obsługi połączenia Łódź – Chengdu (Olechów)
39	Port multimodalny Zduńska Wola – Karsznice: a) budowa centrum logistycznego Zduńska Wola – Karsznice, b) budowa/przebudowa infrastruktury drogowej, c) ubrojenie terenów inwestycyjnych. Etapowanie przedsięwzięcia i zadań inwestycyjnych.

Rys. 12. Przedsięwzięcia priorytetowe do realizacji na terenie województwa łódzkiego zawarte w Kontrakcie Terytorialnym Województwa Łódzkiego – transport drogowy (Źródło: BPPWŁ)



Rys. 13. Przedsięwzięcia priorytetowe do realizacji na terenie województwa łódzkiego zawarte w Kontrakcie Terytorialnym Województwa Łódzkiego – transport kolejowy, publiczny i logistyka (Źródło: BPPWŁ)





Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego na lata 2014 - 2020

Dokument zatwierdzony decyzją Komisji Europejskiej nr C(2014) 10171 z dnia 18 grudnia 2014 r., jest programem dwufunduszowym współfinansowanym ze środków EFRR i EFS. Składa się z 12 Osi Priorytetowych, w tym dedykowanej dla rozwoju transportu Osi Priorytetowej III *Transport*, finansowanej w całości z EFRR, łączącej w sobie zakres interwencji celu tematycznego 4 – *Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach* (określony w PI 4e) oraz celu tematycznego 7 – *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej* (w ramach PI 7b, 7c, 7d).

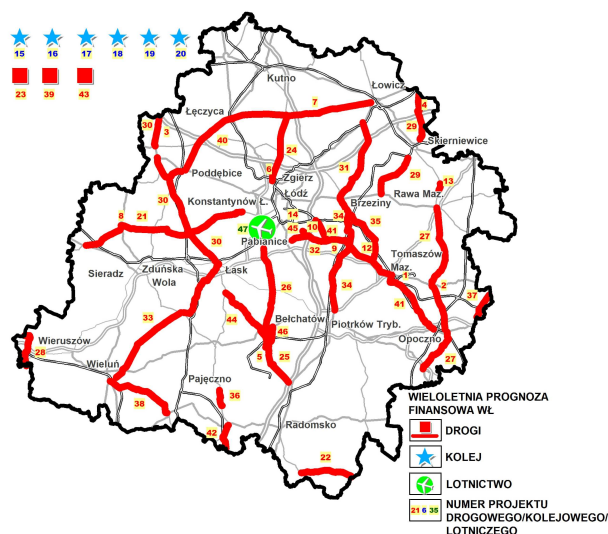
- 4e *Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu, dla którego cel szczegółowy stanowi **zwiększenie wykorzystania transportu publicznego**.*
- 7b *Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi, w ramach którego realizowany będzie cel szczegółowy – **lepsza dostępność transportowa województwa w ruchu drogowym**.*
- 7c *Rozwój i usprawnienie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej, dla którego celem szczegółowym jest **wzrost aktywności multimodalnych terminali przeładunkowych oraz centrów logistycznych w regionie**.*
- 7d *Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu, w ramach którego realizowany będzie cel – **lepsza dostępność transportowa województwa w ruchu kolejowym**.*

Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Łódzkiego

Dokument przyjęty Uchwałą Nr XIX/215/15 Sejmiku Województwa Łódzkiego w dniu 15 grudnia 2015 r., z późniejszymi zmianami (26.04.2016 r.), w którym wskazano inwestycje rozwojowe dla transportu na lata 2016 – 2032. Prognoza uwzględnia priorytety i kierunki rozwoju województwa mające na celu m.in.: osiągnięcie wysokiej jakości infrastruktury transportowej i zwiększenie dostępności województwa poprzez poprawę jakości usług związanych z pasażerskimi przewozami kolejowymi, poprawę infrastruktury drogowej oraz rozwój Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta.

Przedsięwzięcia ujęte w dokumencie obejmują m.in.: rozbudowę dróg wojewódzkich i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, zakup i modernizację pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich, dokapitalizowanie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej oraz rekompensaty z tytułu realizacji kolejowych przewozów pasażerskich przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz Łódzką Kolej Aglomeracyjną Sp. z o.o.

Rys. 14. Przedsięwzięcia do realizacji na terenie województwa łódzkiego w zakresie transportu zawarte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Łódzkiego (Źródło: BPPWŁ na podstawie WPF WŁ)





W Prognozie wskazano listę przedsięwzięć do realizacji na terenie województwa łódzkiego, w tym w zakresie transportu:

Lp.	PRZEDSIĘWZIĘCIA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO BĘDĄCE WIELOLETNIMI PROGRAMAMI, PROJEKTAMI LUB ZADANIAMI ZWIĄZANymi Z PROGRAMAMI FINANSOWANYMI Z BUDŻETU UNII EUROPEJSKIEJ ORAZ Z INNYCH ŹRÓDEŁ ZAGRANICZNYCH NIEPODLEGAJĄCYCH ZWROTOWI NA LATA 2015 – 2020
1	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 713 na odcinku przejścia przez Tomaszów Mazowiecki – I Etap
2	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku Dęborzeczek – Inowódz – II Etap
3	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 473 na odcinku granica województwa – Uniejów
4	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 705 Jeżów – Skierniewice – granica województwa na odcinku Bolimowska Wieś – Skierniewice
5	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 Bełchatów – Kamieńsk na odcinku Bełchatów – Łęka
6	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 702, ul. Piątkowska w Zgierzu
7	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 703 Chruslin – Brzozów – I Etap
8	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 710 – budowa mostu przez rzekę Warta w m. Warta
9	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 713 na odcinku Kurowice – Ujazd
10	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 714 na odcinku węzeł autostradowy Romanów – Brójce
11	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 Bełchatów – Kamieńsk na odcinku Łęka – Kamieńsk
12	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 715 – ul. Brzezińska w Kolużkach
13	Budowa obwodnicy miejscowości Kurzeszyn w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 707
14	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 714 w śladzie drogi powiatowej Nr 1164E na terenie gminy Brójce
Lp.	PRZEDSIĘWZIĘCIA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO BĘDĄCE WIELOLETNIMI PROGRAMAMI, PROJEKTAMI LUB ZADANIAMI FINANSOWANE Z BUDŻETU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO NA LATA 2016 – 2032
15	Wydatki na zakup i modernizację pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich
16	Rekompensata z tytułu realizacji kolejowych przewozów pasażerskich z wyłączeniem przewozów realizowanych przez ŁKA Sp. z o.o.
17	Rekompensata z tytułu realizacji kolejowych przewozów pasażerskich przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną Sp. z o.o.
18	Dokapitalizowanie ŁKA Sp. z o.o. związane z realizacją projektu "Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej"
19	Dokapitalizowanie ŁKA Sp. z o.o. związane z realizacją II Etapu projektu "Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej"
20	Dokapitalizowanie ŁKA Sp. z o.o. związane z realizacją projektu „Zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych do przewozów pasażerskich na terenie województwa łódzkiego oraz budowa punktu obsługi taboru kolejowego woj. łódzkiego”
21	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 710 na odcinku Konstancinów Łódzki – Błaszki
22	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 785 na odcinku Ciężkowice – Maluszyn
23	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w ciągu dróg wojewódzkich
24	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 702 na odcinku Piątek – Zgierz
25	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 na odcinku Bełchatów – Kamieńsk
26	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 485 Pabianice – Bełchatów wraz z budową obwodnicy m. Dłutów
27	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku Rawa Mazowiecka – Inowódz – Bukowiec Opoczyński oraz Opoczno – Żarnów
28	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 450 granica województwa – Wieruszów – granica województwa
29	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 705 Jeżów – Skierniewice – granica województwa
30	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 473 granica województwa – Uniejów – Szadek – Łask
31	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 704 Jamno – Brzeziny
32	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 714 na odcinku Rzgów – Kurowice wraz z budową obwodnicy m. Wola Rakowa
33	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 481 Łask – Widoradz Górny
34	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 716 Kolużki – Piotrków Trybunalski
35	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 715 na odcinku Brzeziny – Kolużki – Niewiadów wraz z budową obwodnicy m. Kolużki
36	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 483 na odcinku Bogumiłowice – Strzelce Wielkie
37	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 728
38	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 486 na odcinku Wieluń – Działoszyn
39	Badania laboratoryjne dla potrzeb Zarządu Dróg Wojewódzkich
40	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 703 Porczyny – Łowicz wraz z budową obwodnicy m. Piątek
41	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 713 na odcinku Andrespol – Ujazd oraz Tomaszów Mazowiecki – Januszewice wraz z przejściem przez Tomaszów Mazowiecki
42	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 483 na odcinku Nowa Brzeźnica – Ważne Młyny
43	Prace modernizacyjne w rejonach dróg wojewódzkich
44	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 na odcinku Buczek – Bełchatów
45	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 714 w śladzie drogi powiatowej Nr 1164E na terenie gminy Brójce
46	Budowa wschodniej obwodnicy Bełchatowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 484
47	Objęcie udziałów w Spółce z o.o. "Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta"

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030

Plan przyjęty przez Sejmik Województwa Łódzkiego uchwałą z dnia 27 października 2015 r., stanowi akt prawa miejscowego, którego celem jest **wskazanie rozwiązań w obszarze przewozów pasażerskich na terenie województwa łódzkiego, w tym przede wszystkim określenie sieci transportowej, na której organizator (województwo łódzkie) będzie organizował przewozy o charakterze użyteczności publicznej.**



W dokumencie zidentyfikowano linie komunikacyjne, na których zaplanowano wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w 3 wariantach:

1. Uzupełniającym I – rozszerzającym wariant podstawowy o odcinki sieci kolejowej do granicy województwa, których realizacja będzie możliwa po podpisaniu porozumień z sąsiednimi regionami (przedłużenie linii z Łodzi w kierunku Wrocławia, Poznania, Torunia, Skarżysko – Kamiennej, Częstochowy oraz z Kutna i Łowicza w kierunku Warszawy i utworzenia linii Wieluń – Wieruszów – Kępno, Wieluń – Tarnowskie Góry, Łódź – Koluszki – Tomaszów Mazowiecki – Drzewica – Radom, Kutno – Płock, Kutno – Konin).
2. Uzupełniającym II – rozszerzającym wariant podstawowy lub wariant uzupełniający I o wojewódzkie drogowe przewozy publiczne na liniach: Poddębice – Łódź, Rawa Mazowiecka – Brzeziny – Koluszki, Pajęczno – Bełchatów – Łódź, Wieruszów – Wieluń – Sieradz, kiedy zostaną spełnione następujące warunki: na kierunkach tych zaprzestaną przewozów przewoźnicy prywatni, nie będzie możliwości lub uzasadnienia ekonomicznego do uruchomienia przewozów kolejowych, pozwolą możliwości finansowe województwa. W Planie określono pożądany standard usług przewozowych, wskazano lokalizacje węzłów przesiadkowych wraz z wytycznymi dla ich tworzenia w aspekcie infrastruktury, informacji oraz rozkładów jazdy, określono zasady organizowania systemu informacji pasażerskiej. Ponadto, przedstawiono perspektywę rozwoju pasażerskich połączeń kolejowych o charakterze użyteczności publicznej, oparta o linię Piotrków Tryb. – Bełchatów – Wieluń oraz Wieruszów – Wieluń – Zduńska Wola – Łódź.

Rys. 15. Planowana sieć komunikacyjna, na której województwo łódzkie będzie organizowało przewozy o charakterze użyteczności publicznej – wariant docelowy (perspektywiczny) (Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do 2020 r. z perspektywą do 2030 r.)



1.4. Ogólna charakterystyka województwa łódzkiego

1. Województwo łódzkie położone jest w centrum Polski. Pod względem powierzchni zajmuje obszar 18 219 km², co stanowi 5,83% powierzchni kraju (9.).
2. Strukturę administracyjną województwa stanowią 24 powiaty (3 powiaty grodzkie i 21 powiatów ziemskich) oraz 177 gmin (18 gmin miejskich, 26 miejsko – wiejskich oraz 133 wiejskich).
3. Według stanu na 31 grudnia 2014 r. liczba ludności województwa wynosiła 2 504 136 osób (6.), zaś średnia gęstość zaludnienia wynosiła 137 osób/km² (5.) przy czym dla miast 1 368 osób/km², a dla obszarów wiejskich 54 osoby/km². Odsetek ludności zamieszkującej w miastach wynosił 63,23 % (6.) i był wyższy niż średnia dla Polski (60,34 %).
4. Według prognozy z 2014 r., ludność województwa łódzkiego w latach 2015 – 2020 zmniejszy się z 2 491 325 osób do 2 434 099 osób, tj. o 2,3 %. Bardziej dynamiczny, blisko 5,2 % spadek liczby ludności w regionie prognozowany jest w latach 2020 – 2030. Zakłada się, iż w 2030 r. region zamieszkiwać będą 2 306 393 osoby. W powiatach, niewielki przyrost liczby mieszkańców w latach 2015 – 2020 nastąpi jedynie w: łódzkim wschodnim (3,29%), piotrkowskim (0,36%) i zgierskim (0,19%). W odniesieniu do

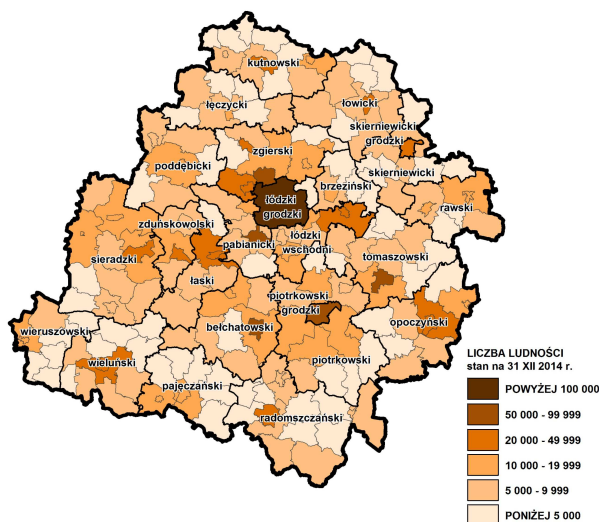


2015 r., w Łodzi prognozowany jest stały spadek liczby ludności o 4,4% do 2020 r. i ponad 13% do 2030 r.

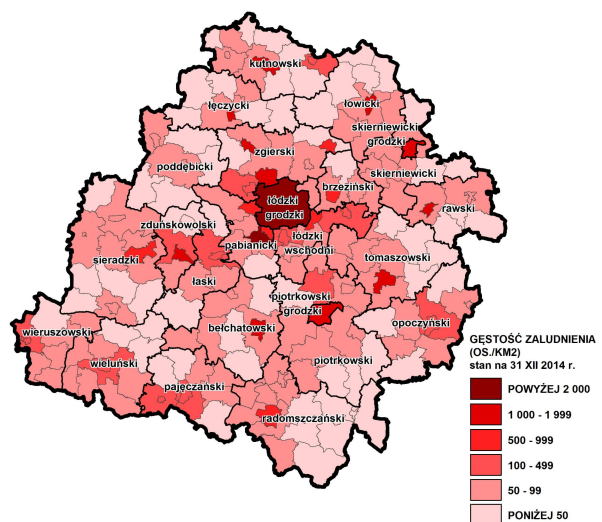
5. Na koniec 2014 r. saldo migracji w ruchu wewnętrznym, jak i w zagranicznym w województwie wynosiło -2 045 osób. Największe ujemne saldo migracji odnotowano w Łodzi, gdzie liczba osób wymeldowanych przewyższała liczbę zameldowań o 1 431 osób. Jedynie w powiatach: zgierskim, łódzkim wschodnim, pabianickim, brzezińskim i piotrkowskim wystąpiło dodatnie saldo migracji.
6. Z badania dojazdów do pracy w ramach NSP 2011 wynika, że do pracy w Łodzi w 2011 r. przyjeżdżało 49 206 mieszkańców zarówno z gmin województwa, jak i województw sąsiednich. Z gmin zlokalizowanych na terenie województwa łódzkiego przyjeżdżało do Łodzi 39 810 osób, z czego największy odsetek stanowili mieszkańcy gmin z Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łodzi, m.in. ze Zgierza, Pabianic, Aleksandrowa Łódzkiego, Konstancyna Łódzkiego i Andrespola. W kontekście wyjazdów do pracy z Łodzi wyjeżdżało 19 407 mieszkańców, z czego do pracy w gminach województwa 9 679 osób, najliczniej do Zgierza, Strykowa, Pabianic, Aleksandrowa Łódzkiego, Rzgowa oraz Nowosolnej.
7. Na koniec 2014 r. w regionie zarejestrowanych było 1 441 firm, z sekcji H „Transport i gospodarka magazynowa”, dział 52 (magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport) oraz dział 53 (działalność pocztowa i kurierska) wg PKD. Najwięcej firm reprezentujących w/w sektory zlokalizowanych jest w największych miastach regionu: Łodzi (637), Piotrkowie Trybunalskim (81), Zgierzu (42), Pabianicach (34), Kutnie (32) i Tomaszowie Mazowieckim (31). Blisko 57% podmiotów w/w działów zarejestrowanych było w powiatach: łódzkim grodzkim (44,2%), zgierskim (6,9%) oraz piotrkowskim grodzkim (5,6%).

Szersze analizy społeczno – gospodarcze województwa zostały przedstawione w Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020¹, jak i również w diagnozie do Regionalnego Programu Operacyjnego WŁ na lata 2014 –2020².

Rys.16 . Liczba ludności w gminach w 2014 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie GUS)



Rys. 17. Gęstość zaludnienia w gminach w 2014 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie GUS)

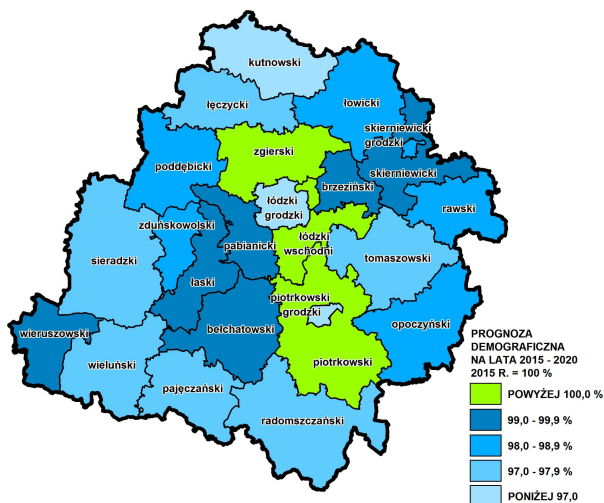


¹ Źródło - http://www.strategia.lodzkie.pl/images/srwl_2020_uchwalona_26_02_2013.pdf

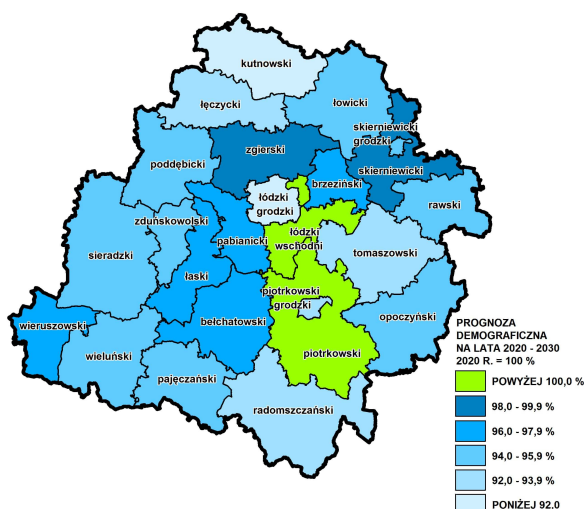
² Źródło - http://www.rpo.lodzkie.pl/images/prawo-i-dokumenty/RPO_WL_2014_2020_31_12_2014.pdf



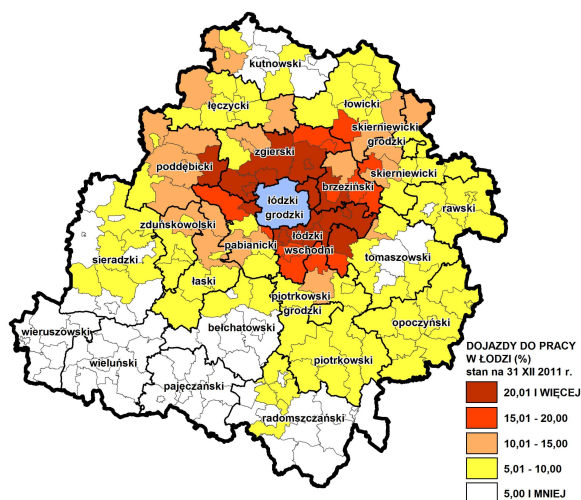
Rys. 18. Prognoza demograficzna w powiatach na lata 2015 – 2020 (Źródło: BPPWŁ na podstawie GUS)



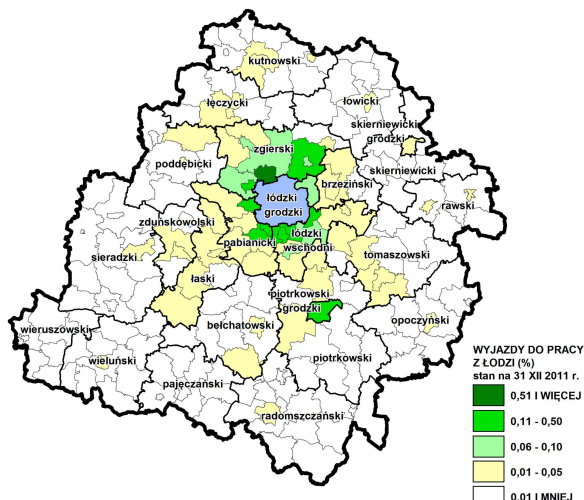
Rys.19 . Prognoza demograficzna w powiatach na lata 2020 – 2030 (Źródło: BPPWŁ na podstawie GUS)



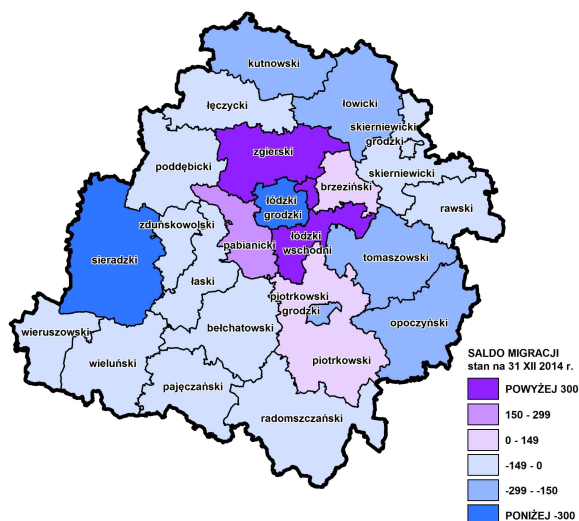
Rys.20 . Udział przyjeżdżających do pracy w łodzi w liczbie zatrudnionych w gminie zamieszkania w 2011 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie GUS, Dojazdy do pracy, Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań, Warszawa 2014)



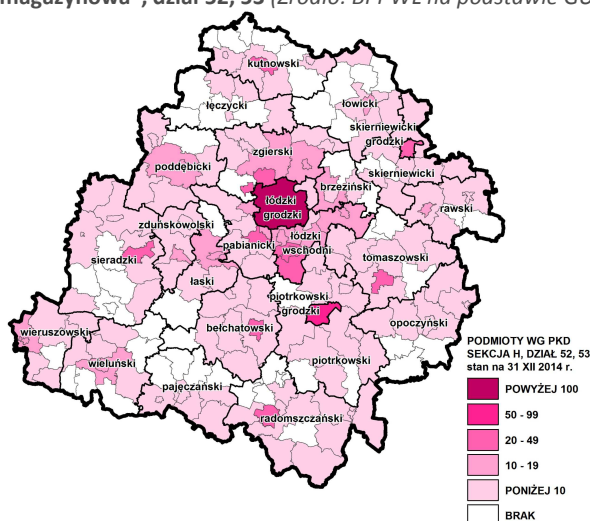
Rys. 21. Udział wyjeżdżających do pracy z łodzi w liczbie zatrudnionych w gminie zamieszkania w 2011 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie GUS, Dojazdy do pracy, Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań, Warszawa 2014)



Rys.22 . Saldo migracji w powiatach w 2014 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie GUS)



Rys. 23. Liczba podmiotów gospodarczych w gminach w 2014 r. wg PKD – sekcja H „Transport i gospodarka magazynowa”, dział 52, 53 (Źródło: BPPWŁ na podstawie GUS)





Rys.24. Podział administracyjny województwa łódzkiego (Źródło: BPPWŁ)



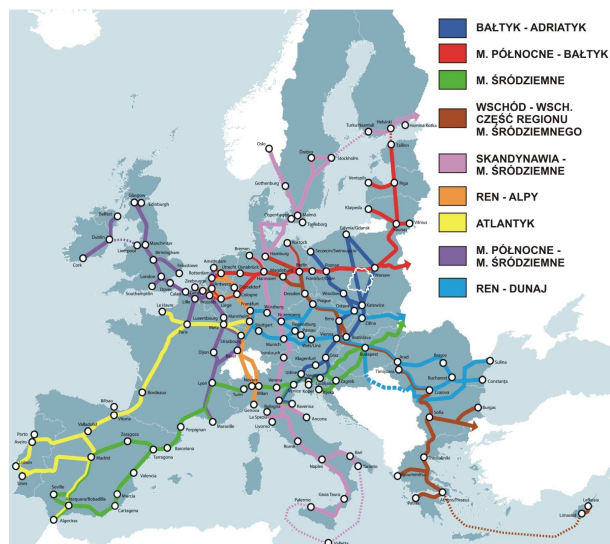


II. STAN I UWARUNKOWANIA ROZWOJU

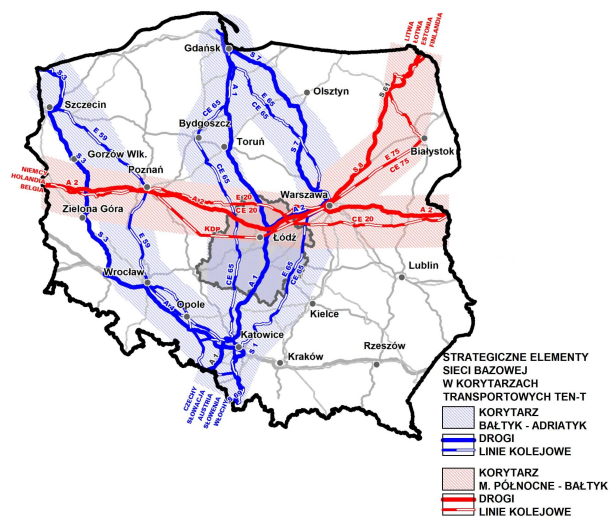
II.1. Korytarze bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)

1. Województwo łódzkie dysponuje ogromnym atutem w postaci położenia w zasięgu bezpośredniego oddziaływania najważniejszych, europejskich szlaków komunikacyjnych. Region leży na przecięciu dwóch z dziewięciu europejskich korytarzy transportowych sieci bazowej TEN-T: Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie oraz Morze Północne – Morze Bałtyckie, dzięki czemu leżące w korytarzach drogi i linie kolejowe włączone zostały w strategiczny system europejskiej sieci transportowej.
2. W województwie łódzkim, w ramach Korytarza Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie zidentyfikowano: linie kolejowe CE65 (Gdynia – Gdańsk – Bydgoszcz – Zduńska Wola – Katowice) i E65/CE65 (Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice) oraz autostrady A1 (na odcinku Gdańsk – Stryków – Katowice – gr. z Czechami) i A2 (na odcinku Stryków – Warszawa). Do europejskich kierunków powiązań województwa w ramach korytarza należą: Czechy (Ostrawa, Brno), Słowacja (Żylica, Bratysława), Austria (Wiedeń, Graz), Słowenia (Lublana, Koper), Włochy (Triest, Wenecja).
3. W ramach Korytarza Morze Północne – Morze Bałtyckie wskazano: linię kolejową E20/CE20 (gr. z Białorusią – Warszawa – Kutno – Poznań – gr. z Niemcami), linię kolejową dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań (prace studyjne) oraz autostradę A2 (gr. z Białorusią – Warszawa – Stryków – Poznań – gr. z Niemcami). Do europejskich kierunków powiązań województwa w ramach korytarza zaliczyć można: Białoruś (granica), Litwę (Kowno, Wilno, Kłajpeda), Łotwę (Ryga, Windawa), Estonię (Tallin), Finlandię (Helsinki), Niemcy (Berlin, Magdeburg, Hannover, Hamburg, Brema, Bremerhaven, Aachen), Holandię (Amsterdam, Rotterdam), Belgię (Antwerpia, Bruksela).

Rys. 25. Korytarze bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej na tle Europy (Źródło: Komisja Europejska)

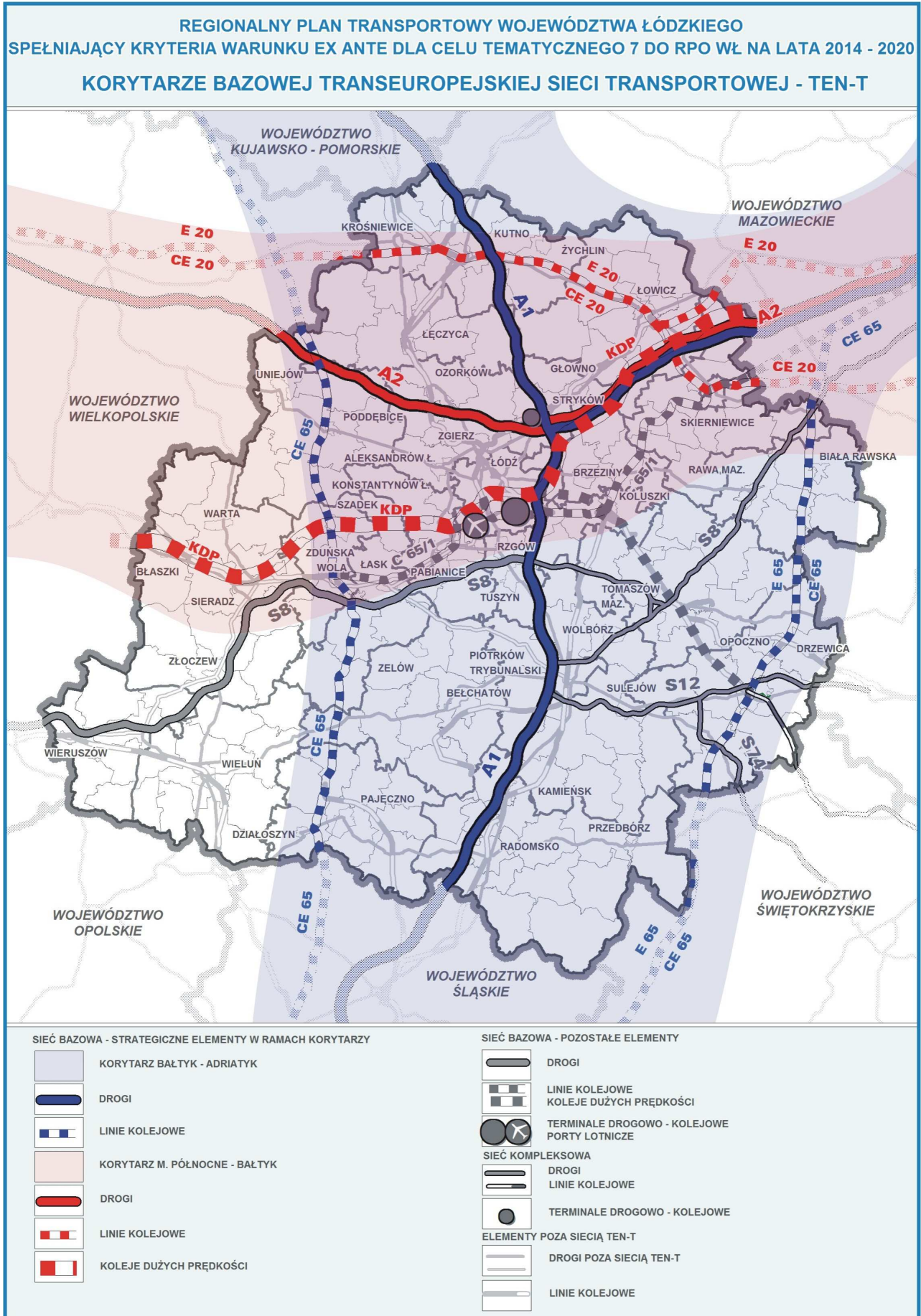


Rys. 26. Korytarze bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej na tle Polski (Źródło: BPPWŁ na podstawie Rozporządzenia PEiR nr 1316/2013)





Rys. 27. Korytarze bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej - TEN-T (Źródło: BPPWŁ)





II.2. Sektorowa diagnoza stanu oraz trendy rozwojowe

II.2.1. Układ drogowy

1. **W ramach rozszerzenia Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN-T)** uwzględniono istniejące i planowane elementy strategicznego układu drogowego województwa łódzkiego. W sieci bazowej są to: autostrada A1 Gdańsk – Łódź – Gorzyczki – (Czechy), autostrada A2 (Niemcy) – Świecko – Łódź – Warszawa – Kukuryki (Białoruś) oraz droga ekspresowa S8 na odcinku Łódź – Wrocław. W kompleksowej sieci TEN-T znalazły się drogi ekspresowe: S8 na odcinku Piotrków Trybunalski – Warszawa, S12 Piotrków Tryb. – Radom, S74 Sulejów – Kielce oraz tzw. łącznik pomiędzy A1 (Łódź) i S8 (Tomaszów Maz.). Zakwalifikowanie dróg do sieci TEN-T daje szansę na rozwój i dopełnienie strategicznego układu województwa, co wpłynie na zwiększenie atrakcyjności i dostępności drogowej oraz pozwoli na pełne zdyskontowanie położenia województwa w kraju i Europie.
2. **Województwo łódzkie należy do regionów o dobrej dostępności drogowej.** Poza autostradami (A2 i częściowo zrealizowaną A1) i drogami ekspresowymi (S8 i częściowo zrealizowaną S14) przebiegają tu ważne drogi krajowe nr 1, 91, 92, 12, 74 pełniące znaczącą rolę w powiązaniach międzyregionalnych. Wskaźnik gęstości dróg o nawierzchni twardej wyniósł w 2014 r. – 109,4 km/100 km² (4.) i był wyższy od wskaźnika krajowego (92,0 km/100 km²). W ostatnim okresie długość dróg krajowych zwiększyła się do 1439,5 km (3.), w tym długość autostrad – 187,6 km (3.), a długość dróg ekspresowych – 217,8 km (1.). Pod względem gęstości autostrad i dróg ekspresowych (2,22 km/100 km²) województwo lokuje się na 2 miejscu w kraju. Region jest również dobrze wyposażony w drogi powiatowe i gminne o nawierzchni twardej, zajmując 4 miejsce w kraju pod względem ich gęstości (95,1 km/100 km²). Do najniższych w kraju należą długość i gęstość dróg wojewódzkich wynoszące w 2014 r. odpowiednio 1 178,6 km (14.) i 6,5 km/100 km² (15.). Szczególnie niską gęstością dróg wojewódzkich cechuje się południowa część województwa (powiaty: wierszowski, wieluński, sieradzki, piotrkowski i radomszczański).
3. W ostatnich latach przeprowadzono wiele ważnych inwestycji drogowych. **Realizowano strategiczny układ drogowy, w postaci autostrad i dróg ekspresowych oraz budowano obwodnice miast.** Województwo zyskało sprawne i szybkie połączenia w skali Europy i kraju – autostradą A2 z Niemcami, Poznaniem i Warszawą, autostradą A1 z Trójmiastem oraz drogą ekspresową S8 z Wrocławiem/Warszawą. Usprawnienie ruchu tranzytowego i eliminację „wąskich gardeł” w regionie osiągnięto także przez realizację 7 obwodnic w ciągu dróg krajowych: Kutna (DK60), Rawy Maz. (DK72), Krośniewic (DK91/92), Opoczna (DK12), Nieborowa (DK 70), Pabianic (S14) i Sieradza (S8). W realizacji jest odcinek autostrady A1 Stryków – Tuszyn oraz obwodnice Wielunia (DK74) i Bełchatowa (DK74). **Aktualnie ocenia się, że docelowy strategiczny układ drogowy województwa (wg rozporządzenia RM) został zrealizowany w ~65%.**

Prowadzono również liczne inwestycje na sieci dróg wojewódzkich, polegające na ich rozbudowie oraz mające na celu dostosowanie parametrów funkcjonalnych i technicznych do potrzeb transportowych. Modernizowano drogi powiatowe i gminne korzystając z Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych i RPO WŁ. **W ciągu ostatnich dziesięciu lat rozbudowano około 300 km dróg (25%) oraz odnowiono około 600 km nawierzchni dróg wojewódzkich (50%).** Do najważniejszych inwestycji należały: rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 708 wraz z budową obwodnicy Strykowska, rozbudowa drogi nr 703 Poddębice – węzeł autostradowy „Wartkowice” (A2) oraz rozbudowa dróg nr 725 i 713. Na obrzeżach województwa realizowano tzw. odcinki bramowe (drogi nr 449, 483, 491, 492, 785, 728), które stanowią drogową wizytówkę łódzkiego. Ponadto, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi, jako jeden z pierwszych w kraju, wdrożył w 2011 r. projekt inteligentnych systemów transportu na drogach wojewódzkich, których podstawowym zadaniem jest monitorowanie obciążeń dróg i ochrona przed przeciążonymi pojazdami ciężarowymi.



6. **Infrastruktura drogowa w dalszym ciągu wykazuje duże potrzeby inwestycyjne.** W 2014 r., ponad 36% dróg krajowych i ponad 41% dróg wojewódzkich posiadało nawierzchnie w stanie niezadowolającym i złym, wymagające prac modernizacyjnych. Złym stanem technicznym i niewystarczającymi parametrami charakteryzują się również drogi powiatowe i gminne. Nawierzchnie gruntowe posiadało w 2014 r. 26,47% dróg powiatowych i gminnych.

7. Województwo łódzkie wykazuje duże potrzeby w zakresie inwestycji w infrastrukturę drogową ze względu na **duże natężenia ruchu na sieci dróg**. Według Generalnego Pomiaru Ruchu 2010, średnie obciążenie ruchem dróg krajowych wyniosło 11 471 poj./dobę (3.), natomiast obciążenie dróg wojewódzkich 4 056 poj./dobę (4.). Od lat utrzymuje się tendencja wzrostowa ruchu na drogach krajowych (18 %) i wojewódzkich (25 %).

Największy ruch pojazdów w 2010 r. odnotowano na istniejących odcinkach autostrady A1 (~44 tys. poj./dobę.) i A2 (~18 tys. poj./dobę.), na dwujezdniowych odcinkach najważniejszych dróg krajowych DK 1 Łódź – Katowice (~30 tys. poj./dobę.) i DK 8 Warszawa – Piotrków Trybunalski (~30 tys. poj./dobę) oraz na jednojezdniowych odcinkach dróg krajowych doprowadzających ruch do istniejącej wówczas autostrady A-2 tj. nr 2 na odc. Sochaczew - Łowicz i nr 14 na odc. Łowicz – Stryków.

Rozkład ruchu na sieci dróg wojewódzkich był bardzo zróżnicowany od 888 poj./dobę (na DW 784 odc. Ciężkowice – gr. województwa) do 17,8. poj./dobę w Bełchatowie (DW484), 16 tys. poj./dobę (na DW 702 odc. A2 - Zgierz). Największy ruch pojazdów silnikowych w 2010 r. zarejestrowano na drogach wojewódzkich zapewniających powiązanie z istniejącym fragmentem autostrady A2 Konin – Stryków, z drogami krajowymi nr 1 i 8 oraz na drogach w obrębie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łodzi. Najbardziej obciążone ruchem (powyżej 10 000 poj./dobę) były odcinki dróg wojewódzkich nr 702, 484, 710, w miastach nr 715, 485, 713. Ruch powyżej 5 000 poj./dobę wystąpił na odcinkach dróg nr 708, 714, 716, 707, 583, 483, 486, 473, w miastach nr 704, 480, 726, 703. Największy ruch samochodów ciężarowych wystąpił na drogach doprowadzających do węzłów autostradowych (nr 702, 473) i na drogach prowadzących ruch do terenów aktywności gospodarczych (708, 713, 715, 484, 485, 486).

Z analizy wstępnych wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 wynika, że największy ruch pojazdów silnikowych wystąpił na odcinkach dróg: nr 702, 713, 710, (powyżej 10 000 poj./dobę) i 703, 708, 714, 715, 716, 707, 583, 483, 485, 486, 725 (powyżej 5 000 poj./dobę). Największy ruch pojazdów ciężarowych, powyżej 1000 poj./dobę, odnotowano na odcinkach nr 713, 716, 708, 703. Największe natężenie ruchu w miastach (powyżej 10 000 poj./dobę) wystąpiło na odcinkach dróg nr 484, 485 (m. Bełchatów), 702 (m. Zgierz), 485 (m. Pabianice), 710 (m. Konstantynów Ł.), 715 (m. Koluszki, m. Brzeziny). W okresie 2010 – 2015 największe procentowe wzrosty ruchu wystąpiły głównie na odcinkach dróg wojewódzkich stanowiących dojazd do istniejących węzłów autostradowych (A1, A2) i węzłów na drodze ekspresowej S8: nr 703 odc. A2 – Łęczyca (o 87%), Stary Gostków – A2 (o 83%), Porczyny – Praga (o 63%), Poddębice – Stary Gostków (o 62%), nr 469 odc. Uniejów – Stary Gostków (o 91%), nr 479 odc. Dąbrówka – Zadzim (102%), Zadzim – Rossoszycza (o 96%), Rossoszycza – Sieradz (o 71%), nr 713 odc. Ujazd – Tomaszów Maz. – Januszewice (o 46%), nr 708 odc. Stryków – Brzeziny (o 81%), nr 725 odc. Rawa Maz. – Wólka Lisiewska (o 66%), Wólka Lisiewska - gr. woj. (o 71%), nr 716 odc. Koluszki – Rokiciny (o 42%), nr 715 odc. Brzeziny – Koluszki (o 40%), nr 704 Jamno – Łyszkowice (47%), Łyszkowice – Brzeziny (o 74%) oraz na odcinkach dróg nr 484 m. Bełchatów (o 78%) i nr 710 m. Konstantynów Ł. (o 47%). W 2015 r. odnotowano również spadki natężenia ruchu na drogach wojewódzkich w pobliżu nowo wybudowanych odcinków autostrad i dróg ekspresowych.



8. W ramach „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” opracowano model ruchu obejmujący potoki podróży³ (maksymalne liczby podróżujących) pomiędzy 29 rejonami województwa, tworzonymi zasadniczo przez powiaty (w dwóch przypadkach połączono powiat ziemski i grodzki – Skierniewice i Piotrków Tryb.), a w powiatach otaczających Łódź (zgierski, brzeziński, łódzki wschodni i pabianicki) przez mniejsze rejony wokół większych miast lub grup miejscowości. Wynika z niego, że **największe potoki podróży w roku 2013, bez rozróżniania środka transportu, wystąpiły w centralnej części województwa**. Największe przepływy ludności wystąpiły w relacjach Łódź – Pabianice, Ksawerów, Dobroń, Dłutów (powiat pabianicki), Łódź – Zgierz, Łódź – powiat łódzki wschodni bez Koluszek, mniejsze na kierunku Łódź – Stryków, Łódź – Koluszki, Łódź – powiat bełchatowski, Łódź – powiat łaski, Łódź – Brzeziny, Dmosin (powiat brzeziński). Na następnych pozycjach są relacje Łódź – powiat piotrkowski, Łódź – powiat zduńskowolski, Łódź – powiat tomaszowski, Łódź – Aleksandrów Ł., Łódź – Głowno. Na pozostałych kierunkach występują znacznie mniejsze potoki podróży.
9. **Wskaźnik motoryzacji w województwie znacznie wzrósł w porównaniu z 2004 r.** (309 samochodów osobowych/1000 mieszkańców) i w 2013 r. wyniósł 508 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców (6.).
10. **Pod względem liczby wypadków i ofiar śmiertelnych, województwo łódzkie jest w czołówce regionów.** W 2014 r. odnotowano 3986 wypadków (3.), w których śmierć poniosło 256 osób (3.), a 4807 osób zostało rannych (3.). Pomimo utrzymującej się do roku 2013 spadkowej tendencji liczby wypadków, w 2014 r. w województwie odnotowano ich wzrost o 156, liczba osób rannych zwiększyła się o 74 osoby, natomiast liczba ofiar śmiertelnych zmalała o 7 osób.

11. Charakterystyka dróg wojewódzkich – analiza potrzeb inwestycyjnych:

NR DROGI	PRZEBIEG DROGI	NATĘŻENIE RUCHU 2010 pow. 4000 poj./dobę pow. 400 poj. cięż./dobę	STAN NAWIERZCHNI zły, niezadawalający na odcinkach dróg	SZEROKOŚĆ JEZDNI poniżej 7,0 m	DOJAZD do A1, A2, S8, S14,
449	gr. woj. - Błaszki	-/-	-	✓ (6,5)	-
450	gr. woj.- Wyszanów - Wieruszów - granica województwa	-/-	✓	✓ (4,0 -5,5)	-
469	Uniejów - Stary Gostków - Wróblew	-/-	✓	✓ 5,2-5,8	-
473	granica województwa - Uniejów - Balin - Szadek - Łask	✓/✓	✓	✓ (6,0)	A2 węzeł „Dąbie” S8 węzeł „Łask”
478	granica województwa - Księża Wólka - Krępa	-/-	-	✓ (6,0)	-
479	Dąbrówka - Sieradz	-/-	✓	✓ (5,1-6,5)	-
480	Sieradz - Widawa - Szczerców	✓/-	✓	✓ (5,0-6,0)	-
481	Łask - Widawa - Widoradz	-/-	✓	✓ (6,0-6,7)	-
483	Łask - Szczerców - Nowa Brzeźnica - granica województwa	✓/✓	✓	✓ (5,5 6,0)	-
484	Buczek - Zelów - Bełchatów - Kamieńsk	✓/✓	✓	✓ (6,0-6,5)	A1 węzeł „Kamieńsk” S8 węzeł „Pabianice Płd.”
485	Pabianice - Wadlew - Bełchatów	✓/✓	✓	-	-
486	Wieluń - Działoszyn	✓/✓	✓	-	-
491	Działoszyn - granica województwa	-/-	-	-	-
492	Ważne Młyny - granica województwa	-/-	-	-	-
573	granica województwa - Żychlin	-/-	✓	✓ (4,5-5,5)	-
581	granica województwa - Łanięta - Krośniewice	-/-	✓	✓ (5,8-6,0)	-
583	Bedno - Żychlin - granica województwa	✓/-	✓	✓ (6,0-6,3)	-
584	granica województwa - Kiernoza - Łowicz	-/-	✓	✓ (5,0-6,0)	-
702	Kutno - Piątek - Zgierz	✓/✓	✓	✓ (6,0)	A2 węzeł „Zgierz”
703	Porczyny - Poddębice - Stary Gostków - Łęczycza - Piątek - Łowicz	✓/✓	✓	✓ (5,2-6,0)	A1 węzeł „Piątek” A2 węzeł

³ Źródło – Departament UMWŁ – infrastruktura@lodzkie.pl



Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego spełniający kryteria warunku Ex Ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014 - 2020

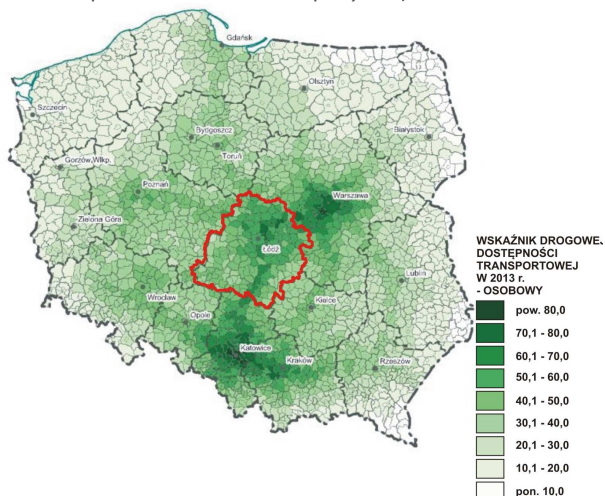
704	Jamno - Kołacin - Brzeziny	-/-	✓	✓	(5,0-6,0)	„Wartkowice” A2 węzeł „Łowicz”
705	granica województwa - Skierniewice - Jeżów	-/-	✓	✓	(5,2-6,0)	-
707	Skierniewice - Rawa Mazowiecka - granica województwa	✓/✓	✓	✓	(6,0-6,5)	S8 węzeł „Rawa Maz. Płn”
708	Ozorków - Warszyce - Stryków - Brzeziny	✓/✓	-	-	-	-
710	Łódź - Konstantynów Łódzki - Szadek - Warta - Błaszki	✓/✓	✓	✓	(5,2, 6,3-6,5)	-
713	Łódź - Andrespol - Kurowice - Ujazd - Tomaszów Mazowiecki - Januszewice	✓/✓	✓	✓	(6,0- 6,5)	S8 węzeł „Tomaszów Maz. Centrum” A1 węzeł „Łódź Wschód”
714	Rzgów - Kurowice	✓/✓	✓	✓	(6,0)	A1 węzeł „Romanów”
715	Brzeziny - Koluszki - Budziszewice - Ujazd	✓/✓	✓	✓	(5,50-6,0)	-
716	Koluszki - Rokiciny - Piotrków Trybunalski	✓/✓	✓	✓	(5,0-6,0)	S8 węzeł „Piotrków Tryb. Wsch.”
725	Rawa Mazowiecka - Biała Rawska - gr. woj.	-/-	✓	-	-	S8 węzeł „Rawa Maz. Płn”
726	Rawa Mazowiecka - Inowódz - Opoczno - Żarnów	-/-	✓	✓	(5,0-6,0)	S8 węzeł „Rawa Maz. Płd.”
728	gr. woj. - Drzewica – gr. woj.	-/-	✓	✓	(6,0)	-
742	Przyglów - Łęczno - Ręczno - Przedbórz - granica województwa	-/-	✓	✓	(5,5-6,5)	-
746	Żarnów - granica województwa	-/-	-	✓	6,0-6,5	-
784	Radomsko - Ciężkowice - granica województwa	-/-	✓	✓	(6,0-6,5)	-
785	Ciężkowice - Żytno - Maluszyn - granica województwa	-/-	✓	✓	(5,0-6,0)	-
Drogi wojewódzkie – dawne drogi krajowe (numeracja wg projektu rozporządzenia Generalnego Dyrektora GDDKiA)						
473 (dawna DK12)	Łask – Piotrków Trybunalski	-/✓	b.d.	b.d.	b.d.	S8 węzeł „Łask”
477 (dawna DK45)	Złoczew – droga krajowa nr 8	-/✓	b.d.	b.d.	b.d.	S8 węzeł „Złoczew”
480 (dawna DK12)	m. Sieradz – ul. Polskiej Organizacji Wojskowej	✓/✓	b.d.	b.d.	b.d.	-
482 (dawna DK12/14)	Łódź gr. miasta – Łask – Zduńska Wola – Sieradz – Złoczew – Wieruszów – gr. województwa	✓/✓	b.d.	b.d.	b.d.	S14 węzeł „Dobroń”, S8 węzeł Zduńska Wola Zach.”, „Sieradz Wsch.”, „Sieradz Płd.”, „Wieluń”, „Wieruszów”
713 (dawna DK12)	Opoczno (przejście)	✓/✓	b.d.	b.d.	b.d.	-

W 2015 r. istniejąca sieć dróg wojewódzkich została powiększona o 169 km, w wyniku podjętych uchwał, przez 19 jednostek samorządowych, o pozbawieniu kategorii drogi gminnej odcinków dróg, które zostały zaliczone do dróg gminnych z mocy prawa po wybudowaniu nowych odcinków dróg krajowych (S8, obwodnicy Opoczna).

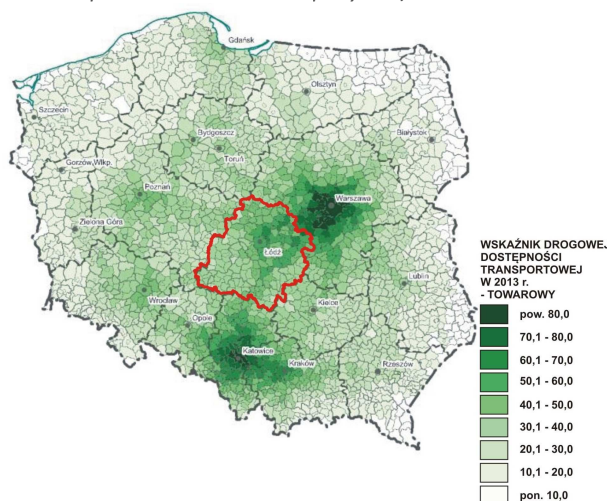
W związku z przejmowaniem nowych dróg, rozpoczęto prace nad docelowym układem dróg i propozycjami pozbawienia niektórych odcinków kategorii dróg wojewódzkich. Zarząd Województwa Łódzkiego podjął działania zmierzające do przygotowania uchwał Sejmiku Województwa Łódzkiego w sprawie pozbawienia kategorii niektórych odcinków dróg wojewódzkich, w trybie art. 10 ust. 5a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Sejmik Województwa podjął już pierwszą uchwałę o pozbawieniu, z dniem 1 stycznia 2017 r., kategorii drogi wojewódzkiej odcinek dawnej krajowej nr 12 w Sieradzu (ul. H. Sienkiewicza, od ul. Wojska Polskiego do ronda łącznicy drogi ekspresowej S8), który docelowo będzie stanowić będzie ciąg drogi krajowej nr 83.



Rys. 28. Wskaźnik drogowej dostępności transportowej w 2013 r. w województwie łódzkim na tle kraju – osobowy (Źródło: Opracowanie IGIPIZ PAN p. Rys.39)



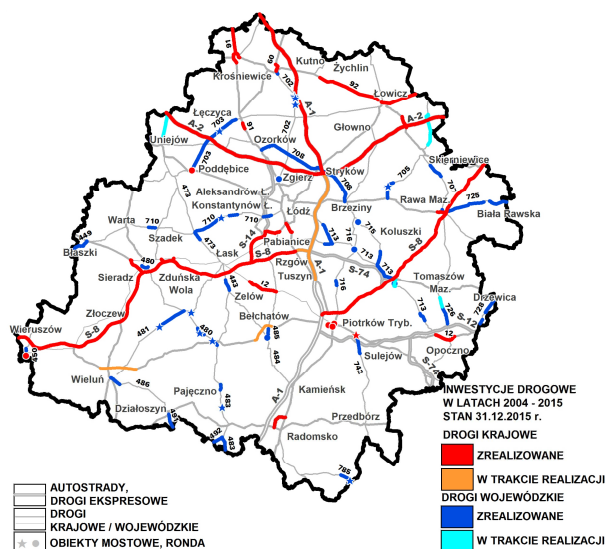
Rys. 29. Wskaźnik drogowej dostępności transportowej w 2013 r. w województwie łódzkim na tle kraju – towarowy (Źródło: Opracowanie IGIPIZ PAN p. Rys.39)



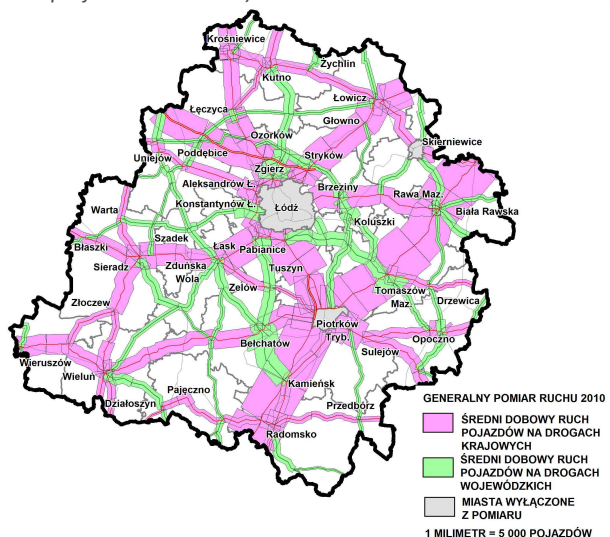
Rys. 30. Stan realizacji autostrad i dróg ekspresowych w województwie łódzkim na tle kraju w 2015 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie GDDKiA)



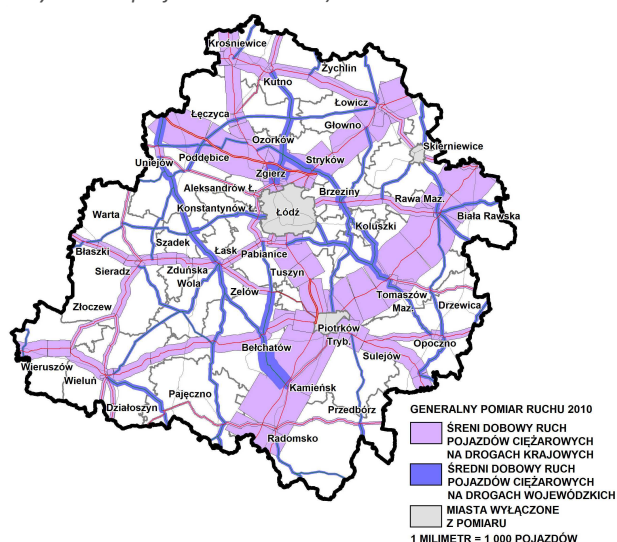
Rys. 31. Inwestycje drogowe zrealizowane w województwie łódzkim w latach 2004 – 2015 r. (Źródło: BPPWŁ)



Rys. 32. Natężenie ruchu pojazdów ogółem w 2010 r. (średni dobowy ruch pojazdów) (Źródło: BPPWŁ na podstawie danych Transprojekt – Warszawa)

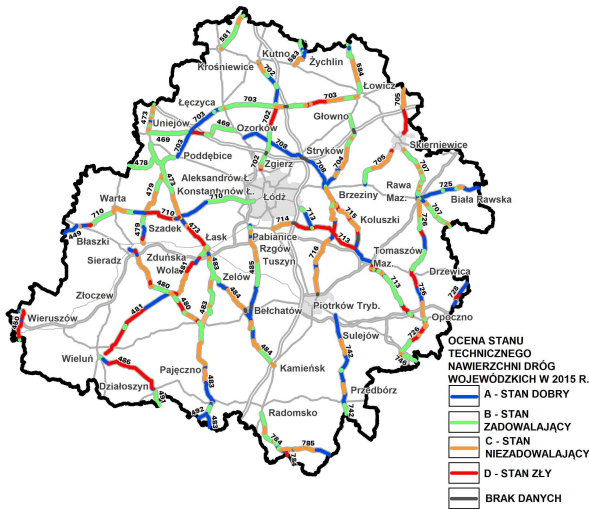


Rys. 33. Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych w 2010 r. (średni dobowy ruch pojazdów) (Źródło: BPPWŁ na podstawie danych Transprojekt – Warszawa)

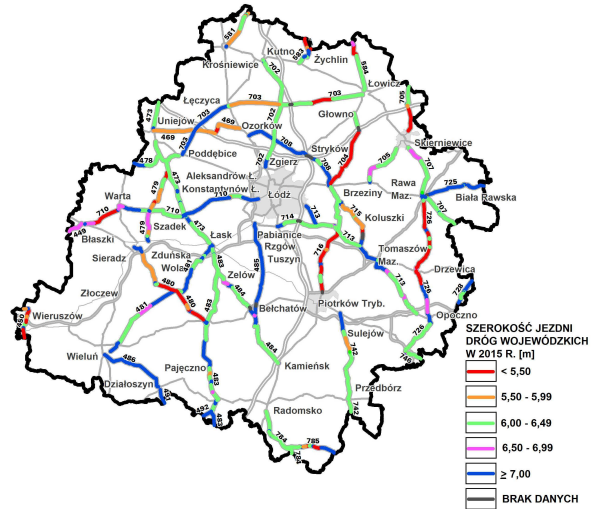




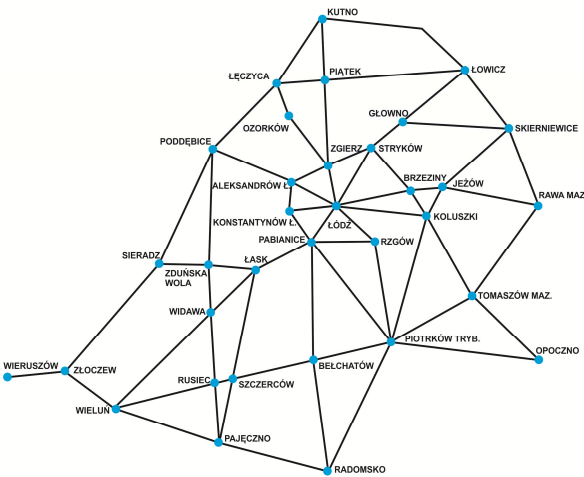
Rys. 34. Stan nawierzchni dróg wojewódzkich w województwie łódzkim w 2015 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie ZDW w Łodzi)



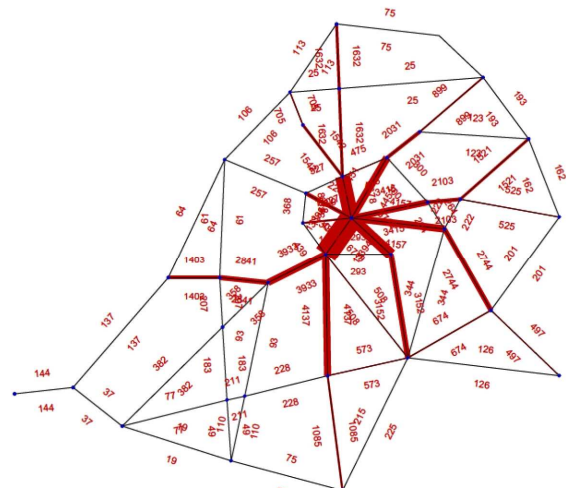
Rys. 35. Szerokość jezdni dróg wojewódzkich w województwie łódzkim w 2015 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie ZDW w Łodzi)



Rys. 36. Sieć dla podróży w transporcie indywidualnym w województwie łódzkim w 2013 r. (Źródło: Raport Wstępny do Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do 2020 r.)

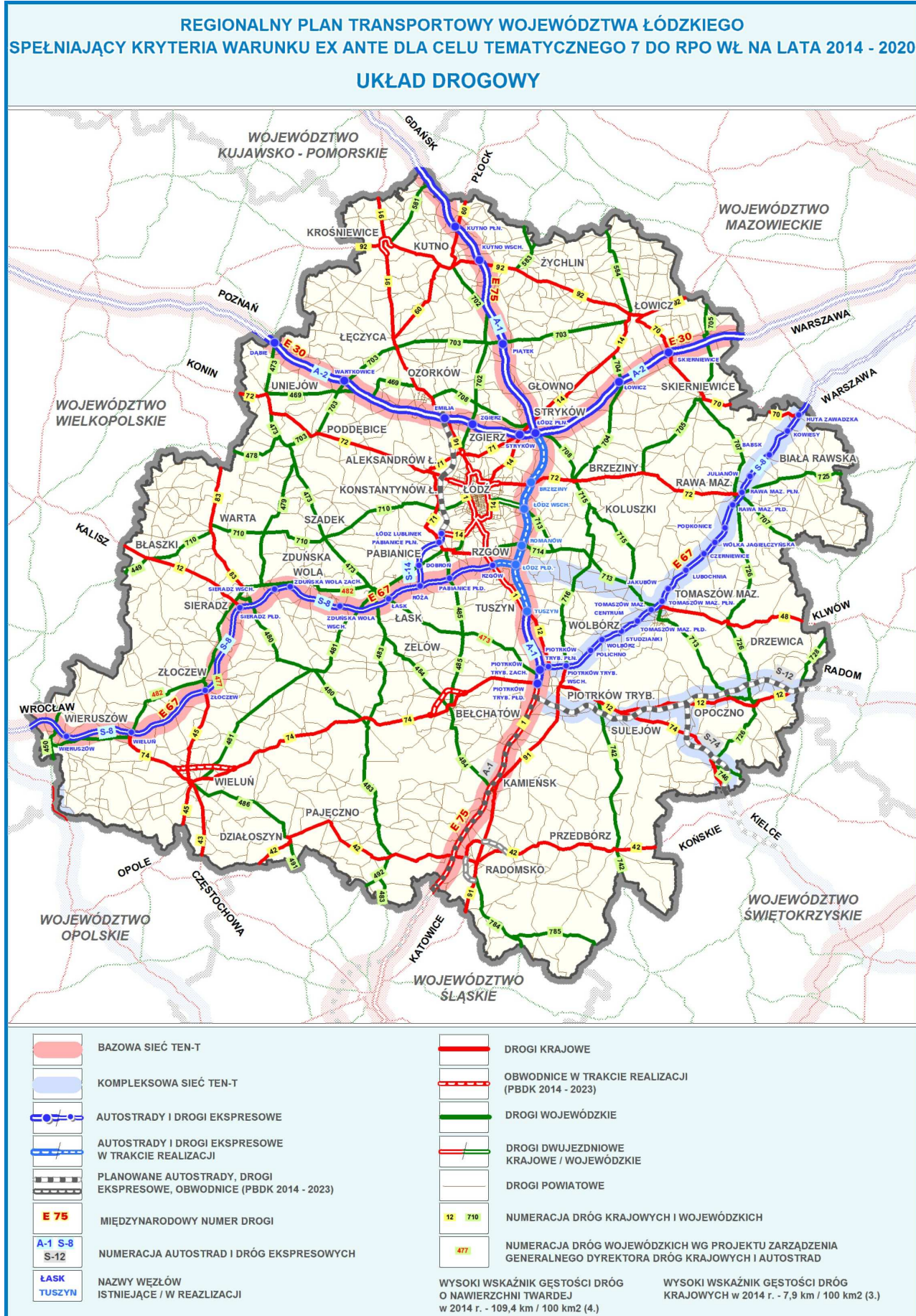


Rys. 37. Potoki podróży w transporcie indywidualnym w województwie łódzkim w 2013 r. (Źródło: Raport Wstępny do Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do 2020 r.)





Rys. 38. Układ drogowy (Źródło: BPPWŁ)





II.2.2. Układ kolejowy

1. **W ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T**, uwzględniono linie kolejowe sieci bazowej przebiegające przez region, do których należą: dedykowane przewozom pasażerskim E65/CE65 relacji Katowice – Zawiercie – Centralna Magistrala Kolejowa – Warszawa – Tczew – Gdynia i linia dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław wraz z podłączeniem do Centralnej Magistrali Kolejowej (linia Nr 25 na odcinku Łódź – Opoczno) oraz przeznaczone dla ruchu towarowego linie: CE65 relacji Chorzów Batory – Zduńska Wola Karsznice – Tczew – Gdynia, E20/CE20 relacji Berlin – Kunowice – Poznań – Kutno – Warszawa – Terespol – Moskwa, CE20 relacji Łowicz – Skierniewice – Łuków i C65/1 relacji Zduńska Wola Karsznice – Kozłuszki – Skierniewice, stanowiąca łącznik pomiędzy liniami CE20 (Skierniewice) oraz CE65 (Zduńska Wola Karsznice). Ponadto, uzupełnieniem sieci bazowej jest linia kolejowa Nr 25 na odcinku Opoczno – granica z województwem świętokrzyskim, będąca w sieci kompleksowej.
2. Region charakteryzuje **niższa od średniej krajowej gęstość sieci kolejowej** ($6,2 \text{ km/km}^2$), która w 2014 r. wyniosła $5,9 \text{ km/km}^2$ (10.), przy całkowitej długości linii kolejowych wynoszącej 1068 km. Niezelektryfikowane pozostają 82 km linii (8%): Nr 24 Piotrków Tryb. – Bełchatów – Zarzecze, Nr 53 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Spała oraz bardzo istotna z punktu widzenia transportu pasażerskiego, stanowiąca połączenie z południowo – wschodnią częścią regionu, linia Nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Opoczno – granica województwa świętokrzyskiego. W regionie występują również linie jednotorowe, których długość wynosi 392 km (37%), z czego największe „wąskie gardła” stanowią linie: Nr 16 na odcinku Zgierz – Kutno oraz Nr 15 na odcinku Zgierz – Bednary.
3. **Stan techniczny infrastruktury kolejowej ulega sukcesywnej poprawie**, mimo że nadal nie dorównuje dynamiką realizacji infrastruktury drogowej. Do odcinków o relatywnie dobrych parametrach technicznych można zaliczyć linie: Nr 17 na odcinku Łódź Widzew – Kozłuszki i dalej Nr 1 na odcinku Kozłuszki – Skierniewice, gdzie w 2008 r. zakończono prace podnoszące prędkość do 140 km/h oraz zmodernizowaną również w 2008 r. linię Nr 3 Warszawa – Kunowice. Do połowy 2015 r., w ramach inwestycji o charakterze odtworzeniowym, nastąpiło polepszenie jakości infrastruktury na liniach: Nr 1 na odcinku Kozłuszki – Częstochowa, Nr 15 na odcinku Zgierz – Łowicz, Nr 16 na odcinku Łódź Widzew – Zgierz oraz Nr 131 na odcinkach Chociw Łaski – Kozłuby i Poddębice – Kłodno. Prace remontowe przeprowadzono także na liniach: Nr 22 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Radzice oraz częściowo na kolei obwodowej w Łodzi (linie Nr 25 oraz Nr 540) w ciągu Łódź Kaliska – Łódź Chojny – Łódź Widzew. Ponadto, na linii Nr 53 Tomaszów Mazowiecki – Spała nastąpiło przywrócenie przejezdności. W 2015 r. (stan na 31 lipca), około 30 % sieci kolejowej na obszarze województwa łódzkiego była zmodernizowana bądź zrewitalizowana.
4. Pomimo rozpoczętego procesu inwestycyjnego, **nadal wiele odcinków charakteryzuje się obniżonymi prędkościami szlakowymi, które nie przekraczają 80 km/h** (faktycznie eksploatowane poniżej 60 km/h). Szczególnie dotyczy to linii bezpośrednio wychodzących z Łódzkiego Węzła Kolejowego: Nr 16 na odcinku Zgierz – Kutno, Nr 14 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola oraz linii: Nr 146 Wyczerpy – Chorzew Siemkowice, Nr 11 Łowicz – Skierniewice, Nr 12 Skierniewice – granica województwa mazowieckiego (Łuków), Nr 22 na odcinku Radzice – granica województwa świętokrzyskiego i Nr 33 Kutno – Płock. Dodatkowo, z ruchu pasażerskiego wyłączona jest linia Nr 24 Piotrków Trybunalski – Bełchatów – Zarzecze.



5. Wykaz i charakterystyka linii kolejowych z obszaru województwa łódzkiego, będących pod zarządem PKP PLK S.A:

NUMER LINII	RELACJA LINII	KATEGORIA LINII	MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI NA LINII PONIŻEJ 80 KM/H	LINIA NIEZELEKTRYFIKOWANA	LINIA JEDNOTOROWA
LINIE KOLEJOWE					
1	Warszawa Centralna – Katowice	Linia magistralna	-	-	-
3	Warszawa Zachodnia – Kunowice	Linia magistralna	-	-	-
4	Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie	Linia magistralna	-	-	-
11	Skierniewice – Łowicz Główny	Linia pierwszorzędna	✓	-	-
12	Skierniewice – Łuków	Linia pierwszorzędna	✓	-	-
14	Łódź Kaliska – Tuplice	Linia pierwszorzędna	✓	-	-
15	Bednary – Łódź Kaliska	Linia pierwszorzędna	-	-	✓
16	Łódź Widzew – Kutno	Linia pierwszorzędna	✓	-	✓
17	Łódź Fabryczna – Kozłowski	Linia pierwszorzędna	-	-	-
18	Kutno – Piła Główna	Linia pierwszorzędna	-	-	-
22	Tomaszów Mazowiecki – Radom	Linia pierwszorzędna	✓	-	✓
24	Piotrków Trybunalski – Zarzecze	Linia pierwszorzędna	✓	✓	✓
25	Łódź Kaliska – Dębica	Linia pierwszorzędna	-	✓	✓
33	Kutno – Brodnica	Linia pierwszorzędna	✓	-	✓
44	Mikołajów – Regny	Linia drugorzędna	✓	✓	✓
53	Tomaszów Mazowiecki – Spała	Linia znaczenia miejscowego	✓	✓	✓
131	Chorzów Batory – Tczew	Linia magistralna	✓	-	-
146	Wyczerpy – Chorzew Siewkowice	Linia pierwszorzędna	✓	-	✓
181	Herby Nowe – Oleśnica	Linia pierwszorzędna	-	-	✓
540	Łódź Chojny – Łódź Widzew	Linia pierwszorzędna	-	-	-
ŁĄCZNICE KOLEJOWE					
458	Łódź Fabryczna – Łódź Widzew	Linia pierwszorzędna	✓	-	✓
529	Miedniewice – Skierniewice	Linia pierwszorzędna	✓	-	✓
530	Skierniewice Park – Skierniewice	Linia pierwszorzędna	✓	-	-
531	Łowicz Główny ŁG1 – Łowicz Przedmieście	Linia pierwszorzędna	✓	-	✓
532	Łowicz Główny – Łowicz Przedmieście	Linia pierwszorzędna	✓	-	✓
533	Arkadia – Placencja	Linia pierwszorzędna	✓	-	✓
534	Kozłowski – Mikołajów	Linia drugorzędna	-	-	✓
535	Żakowice Pd. – Kozłowski	Linia pierwszorzędna	✓	-	✓
536	Kozłowski – Słotwiny	Linia drugorzędna	✓	-	✓
537	Żakowice Pd. – Słotwiny	Linia drugorzędna	✓	-	✓
538	Kozłowski R145 – Kozłowski R154	Linia pierwszorzędna	✓	-	-
539	Łódź Kaliska Towarowa – Retkinia	Linia pierwszorzędna	✓	-	-
541	Łódź Widzew – Łódź Olechów	Linia pierwszorzędna	✓	-	-
542	Zduńska Wola Karsznice – Gajewniki	Linia pierwszorzędna	✓	-	✓
543	Gajewniki – Dionizów	Linia pierwszorzędna	✓	-	✓
573	Idzikowice – Radzice	Linia magistralna	-	-	✓
574	Radzice 1 - Idzikowice	Linia magistralna	-	-	✓
739	Zduńska Wola – Zduńska Wola Karsznice	Linia pierwszorzędna (✓	-	✓
810	Zduńska Wola – Dionizów	Linia pierwszorzędna	✓	-	✓
830	Łódź Olechów – Łódź Olechów (ŁOA ŁOB ŁOC)	Linia zn. miejscowego	✓	-	✓
831	Łódź Olechów ŁOA – Łódź Olechów ŁOC	Linia zn. miejscowego	✓	-	✓
832	Łódź Olechów – Łódź Olechów Elektr.	Linia zn. miejscowego	✓	-	✓
917	Łódź Widzew – Łódź Widzew Janów	Linia zn. miejscowego	✓	✓	✓
921	Kutno – Kutno Azory	Linia zn. miejscowego	✓	-	✓



6. **W województwie prowadzone są obecnie działania modernizacyjne na kluczowych liniach kolejowych:** Nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (CMK), która przystosowywana jest do prędkości 200 km/h oraz Nr 1 na odcinku Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice), podnoszące prędkość do 160 km/h. W ramach modernizacji linii Łódź – Warszawa realizowane są: modernizacja odcinka Łódź Widzew – Łódź Fabryczna, budowa podziemnej stacji Łódź Fabryczna wraz z multimodalnym węzłem komunikacyjnym, połączonej tunelem ze stacją Łódź Widzew, przebudowa stacji Łódź Widzew i przystanku Łódź Niciarniana oraz budowa głowicy zachodniej stacji Łódź Fabryczna pozwalającej na wyprowadzenie przyszłego tunelu średnicowego w stronę linii nr 15 oraz stacji Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec. W 2016 r., około 40% sieci kolejowej na obszarze województwa łódzkiego będzie zmodernizowana bądź zrewitalizowana.
7. **Spośród 44 miast województwa, 25 posiada bezpośredni dostęp do sieci kolejowej**, z czego jedynie 18 ma bezpośrednie połączenie pasażerskie ze stolicą regionu. Połączenia w relacjach międzyregionalnych realizowane są z 16 ośrodków, natomiast w relacjach międzynarodowych tylko z Kutna.
8. **Stolica regionu wykluczona jest z wysokiej jakości, sprawnych i szybkich powiązań kolejowych z krajem i Europą**, z uwagi na położenie poza liniami magistralnymi, ciągle niewystarczający stan techniczny linii kolejowych wychodzących z łódzkiego Węzła Kolejowego (sytuacja nie dotyczy kierunku do Warszawy) oraz brak realizacji projektu KDP Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań.
9. **Układ linii kolejowych w łódzkim Węźle Kolejowym jest nieefektywny i w małym stopniu zaspokaja potrzeby mieszkańców**, zwłaszcza w zakresie połączeń pasażerskich. Istnienie niespójnego węzła charakteryzującego się rozbięciem na dwa osobno funkcjonujące systemy, bez jednego głównego dworca skupiającego wszystkie potoki pasażerskie i stanowi barierę dla rozwoju połączeń kolejowych. Potoki w kierunku wschodnim (Warszawa, Skierniewice) obsługiwane są przez przebudowywaną stację Łódź Fabryczna, natomiast potoki w relacjach północ – południe (Kraków, Katowice, Bydgoszcz, Gdańsk, Poznań, Szczecin, Kutno) oraz w kierunku Wrocławia i Sieradza obsługiwane są przez leżącą w znacznym oddaleniu od centrum Łodzi stację Łódź Kaliska. Zmniejszona funkcjonalność łódzkiego Węzła Kolejowego uniemożliwia przesiadki w opisywanych relacjach i skutkuje niewłaściwą obsługą obszarów centralnych Łodzi przez brak dogodnych węzłów przesiadkowych integrujących ruch aglomeracyjny i regionalny z ruchem miejskim.
10. Uruchomienie przewozów przez łódzką Kolej Aglomeracyjną w 2014 roku, przełożyło się na wzrost liczby połączeń w łódzkim Węźle Kolejowym, co bezpośrednio wpłynęło na zmniejszenie jego przepustowości. **Jednym z newralgicznych punktów węzła łódzkiego, oprócz jednotorowych odcinków linii kolejowych jest stacja Łódź Kaliska**, która funkcjonuje w bardzo ograniczonym zakresie z powodu nieprzejezdności wiaduktu w jej wschodniej części. W związku z rosnącą liczbą połączeń oraz planami dotyczącymi rozwoju siatki połączeń i zwiększenia pracy przewozowej, istnieje realne zagrożenie utworzenia się „wąskiego gardła” na stacji Łódź Kaliska.
11. **Do najbardziej obciążonych ruchem kolejowym odcinków należą linie:** Nr 1 i 17 na odcinku Łódź – Koluszki – Skierniewice – Warszawa oraz Nr 3 na odcinku Kutno – Łowicz – Warszawa, natomiast duży ruch towarowy występuje na linii nr 131 Chorzów Batory – Tczew (tzw. magistrala węglowa). Biorąc pod uwagę strukturę gałęziową podróży i obecne wielkości przewozów transportem kolejowym określone na podstawie badań napętnień w pojazdach kolejowych przewoźników obsługujących regionalne połączenia pasażerskie (dane na 2013 r. wykonywane w ramach modelowania ruchu na potrzeby „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do 2020 r.”⁴) – jedynie 2,8% podróży przekraczających

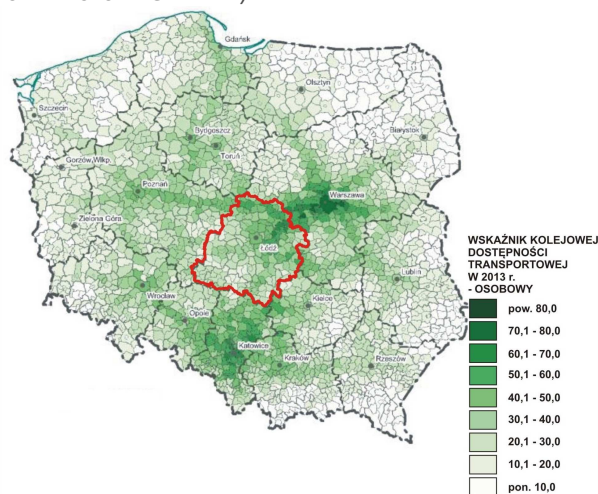
⁴ Źródło – Departament Infrastruktury UMWŁ – infrastruktura@lodzkie.pl



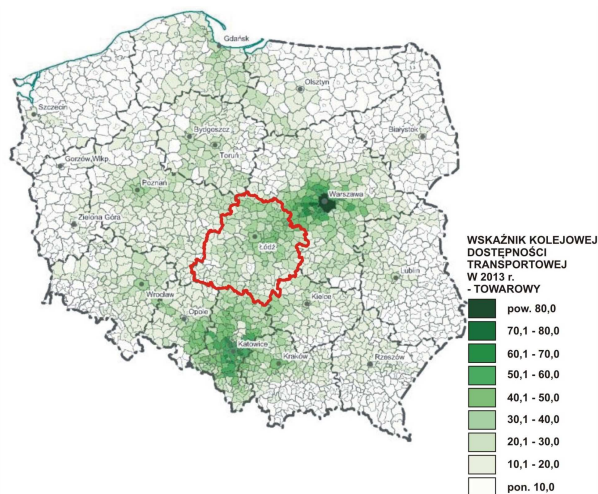
granice danego powiatu odbywa się transportem kolejowym. Najwyższy udział takich podróży (powyżej 8%) charakteryzuje rejony o stosunkowo dobrej infrastrukturze i rozbudowanej ofercie m.in. powiat skierniewicki, brzeziński, zduńskowolski oraz miasto Skierniewice. Analogicznie, najniższy udział (poniżej 2%), charakteryzuje rejony o złej jakości infrastruktury kolejowej i niewystarczającej ofercie m.in. powiaty wieruszowski, wieluński, opoczyński, zgierski, łęczycki oraz tomaszowski.

12. **Na obszarze województwa funkcjonuje 649 przejazdów drogowo – kolejowych**, z czego 354 (54%) stanowią przejazdy najniższych kategorii: D, E, F (brak urządzeń zabezpieczających ruch drogowy), jedynie 144 (22%) przejazdy posiadają najlepszą kategorię A. W celu podniesienia bezpieczeństwa w sąsiedztwie linii realizowany jest program inwestycji podnoszących kategorię przejazdów kolejowych. W sierpniu 2015 r. zakończyły się prace na 38 skrzyżowaniach kolejowo – drogowych w regionie polegające na: montażu samoczynnych sygnalizacji ostrzegawczych, odnowie nawierzchni przejazdów oraz instalacji oświetlenia i urządzeń do monitoringu i rejestracji zdarzeń.
13. Na liniach kolejowych leżących w obszarze województwa **zapoczątkowano proces wdrażania zaawansowanych technologii informatycznych** (inteligentne systemy transportowe). Na liniach Nr E20 relacji Kunowice – Poznań – Kutno – Łowicz – Warszawa – Łuków – Terespol oraz CE20 na odcinku Łowicz – Skierniewice – Pilawa – Łuków, trwa instalacja systemu łączności cyfrowej, polegająca na budowie infrastruktury GSM-R zgodnie z Europejskim Systemem Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) oraz budowa światłowodowego medium transmisyjnego. Ponadto, w ciągach E20 na odcinku Kunowice – Warszawa Zachodnia i E65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie wdrażany jest Europejski System Sterowania Pociągami (ETCS).
14. Działania inwestycyjne na liniach kolejowych obejmują również swoim zakresem przebudowę dodatkowej infrastruktury technicznej służącej ruchowi pociągów m.in. zabudowę urządzeń sterowania ruchem czy modernizację stacji i przystanków kolejowych. Ze 162 stacji i przystanków kolejowych zlokalizowanych na obszarze województwa, około połowa jest zmodernizowana, bądź w trakcie przebudowy. Dodatkowo, w 2014 r. oddano do użytku nowy przystanek kolejowy – Opoczno Południe, położony na Centralnej Magistrali Kolejowej.

Rys. 39. Wskaźnik kolejowej dostępności transportowej w 2013 r. w województwie łódzkim na tle kraju – pasażerski (Źródło: Opracowanie pt. „Oszacowanie wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby dokumentów programowych i strategicznych dot. perspektywy finansowej 2014 – 2020” - IGiPZ PAN)

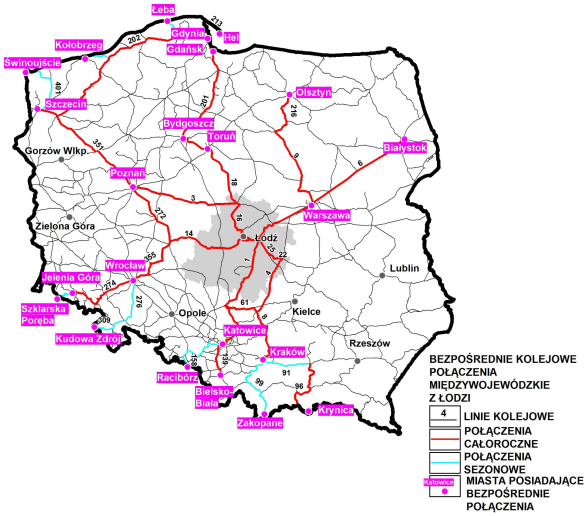


Rys. 40. Wskaźnik kolejowej dostępności transportowej w 2013 r. w województwie łódzkim na tle kraju – towarowy (Źródło: Opracowanie IGiPZ PAN p. Rys.39)

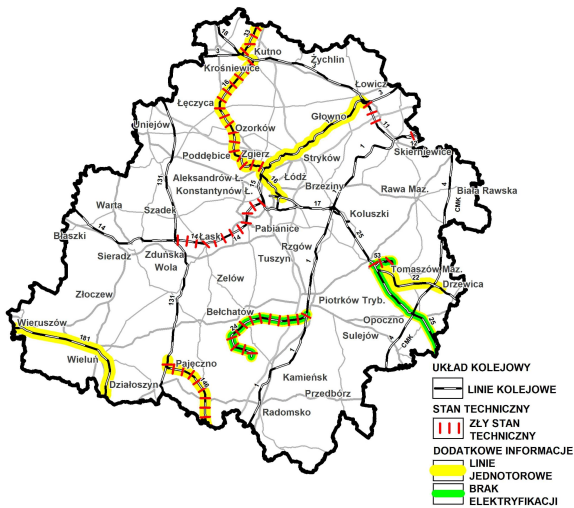




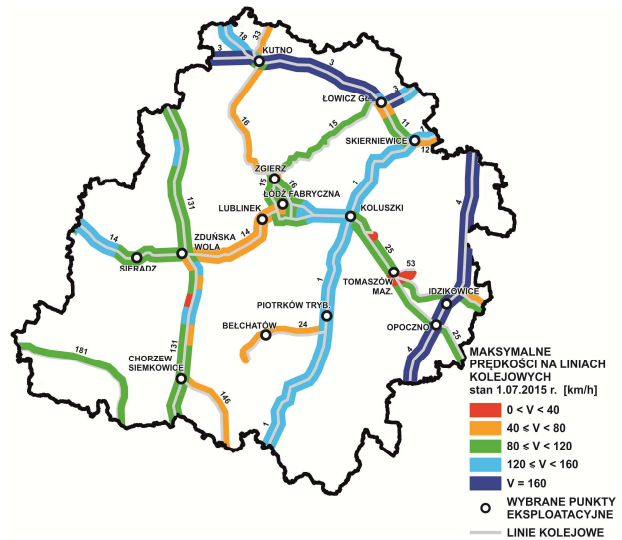
Rys. 41. Bezpośrednie kolejowe połączenia międzywojewódzkie z Łodzi w 2014/2015 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów)



Rys. 43. Stan techniczny linii kolejowych w województwie łódzkim w 2015 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie PKP PLK)



Rys. 42. Maksymalne prędkości na liniach kolejowych w województwie łódzkim w 2015 r. (Źródło: PKP PLK)

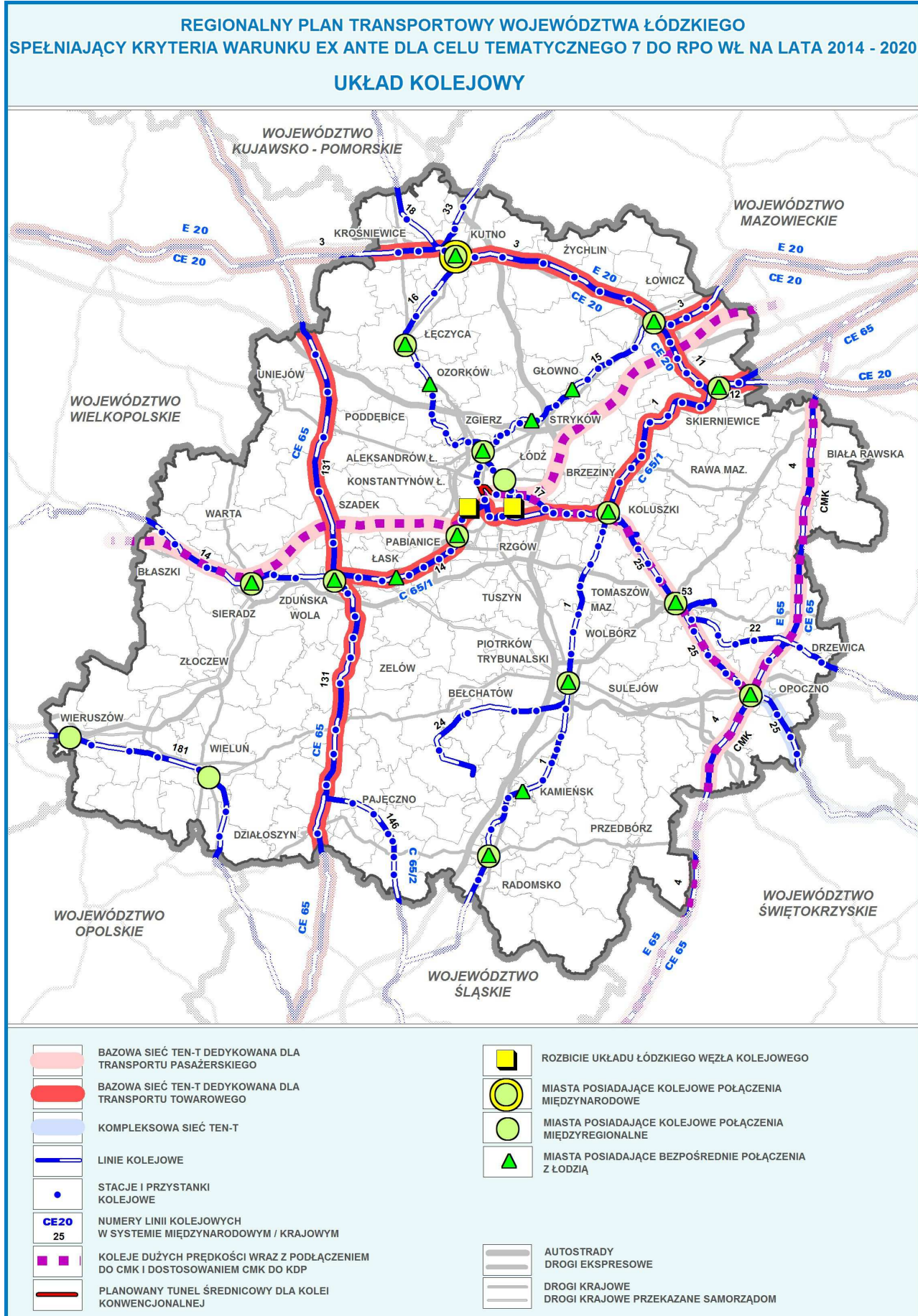


Rys. 44. Inwestycje kolejowe w województwie łódzkim latach 2004 – 2015 (Źródło: BPPWŁ na podstawie PKP PLK)





Rys. 45 Układ kolejowy (Źródło: BPPWŁ)



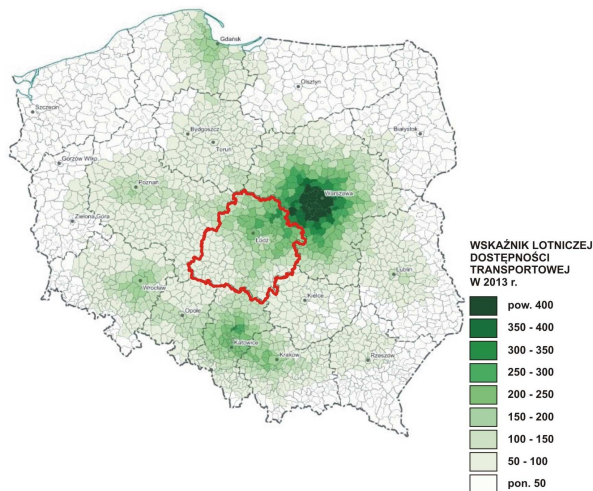


II.2.3. Infrastruktura lotnicza

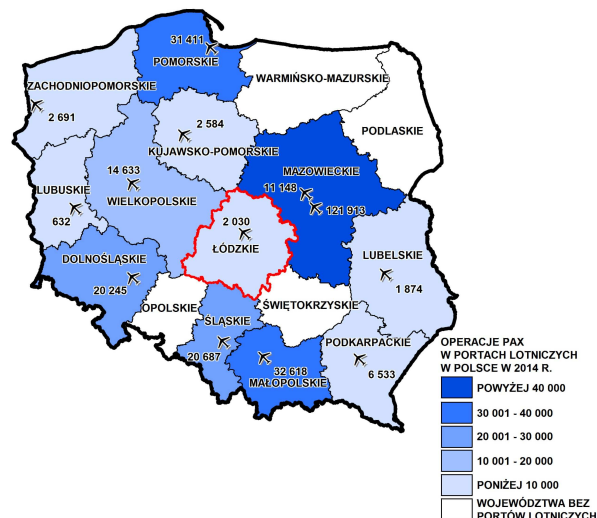
1. W województwie łódzkim zlokalizowane jest jedno **regionalne lotnisko o znaczeniu międzynarodowym – Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta, włączone do bazowej sieci TEN-T**. Ponadto, w Piotrkowie Trybunalskim funkcjonuje lotnisko sportowe, zaś w Łasku, Glinińniku koło Tomaszowa Mazowieckiego i w Leźnicy Wielkiej koło Łęczycy zlokalizowane są lotniska wojskowe. Na obszarze województwa istnieje również 9 lądowisk śmigłowcowych (sanitarnych) wpisanych do krajowej ewidencji, zlokalizowanych przy szpitalach w Łodzi (2 lądowiska), Zgierzu, Kutnie, Łęczycy, Piotrkowie Trybunalskim, Sieradzu, Radomsku i Bełchatowie oraz 6 lądowisk samolotowo-śmigłowcowych zlokalizowanych w Goszczanowie, Aleksandrowie Łódzkim, Konopnicy, Sieradzu, Olewinie i Julianowie.
2. Na przestrzeni minionych lat najistotniejszymi zrealizowanymi inwestycjami w Porcie Lotniczym Łódź im. W. Reymonta były: rozbudowa pasa startowego oraz budowa Terminala III o przepustowości 1,5 – 2 mln pasażerów rocznie, który został oddany do użytkowania 1 czerwca 2012 roku.
3. Port Lotniczy Łódź wyposażony jest w system ILS kat. I., pozwalający na bezpieczne lądowanie w warunkach, gdy podstawa chmur jest na wysokości do 60 m nad płaszczyzną drogi startowej, zaś widzialność na pasie nie mniejsza niż 600 m. Aktualnie trwają prace związane z wdrożeniem II kat. Nawigacyjnej, którą obecnie posiadają jedynie 2 lotniska w kraju – Warszawa Okęcie i Warszawa Modlin. W listopadzie 2014 r. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej (IMGiW) rozstrzygnął przetarg na realizację automatycznych systemów pomiarowych parametrów meteorologicznych AWOS dla 7 lotnisk regionalnych: w Łodzi oraz w Katowicach, Krakowie, Wrocławiu, Rzeszowie, Szczecinie i Gdańsku. Prace nad wdrożeniem II kat. ILS w wyżej wymienionych lotniskach mają zostać zakończone w latach 2015 – 2016.
4. W 2014 r. w Porcie Lotniczym im. W. Reymonta zrealizowanych zostało 2030 operacji pax (11.), co stanowi 26,5% spadek w odniesieniu do 2013 r.
5. Według stanu na dzień 31 lipca 2015 r., **Port Lotniczy Łódź im. W. Reymonta oferuje regularne połączenia pasażerskie na 8 trasach:** do Dublina, East Midlands, Londynu (Stansted), Oslo (Rygge), Pragi, Edynburga oraz połączenia do hubów w Monachium i Amsterdamie. Połączenia obsługiwane są jedynie przez trzech niskokosztowych przewoźników – irlandzką linię lotniczą Ryanair, słoweńską Adria Airways oraz czeską Czech Airlines. W ramach współpracy z touroperatorami, łódzkie lotnisko oferuje ponadto loty czarterowe na 7 kierunkach: do Bułgarii (Burgas), Grecji (Chania, Korfu, Kos, Rodos, Zakynthos) i Turcji (Antalya).



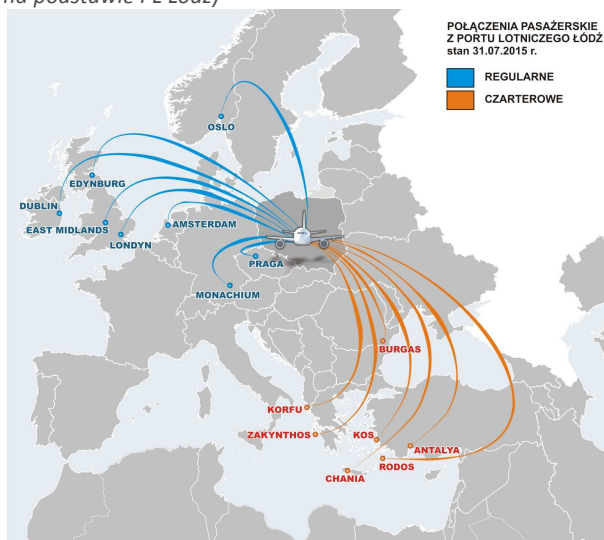
Rys. 46. Wskaźnik lotniczej dostępności transportowej w województwie łódzkim na tle kraju w 2013 r. (Źródło: Opracowanie IGIPZ PAN p. Rys.39)



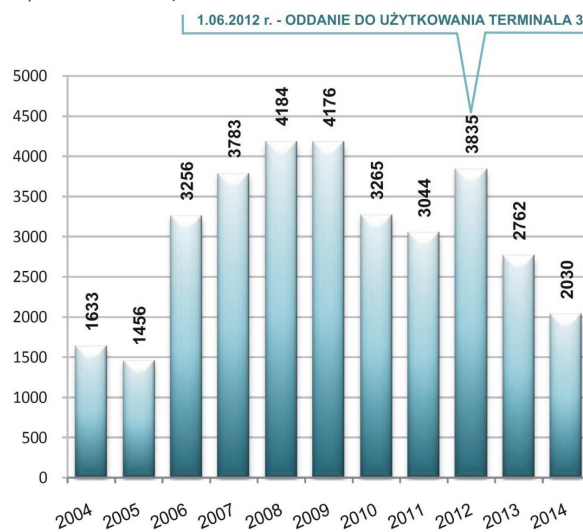
Rys. 47. Liczba operacji lotniczych pax w Porcie Lotniczym Łódź na tle portów lotniczych w kraju w 2014 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie ULC)



Rys. 48. Kierunki pasażerskich połączeń lotniczych z Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta w 2015 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie PL Łódź)

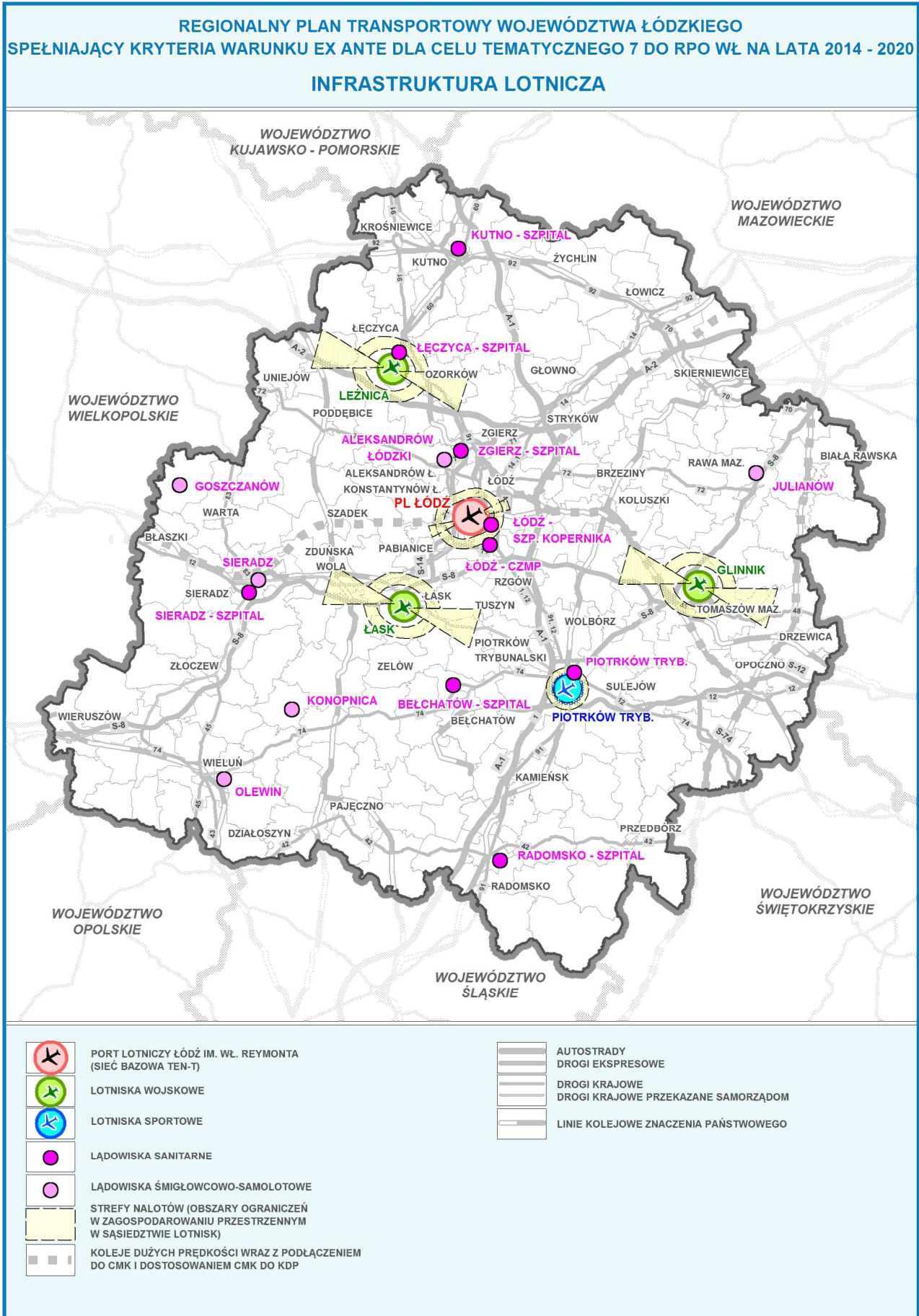


Rys. 49. Liczba operacji lotniczych pax w Porcie Lotniczym Łódź im. W. Reymonta w latach 2004 – 2014 (Źródło: BPPWŁ na podstawie ULC)





Rys. 50. Infrastruktura lotnicza (Źródło: BPPWŁ)





II.2.4. Multimodalny transport pasażerski

1. **W województwie 24 miasta obsługiwane są miejską, autobusową komunikacją zbiorową.** Łączna długość autobusowych linii komunikacyjnych na koniec 2014 r. wynosiła 3497,3 km (6.). W latach 2004 – 2014 nastąpił 35 % wzrost długości linii autobusowych.
2. **Miejska komunikacja tramwajowa obejmuje swym zasięgiem 5 miast** (Łódź, Zgierz, Pabianice, Ozorków, Konstantynów Łódzki), położonych w obrębie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łodzi. Na koniec 2014 r. długość linii tramwajowych w w/w miastach wynosiła 299 km (3.). W latach 2004 – 2014 nastąpił 68% wzrost długości linii tramwajowych.
3. **Na przestrzeni lat 2004 – 2014 przewozy pasażerów komunikacją miejską wzrosły o blisko 16 %** (o 39,6 mln pasażerów). W 2014 r. komunikacją miejską przewieziono 254,6 mln pasażerów (7.), o 1,8 % więcej niż w roku 2013.
4. Biorąc pod uwagę strukturę gałęziową podróży i obecne wielkości przewozów publicznym transportem zbiorowym określone na podstawie badań napełnień w pojazdach publicznego transportu zbiorowego (dane na 2013 r. pozyskane w ramach modelowania ruchu na potrzeby „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do 2020 r.”⁵) – 17 % podróży przekraczających granice danego powiatu odbywa się transportem innym niż indywidualny. Najwyższy udział takich podróży (powyżej 20 %) charakteryzuje m.in. powiat skierniewicki, radomszczański, tomaszowski, wieluński, łódzki wschodni, zduńskowolski oraz miasto Skierniewice, natomiast najniższy charakteryzuje powiat opoczyński – jedynie 7,1%. Zgodnie z modelem ruchu **największe potoki podróży w 2013 r., w transporcie publicznym** pomiędzy 29 rejonami województwa, tworzonymi zasadniczo przez powiaty (w dwóch przypadkach połączono powiat ziemski i grodzki – Skierniewice i Piotrków Tryb.), a w powiatach otaczających Łódź (zgierski, brzeziński, łódzki wschodni i pabianicki) przez mniejsze rejony wokół większych miast lub grup miejscowości, **wystąpiły w centralnej części województwa.** Największe przepływy ludności odnotowano w relacjach Łódź – Pabianice, Ksawerów, Dobroń, Dłutów (powiat pabianicki), Łódź – Zgierz, Łódź – powiat łódzki wschodni bez Koluszek, Łódź – Koluszki i Łódź – Brzeziny, Dmosin (powiat brzeziński). Na następnych pozycjach są relacje Łódź – powiat bełchatowski, Łódź – powiat piotrkowski, Łódź – powiat tomaszowski i Łódź – powiat łaski.
5. W dalszym ciągu **stan techniczny infrastruktury publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności infrastruktury tramwajowej w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Łodzi jest zły, choć ulega sukcesywnej poprawie.** Wiele odcinków torowisk, a w szczególności łączących Łódź z miastami ościennymi wymaga inwestycji poprawiających ich jakość. Do odcinków o dobrych parametrach należy m.in. torowisko zrealizowane w ramach zakończonego w 2008 r. pierwszego etapu projektu pn. „Łódzki Tramwaj Regionalny”, który objął m.in. kompleksową modernizację ok. 16 km. linii tramwajowej na odc. Chocianowice – Helenówek. Aktualnie oddano do użytkowania 17,3 km torowiska (w tym 4,1 km nowego odc. Augustów – Dell) w ramach zakończonego 31 października 2015 r. proj. rozbudowy i modernizacji trasy tramwaju w relacji W-Z (Retkinia – Olechów). W 2016 r. zakończyć się ma również przebudowa układu tramwajowego wokół dworca Łódź Fabryczna.
6. **Tabor tramwajowy w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Łodzi jest wciąż przestarzały i charakteryzuje się niską jakością.** Udział nowoczesnych tramwajów jest niewielki i stanowi jedynie 5% całości floty (stan na maj 2014 r.). Obok zakupu 15 niskopodłogowych tramwajów typu Cityrunner w 2001 r., z których część została wyłączona z użytkowania, po Łodzi jeździ 10 sztuk

⁵ Źródło – Departament Infrastruktury UMWŁ – infrastruktura@lodzkie.pl



- nowoczesnych wagonów typu Pesa 122N obsługujących Łódzki Tramwaj Regionalny. Do końca 2015 r. ilość niskopodłogowego taboru zwiększyła się o 22 wagony typu „Pesa Swing” zakupionego dla obsługi trasy W-Z w Łodzi.
7. Od kilku lat następuje **poprawa jakości taboru autobusowego obsługującego linie miejskie**. W 2014 r. w regionie były 642 autobusy przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych (79% całości floty) z czego część spełnia normy emisji spalin EEV oraz wyposażona jest w audiowizualny system monitoringu i informacji pasażerskiej oraz biletomaty. Najnowocześniejszy tabor autobusowy posiada Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi, którego autobusy są w pełni lub częściowo niskopodłogowe.
 8. **Jakość taboru kolejowego wykorzystywanego w regionalnych i aglomeracyjnych przewozach kolejowych ulega polepszeniu**. Nadal niezadowolającym stanem technicznym charakteryzują się pojazdy będące w posiadaniu Przewozów Regionalnych Sp. z o.o., oddział w Łodzi, które na 41 pojazdów posiadają jedynie 2, młodsze niż 10 lat (spalinowy tabor SA 135 wyprodukowany w 2013 r.). Zdecydowanie lepiej sytuacja wygląda w przypadku pojazdów udostępnianych operatorom, których właścicielem jest Samorząd Województwa Łódzkiego. Pomimo, że na 17 pojazdów tylko 1 jest młodszy niż 10 lat, to 15 pociągów zostało gruntownie zmodernizowanych. Najmłodsze i zarazem najnowocześniejsze pojazdy (wyprodukowane w latach 2014 – 2015) posiada Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o., dla której w ramach projektu „Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej”, zakupiono 20 sztuk nowych elektrycznych pociągów (EzT) dla obsługi istniejącej siatki połączeń, a w rejonie stacji Łódź Widzew wybudowano zaplecze techniczne dla ich obsługi.
 9. W najbliższym czasie atrakcyjność kolejowego transportu pasażerskiego w relacjach międzyregionalnych podniosły **projekty taborowe** zrealizowane przez spółkę PKP Intercity, która zamówiła 20 składów zespolonych typu „Dart” dla połączeń Białystok/Lublin – Warszawa – Łódź – Wrocław – Jelenia Góra oraz 20 składów typu „Flirt” dla relacji Kraków – Łódź – Poznań – Szczecin i Katowice – Łódź – Gdynia.
 10. Istotnym elementem infrastrukturalnym, umożliwiającym przesiadki w ramach publicznego transportu zbiorowego są **węzły integracyjne**. Choć w większości miast województwa przy dworcach kolejowych lub autobusowych funkcjonują miejsca parkingowe dla samochodów i rowerów (głównie stojaki), infrastruktura ta jest złej jakości (np. nieutwardzone miejsca parkingowe, brak wiat dla komunikacji miejskiej) i nie można jej kwalifikować jako w pełni wykształconych o wysokim standardzie węzłów integracyjnych. Na poziomie krajowym, w ramach „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”, na krajowej sieci kolejowej wskazano 15 węzłów przesiadkowych wyznaczonych przy najważniejszych punktach wymiany pasażerów. Na poziomie regionalnym w „Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020”, w wariantcie docelowym (perspektywicznym), wskazano 24 węzły integracyjne, w tym 6 planowanych, które pokrywają się z węzłami integracyjnymi wskazanymi w planie krajowym.
 11. W II poł. 2016 roku przewidziano zakończenie strategicznej inwestycji polegającej na **budowie węzła multimodalnego przy dworcu Łódź Fabryczna**, rozpoczętej w 2011 roku. W jednym miejscu zintegrowane zostaną: pasażerski transport kolejowy (regionalny i ponadregionalny), autobusowa komunikacja dalekobieżna i regionalna, tramwajowa i autobusowa komunikacja miejska, a także indywidualny transport samochodowy i rowerowy, dzięki czemu Łódź stanie się nowoczesnym węzłem integracyjnym o znaczeniu międzynarodowym.



12. **Pomimo działań zwiększających integrację sieci miejskich połączeń pasażerskich, nadal występują znaczne braki w zakresie funkcjonowania węzłów integracyjnych**, w tym uzupełnionych o systemy Park&Ride i Bike&Ride. Sytuacja poprawiła się wraz z zakończeniem przebudowy trasy W-Z w Łodzi, w ramach której powstał dworzec tramwajowy „Centrum”, stanowiący główny węzeł przesiadkowy, integrujący tramwaj W-Z z Łódzkim Tramwajem Regionalnym (ŁTR), uzupełniony o miejsca postojowe dla rowerów. W ramach budowy utworzono również punkty węzłowe na trasie WZ (Retkinia – Olechów Dell), integrujące miejski transport autobusowy i tramwajowy (wspólne pasy ruchu) oraz z transportem rowerowym (wiaty rowerowe przy pętlach tramwajowo – autobusowych, m. in. pętla Augustów, Dell).
13. W ostatnim czasie podjęto działania w kierunku integracji systemów transportu publicznego w wyniku czego 15 czerwca 2014 r. z inicjatywy samorządów i Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej **utworzono zintegrowaną taryfę biletową pn. „Wspólny Bilet Aglomeracyjny (WBA)**. Na chwilę obecną obowiązuje on dla aglomeracyjnych połączeń kolejowych (ŁKA i Przewozy Regionalne) i zbiorowej komunikacji miejskiej w Łodzi, Pabianicach, Zgierzu, Łasku, Zduńskiej Woli, Sieradzu, Strykowie, Głownie i Łowiczu. Integracja w aglomeracji polega również na unifikacji kanałów dystrybucji i stosownych technologii tj. personalizowanych kart bezstykowych standardu „Mifare”. Pomimo tych działań problemem nadal pozostaje niewystarczający stopień skoordynowania rozkładów jazdy publicznego transportu zbiorowego.
14. W zakresie priorytetu w ruchu ulicznym dla komunikacji autobusowej, **Łódź jest jedynym miastem w województwie, gdzie ustanawia się buspasy**. Ich długość w 2014 r. wynosiła 18,9 km i był to prawie dwukrotny wzrost w porównaniu z 2013 r., gdzie autobusy miały pierwszeństwo na 10,7 km dróg publicznych.
15. Pod koniec 2015 r. w Łodzi uruchomiony został **największy w kraju obszarowy system sterowania ruchem (OSSR)** obejmujący łącznie 234 z ogólnej liczby prawie 280 skrzyżowań (wcześniej system obejmował tylko 60 z nich). Jego głównym zadaniem jest sterowanie światłami w taki sposób, aby w przypadku opóźnień, awarii czy wypadków autobusy i tramwaje miały pierwszeństwo przejazdu w celu nadrobienia straconego czasu. Na system składają się także podsystemy dedykowane dla transportu zbiorowego tj. System Dynamicznej Informacji Przystankowej (ponad 140 tablic informacji przystankowej); wyświetlający rzeczywiste czasy przyjazdu pojazdów komunikacji miejskiej i informacje o zdarzeniach, system zarządzania transportem publicznym, system łączności oraz nadajniki GPS w pojazdach.
16. **Coraz większą rolę w regionie spełnia kolejowy transport pasażerski**. Inwestycje podnoszące prędkości na liniach kolejowych, usprawnienie organizacji oraz poprawa oferty przewozowej przyczyniają się do zwiększenia popularności kolei. Regionalnymi przewozami kolejowymi w województwie zajmują się dwa podmioty finansowane przez Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego: Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz powołana do życia w 2010 roku „Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.”, która w znacznym stopniu zrewolucjonizowała system regionalnych przewozów kolejowych. Obecnie Łódzka Kolej Aglomeracyjna łączy główne miasta regionu: Łódź, Zgierz, Ozorków, Pabianice, Sieradz, Zduńska Wola, Łowicz, Koluszki, Kutno i Skierniewice.
17. Znaczej **poprawie funkcjonalnej oraz estetycznej ulegają dworce, stacje i przystanki kolejowe**. W 2013 r., w ramach projektu pn. „Budowa, przebudowa, przystanków kolejowych na trasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez utworzenie intermodalnych przystanków z Łódzką Koleją Aglomeracyjną – etap I”, przebudowano 9 istniejących przystanków kolejowych tj. Zgierz Północ, Zgierz Kontrewers (daw. Jedlicze Łódzkie), Grotniki i Chociszew na linii nr 16 oraz Smardzew, Glinnik, Swędów, Stryków, Głowno na linii nr 15.

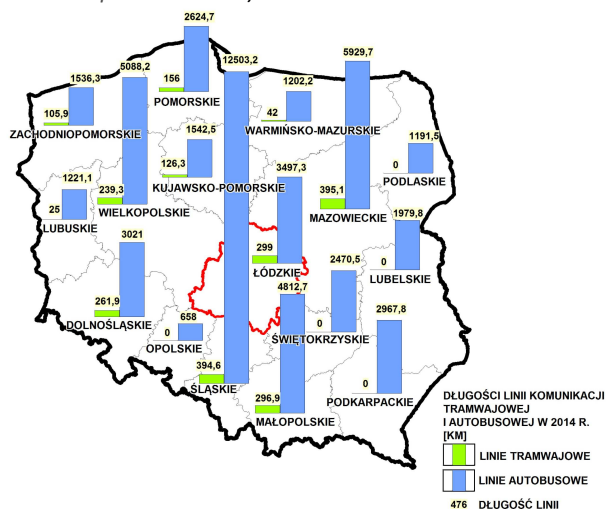


Projekt zakładał również wybudowanie 8 nowych przystanków kolejowych tj. Zgierz Jaracza i Ozorków Nowe Miasto na linii nr 16; Łódź Radogoszcz Zachód, Glinnik Wieś, Bratoszewice i Domaniewice Centrum na linii nr 15; Łódź Pabianicka na linii nr 25 oraz przystanek Łódź Dąbrowa na linii nr 540. Ponadto na obszarze województwa do końca 2014 roku wyremontowano następujące dworce kolejowe: Koluszki, Łódź Widzew, Pabianice, Radomsko, Kutno, Piotrków Trybunalski, Zgierz, Stryków, Głowno, Łęczyca, Zduńska Wola oraz Sieradz. W końcowym etapie znajduje się również budowa dworca Łódź Fabryczna. Przeprowadzone prace znacznie poprawiły dostępność do kolejowego transportu pasażerskiego w województwie.

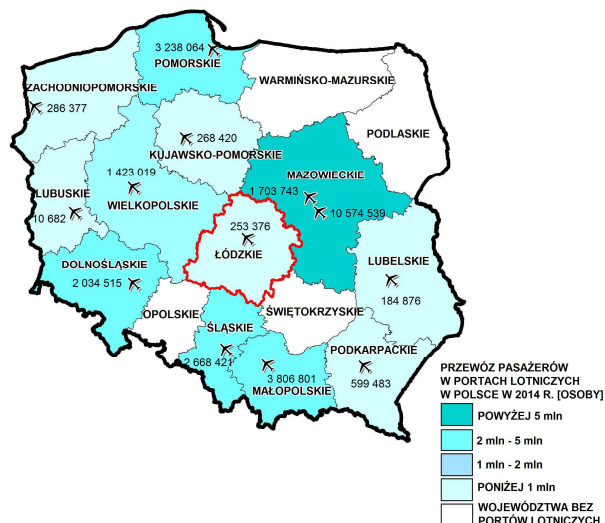
18. **Uzupełnienie systemu publicznego transportu zbiorowego stanowi sieć regionalnych połączeń autobusowych** obsługiwanych przez przewoźników państwowych (PKS) oraz prywatnych (typu bus), obejmujących prawie cały obszar województwa. Jednak spośród 176 gmin województwa (z wyłączeniem Łodzi), aż 57 (32%) nie posiada bezpośredniego autobusowego połączenia z Łodzią.
19. W zakresie bezpośrednich wewnątrzregionalnych połączeń publicznym transportem zbiorowym, **50 (28%) gmin nie posiada bezpośredniego połączenia z Łodzią**. Obszary o najniższej dostępności położone są w peryferyjnych częściach regionu.
20. **W aspekcie bezpośrednich międzyregionalnych połączeń autobusowych, województwo łódzkie posiada dogodnie skomunikowanie ze wszystkimi ośrodkami wojewódzkimi Polski**, realizowane zarówno przez przewoźników prywatnych (PolskiBus), jak i państwowych (PKS). Silnie rozbudowana jest także siatka międzynarodowych połączeń autobusowych (Francja, Szwajcaria, Hiszpania, Włochy, Niemcy, Wielka Brytania, Białoruś, Grecja, Słowenia, Węgry, Bułgaria, Holandia, Dania, Belgia, Szwecja, Norwegia, Austria, Ukraina, Luksemburg i Czechy) obsługiwana przez prywatne przedsiębiorstwa transportowe oraz biura podróży.
21. **W kontekście lotniczych przewozów pasażerskich, lotnisko w Łodzi zanotowało w 2014 roku ponad 28 % spadek liczby odprawionych pasażerów, w odniesieniu do roku poprzedniego**. Port Lotniczy im. Wł. Reymonta obsłużył w 2014 r. zaledwie 253 376 pasażerów (13.), co stanowiło blisko 1% udział w krajowym ruchu lotniczym ogółem. Jednak na przestrzeni lat 2004 – 2014 ruch pasażerów na łódzkim lotnisku wzrósł ponad 40-krotnie.
22. **W ostatnim czasie w województwie zauważalny jest dynamiczny rozwój transportu rowerowego**. Długość dróg rowerowych w regionie łódzkim w 2014 r. wynosiła 543,8 km (8.) i wzrosła o 15% w stosunku do roku 2013. Wdrożone działania polegające między innymi na budowie nowych dróg rowerowych, kontrapasów dla rowerów, separatorów ruchu, śluz rowerowych, spowodowały iż rower stał się istotnym elementem uzupełniającym system komunikacji publicznej i alternatywą dla przemieszczania się w obszarach miejskich. Ponadto, w Łodzi rozpoczęto prace nad utworzeniem systemu roweru miejskiego.



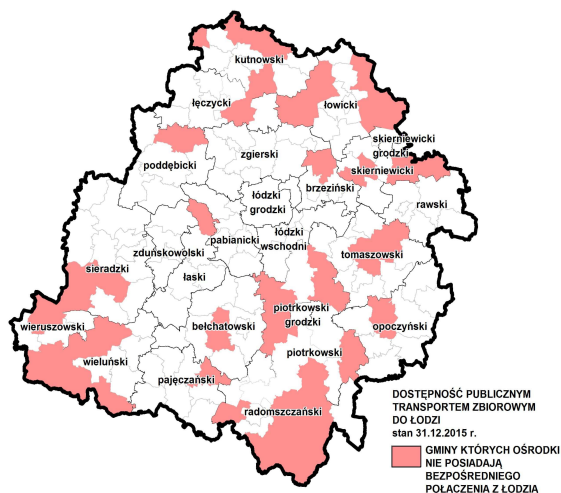
Rys. 51. Długość linii zbiorowej komunikacji miejskiej w 2014 r. w województwie łódzkim na tle kraju (Źródło: BPPWŁ na podstawie GUS)



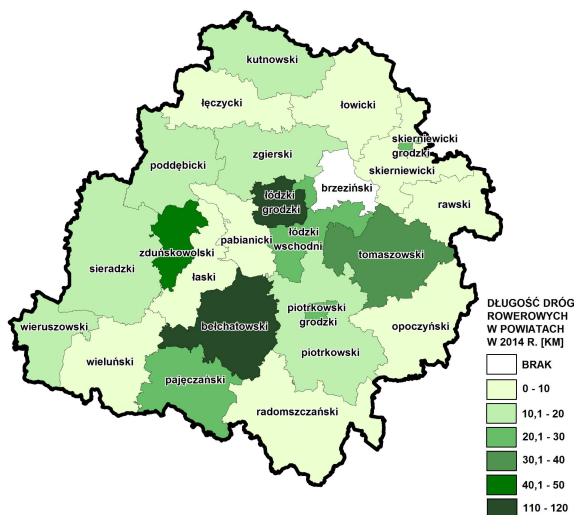
Rys. 52. Przewóz pasażerów w Porcie Lotniczym Łódź im. Reymonta na tle portów lotniczych w Polsce w 2014 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie ULC)



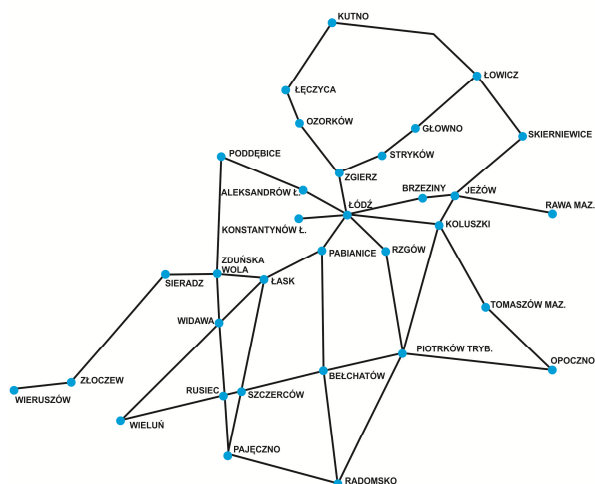
Rys. 53. Dostępność publicznym transportem zbiorowym (kolejowym i autobusowym) do Łodzi w 2015 r. (Źródło: BPPWŁ)



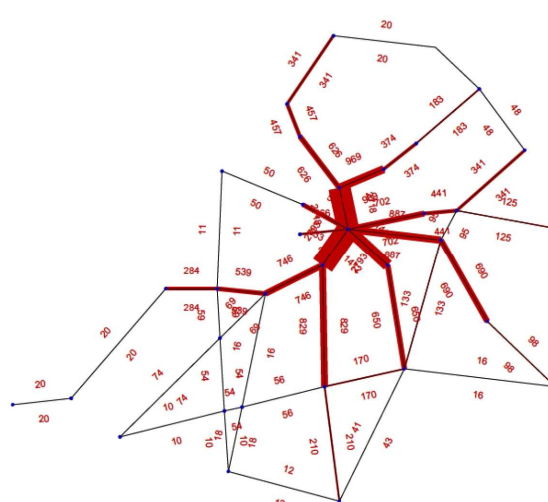
Rys. 54. Długość dróg rowerowych w powiatach w województwie łódzkim w 2014 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie GUS)



Rys. 55. Sieć dla podróży w transporcie publicznym w województwie łódzkim w 2013 r. (Źródło: Raport Wstępny do PZRPTZ dla WŁ do 2020 r., p. Rys. 36)

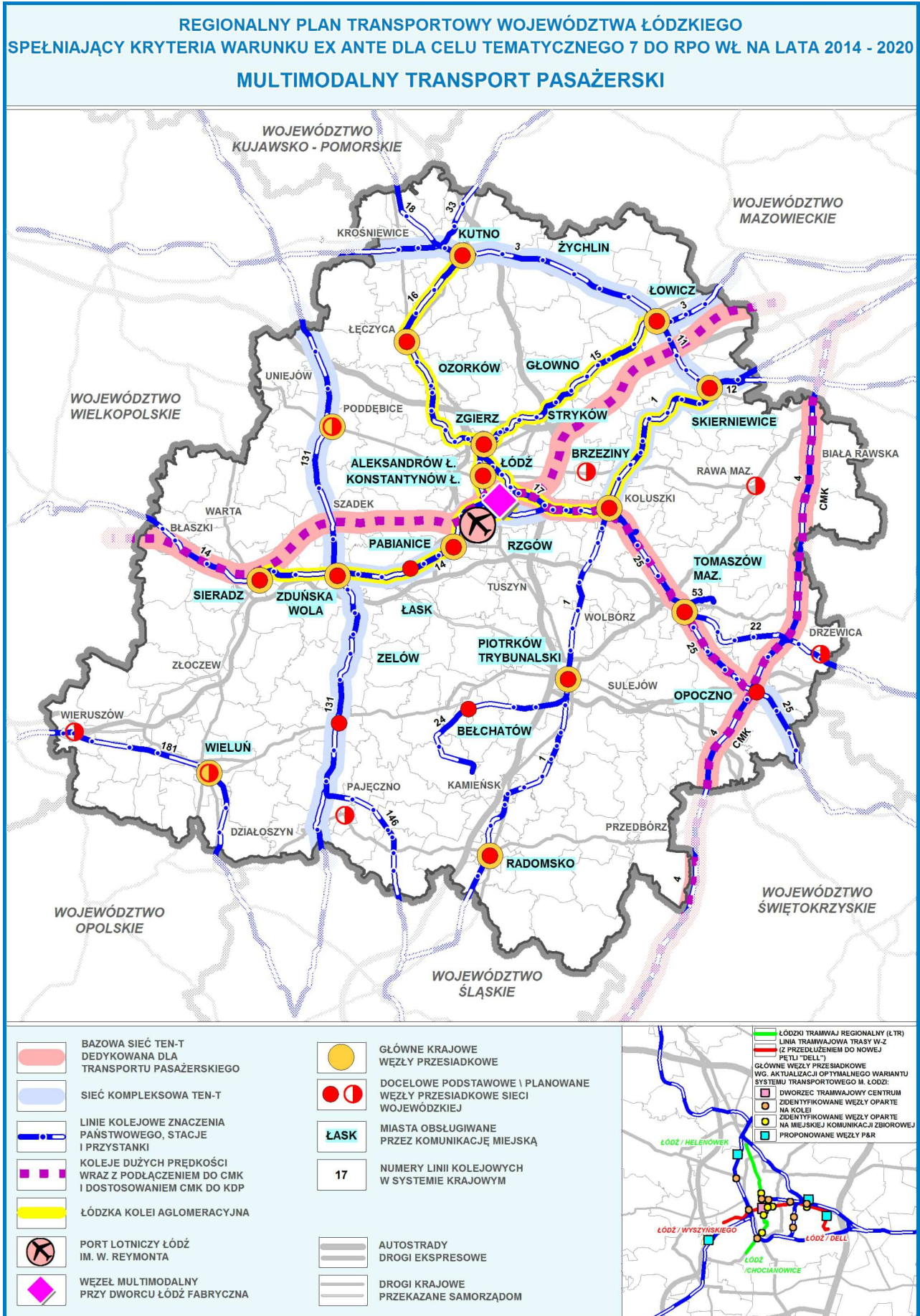


Rys. 56. Potoki podróży transportem publicznym w województwie łódzkim w 2013 r. (Źródło: Raport Wstępny do PZRPTZ dla WŁ do 2020 r., p. Rys. 36)





Rys. 57. Multimodalny transport pasażerski (Źródło: BPPWŁ)



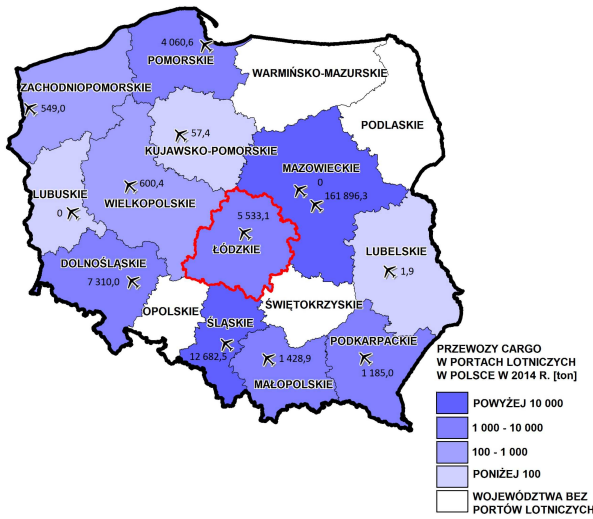


II.2.5. Multimodalny transport towarowy

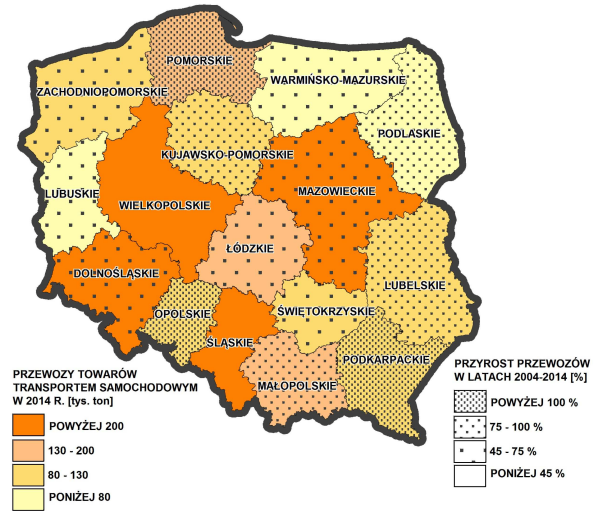
1. Rozpoczęty w ostatnich latach proces inwestycyjny w infrastrukturę transportową, a w szczególności budowa autostrad i dróg ekspresowych, poprawiły w znacznym stopniu dostępność transportową województwa w skali krajowej i międzynarodowej oraz zwiększyły atrakcyjność gospodarczą regionu, stając się decydującym czynnikiem rozwoju transportu intermodalnego, jak i również lokalizacji firm z branży logistycznej.
2. **W regionie funkcjonuje obecnie 5 terminali drogowo – kolejowych:** Łódź Olechów (sieć bazowa TEN- T), Stryków (sieć kompleksowa TEN-T), Kutno oraz dwa terminale w Radomsku. Dodatkowy potencjał regionu stanowią dwa terminale: w Krzewiu k. Kutna i Piotrkowie Tryb., obecnie nie objęte przez operatorów.
3. Na koniec 2014 roku łączne **roczne możliwości przeładunkowe funkcjonujących terminali wyniosły 449 000 TEU**. Wielkość przeładunków w 2014 r. w województwie **wyniosła 298 999 TEU**. Na przestrzeni lat 2009-2014 wielkość przeładunków kontenerowych w województwie zwiększyła ponad 40-krotnie, co świadczy o zwiększającej się roli transportu intermodalnego w przewozach towarowych.
4. **Łączna powierzchnia parków magazynowych na koniec lipca 2015 r. wynosiła ok. 1,02 mln m² (4.)** i stanowiła 12,3 % powierzchni zasobów magazynowych w kraju. Najbardziej chłonne tereny dla transportu towarowego zlokalizowane są w tzw. „złotym trójkącie” Stryków – Łódź – Piotrków Trybunalski. Z uwagi na atrakcyjną lokalizację związaną z bardzo dobrą dostępnością komunikacyjną, obszar ten wskazuje się do utworzenia strategicznego europejskiego centrum logistycznego.
5. Kolejowy transport towarowy w obrębie województwa odbywa się na liniach objętych międzynarodowymi umowami AGTC (umowa o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących): CE65, C65/1, CE20 (sieć bazowa TEN-T) oraz C65/2. Kluczowymi podmiotami na rynku przewozów towarów są: największy przewoźnik PKP Cargo oraz mniejsze spółki m.in. CTL Logistic, DB Schenker Rail Polska, LOTOS Kolej, Freightliner PL.
6. Od kwietnia 2013 r. terminal Łódź Olechów obsługuje regularne cotygodniowe połączenie kolejowe Łódź – Chengdu. W sierpniu 2015 r. uruchomione zostało kolejne połączenie na trasie Łódź – Chengdu – Xiamen.
7. **Od 2009 r. w Porcie Lotniczym Łódź funkcjonuje Terminal Cargo, który z roku na rok jest wykorzystywany w coraz większym stopniu.** W 2014 r. odprawiono 5 533 ton ładunków. W porównaniu do 2013 r. nastąpił 74% wzrost odprawionych towarów. Wyznacznikiem wzrastającej roli funkcji Cargo jest stale rosnący tonaż odprawionych ładunków na przestrzeni lat 2009 – 2014 (ponad 2000 krotny wzrost). Zwiększa się także liczba spedytorów i firm logistycznych współpracujących z lotniskiem. Obecnie do największych spedytorów należą: DB Schenker, DHL, Omega Cargo Group, Panalpina, DSV, a. Hartrodt.
8. **Ciężarowy transport samochodowy jest w ostatnich latach jedną z najprężniej rozwijających się gałęzi transportu w Polsce.** W województwie, największe natężenia ruchu pojazdów ciężarowych odnotowano na drogach krajowych o znaczeniu międzynarodowym. W 2014 r. w województwie tonaż nadanych i przyjętych ładunków wynosił 149 646 ton (7.) – spadek o blisko 21% w stosunku do roku 2013. W 2014 r. województwo charakteryzowało się ujemnym bilansem przewozów ładunków – tonaż ładunków przyjętych (78 404 t) był większy aniżeli ładunków nadanych (71 242 t). Na przestrzeni lat 2004-2014 wielkość przewozów ładunków transportem samochodowym w województwie wzrosła o 42,8%.



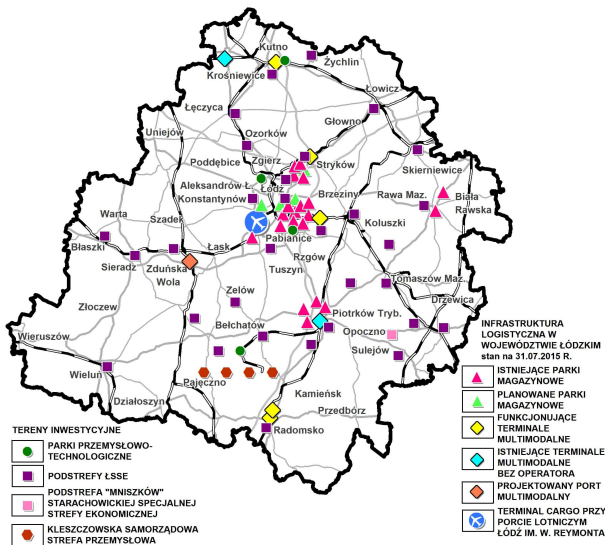
Rys. 58. Przewozy cargo w Porcie Lotniczym Łódź na tle portów lotniczych w Polsce w 2014 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie GUS)



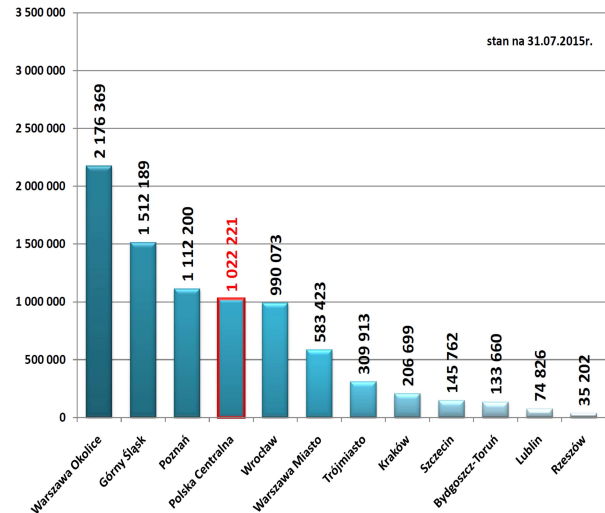
Rys. 59. Przewozy towarów transportem samochodowym w województwie łódzkim na tle kraju w 2014 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie GUS)



Rys. 60. Infrastruktura logistyczna na tle strategicznych terenów inwestycyjnych w 2015 r. (Źródło: BPPWŁ)

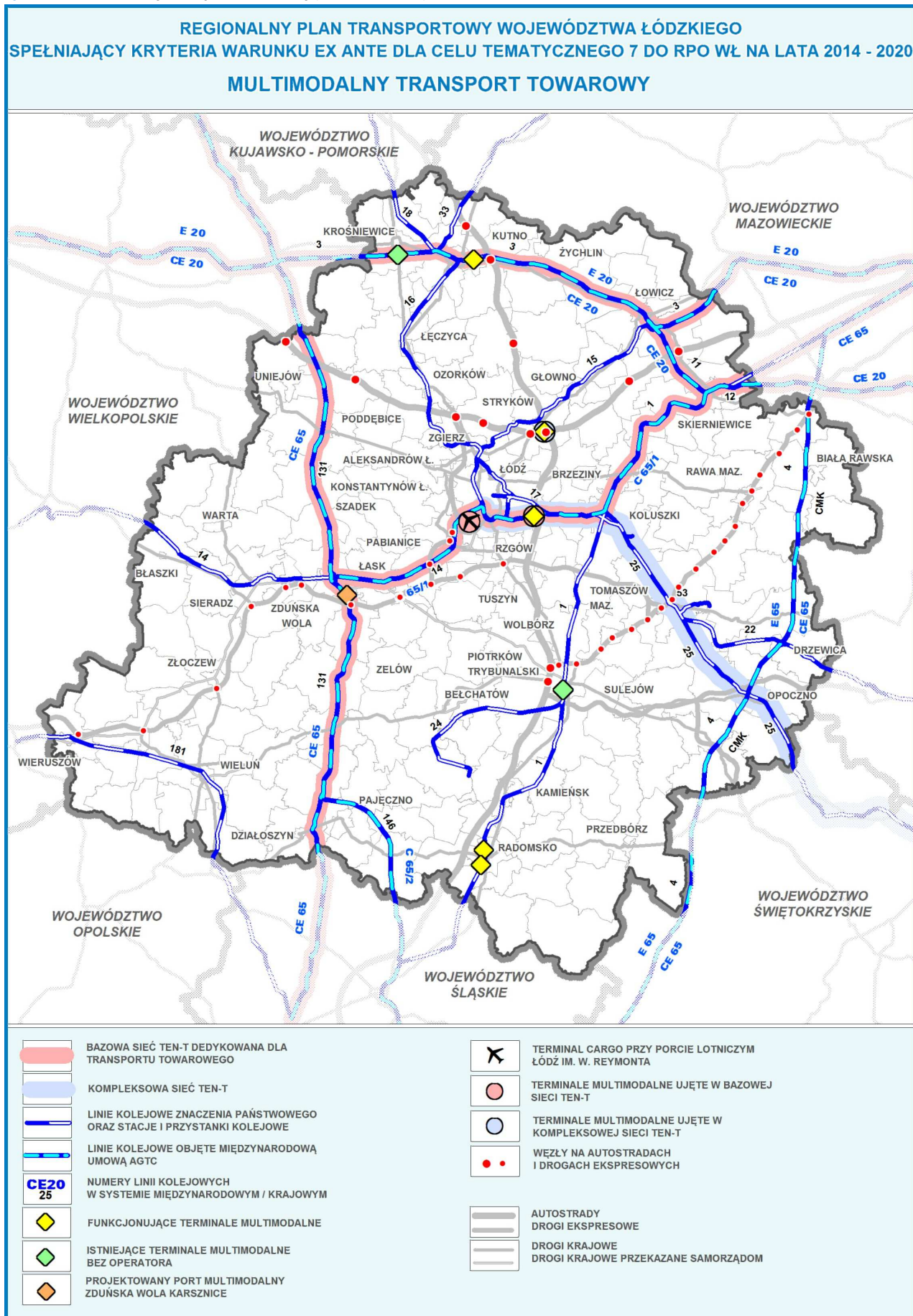


Rys. 61. Wielkość ogólnodostępnych powierzchni magazynowych w 2015 r. w województwie łódzkim na tle kraju (m²). (Źródło: Cushman & Wakefield)





Rys. 62. Multimodalny transport towarowy (Źródło: BPPWŁ)





II.3. Identyfikacja problemów i możliwości rozwojowych

Układ drogowy

Mimo zdynamizowania procesów inwestycyjnych i modernizacyjnych prowadzonych na sieci drogowej, nadal głównym problemem jest niedostosowanie znacznej części dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych (powiatowych i gminnych) do potrzeb transportowych w zakresie parametrów funkcjonalno-technicznych. Szczególnie istotnym problemem są niskie parametry techniczne (szerokość, nośność) i stan nawierzchni (zły i niezadowalający) dróg stanowiących dojazdy do węzłów autostradowych i węzłów na drogach ekspresowych. Problem ten dotyczy także dróg wyprowadzających ruch z Łodzi w kierunku autostrad i dróg ekspresowych, gdyż istniejące drogi łączące układ drogowy Łodzi z węzłami są niedostosowane do zwiększającego się ruchu.

Największe potrzeby poprawy jakości infrastruktury wykazują drogi wojewódzkie najbardziej obciążone ruchem. W zakresie dróg lokalnych częstym problemem jest brak koordynacji prac inwestycyjnych prowadzonych przez różnych zarządców dróg (szczególnie widoczny na granicach samorządów), co nie daje pełnego efektu poprawy dostępności na całej sieci dróg lokalnych. Potrzeby inwestycyjne na drogach lokalnych, dotyczą dróg ważnych w powiązaniach regionalnych (ciągi drogowe stanowiące połączenie z siecią dróg krajowych i wojewódzkich) oraz dróg zapewniających dostępność w obszarach: aktywności gospodarczej (*Zagłębie Ceramiczno-Budowlane Opoczno - Tomaszów Mazowiecki, Zagłębie Górniczo-Energetyczne Bełchatów – Szczerców – Żłoczew*), nowourbanizujących się (*Łódzki Obszar Metropolitalny*), turystycznych (*Obszary Turystyczne Dolin Rzecznych Pilicy, Warty i Bzury*) a także w *Obszarach Strategicznej Interwencji w strefie bezpośredniego oddziaływania sieci TEN-T*.

Ponadto, problemem w powiązaniach komunikacyjnych gmin położonych w rejonie rzeki Pilicy jest brak przeprawy mostowej na odcinku ok. 30 km od Sulejowa do Przedborza.

W związku z dynamicznym rozwojem motoryzacji w ostatnich latach, problemem jest zmniejszanie się przepustowości przeciążonych układów drogowych, szczególnie w obszarach śródmiejskich, gdzie możliwości rozbudowy sieci drogowej są ograniczone i stanowią tzw. „wąskie gardła”. Duże obciążenie dróg ruchem samochodowym (szczególnie ciężarowym) wpływa na wzrost uciążliwości dla mieszkańców poprzez zwiększenie emisji zanieczyszczeń i hałasu oraz stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Mankamentem układu drogowego jest brak obwodnic miast i miejscowości, przez które prowadzony jest ruch tranzytowy oraz ciężki.

Pomimo, postępującego procesu realizacji strategicznego układu drogowego, brak jest inwestycji dopełniających ten układ drogowy tj. połączenia autostradowego z kierunkiem południowym kraju (A1 Tuszyn – Częstochowa), ostatniego elementu „ringu łódzkiego” w postaci drogi ekspresowej S14, stanowiącej zachodnią obwodnicę Łodzi, oraz planowanych dróg ekspresowych S12 i S74 zapewniających sprawne połączenie regionu z południowo-wschodnią częścią kraju.

Możliwość realizacji inwestycji krajowych oraz uruchomienie przedsięwzięć komplementarnych z poziomu regionalnego i lokalnego (dojazdy do węzłów), daje zaawansowany proces dokumentacyjny i proceduralny oraz uwzględnienie w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.).

Układ kolejowy

W ramach układu kolejowego za kluczowy problem uznaje się niewystarczający stan techniczny linii kolejowych stanowiących strategiczne kierunki powiązań, w tym przede wszystkim wychodzących z Łodzi w kierunku Kutna i Sieradza, wpływający na obniżenie prędkości szlakowych pociągów zarówno pasażerskich, jak i towarowych.



Bardzo istotną barierą dla efektywnego funkcjonowania układu kolejowego na obszarze województwa jest brak tunelowego przejścia pod centrum Łodzi, skutkujący rozbięciem Łódzkiego Węzła Kolejowego na dwa niezintegrowane ze sobą systemy, co stanowi „wąskie gardło” w krajowym i regionalnym systemie powiązań i wyłącza stolicę regionu z obsługi szybkimi oraz sprawnymi połączeniami pasażerskimi, również w wymiarze międzynarodowym.

Dodatkowo, przepustowość infrastruktury jest ograniczona poprzez występowanie linii jednotorowych, odcinków niezelektryfikowanych oraz niedostosowanie układów kluczowych stacji kolejowych do rosnącego ruchu, (m.in. wyłączenie z ruchu wiaduktu wschodniego stacji Łódź Kaliska). Przeszkodą dla właściwego działania układu jest zła jakość istotnych dla prowadzenia ruchu kolejowego punktowych elementów infrastruktury, w tym niezautomatyzowanych urządzeń sterowania ruchem. Mankamentem systemu jest także niedostateczna liczba zmodernizowanych stacji i przystanków kolejowych, a w szczególności niedostosowanie peronów do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Ponadto, atrakcyjność systemu kolejowego w regionie obniżona jest poprzez brak bezpośrednich powiązań kolejowych z Łodzią istotnych ośrodków miejskich województwa (m.in. Wieluń, Wieruszów, Bełchatów), oddalenie stacji i przystanków kolejowych od centrów miast i największych skupisk ludności (m.in.: Tomaszów Mazowiecki, Wieruszów, Łęczyca, Łask, Stryków, Radomsko). Z uwagi na niedokończony proces modernizacji infrastruktury, wykorzystanie proekologicznego transportu kolejowego jest nadal niewystarczające, co wpływa na utrzymanie się poziomu emisji spalin pochodzących z samochodowego transportu indywidualnego.

Podstawy do działań umożliwiających dalszy rozwój układu kolejowego w regionie dają prace projektowe związane z dokumentacjami dla inwestycji na lata 2014 – 2020. W ramach analiz trwa opracowanie kluczowych dla Łódzkiego Węzła Kolejowego opracowań: „Studium Wykonalności dla budowy linii kolejowej w tunelu od stacji Łódź Fabryczna do linii nr 15” oraz „Studium Wykonalności dla przystosowania Łódzkiego Węzła Kolejowego do obsługi Kolei Dużych Prędkości oraz zapewnienia jego intermodalności z innymi środkami transportu”. Ponadto, w przygotowywaniu są dokumentacje dla modernizacji linii: Nr 3 na odcinku Sochaczew – Swarzędz, Nr 18 Kutno – Piła, Nr 146 Wyczerpy – Chorzew Siemkowice, Nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice (odc. Zduńska Wola – Ostrów Wlkp.), Nr 11 Łowicz – Skierniewice, Nr 12 Skierniewice – Łuków oraz Nr 131 Chorzów Batory – Zduńska Wola – Tczew oraz dokumentacje dla zabudowy systemu zdalnej diagnostyki dla automatyki kolejowej i rozjazdów na linii nr 4. Ukończone zostało również „Wstępne Studium Wykonalności dla budowy linii kolejowej Bełchatów – Złoczew i jej włączenia w krajową sieć kolejową”. W celu zastąpienia przestarzałego systemu radiołączności analogowej, prowadzone są prace studialne nad wprowadzeniem systemu GSM-R na liniach Nr 1, 4, 14, 16, 33 oraz 131.

Ponadto, w związku z powstaniem rządowego „Programu budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce”, z punktu widzenia regionu, kluczowa będzie realizacja strategicznej inwestycji polegającej na budowie Kolei Dużych Prędkości Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań wraz z podłączeniem do CMK, stanowiącej element międzynarodowej sieci kolejowej.

Infrastruktura lotnicza

Pomimo zaawansowanego procesu rozbudowy i zwiększenia przepustowości Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta, **głównym problemem w odniesieniu do Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta jest jego niska konkurencyjność na krajowym rynku lotniczym, związania z małą liczbą przewoźników oraz ubogą siatką połączeń, co skutkuje małą liczbą operacji lotniczych (pax) i obsługanych pasażerów, zarówno w ruchu regularnym, jak i czarterowym.**



Możliwość rozwiązania wskazanych problemów łódzkiego lotniska stwarza dokończenie Programu pn. „Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. Wł. Reymonta”, w zakresie realizacji inwestycji poprawiających jakość obsługi ruchu pasażerskiego, standardów bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska.

Multimodalny transport pasażerski

W ramach multimodalnego transportu pasażerskiego **najważniejszy problem stanowi niewystarczający poziom integracji podsystemów transportu zbiorowego i indywidualnego, w tym niewielki stopień wdrażania wysokiej jakości rozwiązań ułatwiających przesiadki (m.in. węzły integracyjne oraz systemy Park&Ride, Bike&Ride). Istotny problem stanowi również zła jakość infrastruktury tramwajowej, szczególnie w ramach połączeń w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Łodzi oraz niedostateczny udział nowoczesnego taboru, głównie tramwajowego przystosowanego do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.**

Dodatkową przeszkodę dla zwiększenia udziału komunikacji zbiorowej w podróżach stanowi znikomy stopień uprzywilejowania pojazdów transportu publicznego w ruchu drogowym, a zwłaszcza w obszarach centralnych miast. Pomimo prowadzonych działań oferta usługowa jest nadal zbyt mało konkurencyjna, co dotyczy w szczególności niezadowalającego stopnia skomunikowania ze sobą połączeń pasażerskich, niskiej częstotliwości kursowania pojazdów oraz słabej dostępności publicznym transportem zbiorowym gmin do stolicy regionu. Problemem systemu jest również zbyt mała dynamika wdrażania nowoczesnych rozwiązań informatycznych w regionie z zakresu sterowania ruchem czy zarządzania informacją. Niewystarczająca konkurencyjność transportu zbiorowego w stosunku do transportu indywidualnego, wpływa na zwiększoną emisję spalin do atmosfery i niekorzystny klimat akustyczny, szczególnie w obszarach miejskich.

Możliwości rozwoju publicznego transportu pasażerskiego zapewniają, sporządzone dotychczas lub będące w trakcie opracowywania, dokumenty. W ramach analiz dotyczących rozwoju pasażerskiego transportu kolejowego opracowano: „Studium wykonalności dla budowy systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, Etap I” oraz „Koncepcję obsługi taborowej połączeń kolejowych Województwa Łódzkiego do 2020 r. z perspektywą do 2030 r.”. W kontekście dokumentów dotyczących integracji publicznego transportu zbiorowego opracowano dokument pn. „Studium integracji transportu kolejowego pasażerskiego z innymi środkami transportu” dla Województwa Łódzkiego, którego głównym celem jest wskazanie zmian w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego (głównie kolejowego), które przyczyniłyby się do stworzenia sprawnego i przyjaznego użytkownikowi multimodalnego transportu zbiorowego opartego na liniach kolejowych (wszystkie stacje kolejowe regionu, oprócz linii 131). Działania te dotyczyć mają nie tylko aspektu przestrzennego, czyli przebudowy kolejowej infrastruktury przystankowej w celu integracji różnych środków transportu, ale m.in. również aspektów organizacyjnych, rozkładów jazdy, informacyjnych i taryfowych.

W ramach Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego, wskazano w wariantach podstawowym do objęcia siecią komunikacyjną transportu publicznego, na której realizowane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej połączenia kolejowe obejmujące m.in. Łódź, Opoczno, Tomaszów Maz., Radomsko, Sieradz, Kutno, Łowicz, Skierniewice oraz Warszawę. Ponadto w dokumencie „Aktualizacja koncepcji rozwoju Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej do 2020 r. z perspektywą do 2030 r.” wskazuje się rozszerzenie połączeń o nowe kierunki m.in. Opoczno i Tomaszów Maz. Dodatkowo, w „Strategii Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+”, zawarto przedsięwzięcia dotyczące transportu niskoemisyjnego, m.in. budowa infrastruktury dla transportu publicznego Łódź – Rzgów – Tuszyń.

W celu modernizacji linii tramwajowych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Łodzi, opracowywane jest studium wykonalności dla projektu „Łódzki Tramwaj Metropolitalny” będącego kontynuacją



zrealizowanego projektu ŁTR. W ramach w/w inwestycji przewiduje się modernizację podmiejskich linii tramwajowych wraz z przystankami na obszarze Pabianic, Ksawerowa, Zgierza, Ozorkowa, Konstantinowa Łódzkiego, Lutomska, a także w Łodzi na odc. od granicy z Konstantinowem Łódzkim do węzła Zielona/Zachodnia. Studium zakłada również zakup nowoczesnego, niskopodłogowego taboru.

Multimodalny transport towarowy

W sektorze transportu multimodalnego w województwie **głównym problemem jest zły stan techniczny liniowej infrastruktury kolejowej, stanowiący barierę w zapewnieniu niezawodności przewozów towarowych i prowadzący do utrzymywania się niskiego udziału transportu kolejowego w łańcuchu dostaw, co nie sprzyja ograniczeniu emisji.** W kontekście lotniczych przewozów towarów problem stanowi forma przewozu ładunków odprawianych na łódzkim lotnisku, które transportowane są do HUB-ów międzykontynentalnych drogą lądową (RFS – Road Feeder Service), stając się dodatkowym obciążeniem sieci drogowej.

W celu wzmocnienia znaczenia intermodalnego transportu towarowego w województwie, obecnie trwają prace studialne i projektowe związane z utworzeniem Portu Multimodalnego Zduńska Wola Karsznice w ramach projektu pn. „Wyznaczenie miejskiego obszaru funkcjonalnego o charakterze transportowo-przemysłowym na terenie Powiatu Zduńskowolskiego i Powiatu Łaskiego wokół węzła drogi ekspresowej S8 Zduńska Wola Karsznice oraz magistrali kolejowej Śląsk – Porty”.

II.4. Analiza SWOT

SZANSE	MOCNE STRONY	SŁABE STRONY	ZAGROŻENIA
TRANSPORT DROGOWY			
Dostępność środków finansowych z funduszy europejskich na infrastrukturę transportową (w tym w sieć TEN-T)	Dobra dostępność drogowa wynikająca z korzystnego położenia na przecięciu korytarzy transportowych TEN-T oraz wysokiej jakości powiązań drogowych (A1, A2, S8)	Brak połączenia autostradowego w kierunku południowym (A1) oraz brak sprawnych i szybkich połączeń w kierunku Radomia, Lublina (S12) oraz Kielc (S74)	Opóźnienia w realizacji strategicznego układu drogowego (A1, S12, S14, S74) obniżające konkurencyjność województwa oraz brak uwzględnienia postulowanego przebiegu drogi ekspresowej S74 (Łódź – Tomaszów Maz. – Kielce)
Uwzględnienie strategicznych elementów układu drogowego w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)		Brak sprawnych o odpowiednich parametrach techniczno – funkcjonalnych połączeń z ważnymi punktami węzłowymi (węzły na autostradach i drogach ekspresowych, terminale multimodalne, lotnisko Łódź im. W. Reymonta)	
Sprzyjająca polityka UE ukierunkowana na zmianę zachowań komunikacyjnych ludności w przejściu na bardziej ekologiczne środki transportu		Brak obwodnic miejscowości, przez które prowadzony jest ruch tranzytowy o dużym natężeniu powodujący ponadnormatywny hałas	Wysoki i rosnący udział transportu samochodowego (wzrost stopnia zmotoryzowania)
Dynamiczny proces modernizacji infrastruktury drogowej		Niezadawalający stan techniczny dróg wojewódzkich oraz zły stan techniczny dróg o znaczeniu lokalnym sprzyjający emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza	
		Duża liczba wypadków	
		Duże obciążenie sieci średnim dobowym ruchem pojazdów	
TRANSPORT KOLEJOWY			
Dostępność środków finansowych z funduszy europejskich na infrastrukturę transportową (w tym w sieć TEN-T)	Funkcjonowanie pasażerskich linii kolejowych o wysokich parametrach (nr 3 Warszawa – Poznań, CMK)	Brak szybkich i sprawnych połączeń kolejowych Łodzi z krajem i Europą	Brak konsekwencji i ciągłości realizacji polityki w zakresie projektu Kolei Dużych Prędkości
Uwzględnienie strategicznych elementów układu kolejowego w		Istnienie „wąskich gardeł” w układzie kolejowym (stacja Łódź Kaliska, linie jednotorowe, linie nieelektryfikowane)	Rosnące koszty korzystania z infrastruktury kolejowej



SZANSE	MOCNE STRONY	SŁABE STRONY	ZAGROŻENIA
Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r.			
Sprzyjająca polityka UE w zakresie proekologicznych inwestycji transportowych (transport kolejowy, inteligentne systemy transportowe)		Zły stan techniczny infrastruktury kolejowej (m.in. linie Nr 14, 16, 146)	
		Niska gęstość sieci kolejowej wpływająca na wykluczenie z obsługi systemem kolejowym południowo – zachodniej części województwa	Brak prac przygotowawczych (studialnych) dla inwestycji po 2020 roku
Rozpoczęty proces modernizacji infrastruktury kolejowej sprzyjający ograniczeniu emisji		Brak integracji systemów w Łódzkim Węźle Kolejowym (tunel średnicowy pomiędzy stacją Łódź Fabryczna a linią nr 15)	
		Słabe wykorzystanie środków UE na realizację inwestycji kolejowych	Brak decyzji w sprawie lokalizacji przystanków pośrednich w tunelu średnicowym pod centrum Łodzi
TRANSPORT LOTNICZY			
Wzrost popytu na transport lotniczy	Funkcjonowanie PL Łódź im. W. Reymonta w sieci bazowej TEN-T		
Sukcesywna rozbudowa infrastruktury Portu Lotniczego Łódź im. Wł. Reymonta (elementy służące bezpieczeństwu i usprawniające obsługę podróżnych)	Nowoczesny terminal mogący obsłużyć 3 mln. pasażerów	Niekonkurencyjna oferta połączeń pasażerskich	
MULTIMODALNY TRANSPORT PASAŻERSKI			
Dostępność środków finansowych z funduszy europejskich na infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego	Funkcjonowanie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej	Niski poziom integracji międzygałęziowej transportu	
Sprzyjająca polityka UE w zakresie proekologicznych inwestycji transportowych (publiczny transport zbiorowy, inteligentne systemy transportowe)		Niewielki udział Inteligentnych Systemów Transportowych w publicznym transporcie zbiorowym w regionie	
Rozpoczęty proces budowy punktów węzłowych publicznego transportu zbiorowego (węzeł multimodalny przy dworcu Łódź Fabryczna oraz przystanki ŁKA i dworzec tramwajowy Centrum)	Funkcjonujący Wspólny Bilet Aglomeracyjny (integracja taryfowa)	Niewystarczający stopień skoordynowania rozkładów jazdy publicznego transportu zbiorowego	Niewystarczające środki budżetowe jednostek samorządu terytorialnego na inwestycje w publiczny transport zbiorowy
Plany budowy nowych przystanków kolejowych	Wysokiej jakości tabor kolejowy dla obsługi połączeń regionalnych (ŁKA – Flirt) i międzyregionalnych (Intercity – Dart, Flirt)	Słaba dostępność publicznym transportem zbiorowym części gmin do stolicy regionu Zły stan infrastruktury tramwajowej oraz niska jakość taboru tramwajowego	
MULTIMODALNY TRANSPORT TOWAROWY			
Otwarcie na rynki azjatyckie	Funkcjonujące terminale multimodalne (Łódź Olechów, Stryków, Kutno i Radomsko)		
Wzrastający popyt na kolejowe przewozy transportem intermodalnym korzystnie wpływający na ograniczenie emisji	Bardzo dobra dostępność kolejowym transportem towarowym wynikająca z położenia na przecięciu korytarzy transportowych TEN-T (E20/CE20, CE20, E65/CE65, CE65, CE65/1, C65/2)	Niewykorzystany potencjał terminali w Krzewiu i Piotrkowie Trybunalskim	
Rozpoczęcie działań ukierunkowanych na wykorzystanie potencjału stacji przeładunkowej w Zduńskiej Woli Karsznice	Funkcjonowanie międzynarodowych połączeń cargo Łódź – Chengdu oraz Łódź – Xiamen	Transport lotniczych ładunków cargo w formie RFS, wpływający na wzrost ruchu na drogach, a tym samym na obniżenie jakości powietrza	Nieprzewidywalność czasu dostaw w kolejowym transporcie towarowym



II.5. Główne wyzwania rozwojowe

1. Zapewnienie sprawnych powiązań drogowych z głównymi ośrodkami gospodarczymi w kraju i Europie oraz powiązań wewnątrzwojewódzkich zwiększających spójność terytorialną i włączenie regionu w system połączeń krajowych i europejskich poprzez:

- kontynuację budowy autostrady A1 na odc. Tuszyn - Częstochowa, zamknięcie tzw. „ringu łódzkiego” drogą ekspresową S14, realizację dróg ekspresowych S12 Piotrków Trybunalski – Radom, S74 Sulejów – Kielce i ewentualnego przedłużenia S74 o postulowany odc. Łódź – Tomaszów Mazowiecki – S12;
- inwestycje usprawniające powiązanie układu drogowo-ulicznego m. Łodzi z układem autostrad (A1,A2) i dróg ekspresowych (S14, S8) stanowiących tzw. „ring łódzki”;
- tworzenie sprawnych i efektywnych powiązań dróg wojewódzkich z układem dróg krajowych, w tym z siecią autostrad i dróg ekspresowych (sieć TEN-T) poprzez dostosowanie parametrów technicznych dróg do przenoszonego ruchu samochodowego;
- przebudowę dróg lokalnych (powiatowych, gminnych), ważnych w powiązaniach regionalnych, stanowiących połączenie z siecią dróg krajowych i wojewódzkich, umożliwiającą połączenia z siecią TEN-T.

2. Podniesienie efektywności funkcjonowania systemu transportu kolejowego oraz zwiększenie dostępności regionu m.in. poprzez:

- budowę tunelu średnicowego łączącego stację Łódź Fabryczna z linią Nr 15 (stacje Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec) wraz z przystankami pośrednimi, w tym szczególnie przystankiem Centrum, zintegrowanym z trasą Łódzkiego Tramwaju Regionalnego;
- modernizację i rehabilitację linii kolejowych o niezadowalających parametrach technicznych, w tym szczególnie wychodzących z Łódzkiego Węzła Kolejowego w kierunku Kutna i Sieradza, korzystnie wpływające na klimat akustyczny;
- przebudowę linii jednotorowych oraz elektryfikację strategicznych z punktu widzenia regionu odcinków, w tym Tomaszów Mazowiecki – Opoczno, przyczyniającą się do zmniejszenia emisji spalin;
- przebudowę istniejących stacji i przystanków kolejowych w kontekście zwiększenia przepustowości, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się;
- budowę nowych przystanków kolejowych obsługujących obszary o dużym potencjale ludnościowym.

3. Podniesienie konkurencyjności Portu Lotniczego im. W. Reymonta, poprzez właściwie ukierunkowaną politykę organizacji przewozów lotniczych m.in. poprzez:

- realizację następujących inwestycji: rozbudowę płyty postojowej, budowę świateł podejścia na kierunku 25 kat.II wraz z budową świateł precyzyjnej ścieżki podejścia do lądowania PAPI, rozbudowę świateł głównej drogi startowej, rozbudowę równoległej drogi kołowania oraz oddanie nowego zaplecza warsztatowo-garażowego;
- pozyskanie nowych przewoźników i otwarcie nowych kierunków, podnoszących atrakcyjność Łodzi, jako portu, oferującego niskokosztowe loty w ruchu krajowym i międzynarodowym.



4. Zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży poprzez:

- działania w kierunku stworzenia w regionie wysokiej jakości węzłów integrujących środki transportu, w tym transportu indywidualnego;
- rozwój sieci i intensyfikację kursowania kolei aglomeracyjnej i regionalnej, sprzyjające ograniczeniu emisji zanieczyszczeń powietrza;
- przebudowę i modernizację infrastruktury tramwajowej w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Łodzi;
- wymianę taboru publicznego transportu zbiorowego, głównie tramwajowego i kolejowego na nowoczesne pojazdy.

5. Wsparcie platform multimodalnych w sieci TEN-T, jak również terminali znajdujących się poza siecią, poprzez:

- realizację budowy Portu Multimodalnego Zduńska Wola Karsznice w ramach prac nad Miejskim Obszarem Funkcjonalnym o charakterze transportowo-przemysłowym na terenie powiatu zduńskowolskiego i powiatu łaskiego, położonym wokół węzła drogi ekspresowej S8 Zduńska Wola Karsznice oraz magistrali kolejowej Śląsk – Porty;
- budowę bazy logistycznej dla kolejowych połączeń Łódź – Chiny;
- wykorzystanie potencjału nieczynnych obecnie terminali kontenerowo – przeładunkowych w Krzewiu i Piotrkowie Trybunalskim, wpływające na zwiększenie wykorzystania proekologicznych rodzajów transportu w łańcuchu dostaw.



III. STRATEGICZNA POLITYKA ROZWOJU



CEL GŁÓWNY:

WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE REGIONEM DOSTĘPNYM O NOWOCZESNYM I ZRÓWNOWAŻONYM SYSTEMIE TRANSPORTOWYM

Istotą dobrze i efektywnie funkcjonującego systemu transportowego wychodzącego naprzeciw najważniejszym wyzwaniom i sprzyjającego rozwojowi gospodarczemu jest rozwinięta, zintegrowana i nowoczesna infrastruktura transportowa wspierana odpowiednimi działaniami organizacyjnymi oraz skutecznie zarządzana. Zapewnienie wielomodalności i interoperacyjności połączeń pomiędzy różnymi sieciami transportowymi stanowi podstawowy aspekt wydajnego systemu transportowego. Niezbędne jest zatem skoordynowane planowanie rozwoju układów transportowych powiązane z usuwaniem niedoborów we wszystkich gałęziach transportu. Podejście to ma na celu równoważenie rozwoju systemu transportowego w wymiarze gospodarczym, społecznym, przestrzennym i ekologicznym. Jako kluczowe kwestie wskazuje się potrzebę zwiększenia dostępności regionu, podniesienie bezpieczeństwa i jakości systemu oraz wdrożenia proekologicznych rozwiązań, sprzyjających zmniejszeniu presji na środowisko naturalne.

Powyższe założenia zostaną osiągnięte poprzez realizację celów strategicznych ukierunkowanych na optymalizację i rozwój systemów transportu w poszczególnych gałęziach, określonych m.in. z uwzględnieniem prognozowanego zapotrzebowania na przewozy.

Sformułowanie spójnej i komplementarnej polityki transportowej będzie stymulować rozwój gospodarczy województwa łódzkiego, a w szczególności przełoży się na wzrost mobilności oraz przeciwdziałanie degradacji środowiska przyrodniczego. Inwestycje polegające na podniesieniu jakości infrastruktury, poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu, integracji systemów oraz poprawie jego organizacji pozwolą stać się regionowi województwem dostępnym o nowoczesnym i zrównoważonym systemie transportowym. Sprawny, efektywny, dostępny i bezpieczny system transportu, zapewniający wysokiej jakości połączenia komunikacyjne będzie niezbędnym elementem dla zdynamizowania procesów społeczno – gospodarczych zapewniających rozwój regionalny.

Dla zachowania zasady zrównoważonego rozwoju w aspekcie środowiskowym, realizację wszystkich inwestycji wskazanych w dokumencie warunkuje się opracowaniem dokumentacji środowiskowej.



CEL STRATEGICZNY 1: WYSOKIEJ JAKOŚCI POWIĄZANIA DROGOWE ZWIĘKSZAJĄCE DOSTĘPNOŚĆ WEWNĘTRZNĄ I ZEWNĘTRZNĄ

Istotnym czynnikiem decydującym o atrakcyjności i konkurencyjności regionu jest jego dostępność drogowa. **Dla zwiększenia dostępności wewnętrznej i zewnętrznej zakłada się rozwój i poprawę jakości infrastruktury drogowej regionalnego znaczenia.**

Zapewnienie sprawnego i efektywnego systemu **dróg dojazdowych** do dróg krajowych, głównie **do węzłów autostradowych i węzłów na drogach ekspresowych** (szczególnie w rejonie Łodzi), wpłynie na zwiększenie dostępności zewnętrznej województwa a **poprawa jakości infrastruktury drogowej** stanowiącej połączenia **między ośrodkami miejskimi i ośrodkami życia społeczno-gospodarczego** przyczyni się do wzmocnienia dostępności wewnętrznej i spójności przestrzennej regionu. W ramach realizacji celu działania skierowane będą na uzupełnianie luk w sieci drogowej i podnoszenie standardów technicznych dróg wojewódzkich, o niskich parametrach technicznych i zniszczonych nawierzchniach, poprzez ich budowę, przebudowę i modernizację. **Za priorytet uznaje się inwestycje na odcinkach dróg wojewódzkich, najbardziej obciążonych ruchem, leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z siecią TEN-T i komplementarnych do przedsięwzięć krajowych.**

Interwencje dotyczyć będą również budowy, przebudowy i modernizacji odcinków dróg lokalnych (powiatowych i gminnych) ważnych w powiązaniach regionalnych, łączących jednostki osadnicze z układem krajowym i wojewódzkim, w celu wzmocnienia spójności wewnętrznej. **Kluczowa będzie realizacja dróg lokalnych stanowiących bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T, z punktami węzłowymi** t.j. lotnisko, terminale multimodalne oraz **z obszarami działalności gospodarczej** (m.in. centra logistyczne, specjalne strefy ekonomiczne).

W celu eliminacji uciążliwego ruchu tranzytowego zakłada się **budowę obwodnic miejscowości najbardziej obciążonych ruchem**, co wpłynie na usprawnienie ruchu i poprawę jakości życia mieszkańców, w tym zmniejszenie poziomu emisji zanieczyszczeń i hałasu. Za konieczne uważa się także podjęcie działań w zakresie **poprawy bezpieczeństwa** (zmniejszenia liczby wypadków i ich ofiar) i przepustowości ruchu na drogach oraz zwiększenie koordynacji działań na szczeblu regionalnym i lokalnym dla rozwoju infrastruktury drogowej. Dla poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na drogach zakłada się rozwój inteligentnych systemów zarządzania, organizacji i monitorowania ruchu drogowego oraz budowę, przebudowę elementów infrastruktury służących podniesieniu poziomu bezpieczeństwa (np. przebudowę skrzyżowań, budowę chodników i ciągów pieszo-rowerowych oraz realizację sygnalizacji świetlnej).

Integracja działań wszystkich jednostek odpowiedzialnych za planowanie i realizację projektów pozwoli na uniknięcie sporów i konfliktów przy przygotowaniu inwestycji do realizacji. Jednostki samorządu lokalnego powinny realizować własne plany rozwojowe w sposób zgodny z wizją i celami rozwoju systemu transportowego województwa.

W celu przyspieszenia realizacji docelowego układu drogowego za niezbędne uważa się nieustanne lobbowanie na rzecz inwestycji drogowych z poziomu krajowego polegających na realizacji elementów strategicznego układu drogowego, poprawie stanu technicznego dróg krajowych oraz budowie obwodnic w ciągach tych dróg.

Podjęte działania wpłyną znacząco na poprawę i zwiększenie dostępności regionu, zwiększą komfort podróżowania i bezpieczeństwo ruchu, skrócą czas dojazdu do najważniejszych ośrodków w skali kraju i regionu. Sprawny system dróg dojazdowych do autostrad i dróg ekspresowych pozwoli na zdyskontowanie przebiegu tych dróg przez województwo i przyczyni się do włączenia regionu w system połączeń krajowych i europejskich. Realizacja planowanych przedsięwzięć wpłynie na



zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej i wzmocnienie procesów rozwojowych województwa. Wysokiej jakości sieć drogowa ograniczy negatywne oddziaływanie transportu na środowisko i wpłynie na poprawę warunków życia mieszkańców.

CELE SZCZEGÓŁOWE I KIERUNKI DZIAŁAŃ⁶:

1.1. Podniesienie jakości dróg wojewódzkich i dróg lokalnych (powiatowych i gminnych) regionalnego znaczenia poprzez m.in.:

- Budowę, przebudowę dróg stanowiących połączenie miejskiego układu drogowego m. Łodzi z węzłami autostradowymi i węzłami na drogach ekspresowych (w tym z siecią TEN-T);
- Budowę, przebudowę i modernizację dróg wojewódzkich o największym natężeniu ruchu,
- Budowę, przebudowę i modernizację dróg wojewódzkich stanowiących powiązania z układem dróg krajowych, w tym z siecią TEN-T;
- Budowę obwodnic miejscowości najbardziej obciążonych ruchem;
- Budowę, przebudowę i modernizację dróg lokalnych łączących jednostki osadnicze z układem krajowym i wojewódzkim (szczególnie w obszarach funkcjonalnych);
- Budowę, przebudowę i modernizację lokalnych połączeń drogowych z ważnymi punktami węzłowymi (autostrady, drogi ekspresowe, w tym sieć TEN-T, terminale multimodalne, Port Lotniczy Łódź im. W. Reymonta) oraz z obszarami działalności gospodarczej (centra logistyczne, specjalne strefy ekonomiczne).

1.2. Zwiększenie koordynacji działań dla rozwoju infrastruktury drogowej na szczeblu regionalnym i lokalnym poprzez m.in.:

- Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację strategicznych projektów drogowych (samorządu województwa, powiatów, gmin, zarządców infrastruktury drogowej);
- Lobbowanie na rzecz realizacji inwestycji drogowych z poziomu krajowego.

1.3. Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez m.in.:

- Przebudowę elementów infrastruktury podnoszących bezpieczeństwo tj. skrzyżowania, budowa chodników i ciągów pieszo – rowerowych oraz realizacja sygnalizacji świetlnej;
- Rozwój inteligentnych systemów transportowych (ITS) w zarządzaniu ruchem drogowym i monitorowaniu.

CEL STRATEGICZNY 2:

WYSOKIEJ JAKOŚCI UKŁAD KOLEJOWY GWARANTUJĄCY SPRAWNE POWIĄZANIA WEWNĘTRZNE I ZEWNĘTRZNE

Konieczność zrównoważenia rozwoju transportu i wdrażania rozwiązań przyjaznych środowisku naturalnemu, determinuje potrzebę stworzenia spójnego i sprawnego systemu kolejowego, opartego na nowoczesnej infrastrukturze. Wysokiej jakości układ kolejowy będzie sprzyjać wzmocnieniu spójności

⁶ Podkreśleniem wskazano kierunki działań możliwe do realizacji w ramach RPO WŁ z Celu Tematycznego 7 EFSI „Promowanie równoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej.



społecznej, ekonomicznej i przestrzennej, pozwoli na rozprzestrzenianie się wzrostu gospodarczego województwa oraz perspektywicznie będzie korzystnie oddziaływać na stan środowiska naturalnego i klimat akustyczny. **Dla prawidłowego funkcjonowania ruchu pasażerskiego i towarowego zakłada się działania gwarantujące sprawne powiązania kolejowe w układzie wewnętrznym i zewnętrznym.**

Projekty przyczyniające się do **podniesienia jakości infrastruktury kolejowej** m.in.: modernizacja i rehabilitacja linii, w szczególności łączących najważniejsze ośrodki miejskie oraz doprowadzające ruch do sieci TEN-T, jak również **poprawa stanu technicznego infrastruktury punktowej**, pozwolą na likwidację „wąskich gardeł” w układzie kolejowym, wpłyną na zwiększenie przepustowości, przyczynią się do podniesienia komfortu podróżowania i jakości środowiska naturalnego. Ponadto, przedsięwzięcia polegające na **uzupełnieniu układu** kolejowego o nowe odcinki, w tym do istotnych z gospodarczego punktu widzenia punktów (lotnisko, terminale, obszary działalności gospodarczej), zwiększą dostępność regionu. W celu zapewnienia bezpieczeństwa systemu kolejowego niezbędne są działania polegające na **przebudowie kolizyjnych przejazdów oraz wdrażaniu inteligentnych systemów transportowych**, w szczególności służących kompleksowemu sterowaniu i zarządzaniu ruchem kolejowym, opartych na nowoczesnych rozwiązaniach cyfrowych. Aby w pełni zrealizować założony cel, oprócz realizacji zadań inwestycyjnych, potrzebne będzie stałe lobbowanie na rzecz realizacji strategicznych inwestycji kolejowych.

Dostosowanie infrastruktury do potrzeb mieszkańców województwa podniesie jakość i atrakcyjność funkcjonowania transportu kolejowego. Realizacja projektów infrastrukturalnych i taborowych w ramach planowanych działań, rozwiąże problemy komunikacyjne regionu oraz Łodzi i pozwoli na pełniejsze wykorzystanie potencjału istniejących linii. Przedsięwzięcia podnoszące konkurencyjność transportu kolejowego wobec innych gałęzi transportu wzmocnią rolę kolei w zintegrowanym systemie transportowym, co spowoduje wzrost jego wykorzystania względem transportu indywidualnego. Działania inwestycyjne wpłyną nie tylko na zwiększenie dostępności regionu, ale również zaspokoją potrzeby i oczekiwania społeczne w kwestii mobilności przy zachowaniu zasad poszanowania środowiska naturalnego. W szerszym wymiarze, sprawnie działający system transportu kolejowego zdynamizuje procesy społeczno – ekonomiczne na obszarze województwa, zwiększy atrakcyjność inwestycyjną i pobudzi aktywność gospodarczą, co przyczyni się do utworzenia dogodnych warunków sprzyjających stabilnemu rozwojowi regionu.

CELE SZCZEGÓŁOWE I KIERUNKI DZIAŁAŃ⁷:

2.1. Podniesienie jakości funkcjonowania punktowej i liniowej infrastruktury kolejowej

poprzez m.in.:

- Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego;
- Budowę, modernizację i rewitalizację linii kolejowych;
- Elektryfikację linii kolejowych;
- Budowę i przebudowę infrastruktury punktowej służącej pasażerom (m.in. stacje i przystanki kolejowe, infrastruktura dworcowa);

⁷ Podkreśleniem wskazano kierunki działań możliwe do realizacji w ramach RPO WŁ z Celu Tematycznego 7 EFSI „Promowanie równoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej.



- Budowę i przebudowę infrastruktury punktowej służącej obsłudze ruchu kolejowego (m.in. posterunki ruchu);
- Budowę i modernizację bocznic kolejowych do ważnych punktów węzłowych (m.in. centra logistyczne, specjalne strefy ekonomiczne).

2.2. Zwiększenie koordynacji działań dla rozwoju i funkcjonowania układu kolejowego poprzez m.in.:

- Lobbowanie na rzecz realizacji strategicznych inwestycji kolejowych.

2.3. Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania infrastruktury kolejowej poprzez m.in.:

- Wzmocnienie i rozwój nowoczesnych rozwiązań telematycznych;
- Budowę i przebudowę przejazdów kolejowych.

CEL STRATEGICZNY 3:

KONKURENCYJNY PORT LOTNICZY ŁÓDŹ im. W. REYMONTA

W kontekście stale wzrastającego udziału transportu lotniczego w kraju w sektorze przewozów pasażerskich konieczne staje się wzmacnianie konkurencyjności Portu Lotniczego Łódź poprzez zapewnienie najwyższej jakości obsługi ruchu pasażerskiego, standardów bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska. **Dla rozwoju Portu Lotniczego Łódź zakłada się działania gwarantujące zwiększenie jego konkurencyjności.**

Zwiększenie oferty przewozowej i promocja regionalnego portu lotniczego poprzez **pozyskanie nowych przewoźników**, zarówno w ruchu międzynarodowym jak i krajowym, oraz **tworzenie operacyjnych baz lotniczych** opartych na istniejącej infrastrukturze, dla przewoźników obsługujących Port Lotniczy Łódź im. Wł. Reymonta, pozwolą na osiągnięcie lepszych wyników przewozowych.

Realizacja celu zostanie również osiągnięta poprzez dalszy rozwój łódzkiego lotniska. W ramach kontynuacji Programu pn. „Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta”, zakłada się działania zmierzające do **podniesienia jakości infrastruktury lotniskowej** (m.in. rozbudowę drogi kołowania i płyty postojowej oraz innych elementów służących obsłudze ruchu lotniczego). Działaniom tym towarzyszyć będzie jednoczesne **wdrażanie nowych technologii** oraz procedur, stosowanych w czasie trudnych warunków pogodowych oraz w sytuacjach powodujących wzrost przepływow pasażerów w porcie lotniczym. Działania inwestycyjne obejmować będą ponadto zakup nowych oraz modernizację istniejących urządzeń i pojazdów stanowiących wyposażenie techniczne, konieczne do obsługi lotniska.

Realizacja celu, będzie miała bezpośredni wpływ na umocnienie pozycji Portu i pozwoli na zdynamizowanie ruchu pasażerskiego oraz zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym i usprawnienie operacji w Porcie Lotniczym Łódź im. W. Reymonta. Wysoka jakość usług świadczonych na łódzkim lotnisku przyczyni się do wzrostu gospodarczego regionu – głównie poprzez rozwój obsługi ruchu biznesowego oraz turystyki.

CELE SZCZEGÓŁOWE I KIERUNKI DZIAŁAŃ:

3.1. Podniesienie jakości infrastruktury lotniczej poprzez m.in.:

- Dokończenie realizacji Programu pn. „Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. Wł. Reymonta”.

3.2. Zwiększenie oferty przewozowej oraz promocja regionalnego portu lotniczego o znaczeniu krajowym poprzez m.in.:

- Pozyskanie nowych przewoźników;
- Tworzenie baz lotniczych;



- Wdrażanie technologii teleinformatycznych wpływających na atrakcyjność portu lotniczego (np.: aplikacje na telefon, WI-FI).

CEL STRATEGICZNY 4:

ZINTEGROWANY, EFEKTYWNY I PROEKOLOGICZNY SYSTEM TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO

W obliczu wyzwań przed jakimi stoi województwo łódzkie związanych z wysokim i rosnącym udziałem transportu indywidualnego, z niedostateczną jakością infrastruktury, przestarzałym taborem, niskim poziomem integracji środków transportu, a także z problemami dostępności części obszarów regionu **zakłada się podjęcie działań na rzecz stworzenia dostępnego i sprawnie funkcjonującego systemu publicznego transportu pasażerskiego zapewniającego wysoki standard obsługi oraz konkurencyjność w podróżach na obszarze województwa łódzkiego.**

Do realizacji celu przyczynią się inwestycje związane z rozwojem infrastruktury, co nastąpi dzięki **budowie i modernizacji infrastruktury liniowej oraz punktowej.** Dla efektywniejszego zarządzania i wykorzystywania infrastruktury transportowej oraz sprawniejszej obsługi podróżnych, wspierany będzie **rozwój inteligentnych systemów transportowych opartych na nowoczesnych narzędziach informatycznych i komunikacyjnych.** Przeprowadzone zostaną również inwestycje w infrastrukturę miejską służącą ograniczeniu ruchu samochodowego w centrach miast, prowadzące do zmniejszenia emisji spalin tj. **wprowadzanie stref uspokojonego ruchu, wyznaczanie buspasów,** poszerzanie chodników kosztem jezdni, promocja ruchu niezmotoryzowanego m.in. poprzez **rozwój systemu dróg rowerowych.** Integracja publicznego transportu zbiorowego oparta będzie na przedsięwzięciach związanych z **budową zintegrowanych centrów przesiadkowych** uzupełnianych o systemy P&R, B&R, K&R umożliwiając mieszkańcom swobodną wymienną środków transportu. Dzięki współpracy samorządów, organizatorów i przewoźników powstanie atrakcyjna oferta dla podróżnych, bazująca na koordynacji przewozów oraz spójnym systemie taryfowo - biletowym. Dodatkowo **rozwój systemu informacji pasażerskiej** ułatwi korzystanie z infrastruktury transportu publicznego, zaplanowaniu podróży oraz uzyskaniu potrzebnych informacji związanych z odbywaną podróżą. W ramach podniesienia jakości taboru prowadzone będą inwestycje w **nowoczesne i proekologiczne pojazdy** oferujące wygodę oraz możliwość sprawnego przepływu pasażerów. Zapewnienie komfortu obsługi i trwałości wykorzystywanych pojazdów wymagać będzie podjęcia modernizacji zapleczy technicznych.

Osiągnięcie celu wpłynie na wzrost atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego i zwiększenie popytu oraz udziału w podróżach wewnątrz regionalnych. Nastąpi wzrost mobilności przestrzennej i zawodowej mieszkańców, co przyczyni się do rozwoju i poprawy sytuacji ekonomicznej województwa. Podjęte działania wpłyną na zwiększenie oddziaływania transportu w regionie, w tym na obszarach o wysokich walorach turystycznych zaspokajając potrzeby wypoczynkowe mieszkańców. Dostosowanie infrastruktury i inwestycje w nowoczesny tabor pozwolą zwiększyć dostępność do transportu mieszkańcom, także osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, umożliwiając pełne korzystanie z oferty publicznego transportu zbiorowego. Rozwój transportu pasażerskiego znacząco wpłynie na poprawę jakości życia mieszkańców dzięki mniejszemu zatłoczeniu miast, poprawie bezpieczeństwa oraz ograniczeniu poziomu hałasu i emisji spalin.



CELE SZCZEGÓŁOWE I KIERUNKI DZIAŁAŃ⁸:

4.1. Podniesienie jakości infrastruktury publicznego transportu zbiorowego poprzez m.in.:

- Budowę i modernizację liniowej infrastruktury tramwajowej;
- Budowę i modernizację infrastruktury punktowej publicznego transportu zbiorowego (np.: przystanki autobusowe i tramwajowe);
- Rozwój inteligentnych systemów transportowych;
- Przebudowę infrastruktury miejskiej w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrach miast (np.: budowa i rozwijanie systemu dróg rowerowych, buspasy, tempo 30).

4.2. Integracja publicznego transportu zbiorowego poprzez m.in.:

- Budowę zintegrowanych centrów przesiadkowych (w tym budowa systemów P&R, B&R, K&R);
- Integrację systemów taryfowo - biletowych;
- Koordynację rozkładów jazdy;
- Rozwój spójnego systemu informacji pasażerskiej.

4.3. Podniesienie jakości taboru publicznego transportu zbiorowego poprzez m.in.:

- Modernizację i zakup nowoczesnego, proekologicznego taboru autobusowego (niskoemisyjnego lub elektrycznego) i tramwajowego dla publicznego transportu zbiorowego;
- Modernizację i zakup nowoczesnego taboru kolejowego dla publicznego transportu zbiorowego;
- Modernizację i budowę zapleczy technicznych publicznego transportu zbiorowego.

CEL STRATEGICZNY 5:

NOWOCZESNY I EFEKTYWNY SYSTEM TRANSPORTU TOWAROWEGO

Z uwagi na swoje unikalne położenie na skrzyżowaniu europejskich korytarzy transportowych, województwo łódzkie dysponuje dobrymi warunkami dla rozwoju transportu multimodalnego. **Dla rozwoju wielomodalności transportowej regionu zakłada się działania ukierunkowane na podniesienie jakości i szybkości obsługi ładunków**, uwarunkowanej stanem infrastruktury liniowej (kolejowej, drogowej) oraz punktowej (terminali multimodalnych, centrów logistycznych, terminala cargo przy Porcie Lotniczym Łódź im. W. Reymonta). Wzrastający w ostatnich latach udział przewozów towarowych w transporcie kombinowanym, determinuje konieczność zapewnienia właściwego zarządzania w zakresie obsługi terminalowej, magazynowej i celnej przewożonych ładunków.

Realizacja celu zostanie osiągnięta poprzez działania związane z **tworzeniem nowych oraz modernizacją i przebudową istniejących terminali intermodalnych**, służących do przeładunku towarów między co najmniej dwoma rodzajami transportu, wraz z dedykowaną tym przewozom infrastrukturą kolejową. Wspierane będą również przedsięwzięcia dotyczące **wyposażenia terminali**, służących obsłudze działalności logistycznej, w tym dotyczące zakupu lub modernizacji systemów zarządzania i monitorowania ruchu (m.in. teleinformatycznych i telematycznych).

W kontekście stale wzrastającej roli przewozów towarów w transporcie lotniczym, realizacja celu pozwoli na stworzenie optymalnej infrastruktury lotniczej Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta,

⁸ Podkreśleniem wskazano kierunki działań możliwe do realizacji w ramach RPO WŁ z Celu Tematycznego 7 EFSI „Promowanie równoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej.



dostosowanej do ruchu cargo, skomunikowanej z transportem drogowym oraz kolejowym. Zapewnienie intermodalności transportu lotniczego wymagać będzie umocnienia pozycji łódzkiego lotniska w krajowej i europejskiej sieci transportu intermodalnego. Działania te pozwolą na zwiększenie jego roli oraz poprawę dostępności, nie tylko w ujęciu regionalnym i krajowym, ale także międzynarodowym.

W aspekcie zakładanego rozwoju województwa, jako europejskiego węzła logistycznego o znaczeniu międzynarodowym, realizacja planowanych przedsięwzięć przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności przewozów multimodalnych, przy skutecznym i wydajnym wykorzystaniu dostępnych środków transportu towarowego. Realizacja strategicznych kierunków działań sprzyjać będzie ponadto tworzeniu korzystnych warunków organizacyjno – technicznych, prowadzących do poprawy jakości przewozów intermodalnych, racjonalizacji wykorzystania infrastruktury transportowej województwa oraz ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko przyrodnicze i antropogeniczne. Planowane przedsięwzięcia pozwolą również na zwiększenie zatrudnienia w sektorze usług związanych z transportem, zwłaszcza w sektorze magazynowania i działalności wspomagających transport.

CELE SZCZEGÓŁOWE I KIERUNKI DZIAŁAŃ⁹:

5.1. Wzmocnienie i rozwój sieci towarowych węzłów intermodalnych poprzez m.in.:

- Modernizację istniejących stacji przeładunkowo-kontenerowych;
- Budowę nowych terminali intermodalnych wraz z wysokiej jakości wyposażeniem;
- Rozbudowę infrastruktury cargo w Porcie Lotniczym Łódź im. Wł. Reymonta.

5.2. Podniesienie organizacji przepływu towarów w regionie poprzez m.in.:

- Stworzenie wspólnej platformy współpracy przewoźników, spedytorów i zarządców;
- Ograniczenie przewozów ładunków lotniczych drogą lądową.

IV. PROJEKTY ROZWOJOWE

IV.1. Opis kierunków interwencji w zakresie transportu ze środków Unii Europejskiej w latach 2014 – 2020

Dla realizacji założonych celów istnieje możliwość wykorzystania różnych źródeł finansowania, w tym z Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych (EFIS), w ramach których **w zakresie Celu Tematycznego 7, istnieje możliwość realizacji następujących działań:**

Cel tematyczny 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej

CT	Priorytet inwestycyjny	Zakres interwencji w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020	Zakres interwencji w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020
7	7a – Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T	<ul style="list-style-type: none">• drogi krajowe, w tym drogi ekspresowe i autostrady w sieci TEN-T,• inwestycje na krajowej sieci drogowej w TEN-T dotyczące powiązania infrastruktury miejskiej z pozamiejską siecią TEN-T (drogi krajowe w miastach będących węzłami miejskimi sieci bazowej), odciążenia miast od nadmiernego ruchu	Brak działań.

⁹ Podkreśleniem wskazano kierunki działań możliwe do realizacji w ramach RPO WŁ z Celu Tematycznego 7 EFIS „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej.



		<p>drogowego (obwodnice pozamiejskie na drogach krajowych i ekspresowych, drogi krajowe w miastach na prawach powiatu), a także poprawy ich dostępności (trasy wylotowe na drogach krajowych, odc. dróg ekspresowych przy miastach)</p> <ul style="list-style-type: none"> • jako uzupełnienie, w ograniczonym zakresie będą realizowane przebudowy niektórych odcinków dróg i inne działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, obejmujące inwestycje infrastrukturalne na sieci TEN-T oraz projekty dotyczące całej krajowej sieci drogowej związane z doposażeniem jednostek nadzoru nad ruchem drogowym i służb ratowniczych, jak również organizacją kampanii i szkoleń o zasięgu ogólnokrajowym, wynikających m.in. z NPBRD 2013-2020. Usprawnieniu warunków ruchu i zwiększeniu jego bezpieczeństwa będą służyły systemy ITS przekazujące informacje o stanie ruchu drogowego. 	
	<p>7b – Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi</p>	<ul style="list-style-type: none"> • inwestycje na krajowej sieci drogowej poza TEN-T, związane z połączeniem ośrodków miejskich z siecią TEN-T (drogi ekspresowe drogi krajowe poza TEN-T, pełniące rolę tras wylotowych), powiązaniem miejskiej infrastruktury drogowej z pozamiejską siecią TEN-T (drogi krajowe w miejskich węzłach sieci bazowej) oraz z odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego (obwodnice pozamiejskie, drogi krajowe w miastach na prawach powiatu), • budowa obwodnic i dróg wylotowych z miast, w tym dróg krajowych w miastach na prawach powiatu w miastach, w których zidentyfikowano m.in. znaczne obciążenie infrastruktury drogowej przebiegającym przez nie ruchem ciężkim, brak alternatywnego, wysokoprzepustowego połączenia drogowego, ograniczoną przepustowość istniejącej infrastruktury służącej wyprowadzeniu ruchu z miast. 	<ul style="list-style-type: none"> • budowa, przebudowa lub modernizacja dróg wojewódzkich lub lokalnych (w tym m.in. obiektów inżynierskich w ich ciągach), • inwestycje z zakresu inteligentnych systemów transportowych oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
	<p>7c – Rozwój i usprawnienie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej</p>	<ul style="list-style-type: none"> • modernizacja i rozbudowa istniejących terminali wraz z infrastrukturą dostępową, w szczególności zlokalizowanych w sieci TEN-T, a także zwiększenie ich liczby, w tym terminali intermodalnych położonych w centrach logistycznych i portach morskich, • wdrażanie systemów telematycznych i satelitarnych, dostarczających użytkownikom informacji w czasie rzeczywistym o aktualnym miejscu przewożonego ładunku, a przez to optymalizujące i sterujące procesami transportowymi, • zakup i modernizacja lokomotyw oraz specjalistycznego taboru kolejowego (wagony/platfony) dostosowanego do przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach ładunkowych, naczepach lub przewozu ciężarówek w całości. 	<ul style="list-style-type: none"> • budowa, przebudowa lub modernizacja infrastruktury multimodalnych terminali przeładunkowych wraz z zakupem lub modernizacją wyposażenia oraz systemami telematycznymi i sterowania ruchem.
	<p>7d – Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu</p>	<ul style="list-style-type: none"> • budowa, modernizacja i rehabilitacja linii kolejowych (wraz z przystankami kolejowymi i dworcami przesiadkowymi) poza siecią TEN-T stanowiących: połączenie do sieci TEN-T, odc. łączące ważne ośrodki przemysłowe i gospodarcze, odcinki stanowiące element połączeń portów morskich i lotniczych oraz platform multimodalnych, • inwestycje infrastrukturalne w rozwój systemu kolei miejskiej na obszarach ciężenia metropolii, • systemy sterowania ruchem, • zakup i modernizacja taboru kolejowego dla połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich. 	<ul style="list-style-type: none"> • budowa, modernizacja i rewitalizacja linii kolejowych i infrastruktury dworcowej, • zakup i modernizacja taboru kolejowego lub inwestycje podnoszące jego standard.



IV.2. Wytyczne dla identyfikacji potrzeb transportowych w ramach celu tematycznego 7.

Wytyczne określone zostały w oparciu o cele, jakie mają być zrealizowane w poszczególnych gałęziach transportu i odnoszą się do infrastruktury drogowej, infrastruktury kolejowej wraz z taborem do obsługi połączeń oraz infrastruktury multimodalnego transportu towarowego w ramach CT 7.

Przedstawione wytyczne nie dotyczą wyboru projektów w zakresie infrastruktury lotniczej, z uwagi na brak wsparcia dalszej rozbudowy kubaturowej lotnisk, w perspektywie 2014 – 2020. Wytyczne nie obejmują również projektów z zakresu rozwoju niskoemisyjnego transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku form mobilności, ponieważ tego typu inwestycje otrzymają wsparcie w ramach *Celu Tematycznego 4 – Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach*.

Wytyczne odnoszą się do przedsięwzięć możliwych do realizacji w trybie pozakonkursowym, stanowiąc podstawę identyfikacji strategicznych potrzeb transportowych i pozwalają na określenie spriorytetyzowanej listy projektów wskazanych w niniejszym „Regionalnym Planie Transportowym ...” służącym realizacji *Celu Tematycznego 7 w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014 – 2020*.

Nie wszystkie projekty przedstawione Komisji Europejskiej w *Action Planie* spełniły warunki trybu pozakonkursowego.

Układ drogowy

Wybór projektów drogowych do dofinansowania ze środków RPO WŁ na lata 2014 – 2020 odbywać się będzie w trybach konkursowym lub pozakonkursowym.

Tryb pozakonkursowy

Zastosowanie trybu pozakonkursowego dopuszcza się wyłącznie do projektów dróg wojewódzkich wynegocjowanych w Kontrakcie Terytorialnym Województwa Łódzkiego.

W Kontrakcie Terytorialnym WŁ ujęto projekty drogowe z poziomu regionalnego ważne w układzie, stanowiące dojazd do węzłów autostradowych i dróg ekspresowych (w sieci TEN-T), najbardziej obciążone ruchem (powyżej średniego dobowego natężenia ruchu na drogach wojewódzkich w 2010 r. wynoszącego 4056 poj./dobę) , komplementarne do krajowych inwestycji drogowych, zgodne z celami i kierunkami działań Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020.

Priorytetyzację przedsięwzięć zapewni ocena zgodnie ze wskazanymi wytycznymi.

Wytyczne dla identyfikacji potrzeb z zakresu infrastruktury drogowej:

- funkcja drogi podkreślająca ważność w układzie, ze względu na połączenie ośrodków miejskich, stanowiących drugorzędne lub trzeciorzędne węzły z siecią TEN-T,
- wielkość natężenia ruchu,
- stan techniczny dróg wskazujący na pilne potrzeby inwestycyjne,
- kontynuacja ciągu przyczyniająca się zwiększenia spójności układu,
- gotowość projektu do realizacji.



Układ kolejowy

Wybór projektów kolejowych do dofinansowania ze środków RPO WŁ na lata 2014 – 2020 odbywać się będzie w trybach konkursowym lub pozakonkursowym.

Tryb pozakonkursowy

Zastosowanie trybu pozakonkursowego dopuszcza się wyłącznie do projektów kolejowych, które znalazły się na liście projektów RPO (z obszaru województwa łódzkiego) objętych Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku.

Priorytetyzację przedsięwzięć zapewni ocena zgodnie ze wskazanymi wytycznymi.

Wytyczne dla identyfikacji potrzeb z zakresu infrastruktury kolejowej:

Wytyczne dla identyfikacji potrzeb z zakresu infrastruktury liniowej:

- połączenia wiążące infrastrukturę kolejową regionu z infrastrukturą kolejową sieci TEN-T lub stanowiące jej część,
- funkcja linii kolejowej podkreślająca ważność w połączeniach z Łódzkim Węzłem Kolejowym lub miastem wojewódzkim,
- kontynuacja ciągu przyczyniająca się zwiększenia spójności układu,
- wielkość natężenia ruchu pasażerskiego,
- zwiększenie przepustowości linii kolejowej poprzez realizację przedsięwzięcia,
- gotowość projektu do realizacji.

Wytyczne dla identyfikacji potrzeb z zakresu infrastruktury dworcowej:

- kompleksowość i komplementarność do innych projektów,
- wielkość natężenia ruchu pasażerskiego,
- multimodalność transportu,
- uwzględnienie potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się,
- gotowość projektu do realizacji.

Wytyczne dla identyfikacji potrzeb z zakresu taboru kolejowego:

- komplementarność do innych projektów,
- kompleksowość zakresu projektu,
- uwzględnienie potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się.

Multimodalny transport towarowy

Wybór projektów z zakresu transportu towarowego do dofinansowania ze środków RPO WŁ na lata 2014 – 2020 odbywać się będzie wyłącznie w trybie konkursowym.

Tryb konkursowy

Do trybu konkursowego wskazane będą wszystkie projekty dotyczące infrastruktury transportu multimodalnego



Wytyczne dla identyfikacji potrzeb z zakresu infrastruktury transportu multimodalnego:

- położenie względem sieci TEN-T,
- kompleksowość i innowacyjność projektu,
- wpływ na zwiększenie zdolności przeładunkowych terminali,
- gotowość projektu do realizacji.



IV.3. Wynikowa lista projektów możliwych do realizacji

Lista projektów, dla których dopuszcza się możliwość realizacji w trybie pozakonkursowym z zakresu układu drogowego:

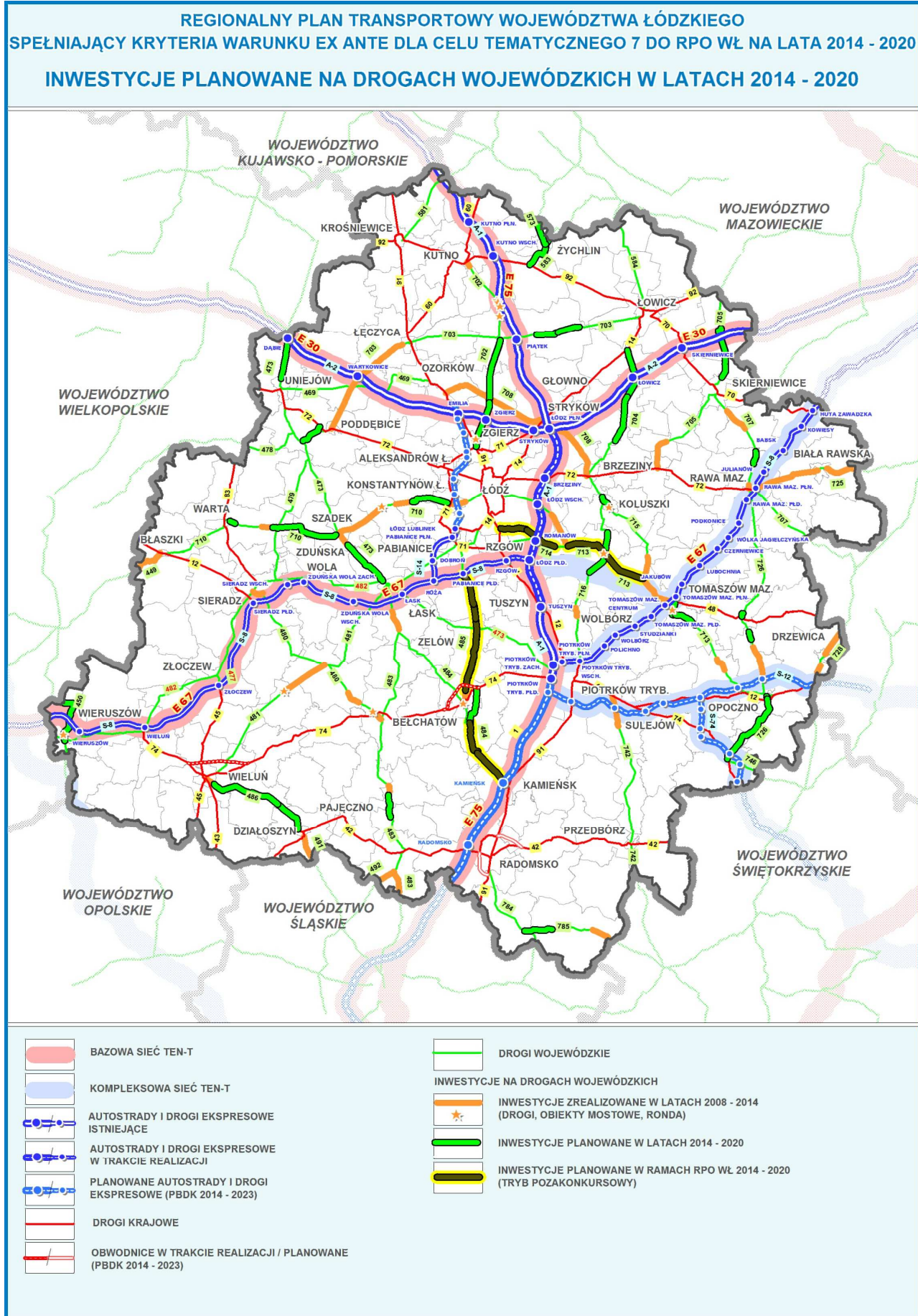
LP	CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI						HARMONOGRAM REALIZACJI					
	TYTUŁ PROJEKTU	LOKALIZACJA PROJEKTU; OSI	OPIS PROJEKTU	BENEFICJENT	SZACUNKOWY KOSZT CAŁKOWITY [PLN]	WSTĘPNA PROPOZYCJA WARTOŚCI DOFINANSOWANIA [PLN]	KOMPLEMENTARNOŚĆ DO INNYCH PROJEKTÓW	UZYSKANIE DECYZJI ŚRODOWISKOWEJ	POZWOLENIE NA BUDOWĘ	STUDIUM WYKONALNOŚCI	PRZETARG NA ROBOTY BUDOWLANE	PLANOWANY TERMIN ZAKOŃCZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH
1.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 714 na odcinku węzeł autostradowy Romanów – Brójce	gm. Rzgów, gm. Brójce Miejski Obszar Funkcjonalny Łodzi	Droga DW714 łączy się z DW 713 i stanowi bezpośredni dojazd do węzła „Romanów” na autostradzie A1 (bazowa sieć TEN-T). Przedmiotem projektu jest doprowadzenie do klasy „G” poprzez poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 m, wzmocnienie konstrukcji nawierzchni do obciążeń 115 kN/oś. Projekt wpłynie na usprawnienie powiązania układu regionalnego z siecią transportową TEN-T.	ZDW	23 400 000	19 890 000	Krajowe : autostrada A1, Regionalne : DW 714 odc. Kurowice – Ujazd	2009	2010	2016	2016	2017
2.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 Bełchatów – Kamieńsk na odcinku Bełchatów – Łęka	Obszar funkcjonalny - Zagłębie Górniczo-Energetyczne Bełchatów - Szczerców - Złoczew	Droga wojewódzka Nr 484 łączy drogę krajową 74 w Bełchatowie z drogą krajową Nr 1 (węzeł „Kamieńsk” planowanej autostrady A1 - bazowej sieci TEN-T). Przedmiotem projektu jest poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 m, wzmocnienie konstrukcji nawierzchni do obciążeń 115 kN/oś. Rozbudowa tej drogi poprawi dostępność Bełchatowa (ośrodka subregionalnego) i Bełchatowskiego Okręgu Przemysłowego do sieci TEN-T, znacząco wpłynie na poprawę poziomu bezpieczeństwa, a uporządkowanie zagospodarowania pasa drogowego w znacznym stopniu zwiększy funkcjonalność drogi.	ZDW	42 000 000	35 664 027	Krajowe : autostrada A1, Regionalne : DW 484 na odcinku Łęka - Kamieńsk	2012	2016	2016	2016	2018
3.	Budowa drogi wojewódzkiej Nr 714 w śladzie drogi powiatowej Nr 1164E na terenie gminy Brójce	Gm. Brójce, Miejski Obszar Funkcjonalny Łodzi	Droga powiatowa nr 1164E (docelowo DW714) na terenie gm. Brójce stanowi bezpośredni dojazd do węzła autostradowego „Romanów” na A1, jest kontynuacją Trasy Górna realizowanej w granicach miasta Łodzi. Celem projektu jest likwidacja „wąskiego gardła” jakim jest istniejąca droga, poprawa przepustowości poprzez przebudowę drogi i dostosowanie do parametrów drogi „G”. Projekt wpłynie na usprawnienie połączenia m. Łodzi z siecią TEN-T oraz usprawni połączenie Łodzi (ośrodka wojewódzkiego) z Tomaszowem Maz. oraz z innymi ośrodkami życia społeczno-gospodarczego tj. Kurowice i Andrespol. Projekt stanowi kontynuację realizowanego odcinka DW 714 Kurowice - Brójce.	ZDW	15 900 000	13 519 222	Krajowe : autostrada A1, Regionalne : Trasa Górna III Etap DW 714 Kurowice - Brójce	2017	2017	2017	2018	2019
4.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 713 na odcinku Kurowice – Ujazd	gm. Brójce, gm. Rokiciny, gm. Ujazd	Droga wojewódzka Nr 713 łącząc m. Łódź i ośrodki subregionalne Tomaszów Maz. i Opoczno, stanowi połączenie z węzłem „Łódź Wschód” na A1 (bazowa sieć TEN-T) i z węzłem „Tomaszów Maz. Centrum” na S8 (kompleksowa sieć TEN-T). Przedmiotem projektu jest poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 m, wzmocnienie konstrukcji nawierzchni do obciążeń 115 kN/oś. Rozbudowa drogi przyczyni się do zwiększenia przepustowości drogi, co wpłynie na poprawę dostępności komunikacyjnej miast i gmin, przez które przebiega i włączenie ich w sieć krajową i europejską. Projekt będzie kontynuacją zakończonej rozbudowy drogi na odcinku Ujazd - Tomaszów Mazowiecki (2011 r.) oraz na odcinku Andrespol – Kurowice (2012 r.)	ZDW	74 700 000	63 478 745	Krajowe : autostrada A1, droga ekspresowa S8 Regionalne : DW 714 odc. węzeł „Romanów” - Brójce	2016	2017	2016	2016	2020



5.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 Bełchatów – Kamieńsk na odcinku Łęka-Kamieńsk	Obszar funkcjonalny - Zagłębie Górniczo-Energetyczne Bełchatów - Szczerców - Złoczew	Droga wojewódzka Nr 484 łączy drogę krajową 74 w Bełchatowie z drogą krajową Nr 1 (węzeł „Kamieńsk” planowanej autostrady A1 - bazowej sieci TEN-T). Przedmiotem projektu jest poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 m, wzmocnienie konstrukcji nawierzchni do obciążeń 115 kN/osi. Rozbudowa tej drogi poprawi dostępność Bełchatowa (ośrodka subregionalnego) i Bełchatowskiego Okręgu Przemysłowego do sieci TEN-T, znacząco wpłynie na poprawę poziomu bezpieczeństwa, a uporządkowanie zagospodarowania pasa drogowego w znacznym stopniu zwiększy funkcjonalność drogi.	ZDW	32 900 000	27 924 596	Krajowe : autostrada A1, Regionalne : DW 484 na odcinku Bełchatów Łęka	2012	2017	2017	2017	2018
6.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 485 węzeł Pabianice Płd. na S-8 – Bełchatów na odcinku węzeł Pabianice Płd. na S-8 - Dłutów	m.gm. Pabianice, gm. Dłutów Miejski Obszar Funkcjonalny Łodzi	Droga wojewódzka nr 485 Pabianice – Bełchatów wyprowadza ruch z Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łodzi w kierunku południowym do Bełchatowskiego Okręgu Przemysłowego i dalej poprzez DW 484 do autostrady A-1, stanowi jednocześnie dojazd do węzła „Pabianice Płd.” na S8 (bazowa sieć TEN-T). Rozbudowa drogi i dostosowanie do parametrów klasy „G” poprawi połączenie miast subregionalnych (Pabianice, Bełchatów), ośrodków życia społeczno-gospodarczego (Pabianice, Dłutów) oraz usprawni dojazd do drogi ekspresowej S-8 Łódź - Wrocław. Projekt wpłynie na usprawnienie powiązania układu regionalnego z siecią transportową TEN-T.	ZDW	33 600 000	28 594 613	Krajowe : droga ekspresowa S8 Regionalne : DW 485 na odc. Dłutów – Bełchatów	2016	2018	2018	2017	2019
7.	Budowa dojazdu do węzła „Romanów” na autostradzie A1 – Budowa III Etapu Trasy Górna	m. Łódź, Miejski Obszar Funkcjonalny Łodzi	Celem projektu jest podłączenie miejskiego układu drogowego Łodzi do węzła autostradowego „Romanów” na autostradzie A1 (bazowa sieć TEN-T). Przedmiotem projektu jest budowa nowej drogi o przekroju 1x2 i długości 5,6 km . Budowa III etapu Trasy Górna będzie kontynuacją zrealizowanej w 2014 r. Trasy Górna I i II Etap oraz bezpośrednim jej przedłużeniem w kierunku wschodnim do autostrady co wpłynie na usprawnienie powiązania miasta wojewódzkiego z siecią transportową TEN-T. Projekt powinien być ściśle powiązany z zadaniem polegającym na kontynuacji trasy DW714 w śladzie drogi powiatowej nr 1164E na terenie gm. Brójce, która ma bezpośrednie połączenie z węzłem „Romanów” na autostradzie A1 . Projekt wzmocni integrację sieci drogowej o znaczeniu regionalnym z układem drogowym sieci transportowej TEN-T.	ZDW	80 000 000	66 000 000	Krajowe : autostrada A1 Regionalne : Trasa Górna I i II Etap DW 714 w śladzie drogi powiatowej Nr 1164E	2017	2017	2017	2017	2019
8.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 485 węzeł Pabianice Płd. na S-8 – Bełchatów na odcinku Dłutów – Bełchatów	gm. Drużbice, m. gm. Bełchatów	Droga wojewódzka nr 485 Pabianice – Bełchatów wyprowadza ruch z Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łodzi w kierunku południowym do Bełchatowskiego Okręgu Przemysłowego i dalej do autostrady A-1, stanowi jednocześnie dojazd do węzła „Pabianice Płd.” na S8 (bazowa sieć TEN-T). Rozbudowa drogi i dostosowanie do parametrów klasy „G” poprawi połączenie miast subregionalnych (Pabianice, Bełchatów), ośrodków życia społeczno-gospodarczego (Bełchatów, Dłutów) oraz usprawni dojazd do drogi ekspresowej S8 Łódź - Wrocław. Projekt wpłynie na usprawnienie powiązania układu regionalnego z siecią transportową TEN-T.	ZDW	39 900 000	33 903 474	Krajowe : droga ekspresowa S8 Regionalne : DW 485 na odcinku węzeł „Pabianice Płd.” Na S8 - Dłutów	2018	2019	2019	2018	2020



Rys. 63. Inwestycje planowane na drogach wojewódzkich w latach 2014 - 2020 (Źródło: BPPWŁ)







Lista projektów, dla których dopuszcza się możliwość realizacji w trybie pozakonkursowym z zakresu układu kolejowego – liniowa infrastruktura kolejowa:

LP	CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI							HARMONOGRAM REALIZACJI				
	TYTUŁ PROJEKTU	LOKALIZACJA PROJEKTU; OSI	OPIS PROJEKTU	BENEFICJENT	SZACUNKOWY KOSZT CAŁKOWITY [PLN]	WSTĘPNA PROPOZYCJA WARTOŚCI DOFINANSOWANIA [PLN]	KOMPLEMENTARNOŚĆ DO INNYCH PROJEKTÓW	UZYSKANIE DECYZJI ŚRODOWISKOWEJ	POZWOLENIE NA BUDOWĘ	STUDIUM WYKONALNOŚCI	PRZETARG NA ROBOTY BUDOWLANE	PLANOWANY TERMIN ZAKOŃCZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH
1.	Dokończenie budowy wiaduktu wschodniego na stacji Łódź Kaliska	m. Łódź, Miejski Obszar Funkcjonalny Łódź	Realizacja inwestycji obejmie prace na linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska – Dębica, a także na wiadukcie wschodnim w km 0,250 do km 0,412. Poprawiona zostanie przepustowość stacji Łódź Kaliska i zlikwidowane zostanie „wąskie gardło” poprzez zapewnienie możliwości przejazdowych przez wschodnią część stacji po torach linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska – Dębica oraz połączenie z grupą torów stacji Łódź Kaliska Towarowa dwoma torami poprowadzonymi przez nieużywany obecnie wiadukt kolejowy na A. Bandurskiego w Łodzi.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	40 000 000	28 000 000	Modernizacja linii Warszawa – Łódź, Lot B, w ramach której nastąpił remont odcinka Łódź Widzew – Łódź Chojny – Łódź Kaliska	2017	2019	2017	2019	2020
2.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 16 Łódź Widzew – Kutno, na odcinku Zgierz – Ozorków	m. Zgierz, gm. Zgierz, m. Ozorków, gm. Ozorków Miejski Obszar Funkcjonalny Łódź	Przedsięwzięcie obejmie rewitalizację linii kolejowej nr 16 na długości 21 km i byłoby kontynuacją robót realizowanych na tej linii kolejowej w ramach projektu RPO WŁ 2007 – 2013 pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 16 na odcinku Łódź Widzew – Zgierz”. Zakres rzeczowy inwestycji obejmuje: wymianę nawierzchni torowej i rozjazdowej wraz z odwodnieniem i robotami około torowymi, przybudowę nawierzchni na przejazdach kolejowych, przebudowę peronów na stacjach i przystankach wraz z oświetleniem i wyposażeniem, przebudowę obiektów inżynierskich, zabudowę urządzeń sterowania ruchem na przejazdach kolejowych. Ostateczny zakres rzeczowy projektu zostanie określony na etapie opracowania dokumentacji przedprojektowej i projektowej.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	135 000 000	94 500 000	Rewitalizacja linii kolejowej nr 16 Łódź Widzew – Kutno, na odc. Łódź Widzew	2017	2017	2017	2017	2020
3.	Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych na terenie województwa łódzkiego m.in. Linia nr 25 na odcinku Łódź – Opoczno – etap I	m. Tomaszów Maz., gm. Tomaszów Maz., m. gm. Opoczno, gm. Sławno Zagłębie Ceramiczno Budowlane Opoczno – Tomaszów Maz.	Na zakres rzeczowy przedsięwzięcia składać się będzie elektryfikacja jednotorowej linii kolejowej o długości ok. 23 km, na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Opoczno, w ramach której zabudowana zostanie infrastruktura trakcyjna w torze i urządzenia zasilania trakcji.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	40 000 000	28 000 000	Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej	2018	2018	2018	2018	2021



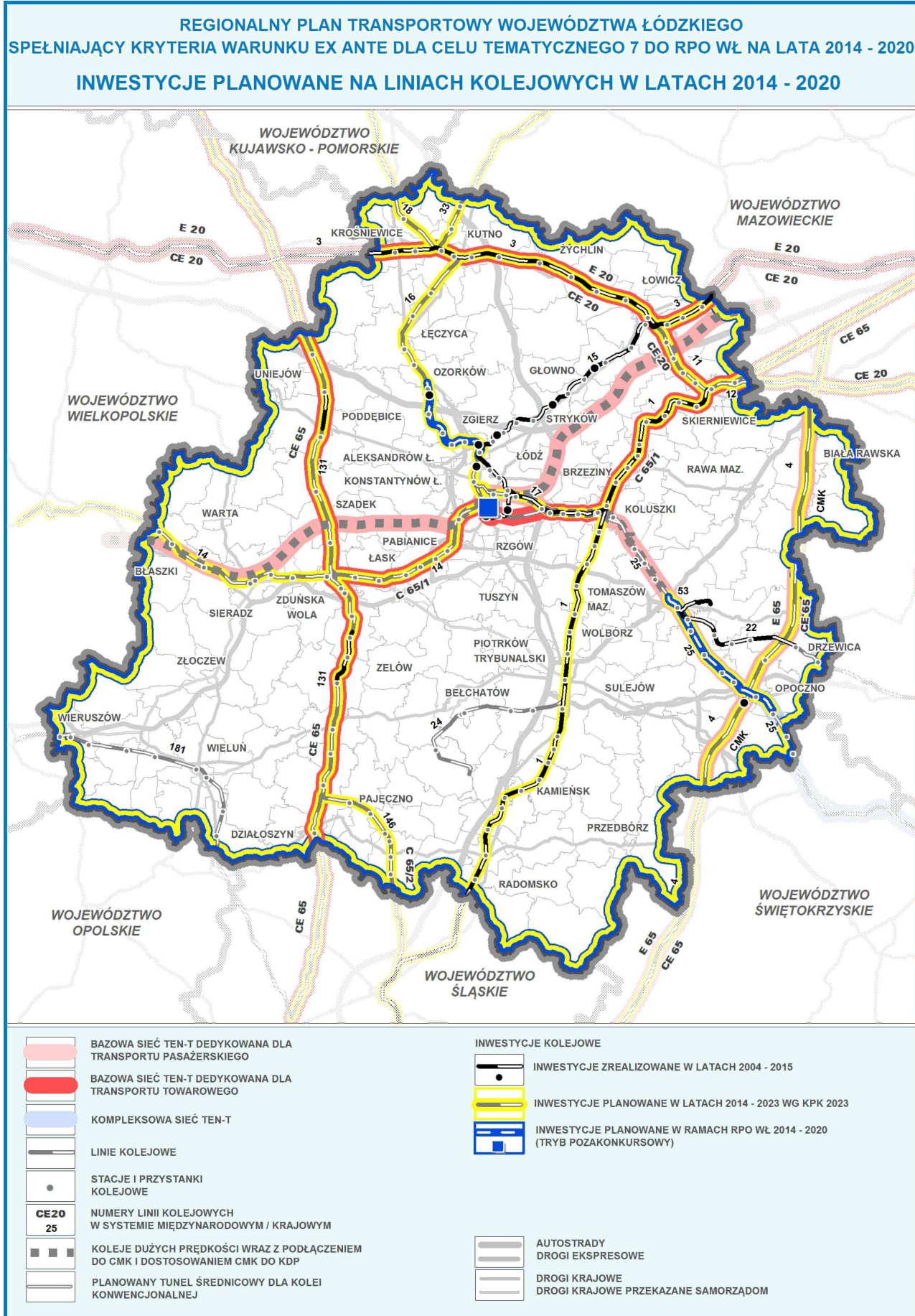
Lista projektów, dla których dopuszcza się możliwość realizacji w trybie pozakonkursowym z zakresu układu kolejowego – infrastruktura dworcowa:

LP	CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI						HARMONOGRAM REALIZACJI					
	TYTUŁ PROJEKTU	LOKALIZACJA PROJEKTU; OSI	OPIS PROJEKTU	BENEFICJENT	SZACUNKOWY KOSZT CAŁKOWITY [PLN]	WSTĘPNA PROPOZYCJA WARTOŚCI DOFINANSOWANIA [PLN]	KOMPLEMENTARNOŚĆ DO INNYCH PROJEKTÓW	UZYSKANIE DECYZJI ŚRODOWISKOWEJ	POZWOLENIE NA BUDOWĘ	STUDIUM WYKONALNOŚCI	PRZETARG NA ROBOTY BUDOWLANE	PLANOWANY TERMIN ZAKOŃCZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH
1.	Budowa zintegrowanych węzłów multimodalnych wraz z budową i przebudową przystanków kolejowych na terenie województwa łódzkiego	Województwo łódzkie	Projekt przewiduje rozbudowę infrastruktury technicznej poprzez budowę lub przebudowę kolejowych przystanków osobowych oraz budynków dworcowych – węzłów komunikacyjnych integrujących różne środki transportu i stworzenie zintegrowanego systemu transportowego (multimodalnego). Projekt zakłada lokalizację parkingów „Park&ride” – Parkuj i jedź (P+R), „Bike&Ride” – dojazd rowerem – kontynuacja podróży transportem zbiorowym (K+R).	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. *	40 000 000	28 000 000	Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Budowa, przebudowa przystanków na trasie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Projekty modernizacyjne i rehabilitacyjne na liniach kolejowych, na których planowana jest budowa nowych przystanków kolejowych	2018	2019	2016 – 2018	2017	2020

* W tabeli wymieniono beneficjenta wiodącego, pozostałe podmioty (w tym JST) mogą współpracować z beneficjentem wiodącym na zasadzie odpowiednich porozumień.



Rys. 64. Inwestycje planowane na liniach kolejowych w latach 2014 - 2020 (Źródło: BPPWŁ)





V. ZASADY REALIZACJI REGIONALNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO

V.1. System Monitorowania

Monitorowanie można zdefiniować, jako systematyczne i ciągłe zbieranie, analizowanie, przetwarzanie oraz wykorzystywanie informacji dla celów kontroli i aktualizacji danych. Prawidłowy przebieg procesu monitorowania pozwala na bieżąco reagować na nieprawidłowości, zapewniając stabilny i prawidłowy standard wdrażania.

Monitoring jest również elementem procesu wdrażania Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego (dalej Regionalny Plan Transportowy). Dokument ten zawierając informacje nt.: przedsięwzięć transportowych współfinansowanych ze środków UE, z zakresu infrastruktury drogowej, kolejowej oraz transportu multimodalnego, spełnia kryteria warunku ex ante określone w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 (dalej RPO WŁ 2014-2020).

Regionalny Plan Transportowy przewiduje stosowanie podstawowych metod monitorowania i oceny jego realizacji. Standardowymi narzędziami monitorowania realizacji Planu będą wskaźniki, których pomiar realizowany będzie co roku. Dodatkowe instrumenty monitorowania stanowić będą analizy, ekspertyzy i badania, które mają na celu zaspokojenie informacji związanych z monitorowaniem i ewaluacją Regionalnego Planu Transportowego.

Zgodnie z założeniem, cele Regionalnego Planu Transportowego realizowane będą dzięki wdrażaniu projektów z zakresu transportu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020. Wskaźniki monitoringowe w zakresie transportu dla celu tematycznego 7 w RPO WŁ 2014-2020, stanowić będą również wskaźniki monitorowania Regionalnego Planu Transportowego. Dane dotyczące osiągniętych wskaźników pochodzić będą ze sprawozdań składanych przez beneficjentów realizujących projekty w zakresie transportu w ramach RPO WŁ 2014-2020.

Wskaźniki monitoringowe dla RPT:

- **Drogi**

Wskaźniki produktu	Wartość docelowa (2023)
Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	87 km
Całkowita długość nowych dróg	23 km
Długość wybudowanych dróg wojewódzkich	13 km
Długość przebudowanych dróg wojewódzkich	62 km
Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	3 szt.
Liczba zakupionego sprzętu/systemów służących poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego	2 szt.
Liczba wybudowanych obwodnic	5 szt.
Długość wybudowanych dróg powiatowych	6 km
Długość przebudowanych dróg powiatowych	15 km
Długość wybudowanych dróg gminnych	4 km
Długość przebudowanych dróg gminnych	10 km
Wskaźnik rezultatu strategicznego	
WDDT II (wskaźnik drogowej dostępności transportowej)*	50,64

* wskaźniki oszacowany przez PAN w ramach badania pod nazwą. „Opracowanie metodologii liczenia wskaźnika międzygałęziowej dostępności transportowej terytorium Polski oraz jego oszacowanie”. Badanie zostało wykonane na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Rozwoju). Zgodnie z założeniem zlecenia PAN będzie corocznie dokonywał wyliczeń odnośnie stopnia realizacji wskaźnika).



• **Transport multimodalny**

Wskaźniki produktu i rezultatu	Wartość docelowa (2023)
Wskaźniki produktu	
Liczba wspartych intermodalnych terminali przeładunkowych	2 szt.
Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	2 szt.
Wskaźnik rezultatu	
Dodatkowa zdolność przeładunkowa intermodalnych terminali przeładunkowych	134 000 TEU/rok
Wskaźnik rezultatu strategicznego	
Wielkość ładunków obsłużonych w terminalach intermodalnych TEU*	118 338 TEU/rok

*wskaźniki oszacowany na podstawie badania/ekspertyzy oszacowanej przez Regionalne Obserwatorium Terytorialne Województwa Łódzkiego. Dane o osiągniętej wartości wskaźnika pochodzą będą z ROT, które corocznie dokonywać będzie stosownych wyliczeń).

• **Transport kolejowy**

Wskaźniki produktu i rezultatu	Wartość docelowa (2023)
Wskaźniki produktu	
Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	22 km
Liczba zakupionych pojazdów kolejowych	8 szt.
Całkowita długość nowych linii kolejowych	2 km
Pojemność zakupionych wagonów osobowych	1 280 osób
Liczba zmodernizowanych pojazdów kolejowych	2 szt.
Pojemność zmodernizowanych wagonów osobowych	360 osób
Liczba przebudowanych/ odnowionych dworców kolejowych	1 szt.
Wskaźnik rezultatu	
Liczba przewozów pasażerskich na przebudowanych lub zmodernizowanych liniach kolejowych	7 344 szt.
Wskaźnik rezultatu strategicznego	
WKDT II (wskaźnik kolejowej dostępności transportowej)*	52,40

*wskaźniki oszacowany przez PAN w ramach badania pod nazwą „Opracowanie metodologii liczenia wskaźnika międzygałęziowej dostępności transportowej terytorium Polski oraz jego oszacowanie”. Badanie zostało wykonane na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Rozwoju). Zgodnie z założeniem zlecenia PAN będzie corocznie dokonywał wyliczeń odnośnie stopnia realizacji wskaźnika).

Przeгляд monitorowania przedstawiany będzie za pomocą raportów z realizacji Regionalnego Planu Transportowego. Za przygotowanie raportów z realizacji Regionalnego Planu Transportowego odpowiedzialna będzie Instytucja Zarządzająca RPO WŁ 2014-2020, realizująca zadania związane z wdrażaniem Programu, w tym: z wyborem projektów do dofinansowania i ich monitorowaniem.

Raport zawierać będzie informacje dotyczące:

- analizy bieżącej sytuacji transportowej województwa łódzkiego;
- zmian w zakresie osiągniętych wartości wskaźników monitoringowych;
- oceny stopnia zaawansowania realizacji RPT;
- wniosków wynikających z procesu monitorowania;
- rekomendacji w odniesieniu do planowanych działań.

W zakresie prezentacji stanu i uwarunkowań rozwoju sektora transportowego województwa łódzkiego informacje przygotowywane będą przez Biuro Planowania Przestrzennego Województwa łódzkiego. Znaczącą rolę w procesie wdrażania Regionalnego Programu Transportowego mogą pełnić



również badania ewaluacyjne, analizy i ekspertyzy, które pozwolą ukazać wpływ wdrażania Planu na rozwój regionu oraz ocenić sprawność systemu jego realizacji. Uzyskane wyniki z przeprowadzonych badań wraz z rekomendacjami, co do dalszej realizacji stanowiąc będą podsumowującą część raportów z realizacji RPT.

Za koordynację realizacji badań ewaluacyjnych, ekspertyz czy analiz do RPT odpowiedzialna będzie IZ RPO WŁ 2014-2020.

Raporty dotyczące RPT będą sporządzane raz na rok, w terminie do ostatniego dnia kalendarzowego lutego i przedstawiane do wiadomości Zarządu Województwa Łódzkiego.

V.2. Ramy finansowe

W Polsce inwestycje infrastrukturalne w transporcie w dużej części finansowane są przez państwo, przy czym duży udział stanowią również środki finansowe pochodzące z funduszy UE. Również w województwie łódzkim znaczącą rolę dla rozwoju transportu odgrywają środki europejskie. Realizacja założeń Regionalnego Planu Transportowego będzie możliwa dzięki wykorzystaniu środków III Osi Priorytetowej *Transport*, współfinansowanej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach RPO WŁ 2014 – 2020, w odniesieniu do sieci drogowej, kolejowej oraz multimodalnego transportu pasażerskiego i towarowego.

Realizacja Regionalnego Planu Transportowego finansowana będzie z następujących źródeł:

- 1) krajowych środków publicznych, w tym:
 - budżetu województwa łódzkiego;
 - budżetów jednostek samorządu terytorialnego;
 - jednostek oraz form organizacyjno-prawnych sektora finansów publicznych np. PKP PLK S.A.;
 - budżetu państwa;
 - państwowych funduszy celowych (np. Fundusz Kolejowy)
- 2) zagranicznych środków publicznych:
 - środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej w ramach Polityki Spójności 2014-2020
- 3) środków prywatnych, w tym w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Szacunkowa wartość środków dostępnych na realizację Regionalnego Planu Transportowego zgodnie z wielkością środków przeznaczonych na cel tematyczny 7 w ramach III Osi priorytetowej RPO WŁ 2014-2020 wynosi 355 261 437 EUR.

Projekty realizowane w ramach Programu uzyskają stosowne wsparcie finansowe, z czego nie więcej niż 85% środków stanowić będzie wsparcie UE, a pozostałą część wkład krajowy (w tym wkład własny beneficjentów).

Poziom wsparcia każdorazowo określany będzie w dokumentach odnoszących się na danego naboru/konkursu.



**Szacunkowy podział środków na III Oś priorytetową *Transport*
w ramach RPO WŁ 2014-2020 [EUR]**

	Oś priorytetowa	Fundusz	Działanie	Wsparcie UE	Wkład krajowy	Finansowanie ogółem
	1	2	3	4	5	6
	Oś III Transport	EFRR	Działanie III.2 Drogi	160 000 000	28 235 294	188 235 294
			Działanie III.3 Transport multimodalny	50 038 660	8 830 352	58 869 012
			Działanie III.4 Transport kolejowy	91 933 561	16 223 570	108 157 131
łącznie	-	-	-	301 972 221	53 289 216	355 261 437

Projekty, dla których dopuszcza się zastosowanie trybu pozakonkursowego, realizujące założenia Regionalnego Planu Transportowego do realizacji w ramach RPO WŁ 2014-2020

- Drogi:**

Działanie	Nazwa	Szacunkowy koszt projektu [zł] *	Wstępna propozycja wartości dofinansowania [zł]
1	2	3	4
Działanie III.2 Drogi	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 714 na odcinku węzeł autostradowy Romanów – Brójce ¹	23 400 000	19 890 000
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 Bełchatów – Kamieński na odcinku Bełchatów – Łęka ¹	42 000 000	35 664 027
	Budowa drogi wojewódzkiej Nr 714 w śladzie drogi powiatowej Nr 1164E na terenie gminy Brójce ¹	15 900 000	13 519 222
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 713 na odcinku Kurowice – Ujazd ¹	74 700 000	63 478 745
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 Bełchatów – Kamieński na odcinku Łęka-Kamieński ¹	32 900 000	27 924 596
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 485 węzeł Pabianice Płd. na S-8 – Bełchatów na odcinku węzeł Pabianice Płd. na S-8 - Dłutów ¹	33 600 000	28 594 613
	Budowa dojazdu do węzła „Romanów” na autostradzie A1 – Budowa III Etapu Trasy Górna ¹	80 000 000	66 000 000
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 485 węzeł Pabianice Płd. na S-8 – Bełchatów na odcinku Dłutów – Bełchatów ¹	39 900 000	33 903 474
Łączna wartość projektów		342 400 000	288 974 677

¹Projekty w ramach Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Łódzkiego

*Wartość projektów brutto (z VAT)



• Kolej:

Działanie	Nazwa	Szacunkowy koszt projektu [zł]*	Wstępna propozycja wartości dofinansowania [zł]
1	2	3	4
Działanie III.4 Transport kolejowy	Dokończenie budowy wiaduktu wschodniego na stacji Łódź Kaliska ¹	40 000 000	28 000 000
	Rewitalizacja linii kolejowej nr 16 Łódź Widzew - Kutno na odcinku Zgierz – Ozorków ¹	135 000 000	94 500 000
	Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych na terenie województwa łódzkiego m.in. Linia kolejowa nr 25 na odcinku Łódź-Opoczno - Etap I ¹	40 000 000	28 000 000
	Budowa zintegrowanych węzłów multimodalnych wraz z budową i przebudową przystanków kolejowych na terenie województwa łódzkiego ¹	40 000 000	28 000 000
łącznie wartość projektów		255 000 000	178 500 000

¹Przedsięwzięcia zawarte w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r.

*Wartość projektów netto (bez VAT)

V.3. Zasady kwalifikacji projektów

Zapewnienie wyboru projektów optymalnych z punktu widzenia realizacji celów Regionalnego Planu Transportowego oraz szerzej nakreślonych celów strategicznych wynikających ze *Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020* wymaga przyjęcia odpowiednich kryteriów wyboru, które muszą uwzględniać kwestie związane z procedurą oceny i wyboru projektów i realizujących cele Planu.

Założeniem Planu jest dokonanie wyboru projektów, które wpisując się w założenia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020, będą mogły uzyskać stosowne wsparcie finansowe pozwalające na ich realizację, a tym samym wypełnienie również celów określonych w Regionalnym Planie Transportowym.

Ocena projektów realizowana będzie przez Instytucję Zarządzającą Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020, przy zastosowaniu kryteriów wyboru projektów, które będąc zgodne z Celem Tematycznym 7 zagwarantują realizację założeń programowych, jak i tych wynikających z Regionalnego Planu Transportowego.

Podstawą wyboru projektów do dofinansowania będzie ocena dokonywana w oparciu o kryteria wyboru, które zostaną rozpatrzone i zatwierdzone przez Komitet Monitorujący Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020.

Ocena wniosków ubiegających się o otrzymanie wsparcia, realizowana przez Instytucję Zarządzającą zgodnie z procesem naboru wniosków o dofinansowanie, dokonana zostanie w trybie oceny formalnej oraz merytorycznej.

Warunki jakim musi odpowiadać projekt, poza formalnymi wynikającymi z przyjętych założeń programowych, gwarantujących jego przygotowanie do realizacji, powinny również zapewnić jego efektywne wykonanie, przyczyniające się do osiągnięcia założonych celów, zarówno RPT, jak i RPO WŁ 2014-2020. Zatem uniwersalne kryteria dotyczące wszystkich projektów (np. wytyczne dotyczące kwalifikowalności wydatków, czy też przepisy o pomocy publicznej, w tym pomocy de minimis) ubiegających się o dofinansowanie środkami UE w ramach RPO WŁ 2014-2020, wzmocnić należy



kryteriami odnoszącymi się bezpośrednio do projektów transportowych, które uwzględniają potrzeby transportowe województwa.

Realizując założenia RPT zapewnić należy zatem, tam gdzie to adekwatne, aby projekty które wybrane zostaną do realizacji:

- miały istotne znaczenie dla rozwoju kraju i województwa łódzkiego, pozostając zgodne z dokumentami strategicznymi i planistycznymi wyższego rzędu, w tym np. Strategia Rozwoju Kraju 2020; Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020; Strategia Rozwoju Transportu; Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020;
- tworzyły spójną i wysokiej jakości sieć transportową w regionie, eliminującą istniejące luki, łączącą ośrodki regionalne, lokalne i ponadlokalne, przyczyniając się do rozwoju społeczno-gospodarczego regionu, a także wzrostu jego atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej;
- wpływały na tworzenie miejsc pracy w sektorze transportowym w regionie;
- wiązały infrastrukturę transportową regionu z infrastrukturą sieci TEN-T;
- uwzględniały rozwiązania zmierzające do integracji systemów transportowych i komunikacyjnych;
- wpływały na poprawę bezpieczeństwa i komfortu użytkowników, w tym osób z niepełnosprawnościami oraz na ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne;
- wykorzystywały rozwiązania innowacyjne, w tym np. z zakresu Inteligentnych Systemów Transportowych, przyczyniając się do zwiększenia przepustowości oraz skrócenia czasu przejazdu, transportu, przeładunków i dostaw;
- wykazywały komplementarność i kompleksowe podejście, a osiągnięte w wyniku ich realizacji efekty wykraczały poza obszar którego dotyczą umożliwiając ich wykorzystanie w przypadku innych inwestycji;
- wpływały na zwiększenie wykorzystania transportu publicznego (miejskiego i kolejowego);
- prowadziły do rozwoju transportu multimodalnego w regionie;
- realizowane były na obszarach objętych programami rewitalizacji, jako element interdyscyplinarnego przedsięwzięcia kompleksowo oddziałującego na ich rozwój;
- wpływały na rozwój transportu kolejowego związanego z obszarami przemysłowymi regionu.

Zasady dotyczące kwalifikacji projektów do realizacji dotyczą zarówno tych wybranych w trybie konkursowym, jak i pozakonkursowym.

V.4. Podmioty zaangażowane w realizację

Podmiotem odpowiedzialnym za realizację RPT jest Instytucja Zarządzająca RPO WŁ 2014-2020, z uwagi na fakt, iż RPT powstał jako warunek niezbędny do spełnienia warunkowości ex-ante w zakresie Celu Tematycznego 7.

Do zadań IZ RPO WŁ 2014-2020 w odniesieniu do realizacji RPT należy:

- przygotowywanie wkładu do rocznych raportów z realizacji RPT, w tym okresowa ocena stopnia realizacji RPT;
- przygotowywanie i uzasadnianie projektów zmian RPT;
- realizacja zadań w zakresie określania potrzeb badawczych, w tym ewaluacyjnych lub prowadzenia projektów badawczych i ewaluacyjnych na potrzeby realizacji RPT.

Instytucja Zarządzająca RPO WŁ na lata 2014-2020 realizuje swoje zadania we współpracy z:



- Ministerstwem Rozwoju, jako jednostką odpowiedzialną za monitorowanie wskaźników WDDT II i WKDT II;
- Biurem Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi, jako jednostką odpowiedzialną za zaprojektowanie RPT;
- Potencjalnymi beneficjentami, którzy będą realizować projekty w obszarze transportu w ramach RPO WŁ na lata 2014-2020.

Odniesienie celów i działań Regionalnego Planu Transportowego do działań RPO WŁ 2014-2020 wraz ze wskazaniem typów beneficjentów, którzy mogą realizować projekty w ramach Programu:

Cel strategiczny RPT	Cele szczegółowe RPT	Działanie RPO WŁ 2014-2020	Typy beneficjenta
1. Wysokiej jakości powiązania drogowe zwiększające dostępność wewnętrzną i zewnętrzną	1.1. Podniesienie jakości dróg wojewódzkich i dróg lokalnych (powiatowych i gminnych) regionalnego znaczenia	III.2 Drogi	<ul style="list-style-type: none"> • Województwo Łódzkie; • jednostki samorządu terytorialnego, wyłącznie jako partner Województwa Łódzkiego; • jednostki samorządu terytorialnego, związki i stowarzyszenia jst; • jednostki organizacyjne jst posiadające osobowość prawną; • organy administracji rządowej oraz ich jednostki podległe.
	1.2. Zwiększenie koordynacji działań dla rozwoju infrastruktury drogowej na szczeblu regionalnym i lokalnym		
	1.3. Poprawa bezpieczeństwa ruchu		
2. Wysokiej jakości układ kolejowy gwarantujący sprawne powiązania wewnętrzne i zewnętrzne	2.1. Podniesienie jakości funkcjonowania punktowej i liniowej infrastruktury kolejowej	III.4 Transport kolejowy	<ul style="list-style-type: none"> • jednostki samorządu terytorialnego, związki i stowarzyszenia jst; • jednostki organizacyjne jst posiadające osobowość prawną; • zarządcy infrastruktury kolejowej lub dworcowej; • przedsiębiorcy.
	2.2. Zwiększenie koordynacji działań dla rozwoju i funkcjonowania układu kolejowego		
	2.3. Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania infrastruktury		
3. Konkurencyjny port lotniczy Łódź im. W. Reymonta	3.1. Podniesienie jakości infrastruktury lotniczej	w ramach RPO WŁ 2014-2020 nie przewidziano realizacji projektów odnoszących się do transportu lotniczego	
	3.2. Zwiększenie oferty przewozowej oraz promocja regionalnego portu lotniczego o znaczeniu krajowym		
4. Zintegrowany, efektywny i proekologiczny system transportu pasażerskiego	4.1. Podniesienie jakości infrastruktury publicznego transportu zbiorowego	w ramach celu tematycznego 7 z RPO WŁ 2014-2020 nie przewidziano realizacji projektów odnoszących się do transportu publicznego w ramach (działania w tym zakresie będą realizowane w ramach celu tematycznego 4)	
	4.2. Integracja publicznego transportu zbiorowego		
	4.3. Podniesienie jakości taboru publicznego transportu zbiorowego		
5. Nowoczesny i efektywny system transportu towarowego	5.1. Wzmocnienie i rozwój sieci towarowych węzłów intermodalnych	III.3 Transport multimodalny	<ul style="list-style-type: none"> • jednostki samorządu terytorialnego, związki i stowarzyszenia jst; • jednostki organizacyjne jst posiadające osobowość prawną; • przedsiębiorcy.
	5.2. Podniesienie organizacji przepływu towarów w regionie		



V.5. Zdolność instytucjonalna

Projekty realizujące Regionalny Plan Transportowy współfinansowane będą w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 za którego realizację odpowiada Instytucja Zarządzająca RPO WŁ 2014-2020. Istotną rolą w skutecznym wdrażaniu Regionalnego Planu Transportowego będzie koordynacja działań i współpraca z różnymi podmiotami odpowiedzialnymi za jego kształtowanie, w efekcie czego zbudowany zostanie skuteczny, efektywny i sprawny system transportowy na obszarze województwa. Wskazane w dokumencie interwencji zakładają współpracę różnych podmiotów, wskazując na jednostki szczebla centralnego, jednostki samorządu terytorialnego oraz zarządców infrastruktury drogowej i kolejowej.

Zarząd Województwa Łódzkiego w ramach swoich kompetencji pełni nadzór nad podmiotem zarządzającym wojewódzką infrastrukturą drogową, co zapewnia bezpośredni wpływ na działalność organu. Pozostałe podmioty, które mogą realizować projekty wpisujące się w RPT pozostają poza formalnym nadzorem Zarządu Województwa. W okresie 2007-2013 projekty dotyczące kwestii transportowych realizowane w ramach RPO WŁ przyczyniały się do założonych celów głównych, tzn. poprawy bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego, poprawy parametrów technicznych obiektów inżynierskich, skrócenia czasu przejazdu, poprawy dostępności do terenów atrakcyjnych inwestycyjnie oraz ograniczenia negatywnego oddziaływania infrastruktury drogowej i kolejowej na stan i jakość środowiska naturalnego.

Dzięki zrealizowanym projektom i zdobytej praktyce zarówno beneficjenci jak i IZ RPO WŁ zyskało doświadczenie, które zostanie wykorzystane w perspektywie 2014-2020. W celu uzyskania pośredniego wpływu na podmioty realizujące przedsięwzięcia z zakresu infrastruktury transportowej, odpowiednie zapisy zostaną zastosowane w ramach umów o dofinansowanie. Pozwoli to zmniejszyć ryzyko związane z niekompletnością składanej dokumentacji, nieprawidłowym wdrażaniem czy nietrwałym realizowaniem przedsięwzięć.

Bardzo ważnym elementem jest, aby instytucje zarządzające infrastrukturą transportową były przygotowane technicznie, organizacyjnie i prawnie do wykonywanych działań, aby skutecznie zarządzały środkami finansowymi niezbędnymi do realizacji inwestycji opisanych w Regionalnym Planie Transportowym.

Problemy, które wystąpiły w perspektywie 2007-2013 zostały zidentyfikowane i podjęto stosowne działania niwelujące ryzyko ich wystąpienia w ramach nowej perspektywy 2014-2020. Działaniami zmierzającymi do wyeliminowania ryzyka będą:

- zapewnienie odpowiednich ram dla terminowej realizacji projektów,
- odpowiednie procedury identyfikacji oraz rozwiązywanie problemów na wczesnym etapie;
- przygotowanie odpowiedniego systemu wsparcia w celu pomocy beneficjentom.

Wszystkie podmioty, które sprawują nadzór nad infrastrukturą transportową zapewniają:

- wybór wykonawcy zgodnie z zasadami prawa;
- prawidłowe nadzorowanie i rozliczanie inwestycji;
- realizację inwestycji zgodnie z przepisami prawa, wyznaczonymi terminami, zakresem rzeczowym oraz dbając o środowisko;
- utrzymanie infrastruktury wraz z jej wykorzystaniem zgodnie z zachowaniem zasad trwałości użytkowania.



Spis rysunków:

- Rys. 1.** Schemat struktury Transeuropejskiej Sieci Transportowej (Źródło: BPPWŁ)
- Rys. 2.** Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T) – drogi (Źródło: Rozporządzenie PEiR nr 1315/2013)
- Rys. 3.** Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T) – linie kolejowe pasażerskie (Źródło: Rozporządzenie PEiR nr 1315/2013)
- Rys. 4.** Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T) – linie kolejowe towarowe (Źródło: Rozporządzenie PEiR nr 1315/2013)
- Rys. 5.** Projekty transportowe o znaczeniu krajowym, zawarte w Dokumentcie Implementacyjnym do SRT do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) z obszaru województwa łódzkiego (Źródło: BPPWŁ na podstawie Dokumentu Implementacyjnego do SRT 2020 z perspektywą do 2030 r.)
- Rys. 6.** Zadania inwestycyjne z listy podstawowej oraz rezerwowej w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2020 z obszaru województwa łódzkiego (Źródło: BPPWŁ na podstawie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 - 2020)
- Rys. 7.** Projekty z listy podstawowej i rezerwowej objęte Krajowym Programem Kolejowym do 2023 r. z obszaru województwa łódzkiego (Źródło: BPPWŁ na podstawie Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.)
- Rys. 8.** Obszary miejskie i obszary wiejskie w województwie łódzkim (Źródło: SRWŁ 2020)
- Rys. 9.** Obszary funkcjonalne – Obszary Strategicznej Interwencji wynikające z polityki rozwoju województwa łódzkiego (Źródło: SRWŁ 2020)
- Rys. 10.** Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym uwzględnione w dokumentach przyjętych przez sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa - transport drogowy (Źródło: BPPWŁ)
- Rys. 11.** Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym uwzględnione w dokumentach przyjętych przez sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa - transport kolejowy, publiczny i logistyka (Źródło: BPPWŁ)
- Rys. 12.** Przedsięwzięcia priorytetowe do realizacji na terenie województwa łódzkiego zawarte w Kontrakcie Terytorialnym Województwa Łódzkiego - transport drogowy (Źródło: BPPWŁ)
- Rys. 13.** Przedsięwzięcia priorytetowe do realizacji na terenie województwa łódzkiego zawarte w Kontrakcie Terytorialnym Województwa Łódzkiego - transport kolejowy, publiczny i logistyka (Źródło: BPPWŁ)
- Rys. 14.** Przedsięwzięcia do realizacji na terenie województwa łódzkiego w zakresie transportu zawarte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Łódzkiego (Źródło: BPPWŁ na podstawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Łódzkiego)
- Rys. 15.** Planowana sieć komunikacyjna, na której województwo łódzkie będzie organizowało przewozy o charakterze użyteczności publicznej (Źródło: Raport Wstępny Plan u Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do 2020 r. z perspektywą do 2030 r.)
- Rys. 16.** Liczba ludności w gminach w 2014 r. (Źródło: GUS)
- Rys. 17.** Gęstość zaludnienia w gminach w 2014 r. (Źródło: GUS)
- Rys. 18.** Prognoza demograficzna w powiatach na lata 2015 - 2020 (Źródło: GUS)
- Rys. 19.** Prognoza demograficzna w powiatach na lata 2020 - 2030 (Źródło: GUS)
- Rys. 20.** Udział przyjeżdżających do pracy w Łodzi w liczbie zatrudnionych w gminie zamieszkania w 2011 r. (Źródło: GUS, Dojazdy do pracy, Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań, Warszawa 2014)
- Rys. 21.** Udział wyjeżdżających do pracy z Łodzi w liczbie zatrudnionych w gminie zamieszkania w 2011 r. (Źródło: GUS, Dojazdy do pracy, Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań, Warszawa 2014)
- Rys. 22.** Saldo migracji w powiatach w 2014 r. (Źródło: GUS)
- Rys. 23.** Liczba podmiotów gospodarczych w gminach w 2014 r. wg PKD - sekcja H „Transport i gospodarka magazynowa”, dział 52, 53 (Źródło: GUS)
- Rys. 24.** Podział administracyjny województwa łódzkiego (Źródło: BPPWŁ)
- Rys. 25.** Korytarze bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej na tle Europy (Źródło: Komisja Europejska)
- Rys. 26.** Korytarze bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej na tle Polski (Źródło: BPPWŁ na podstawie Rozporządzenia PEiR nr 1316/2013)
- Rys. 27.** Korytarze bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej - TEN-T (Źródło: BPPWŁ)
- Rys. 28.** Wskaźnik drogowej dostępności transportowej w 2013 r. w województwie łódzkim na tle kraju – osobowy (Źródło: Opracowanie pt. „Oszacowanie wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby dokumentów programowych i strategicznych dot. Perspektywy finansowej 2014 – 2020” - IGiPZ PAN)
- Rys. 29.** Wskaźnik drogowej dostępności transportowej w 2013 r. w województwie łódzkim na tle kraju – towarowy (Źródło: Opracowanie pt. „Oszacowanie wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby dokumentów programowych i strategicznych dot. Perspektywy finansowej 2014 – 2020” - IGiPZ PAN)
- Rys. 30.** Stan realizacji autostrad i dróg ekspresowych w województwie łódzkim na tle kraju w 2015 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie GDDKiA)



- Rys. 31.** Inwestycje drogowe zrealizowane w województwie łódzkim w latach 2004 - 2015 r. (Źródło: BPPWŁ)
- Rys. 32.** Natężenie ruchu pojazdów ogółem w 2010 r. (średni dobowy ruch pojazdów) (Źródło: BPPWŁ na podstawie danych Transprojekt – Warszawa)
- Rys. 33.** Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych w 2010 r. (średni dobowy ruch pojazdów) (Źródło: BPPWŁ na podstawie danych Transprojekt – Warszawa)
- Rys. 34.** Stan nawierzchni dróg wojewódzkich w województwie łódzkim w 2014 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie ZDW w Łodzi)
- Rys. 35.** Szerokość jezdni wojewódzkich w województwie łódzkim w 2014 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie ZDW w Łodzi)
- Rys. 36.** Sieć dla podróży w transporcie indywidualnym w województwie łódzkim w 2013 r. (Źródło: Raport Wstępny Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do 2020 r.)
- Rys. 37.** Potoki podróży transportem indywidualnym w województwie łódzkim w 2013 r. (Źródło: Raport Wstępny Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do 2020 r.)
- Rys. 38.** Układ drogowy (Źródło: BPPWŁ)
- Rys. 39.** Wskaźnik kolejowej dostępności transportowej w 2013 r. w województwie łódzkim na tle kraju – pasażerski (Źródło: Opracowanie pt. „Oszacowanie wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby dokumentów programowych i strategicznych dot. Perspektywy finansowej 2014 – 2020” - IGiPZ PAN)
- Rys. 40.** Wskaźnik kolejowej dostępności transportowej w 2013 r. w województwie łódzkim na tle kraju – towarowy (Źródło: Opracowanie pt. „Oszacowanie wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby dokumentów programowych i strategicznych dot. Perspektywy finansowej 2014 – 2020” - IGiPZ PAN)
- Rys. 41.** Bezpośrednie kolejowe połączenia międzywojewódzkie z Łodzi w 2014/2015 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów)
- Rys. 42.** Maksymalne prędkości na liniach kolejowych w województwie łódzkim w 2015 r. (Źródło: PKP PLK)
- Rys. 43.** Stan techniczny linii kolejowych w województwie łódzkim w 2015 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie PKP PLK)
- Rys. 44.** Inwestycje kolejowe w województwie łódzkim w latach 2004 - 2015 (Źródło: BPPWŁ na podstawie PKP PLK)
- Rys. 45.** Układ kolejowy (Źródło: BPPWŁ)
- Rys. 46.** Wskaźnik lotniczej dostępności transportowej w województwie łódzkim na tle kraju w 2013 r. (Źródło: Opracowanie pt. „Oszacowanie wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby dokumentów programowych i strategicznych dot. Perspektywy finansowej 2014 – 2020” - IGiPZ PAN)
- Rys. 47.** Liczba operacji lotniczych pax w Porcie Lotniczym Łódź na tle portów lotniczych w kraju w 2014 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie ULC)
- Rys. 48.** Kierunki pasażerskich połączeń lotniczych z Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta w 2015 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie PL Łódź)
- Rys. 49.** Liczba operacji lotniczych pax w Porcie Lotniczym Łódź im. W. Reymonta w latach 2004 - 2014 (Źródło: BPPWŁ na podstawie ULC)
- Rys. 50.** Infrastruktura lotnicza (Źródło: BPPWŁ)
- Rys. 51.** Długość linii zbiorowej komunikacji miejskiej w 2014 r. w województwie łódzkim na tle kraju (Źródło: BPPWŁ na podstawie GUS)
- Rys. 52.** Przewóz pasażerów w Porcie Lotniczym Łódź im. Reymonta na tle portów lotniczych w Polsce w 2014 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie ULC)
- Rys. 53.** Dostępność publicznym transportem zbiorowym (kolejowym i autobusowym) do Łodzi w 2015 r. (Źródło: BPPWŁ)
- Rys. 54.** Długość dróg rowerowych w powiatach w województwie łódzkim w 2014 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie GUS)
- Rys. 55.** Sieć dla podróży w transporcie publicznym w województwie łódzkim w 2013 r. (Źródło: Raport Wstępny PZRPTZ dla WŁ do 2020 r., p. Rys. 36)
- Rys. 56.** Potoki podróży transportem publicznym w województwie łódzkim w 2013 r. (Źródło: Raport Wstępny PZRPTZ dla WŁ do 2020 r., p. Rys. 36)
- Rys. 57.** Multimodalny transport pasażerski (Źródło: BPPWŁ)
- Rys. 58.** Przewozy cargo w Porcie Lotniczym Łódź na tle portów lotniczych w Polsce w 2014 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie GUS)
- Rys. 59.** Przewozy towarów transportem samochodowym w województwie łódzkim na tle kraju w 2014 r. (Źródło: BPPWŁ na podstawie GUS)
- Rys. 60.** Infrastruktura logistyczna na tle strategicznych terenów inwestycyjnych w 2015 r. (Źródło: BPPWŁ)
- Rys. 61.** Wielkość ogólnodostępnych powierzchni magazynowych w 2015 r. w województwie łódzkim na tle kraju (m²) (Źródło: Cushman & Wakefield)
- Rys. 62.** Multimodalny transport towarowy (Źródło: BPPWŁ)
- Rys. 63.** Inwestycje planowane na drogach wojewódzkich w latach 2014 - 2020 (Źródło: BPPWŁ)
- Rys. 64.** Inwestycje planowane na liniach kolejowych w latach 2014 - 2020 (Źródło: BPPWŁ)

**Biuro Planowania Przestrzennego
Województwa Łódzkiego w Łodzi**
ul. Sienkiewicza 3, 90-113 Łódź
tel./fax 042 630 57 69 do 72
<http://bppwl.lodzkie.pl>

BPPWL

