



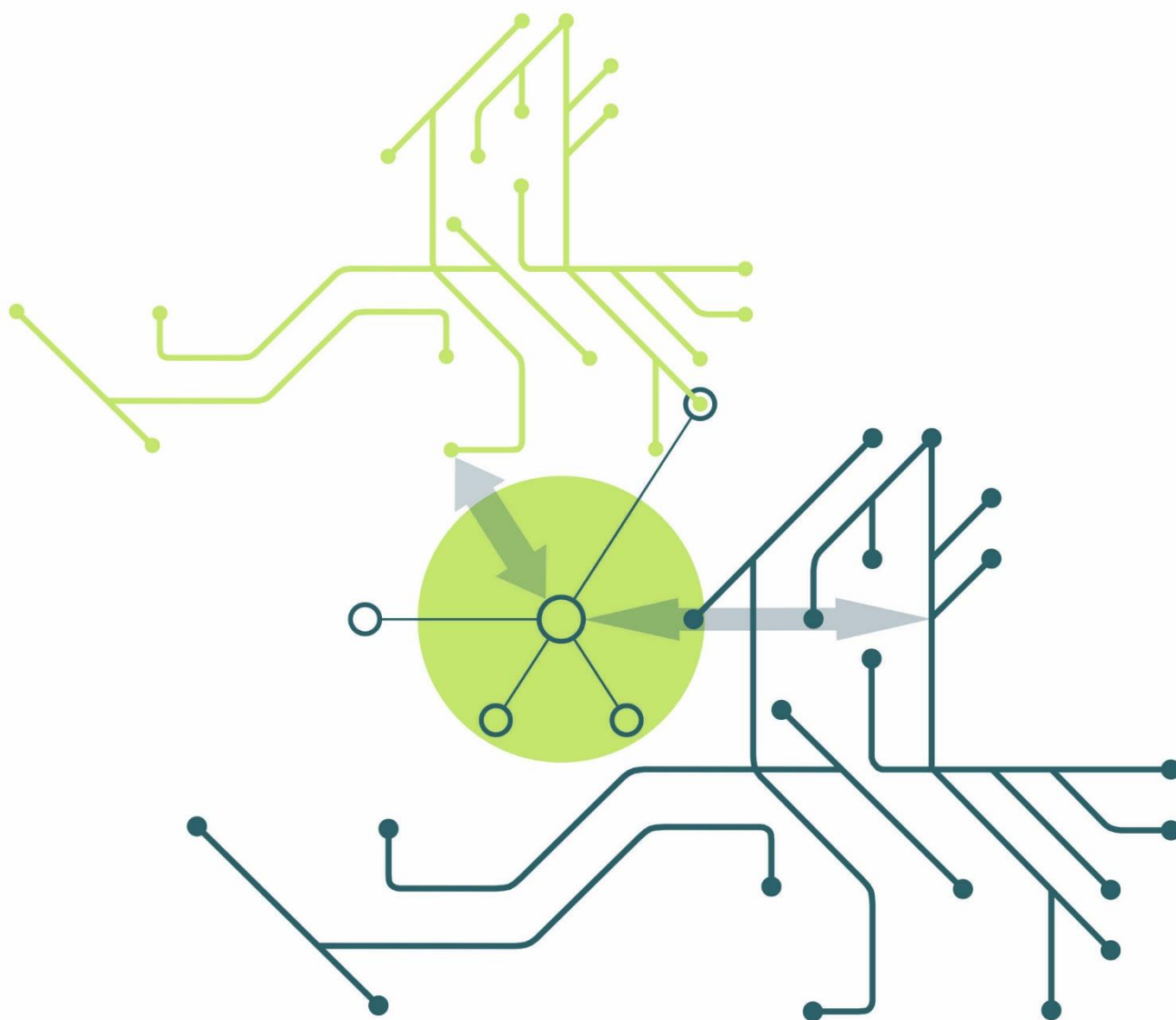
województwo
łódzkie



REGIONALNE WĘZŁY PRZESIADKOWE

koncepcja rozwoju

w województwie łódzkim





Opracowanie powstało w:

BIURZE PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO W ŁODZI

Marcin Pawlak - Dyrektor

w Zespole Transportu i Infrastruktury Technicznej:

Patrycja Czarnecka - Kierownik w Zespole Transportu i Infrastruktury Technicznej

Michał Bulder

Maksymilian Stanek

Małgorzata Chrobak

Łódź, grudzień 2024 r.



SPIS TREŚCI:

I. WPROWADZENIE.....	5
I.1. Cel i przedmiot opracowania.....	5
I.2. Podstawy teoretyczne.....	6
I.3. Uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych i programowych.....	11
II. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO.....	28
III. DIAGNOZA STANU I UWARUNKOWANIA ROZWOJU TRANSPORTU.....	37
III.1. Charakterystyka i kierunki rozwoju transportu kolejowego.....	37
III.2. Charakterystyka oferty przewozowej i perspektywy rozwoju połączeń pasażerskich.....	40
III.3. Zagospodarowanie przestrzenne wokół węzłów przesiadkowych.....	47
III.4. Obszary o ograniczonej dostępności publicznego transportu zbiorowego.....	49
IV. OKREŚLENIE SIECI WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH O ZNACZENIU REGIONALNYM.....	51
IV.1. Podstawa wyboru sieci węzłów przesiadkowych znaczenia regionalnego.....	51
IV.2. Główny zintegrowany węzeł przesiadkowy znaczenia ponadregionalnego.....	53
IV.3. Podstawowe zintegrowane węzły przesiadkowe znaczenia regionalnego oparte na komunikacji kolejowej.....	55
IV.4. Uzupełniające zintegrowane węzły przesiadkowe znaczenia regionalnego.....	74
IV.5. Pozostałe zintegrowane węzły przesiadkowe znaczenia ponadlokalnego.....	79
V. OKREŚLENIE KIERUNKÓW ROZWOJU I REKOMENDACJE DLA WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH.....	90
V.1. Ogólne wytyczne w zakresie tworzenia węzłów przesiadkowych.....	90
V.2. Rekomendacje dla poszczególnych węzłów przesiadkowych.....	92
VI. SYSTEM WDRAŻANIA.....	112
VI.1. Możliwości finansowania ze środków krajowych.....	112
VI.2. Możliwości finansowania ze środków regionalnych.....	113





I. WPROWADZENIE

I.1. Cel i przedmiot opracowania

Celem „Konceptji rozwoju regionalnych węzłów przesiadkowych w województwie łódzkim” jest **identyfikacja, ocena stanu oraz wskazanie możliwości rozwoju węzłów przesiadkowych o charakterze regionalnym**, opartych na transporcie kolejowym oraz autobusowym, w kierunku zwiększenia ich funkcjonalności i poziomu zintegrowania. Przeprowadzone analizy uwzględniać będą aspekty takie jak:

- **infrastruktura transportowa** (w tym ocena jakości infrastruktury kolejowej, występowanie przystanków publicznego transportu zbiorowego, dróg dla rowerów i ciągów pieszych doprowadzających do węzłów, miejsc parkingowych dla samochodów i rowerów, stacji rowerów publicznych);
- **oferta przewozowa** (w tym funkcjonowanie połączeń publicznym transportem zbiorowym o charakterze ponadregionalnym, regionalnym i lokalnym);
- **wyposażenie w odpowiednie usługi służące pasażerom** (w tym funkcjonowanie budynków dworcowych, poczekalni, kas biletowych, występowanie usług dodatkowych, m.in. pasażerów handlowych, gastronomii);
- **zagospodarowanie przestrzeni wokół węzłów** (w tym wyposażenie w tereny zielone i rekreacyjne).

Wynikiem prowadzonych prac, poza określeniem sieci węzłów przesiadkowych o znaczeniu regionalnym, będzie wskazanie ogólnych wytycznych w zakresie tworzenia węzłów oraz określenie rekomendacji dla poszczególnych obiektów.

Zakres koncepcji w głównej mierze obejmuje istniejące oraz planowane stacje i przystanki kolejowe z obszaru województwa łódzkiego, znajdujące się na liniach kolejowych¹, po których prowadzony jest obecnie ruch pasażerski. Pod uwagę wzięto również planowane stacje i przystanki kolejowe z obszaru województwa łódzkiego, uwzględnione w ramach planowanych linii kolejowych² oraz linii kolejowych, po których nie jest obecnie prowadzony ruch pasażerski³.

Dodatkowo analizy obejmują potencjalne węzły przesiadkowe nie znajdujące się przy liniach kolejowych, oparte na komunikacji autobusowej.

Niniejsze opracowanie stanowi uzupełnienie analiz prowadzonych dla potrzeb planowania i rozwoju systemu publicznego transportu zbiorowego w regionie. Wyniki analiz posłużą jako wkład do modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej, stanowiącego integralną część kluczowych dokumentów strategicznych województwa łódzkiego – strategii rozwoju województwa oraz planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Z założenia model powinien prezentować pożądane kierunki rozwoju przestrzennego województwa w danym horyzoncie czasowym i przedstawiać zmiany jakie powinny zajść w przestrzeni, by zrealizować wyznaczone cele strategiczne, w szczególności w kontekście potencjalnych przeobrażeń przestrzeni w odpowiedzi na megatrendy i długoterminowe wyzwania. Jednym z kluczowych elementów wchodzących w zakres modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej na poziomie województwa są ponadlokalne powiązania transportowe, w tym obejmujące elementy węzłowe infrastruktury transportowej⁴.

¹ Nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice; Nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice; Nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie; Nr 11 Skierniewice – Łowicz Główny; Nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice; Nr 15 Łódź Kaliska – Bednary; Nr 16 Łódź Widzew – Kutno; Nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki; Nr 18 Kutno – Pila Główna; Nr 22 Tomaszów Mazowiecki – Radom; Nr 25 Łódź Kaliska – Dębica; Nr 33 Kutno – Brodnica; Nr 53 Tomaszów Mazowiecki – Spała; Nr 131 Chorzów Batory – Tczew; Nr 181 Herby Nowe – Oleśnica; Nr 534 Koluszki – Mikołajów; Nr 540 Łódź Chojny – Łódź Widzew, Nr 541 Łódź Widzew – Łódź Olechów.

² Nr 85 Warszawa Zachodnia – Poznań Starołęka; Nr 86 Sieradz Północny – Wrocław Główny; Linia kolejowa Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec (tunel średnicowy); Linia kolejowa łącząca linię kolejową Nr 131 (Chorzów Siemkowice) z linią kolejową Nr 181 (Wieluń); Linia kolejowa łącząca Bełchatów z linią kolejową Nr 131;

³ Nr 24 Piotrków Trybunalski – Bełchatów wraz z planowanym wydłużeniem do Bogumiłowa; Linia kolejowa wąskotorowa Rogów Osobowy – Biała Rawska.

⁴ Na podstawie ekspertyz zleconych przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.: „Docelowy model struktury funkcjonalno-przestrzennej w zintegrowanym systemie dokumentów strategicznych”, Markowski T., 2019 r., „Strategia rozwoju ponadlokalnego – poradnik praktyczny”, Churski P., Ciesiołka P., Kołsut B., Mikula Ł., 2022 r., „Strategia rozwoju gminy – poradnik praktyczny”, Hoinkis D., 2021 r.



I.2. Podstawy teoretyczne

Zagadnienia związane z szybkim i sprawnym przemieszczaniem się po współczesnych obszarach zurbanizowanych stają się coraz bardziej istotne z punktu widzenia jakości życia ich mieszkańców. Problematyka rozwoju węzłów przesiadkowych jako istotnego elementu zintegrowanego systemu transportu publicznego jest także coraz częściej podejmowana w publikacjach naukowych, a dzięki większej dostępności europejskich środków finansowych przeznaczanych na transport multimodalny, znajduje również swoje odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych szczebla samorządowego. Współczesne dworce zarówno kolejowe, jak i autobusowe, nie powinny być traktowane jedynie jako przystanki jednego środka transportu, ale jako punkty integrujące różne systemy transportowe, co przyczyni się do efektywniejszego wykorzystania komunikacji zbiorowej. Występowanie prawidłowo ukształtowanych węzłów przesiadkowych stanowi o efektywności funkcjonowania całego systemu transportowego i podnosi atrakcyjność łańcucha codziennych podróży, przyczyniając się do przesunięcia modalnego, co bezpośrednio wpływa na osiągnięcie celów klimatycznych.

Dotychczas nie stworzono jednej uniwersalnej **definicji węzła przesiadkowego**, różnią się one stopniem szczegółowości, jednak większość terminologii zawartej w literaturze wskazuje przede wszystkim funkcje jakie powinny pełnić węzły. Część definicji wymienia dodatkowo elementy wchodzące w skład węzłów oraz je kategoryzuje.

Na potrzeby opracowania, zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, **przyjęto następującą definicję węzła przesiadkowego**:

zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.

Przedstawiona definicja w sposób jednoznaczny określa podstawową funkcję obiektu wraz z niezbędnymi elementami wchodzącymi w jego skład.

Pozostała terminologia dotycząca węzłów przesiadkowych wskazuje m.in.:

- ✓ **konieczność przecinania się co najmniej dwóch linii komunikacyjnych**, gdzie podróżny dokonuje przesiadki pomiędzy dwoma przystankami, przy jednoczesnym występowaniu przystanku transportu publicznego, stacji i przystanków kolejowych, metra, czy parkingów P&R i B&R⁵;
- ✓ **występowanie bezpośredniego kontaktu sieci drogowej i transportu publicznego z elementami infrastruktury służącej do przemieszczania się ludzi i oczekiwania na środki transportu**, gdzie powinny występować co najmniej dwie różne linie transportu publicznego lub jedna linia powiązana ze zmianą środka transportu z indywidualnego na zbiorowy, przejazd przez węzeł wymaga zmiany środka transportu lub linii komunikacyjnej, odległość do pokonania pomiędzy punktami w ramach węzła musi wynosić do maksymalnie 300 metrów, a między stanowiskami wymiany pasażerów w obrębie węzła musi istnieć fizyczne połączenie, które możliwe jest do pokonania przez użytkowników środków transportu⁶;
- ✓ **charakter węzłów przesiadkowych, które stanowią obiekty wybudowane w celu dokonywania przesiadek** – jak na przykład stacja kolejowa lub autobusowa albo zespół przystanków tramwajowo-autobusowych⁷.

⁵ Beim M., Gradziński J., 2009 r.

⁶ Koncepcja budowy funkcjonalnych węzłów przesiadkowych PKM w kierunku zwiększenia ich dostępności oraz oferowania usług komplementarnych do komunikacji publicznej, 2015 r.

⁷ Transport of London – Interchange Best Practice Guidelines, 2009 r.



Podsumowując, **podstawowe funkcje węzłów przesiadkowych** to:

					
dogodna zmiana środka transportu	integracja rozkładów jazdy	integracja taryfowa	zrozumiała informacja pasażerska	bezpieczeństwo użytkowników	bezpośrednie otoczenie węzła
integracja infrastrukturalna determinująca czas przejścia pomiędzy poszczególnymi komponentami węzła	dla wszystkich linii komunikacyjnych w węźle	wykluczająca konieczność zakupu kolejnego biletu podczas przesiadki (w tym biletu parkingowego)	tablice informacyjne, rozkłady jazdy, schematy, czytelne oznakowanie	monitoring	dobre drogi doprowadzające, rowerowe i piesze przyjazna przestrzeń wokół węzłów, w tym usługi (np. handel, gastronomia).

W literaturze występuje wiele **kryteriów oceny** funkcjonowania węzłów przesiadkowych, wśród których przejrzystością i uniwersalizmem charakteryzują się kryteria sformułowane przez prof. Macieja Kruszynę, określające⁸:

- **zwartość** – uwzględniająca krótkie odległości do przejścia w czasie przesiadki, co w praktyce oznacza bliskość przystanków dla różnych relacji, a najlepiej gdy przesiadka odbywa się na tym samym przystanku;
- **bezpieczeństwo** – wiążące się z minimalizacją liczby miejsc kolizji pomiędzy podróżnymi, pojazdami transportu zbiorowego i innymi pojazdami, zapewniając bezpieczne przejścia między przystankami;
- **dostępność** – determinująca wygodne i szybkie dojścia do węzła przesiadkowego;
- **niezawodność** – uwarunkowana taką organizacją ruchu w rejonie węzła, aby dojazd i odjazd pojazdów transportu zbiorowego zabierał jak najmniej czasu i był bezkolizyjny (zastosowanie m.in.: wydzielonych torowisk, buspasów, priorytetu w ramach faz sygnalizacji świetlnej);
- **klarowność** (przejrzystość) – stanowiąca o odpowiednim ukształtowaniu węzła przesiadkowego (w tym rozmieszczenie przystanków) tak, by stanowiska dla pojazdów różnych relacji były od siebie odseparowane w celu uniknięcia pomyłek w wyborze linii przez podróżnych oraz obejmująca odpowiednie oznakowanie;
- **informacyjność** (zrozumiała informacja dla podróżnych) – polegająca na podaniu wyczerpujących informacji dotyczących zarówno konkretnych linii przebiegających przez węzeł (rozkłady jazdy, połączenia w sieci), jak i całej sieci transportu zbiorowego (mapa sieci, węzły przesiadkowe, taryfy);
- **wygoda** – w ramach której należy zapewnić podróżnym oczekującym na pojazd zadane miejsca siedzące, punkt sprzedaży biletów (ew. automaty), usługi itp.

Za pomocą powyższego zestawu kryteriów oceniać można funkcjonalność (jakość) węzłów przesiadkowych, natomiast **klasyfikacji węzłów** można dokonać w wieloraki sposób. Zgodnie z dostępną wiedzą można wyróżnić obiekty m.in.:

- **ze względu na liczbę występujących podsystemów transportowych** (np. jednorodne, charakteryzujące się występowaniem jednego środka transportu – autobus/tramwaj/kolej lub mieszane, gdzie występują różne połączenia środków transportu – autobus/ tramwaj/kolej, tramwaj/autobus, kolej/tramwaj/autobus⁹;
- **ze względu na rozplanowanie węzła w przestrzeni**, gdzie można wyróżnić obiekty na skrzyżowaniu tras, przy zakończeniu linii w oparciu o pętle oraz dworce autobusowe (Kruszyna M., 2012);
- **ze względu na rodzaj linii przecinających się w węźle** – zwykłe, pośpieszne, ekspresowe, strefowe, miejskie czy podmiejskie (Kruszyna M., 2012);

⁸ „Znaczenie węzłów przesiadkowych w miejskim transporcie zbiorowym”, Kruszyna M., Transport Miejski i Regionalny, nr 1, 2012.

⁹ Barchański A. i in., 2020 r.



- **ze względu na rozróżnienie lokalizacji węzłów** w ramach sieci transportowej obszaru zurbanizowanego, gdzie można określić obiekty zewnętrzne P&R, głównie na granicy obszaru centrum, wspomagające i związane z koleją (Kruszyna M., 2012);
- **ze względu na zasięg terytorialny przesiadek.** Ekspertzy firmy IDOM¹⁰ sklasyfikowali węzły o znaczeniu **ponadmiejskim** (skupiające przewozy o charakterze krajowym i międzynarodowym, które najczęściej są połączone z jedną z głównych stacji kolejowych lub lotniskiem); **węzły o znaczeniu miejskim** (skupiające przewozy międzydzielnicowe lub połączenia z pobliskimi miejscowościami); **węzły o znaczeniu dzielnicowym** (skupiające przewozy wewnątrzmięskie, pozwalające na przesiadki wewnątrz jednej dzielnicy lub rejonu sąsiadującego). Podobne podejście, uwzględniające oddziaływanie terytorialne węzłów, przyjęli specjaliści firmy Blue Ocean Business Consulting¹¹ wskazując: **krajowe węzły integracyjne** (obejmujące zasięgiem obszar województwa i województw sąsiednich, integrując transport międzynarodowy, kolejowy ponadregionalny i regionalny, regionalny autobusowy, miejski, indywidualny, przy jednoczesnym występowaniu rozbudowanej infrastruktury, m.in.: dworca, przystanków komunikacji miejskiej, parkingów P&R, B&R, K&R, poczekalni, obiektów handlowych, usług gastronomicznych); **regionalne węzły integracyjne** (obejmujące zasięgiem kilka powiatów, integrując transport kolejowy, autobusowy regionalny, miejski i indywidualny, przy jednoczesnym występowaniu infrastruktury, m.in.: dworca, przystanków komunikacji miejskiej, parkingów P&R, B&R, K&R, poczekalni z małą gastronomią); **lokalne węzły integracyjne** (obejmujące swoim zasięgiem okoliczne gminy, integrując transport kolejowy z regionalnym autobusowym i indywidualnym lub autobusowy regionalny z indywidualnym, przy jednoczesnym występowaniu infrastruktury, m.in.: dworca lub przystanku kolejowego / autobusowego, parkingów P&R, B&R, K&R); **przystanki zintegrowane** (stanowiące wyróżnione przystanki pełniące funkcje integracyjne, przy jednoczesnym występowaniu infrastruktury, m.in.: przystanku kolejowego / autobusowego, parkingów P&R, B&R); **przystanki** (pozostałe przystanki nie dysponujące infrastrukturą służącą integracji lub posiadające taką infrastrukturę w ograniczonym zakresie).

Kierując się opisywanymi powyżej klasyfikacjami, dla potrzeb „*Koncepcji rozwoju regionalnych węzłów przesiadkowych w województwie łódzkim*” sklasyfikowano węzły przesiadkowe uwzględniając ich znaczenie i zasięg terytorialny. Przyjęto 4 podstawowe typy węzłów przesiadkowych:

główny zintegrowany węzeł przesiadkowy znaczenia ponadregionalnego	integrujący połączenia międzynarodowe z ponadregionalnymi oraz regionalnymi połączeniami kolejowymi i autobusowymi, lokalnym transportem zbiorowym i transportem indywidualnym, wskazany w oparciu o już istniejącą infrastrukturę węzła multimodalnego Łódź Fabryczna;
podstawowe zintegrowane węzły przesiadkowe znaczenia regionalnego oparte na komunikacji kolejowej	integrujące ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe z regionalnymi połączeniami autobusowymi, lokalnym transportem zbiorowym i transportem indywidualnym, wskazane w oparciu o planowaną i istniejącą infrastrukturę kolejową, po której obecnie prowadzone są przewozy;
uzupełniające zintegrowane węzły przesiadkowe znaczenia regionalnego	integrujące regionalne połączenia kolejowe z regionalnymi połączeniami autobusowymi, lokalnym transportem zbiorowym i transportem indywidualnym wskazane w oparciu o istniejącą infrastrukturę kolejową, po której obecnie prowadzone są przewozy lub po przeprowadzonych działaniach inwestycyjnych prowadzone będą przewozy oraz integrujące regionalne połączenia autobusowe z lokalnym transportem zbiorowym i transportem indywidualnym wskazane w oparciu o infrastrukturę dworców autobusowych w miastach stanowiących stolicę powiatu bez dostępu do sieci kolejowej;
pozostałe zintegrowane węzły przesiadkowe znaczenia ponadlokalnego	integrujące regionalne połączenia kolejowe z transportem indywidualnym oraz lokalnym transportem zbiorowym istotnym z punktu widzenia powiązań w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych lub integrujące regionalne połączenia autobusowe z transportem indywidualnym oraz lokalnym transportem zbiorowym i istotnym z punktu widzenia powiązań w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych.

¹⁰ „Opracowanie wytycznych i standardów technicznych dla węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem ich klasyfikacji (guidebook – schematy węzłów), Etap 3: Wytyczne i standardy – projekt”, IDOM, 2019.

¹¹ „Koncepcja budowy funkcjonalnych węzłów przesiadkowych PKM w kierunku zwiększenia ich dostępności oraz oferowania usług komplementarnych do komunikacji publicznej”, Blue Ocean Business Consulting, 2015.



Pozostałe, niewskazane w opracowaniu potencjalne punkty styku sieci transportowych mogą spełniać rolę zintegrowanych węzłów przesiadkowych znaczenia lokalnego i powinny być wyznaczone w dokumentach strategicznych niższych szczebli (m. in. w planach ogólnych czy planach zrównoważonej mobilności miejskiej).

Jednym z pierwszych działań do podjęcia przy tworzeniu zintegrowanych węzłów przesiadkowych, bez względu na to czy będą to zupełnie nowe obiekty czy obiekty tworzone na bazie już istniejącej infrastruktury (np. dworce, stacje i przystanki kolejowe) jest **określenie celów** jakie powinny zostać spełnione po zakończeniu realizacji. Wśród nich powinny się znaleźć¹²:

- **podniesienie atrakcyjności łańcucha podróży** przy wykorzystaniu publicznego transportu zbiorowego, wpływające na znaczne zmniejszenie zatłoczenia i zatorów na drogach;
- **zwiększenie oferty przewozowej** publicznym transportem zbiorowym, dzięki integracji różnych środków transportu;
- **efektywniejsze planowanie przewozów** publicznym transportem zbiorowym oraz zwiększenie pracy przewozowej taboru, przyczyniające się do wdrożenia korzystnej stawki taryfowej dla podróżnych i wzrostu dochodów organizatora;
- **redukcja emisji** odtransportowych i osiągnięcie celów ekologicznych poprzez ograniczenie indywidualnego transportu samochodowego;
- **umożliwienie dostępu do węzła** różnym użytkownikom, w tym z niepełnosprawnościami i starszym, za pomocą właściwego zaprojektowania infrastruktury węzła;
- **skrócenie czasu** przejścia między poszczególnymi elementami węzła przesiadkowego;
- **efektywne wykorzystanie przestrzeni węzła przesiadkowego**, poprzez rozwiązania podnoszące bezpieczeństwo i zadowolenie pasażerów;
- **tworzenie centrów życia publicznego**, które będą łatwe do rozpoznania, przyjemne, wygodne oraz będą zapewniać szeroką ofertę form aktywności.

Współczesna literatura branżowa, dostępne badania preferencji i oczekiwań pasażerów, a także zdobyte już doświadczenia (pozytywne i negatywne) związane z funkcjonowaniem istniejących węzłów przesiadkowych pozwalają stworzyć uniwersalny zestaw zasad i standardów projektowych oraz niezbędnych elementów składowych węzłów przesiadkowych, tak aby stanowiły one dobrze zorganizowane i odpowiednio wyposażone, bezpieczne oraz przyjazne użytkownikowi obiekty. Właściwe rozplanowanie węzłów warunkuje ich funkcjonalność, bezpośrednio wpływając na czasy przejścia podróżnych pomiędzy poszczególnymi elementami węzła (m.in.: przystankami, platformami, stanowiskami, peronami czy parkingami), a tym samym na czas przesiadki i całkowitą długość podróży „od drzwi do drzwi”. Nadrzędną ideą podczas projektowania takich obiektów powinna być wygoda wszystkich pasażerów (w tym osób o ograniczonych możliwościach poruszania się i różnej sprawności fizycznej), a rozplanowanie węzłów powinno być czytelne, zrozumiałe, intuicyjne i pozbawione barier. Należy podkreślić, że każdy potencjalny zintegrowany węzeł przesiadkowy jest osadzony w innych uwarunkowaniach i będzie wymagał innego rodzaju działań, dostosowanych do potrzeb i możliwości technicznych przy zachowaniu zasadności ekonomicznej.

Aby można było mówić o dobrze zaprojektowanych i funkcjonalnych obiektach, **powinny zostać wyposażone** w szereg elementów, które na potrzeby opracowania spakietowano w 5 zestawów obejmujących:

1. Infrastrukturę i wyposażenie węzła, na które składają się m.in.:

- ✓ budynek dworcowy wraz z poczekalnią, kasami biletowymi, ogólnodostępnymi toaletami;
- ✓ zadaszone perony / stanowiska / platformy / wiaty przystankowe wyposażone w miejsca siedzące;

¹² „Znaczenie węzłów przesiadkowych w transporcie publicznym”, Hubicka D., 2021, „Wskaźniki oceny węzłów przesiadkowych”, Krukowski P., Olszewski P., Wapniarski M., 2021, „Analiza funkcjonowania wybranych węzłów przesiadkowych w Nowym Sączu na podstawie ocen pasażerów”, Bryniarska Z., Sopata S., 2022.



- ✓ urządzenia ułatwiające pokonywanie przestrzeni węzła przesiadkowego, w tym ciągi piesze, chodniki, ruchome schody, windy, pochylnie, rampy, drzwi automatyczne;
 - ✓ parkingi P&R (Park & Ride - z ang. „Parkuj i jedź”). Składowa część węzła przesiadkowego, pozwalająca na dogodne przesiadanie się z prywatnego samochodu osobowego na środek publicznego transportu zbiorowego i kontynuowanie podróży komunikacją zbiorową. Cechą szczególną tego typu rozwiązań jest w większości przypadków zwolnienie z opłaty za parkowanie;
 - ✓ parkingi B&R (Bike & Ride z ang. „Przemieszczaj się rowerem i jedź (komunikacją publiczną)”. Składowa część węzła przesiadkowego, pozwalająca na dogodne przesiadanie się z prywatnego roweru na środek publicznego transportu zbiorowego i kontynuowanie podróży komunikacją publiczną. Takie parkingi niemal zawsze są bezpłatne oraz przynajmniej częściowo strzeżone. Ze względu na mniejsze zapotrzebowanie przestrzenne, zwykle pozwalają jeszcze łatwiej dostać się do przystanków komunikacji publicznej, niż z parkingu P&R;
 - ✓ stanowisko K&R (Kiss & Ride z ang. „Pocałuj i jedź”). Coraz popularniejsza forma organizowania węzłów, polegająca na legalnym umożliwieniu krótkiego postoju prywatnego samochodu osobowego, którego kierowca podwozi osoby, mające skorzystać z komunikacji publicznej. Postój taki jest zwykle ograniczany zapisem na znakach drogowych do 2 lub 3 minut. Należy zaznaczyć, że w odróżnieniu od parkingów P&R, w przypadku stanowisk K&R nigdy kierujący samochodem osobowym nie zatrzymuje się na tym stanowisku w celu osobistego kontynuowania podróży komunikacją publiczną;
 - ✓ stacje ładowania pojazdów elektrycznych;
 - ✓ miejsca postoju UTO,
 - ✓ stacje rowerów publicznych;
 - ✓ otwarta sieć Wi-Fi;
 - ✓ automaty biletowe;
 - ✓ przechowalnie bagażu;
 - ✓ pojemniki na odpady, w tym z możliwością segregacji.
- 2. Informację pasażerską i oznaczenie węzła**, na które składają się m.in.:
- ✓ system zapowiedzi głosowych;
 - ✓ czytelny rozkład jazdy;
 - ✓ urządzenia dynamicznej informacji pasażerskiej;
 - ✓ tablice informacyjne z rozkładem jazdy;
 - ✓ tablice informacyjne z taryfą biletową;
 - ✓ tablice informacyjne przedstawiające schemat sieci połączeń publicznym transportem zbiorowym;
 - ✓ punkt obsługi pasażera oferujący poza informacją pasażerską, materiały dotyczące atrakcji turystycznych, publikacje promujące dany region, mapy, przewodniki;
 - ✓ czytelne oznakowanie poszczególnych elementów węzła (m. in. P&R, B&R, K&R) oraz tablice kierujące po różnych częściach obiektu;
 - ✓ zegary informujące o dacie i godzinie.
- 3. Bezpieczeństwo użytkowników**, na które składają się m.in.:
- ✓ system monitoringu wizyjnego;
 - ✓ oświetlenie peronów / stanowisk / przystanków / parkingów wraz z dojściami;
 - ✓ elementy infrastruktury przyjazne osobom niewidomym i słabo widzącym, w tym nawierzchnie zawierające punktowe lub liniowe wypukłości, zmienioną fakturę, napisy w języku Braille’a;
 - ✓ bezpieczne i właściwie oznakowane przejść dla pieszych.
- 4. Usługi dodatkowe**, na które składają się m.in.:
- ✓ punkty usługowe i handlowe (m. in. salony prasowe, sklepy spożywcze);
 - ✓ punkty gastronomiczne;
 - ✓ automaty vendingowe.



5. Otoczenie węzła, na które składają się m.in.:

- ✓ postoje taksówek;
- ✓ ciągi pieszo-rowerowe doprowadzające do węzła;
- ✓ atrakcyjne i przyjazne przestrzenie publiczne wraz elementami małej architektury;
- ✓ zieleń urządzona;
- ✓ pozostałe elementy tworzące lokalne centra życia.

Ponadto należy pamiętać, że wszystkie przestrzenie publiczne oraz pomieszczenia ogólnodostępne obiektów dworcowych, przystanków lub zintegrowanych węzłów przesiadkowych, które są użytkowane przez pasażerów i które są w zarządzie przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządzie innego właściciela infrastruktury kolejowej (w tym PKP S.A., PKP PLK S.A. oraz samorządy lokalne lub ich organy, potencjalnie także inne podmioty) powinny spełniać wymogi wynikające z TSI PRM¹³.

1.3. Uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych i programowych

Kształtowanie szeroko rozumianego systemu transportowego, w tym rozwój zintegrowanych węzłów przesiadkowych, znajduje również swoją podstawę w wytycznych dokumentów różnego typu oraz różnego szczebla.

Dokumenty europejskie:

Przekształcenia transportu prowadzące do zwiększenia jego multimodalności oraz bardziej efektywne zarządzanie potokami pasażerskimi wpływają na zwiększenie udziału podróży publicznym transportem zbiorowym, realizując jednocześnie cele ekologiczne zawarte w politykach szczebla europejskiego. Idee ekologizacji transportu wytyczone zostały przez szereg dokumentów, w tym m.in.: *Porozumienie Paryskie, Białą Księgę – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasoboszczędnego systemu transportu, Europejski Zielony Ład, Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości, Europa w ruchu – strategia na rzecz ekologicznej, konkurencyjnej i połączonej mobilności, Pakiet Fit for 55*. W zasadzie wszystkie przytoczone dokumenty zakładają szybką redukcję emisji gazów cieplarnianych, w tym pochodzenia transportowego oraz promowanie bardziej zrównoważonej mobilności. Interwencje w zakresie rozwoju m.in. transportu niskoemisyjnego i mobilności miejskiej, infrastruktury kolejowej oraz transportu multimodalnego zostały uwzględnione w obowiązującej *Polityce Spójności Unii Europejskiej na lata 2021-2027* w ramach celów CP2 – Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki niskoemisyjnej oraz odporna Europa i CP3 – Lepiej połączona Europa.

Biorąc pod uwagę wymagania jakie powinny spełniać węzły przesiadkowe względem osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, niezwykle istotne jest rozporządzenie ws. TSI PRM.

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Tekst mający znaczenie dla EOG) (z późn. zm.)

Rozporządzenie określające Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności w zakresie PRM (Persons with reduced mobility), czyli osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności poruszania się¹⁴,

¹³ Zgodnie z Rozporządzeniem Komisji Europejskiej nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L Nr 356 z 12 grudnia 2014 r., str. 110).

¹⁴ Osoba z niepełnosprawnościami i osoba o ograniczonej możliwości poruszania się – oznacza każdą osobę dotkniętą trwałym lub czasowym upośledzeniem fizycznym, umysłowym, intelektualnym lub sensorycznym, które to upośledzenie może utrudniać takiej osobie – w konfrontacji z różnymi barierami – pełne i skuteczne korzystanie ze środków transportu na równi z innymi pasażerami, lub której możliwość poruszania się przy korzystaniu z transportu jest ograniczona z powodu wieku.



obejmujące wymagania konieczne do spełnienia przy budowie nowych dworców kolejowych oraz modernizacji i odnowieniu istniejących obiektów. TSI zostały opracowane przez Europejską Agencję Kolejową (ERA) i zawierają wytyczne dla podsystemów kolejowych w całej Unii Europejskiej, w odniesieniu do podsystemów: "Infrastruktura", "Ruch kolejowy", "Aplikacje telematyczne" i "Tabor". Uwzględniając zasady projektowania obiektów służących pasażerom, najistotniejsze są ustalenia w zakresie infrastruktury, dotyczące m.in.: parkingów dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, tras pozbawionych przeszkód, drzwi i wejść, posadzek, sygnalizacji przeszkód przeźroczystych, toalet i stanowisk przewijania dzieci, mebli i urządzeń wolnostojących, kas i automatów biletowych, punktów informacyjnych i obsługi klienta, oświetlenia, informacji wizualnych – drogowskazów, piktogramów, informacji drukowanej lub dynamicznej, informacji mówionych, szerokości peronów i krawędzi peronów, końców peronów, urządzeń wspomagających wsiadanie znajdujących się na peronach, jednopoziomowych przejść przez tory.

Dokumenty krajowe:

Podstawę określającą zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz wykładnię definicyjną stanowi *Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (z późn. zm.). Ustawa formułuje podstawowe terminy stosowane w dokumentach rozwojowych dotyczących transportu, w tym m.in.: dworzec¹⁵, przystanek komunikacyjny¹⁶, czy przystanek we wcześniejszym rozdziale – zintegrowany węzeł przesiadkowy¹⁷. Ponadto zgodnie z *Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* (z późn. zm.) pasażerskie węzły przesiadkowe stanowią element sieci kolejowej, akt wprowadza również definicję dworca kolejowego¹⁸.

Rozwój zintegrowanych systemów transportu publicznego został uwzględniony również w krajowych dokumentach strategicznych: *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* oraz *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030*, zakładających m.in. zwiększenie dostępności transportowej oraz integrację i poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem pasażerów. Bardziej szczegółowe kierunki rozwoju wyznacza *Strategia Rozwoju Transportu do 2030 r.*, gdzie jako główny cel wskazano „zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym”. W ramach działań dotyczących rozwoju infrastruktury przesiadkowej założono m.in.: budowę i modernizację infrastruktury dworców i przystanków zgodnie z TSI PRM, podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu kolejowego z pozostałymi gałęziami transportu, natomiast na obszarach miast i aglomeracji wskazano tworzenie warunków do integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów multimodalnych (węzły przesiadkowe, systemy "parkuj i jedź"). Działania służące obniżeniu emisyjności, w tym pochodzącej od transportu a zarazem realizujące politykę klimatyczną kraju uwzględniają m.in.: *Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.*, *Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030*, *Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030*, *Aktualizacja Krajowego Programu Ochrony Powietrza do roku 2025 (z perspektywą do 2030 r.*

¹⁵ Dworzec – miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych.

¹⁶ Przystanek komunikacyjny – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

¹⁷ Zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.

¹⁸ Dworzec kolejowy – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej.



oraz do 2040 r.). Ponadto działania dotyczące implementacji europejskiego rozporządzenia TSI PRM (w tym m.in. eliminację barier architektonicznych w transporcie kolejowym, wdrażanie usług i narzędzi, które będą stanowiły wsparcie osób z niepełnosprawnościami w procesie planowania i realizacji podróży) uwzględnia Program rządowy Dostępność Plus 2018-2025.

Dla określenia rodzaju wsparcia i typów inwestycji transportowych współfinansowanych przez Unię Europejską w obecnej perspektywie finansowej podstawę stanowi Umowa Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce obejmująca Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny+ i Fundusz Sprawiedliwej Transformacji. Rozwój w obszarze transportu został uwzględniony w dwóch celach polityki: CP 2 Bardziej przyjazna dla środowiska Europa oraz CP 3 Lepiej połączona Europa, w ramach których wskazuje się m.in. wsparcie systemów publicznego transportu zbiorowego i działania na rzecz integracji transportu w obszarach miejskich, a na pozostałych obszarach rozwój lądowej infrastruktury transportowej, w tym pasażerskiego transportu zbiorowego. Wsparcie transportu przewidziano także w ramach Krajowego Planu Odporności, który stanowi kompleksowy program reform i projektów strategicznych służących odbudowie gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią Covid-19.

Jednak dla celu poniższej Koncepcji, jak również dla rozwoju zintegrowanych węzłów przesiadkowych, najistotniejsze są dokumenty programowe określające konkretne przedsięwzięcia inwestycyjne wspierające infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku

Dokument przyjęty przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dnia 29 czerwca 2021 r., ma na celu wskazanie priorytetów rozwoju sieci kolejowej w perspektywie do 2040 roku poprzez identyfikację projektów inwestycyjnych najlepiej służących osiągnięciu celów wyznaczonych transportowi kolejowemu. Zamierzenia Inwestycyjne zawierają zestawienie projektów opracowanych w oparciu o zidentyfikowane priorytety: najlepiej przyczyniające się do osiągania celów wyznaczonych transportowi kolejowemu w krajowych i unijnych dokumentach strategicznych oraz umożliwiające szczegółowe określenie inwestycji realizowanych ze środków Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2021-2027. Dokument obejmuje przedsięwzięcia inwestycyjne o różnym charakterze, tj.: budowę, modernizację i odnowienie (w tym przebudowę) infrastruktury kolejowej.

Lista projektów ponadregionalnych z województwa łódzkiego:

LP.	NAZWA ZADANIA	TYP PROJEKTU
1.	Prace na ciągu CE 65 na odcinku Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz - Maksymilianowo – faza II	przebudowa
10.	Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa – etap II	przebudowa
13.	Prace na ciągu CE 65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław - Tczew LCS Zduńska Wola Karsznice	przebudowa
24.	Prace na linii kolejowej CE 20 na odcinku Skierniewice - Pilawa - Łuków	rozbudowa
42.	Modernizacja Łódzko - Koluszkowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów	budowa
49.	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki - Skarżysko Kamienna	rozbudowa
61.	Usprawnienie kolejowego połączenia Łódź - Kutno poprzez budowę linii kolejowej lub modernizację istniejących linii	rozbudowa
77.	Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska - Zduńska Wola - Ostrów Wlkp., etap II: Zduńska Wola - Ostrów Wielkopolski	przebudowa
84.	Modernizacja linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno - Płock - Sierpc	budowa
94.	Prace na linii kolejowej nr 181 Herby Nowe - Oleśnica, etap II: prace na odc. Herby Nowe - Kępno - Hanulin	przebudowa
118.	Prace na ciągu linii 22, 25 i 26 na odcinku Koluszki - Tomaszów Maz. - Radom - Łuków	przebudowa
120.	Poprawa przepustowości na odcinku Grodzisk Maz. - Skierniewice	rozbudowa

Lista projektów regionalnych z województwa łódzkiego:

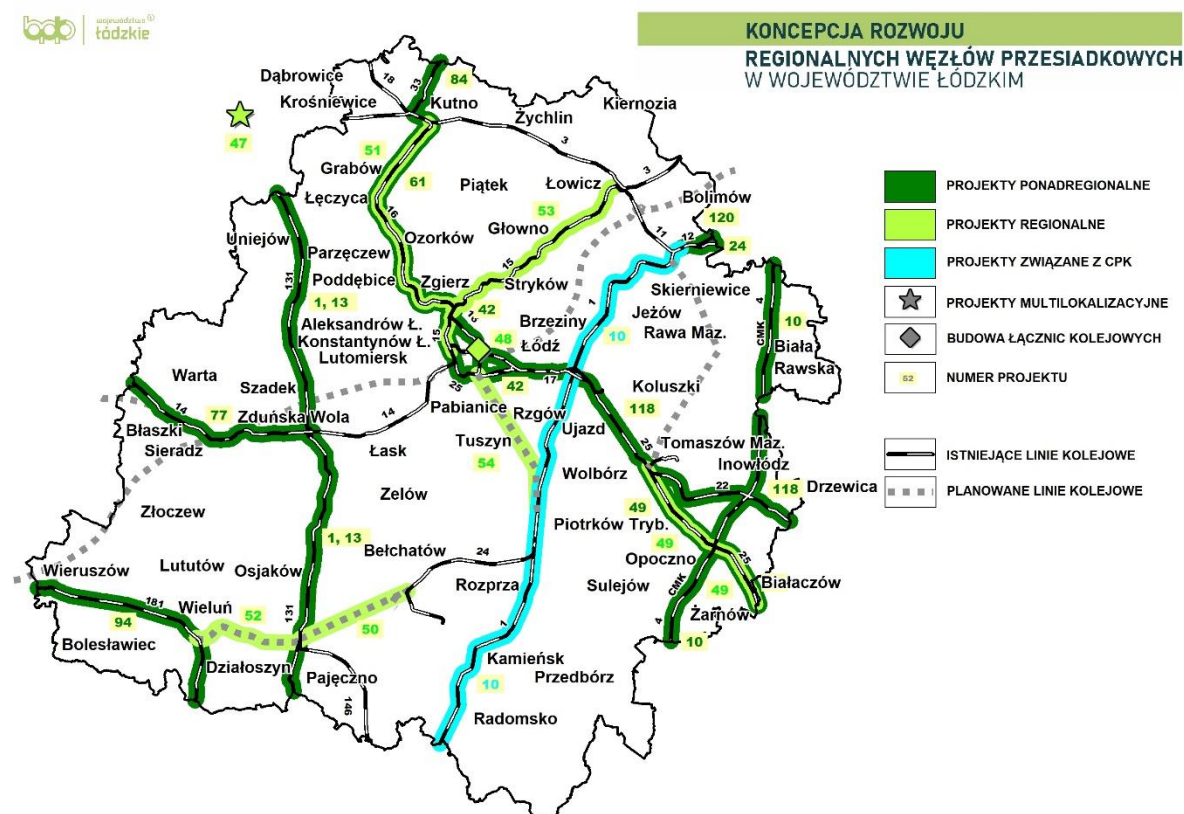
LP.	NAZWA ZADANIA	TYP PROJEKTU
47.	Budowa nowych i modernizacja istniejących przystanków kolejowych na obszarze województwa łódzkiego	budowa
48.	Budowa łącznicy pomiędzy liniami kolejowymi nr 16 i 17	budowa
49.	Modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki - Opoczno - Skarżysko Kamienna na terenie województwa łódzkiego	rozbudowa
50.	Budowa linii łączącej Bełchatów z linią nr 131	budowa
51.	Usprawnienie kolejowego połączenia Łódź - Kutno poprzez budowę linii kolejowej lub modernizację istniejących linii	rozbudowa
52.	Budowa linii łączącej linię 131 z Wieluniem	budowa
53.	Prace na odcinku Łódź - Zgierz - Łowicz / Bednary	przebudowa
54.	Budowa linii Łódź - Bełchatów	budowa

Lista projektów związanych z inwestycjami CPK:

LP.	NAZWA ZADANIA	TYP PROJEKTU
10.	Prace na linii 1 na odcinku Skierniewice - Częstochowa	przebudowa



Rys. 1. Zmierzania inwestycyjne PKP PLK S.A. na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 r. w województwie łódzkim (źródło: BPPWŁ w Łodzi na podstawie PKP PLK S.A.)



Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)

Program przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 2023 r., z późn. zm. (ostatnia 9 października 2024 r.), określający inwestycje obejmujące infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Dla projektów wskazane zostały szacunkowe wartości i źródła finansowania. Listę zadań inwestycyjnych podzielono na przedsięwzięcia podstawowe (mieszczące się w limicie finansowym Programu) i rezerwowe (będące poza limitem).

Główny Cel Programu – wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych, realizowany będzie przez cele szczegółowe: wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego oraz poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

Finansowanie KPK uwzględnia dostępne formy wsparcia UE oraz środki budżetu państwa, Funduszu Kolejowego i środki własne PKP PLK S.A., w tym obligacje kredyty EBI.

Lista projektów CEF i POIiŚ z województwa łódzkiego:

LP.	NAZWA ZADANIA	LISTA	WARTOŚĆ [MLN PLN]	UWAGI
9.	Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa - Poznań - pozostałe roboty, odcinek Sochaczew - Swarzędz - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	Podst.	22,57	POIiŚ 2007-2013
19.	Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia - Miedniewice (Skierniewice) - Faza I	Podst.	95,85	POIiŚ 2007-2013
20.	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap I, odcinek Łódź Widzew - Łódź Fabryczna	Podst.	204,19	POIiŚ 2007-2013
21.	Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot C - pozostałe roboty - Faza I	Podst.	87,28	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	Podst.	48,26	POIiŚ 2007-2013
23.	Analiza kierunków rozwoju sieci kolejowej w Polsce z uwzględnieniem ograniczeń w węzłach kolejowych	Podst.	2,94	POIiŚ 2007-2013
28.	Budowa infrastruktury systemu GSM-R na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS, FAZA I - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	Podst.	22,27	POIiŚ 2007-2013
30.	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych - etap I	Podst.	45,94	POIiŚ 2007-2013



LP.	NAZWA ZADANIA	LISTA	WARTOSC [MLN PLN]	UWAGI
32.	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 1 na odcinku Kozłuszki - Częstochowa	Podst.	0,86	POiS 2007-2013
41.	Studium wykonalności dla budowy linii kolejowej w tunelu od stacji Łódź Fabryczna do linii nr 15	Podst.	1,73	POiS 2007-2013
45.	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych - etap II	Podst.	42,53	POiS 2007-2013
52.	Przygotowanie dokumentacji środowiskowej dla wybranych projektów infrastrukturalnych perspektywy finansowej 2014-2020	Podst.	0,87	POiS 2007-2013
53.	Prace na wybranych liniach kolejowych w perspektywie UE 2014-2020 - prace przygotowawcze	Podst.	18,38	POiS 2007-2013
67.	Projekt, dostawa i instalacja elementów prezentacji dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemu monitoringu wizyjnego wraz z infrastrukturą techniczną na dworcach, stacjach i przystankach kolejowych	Podst.	259,62	Cz. CPK
68.	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap I – część przejazdowa	Podst.	285,25	Cz. CPK
70.	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III	Podst.	265,39	Cz. CPK
72.	Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróży (dostosowanie do wymagań TSI PRM)	Podst.	454,89	Cz. CPK
82.	Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia - Miedniewice (Skierniewice) - Faza II	Podst.	121,64	Fazowany/ cz. CPK
83.	Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot C - pozostałe roboty, Faza II	Podst.	210,53	Fazowany
98.	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz - Maksymilianowo, etap I – Faza I	Podst.	3 038,37	Cz. CPK
99.	Prace na linii kolejowej nr 146 na odcinku Wyczerpy - Chorzów Siemkowiec	Podst.	209,64	
100.	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odc. Łódź Fabryczna - Łódź Kaliska/Łódź Zabieniec – Faza I	Podst.	1 205,25	
102.	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa - Kutno, etap I: Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Warszawa - granica LCS Łowicz	Podst.	129,90	
108.	Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odc. Łódź Kaliska - Zduńska Wola - Ostrów Wlkp., etap I: Łódź Kaliska - Zduńska Wola	Podst.	384,30	CEF
109.	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa - Poznań - pozostałe roboty, odc. Sochaczew - Swarzędz	Podst.	2 378,69	CPK / CEF

Lista projektów RPO z województwa łódzkiego:

LP.	NAZWA ZADANIA	LISTA	WARTOSC [MLN PLN]
30.	Budowa zintegrowanych węzłów multimodalnych wraz z budową i przebudową przystanków kolejowych na terenie województwa łódzkiego	Podst.	94,14
31.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 16 Łódź Widzew - Kutno, na odcinku Zgierz - Ozorków	Podst.	166,30

Lista projektów krajowych z województwa łódzkiego:

LP.	NAZWA ZADANIA	WARTOSC [MLN PLN]	UWAGI
2.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory - Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna - Zduńska Wola - Chorzów Batory	58,96	
10.	Modernizacja linii kolejowej nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa	1 688,47	CPK
12.	Prace przygotowawcze dla wybranych projektów	618,57	CPK
21.	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej	3 158,30	CPK
29.	Zwiększenie dostępności magistrali E20 i CE20 poprzez poprawę stanu technicznego przyległych linii kolejowych	1 304,98	CPK
62.	Prace na linii kolejowej CE20 na odcinku Skierniewice - Czechówek Wschodni i Piława - Łuków	2 861,53	

Lista projektów CEF2 i FENIKS 2021-2027 z województwa łódzkiego:

LP.	NAZWA ZADANIA	LISTA	WARTOSC [MLN PLN]	UWAGI
2.	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz - Maksymilianowo - faza II	Podst.	770,45	Fazowany/ cz. CPK
5.	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna - Łódź Kaliska/Łódź Zabieniec - faza II	Podst.	1 285,63	Fazowany
6.	Budowa infrastruktury systemu ERTMS GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach NPW ERTMS – faza II	Podst.	449,11	Fazowany/ cz. CPK
36.	Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław - Tczew LCS Zduńska Wola Karsznice	Rez.	1 155,00	
59.	Modernizacja Łódzko - Kozłuszkowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów	Rez.	2 200,00	
76.	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki - Skarżysko Kamienna	Rez.	2 000,00	Cz. CPK
102.	Prace na linii kolejowej nr 181 Herby Nowe - Oleśnica, etap II: prace na odc. Herby Nowe - Kępno - Hanulin	Rez.	500,00	
103.	Usprawnienie kolejowego połączenia Łódź - Kutno poprzez budowę linii kolejowej lub modernizację istniejących linii	Rez.	1 200,00	
112.	Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska - Zduńska Wola - Ostrów Wlkp., Etap II: Zduńska Wola - Ostrów Wielkopolski	Rez.	1 950,00	
118.	Modernizacja linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno - Płock - Sierpc	Rez.	4 095,00	
132.	Prace na linii 1 na odcinku Skierniewice - Częstochowa - prace przygotowawcze	Rez.	25,00	CPK
166.	Prace na ciągu linii 22, 25 i 26 na odcinku Kozłuszki - Tomaszów Maz. - Radom - Łuków	Rez.	b.d.	
168.	Poprawa przepustowości na odcinku Grodzisk Maz. - Skierniewice	Rez.	b.d.	CPK

Lista projektów KPO z województwa łódzkiego:

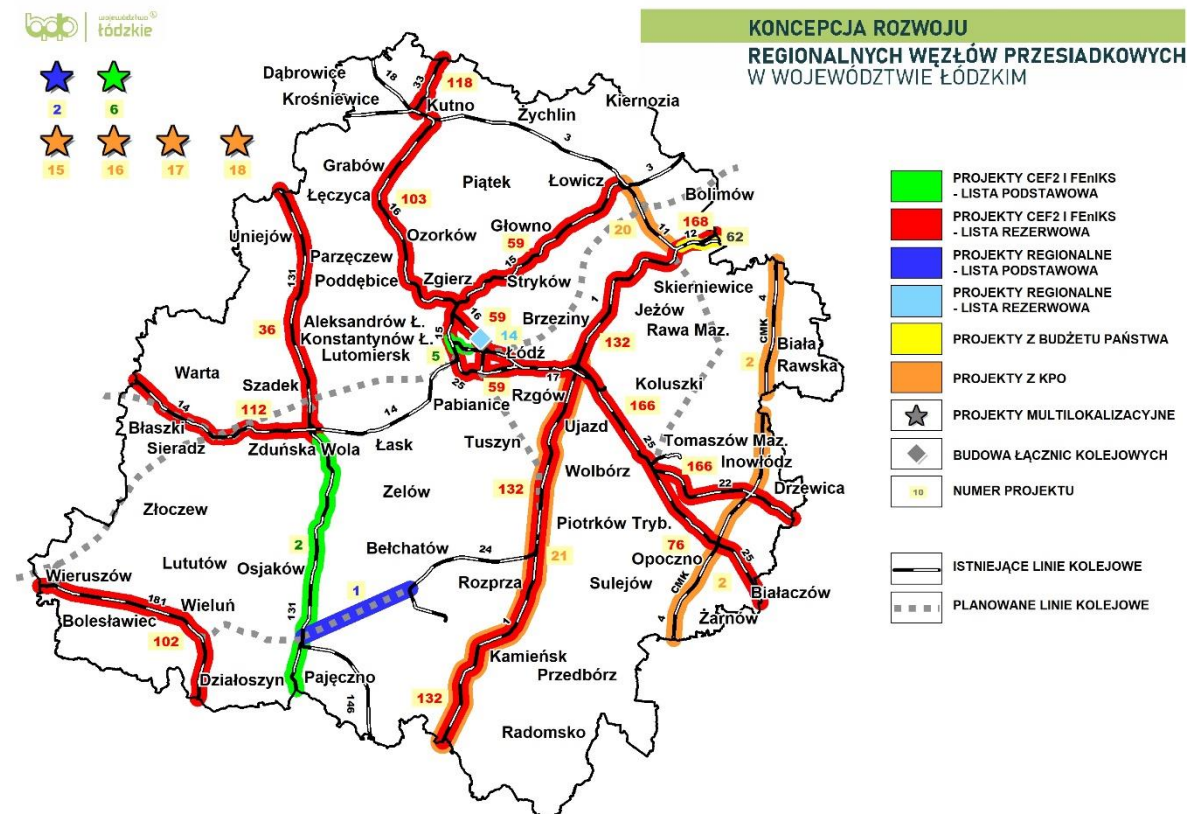
LP.	NAZWA ZADANIA	LISTA	WARTOŚĆ [MLN PLN]	UWAGI
2.	Dostosowanie CMK do prędkości 250 km/h	Podst.	235,51	CPK
15.	Zabudowa Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej	Podst.	97,67	Cz. CPK
16.	Digitalizacja infrastruktury kolejowej poprzez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów	Podst.	1 006,16	Cz. CPK
17.	Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych	Podst.	466,51	Cz. CPK
18.	Likwidacja wąskich gardeł i zwiększenie przepustowości linii kolejowych	Podst.	223,51	Cz. CPK
20.	Prace na linii nr 11 na odc. Łowicz Główny - Skierniewice	Podst.	97,10	
21.	Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinkach Kozłuszki - Częstochowa oraz Zawiercie - Dąbrowa Górnicza	Podst.	380,16	



Lista projektów regionalnych 2021-2027 z województwa łódzkiego:

LP.	NAZWA ZADANIA	LISTA	WARTOŚĆ [MLN PLN]	UWAGI
1.	Budowa linii łączącej Bełchatów z linią nr 131	Podst.	633,61	
2.	Budowa nowych i modernizacja istniejących przystanków kolejowych na obszarze Województwa Łódzkiego	Podst.	101,28	
14.	Budowa łącznicy pomiędzy liniami kolejowymi nr 16 i 17	Rez.	120,00	

Rys. 2. Zadania inwestycyjne w ramach Krajowego Programu Kolejowego po 2023 r. w województwie łódzkim (źródło: BPPWŁ w Łodzi na podstawie KPK)



Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku

Program przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 3 października 2022 r., którego głównym celem jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe miejscowości o populacji powyżej 10 tys. osób, które nie posiadają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej, z miastami wojewódzkimi oraz poprawa wewnętrznej spójności komunikacyjnej i społeczno-gospodarczej tych regionów Polski przy wsparciu ze środków publicznych.

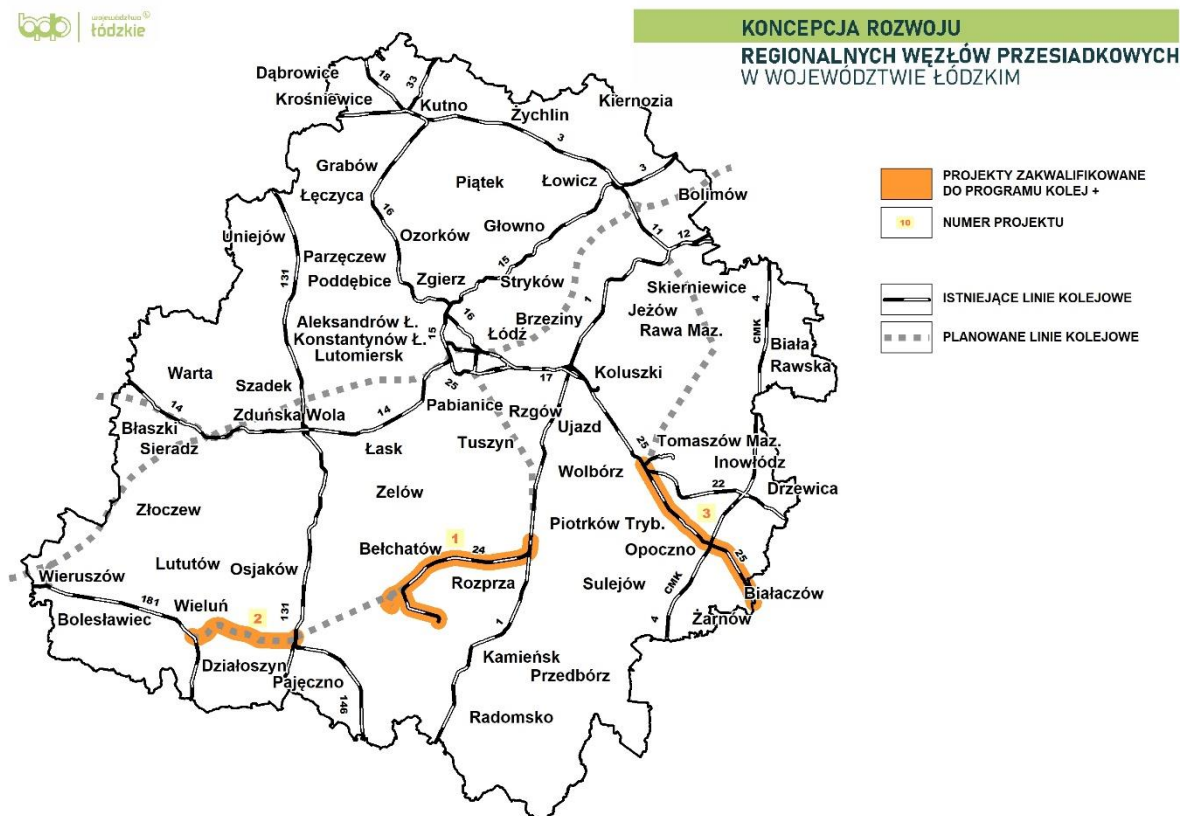
Program składa się z trzech komponentów: głównego, na który zaplanowano środki w programie – inwestycyjnego (m.in. przygotowanie dokumentacji, uzupełnienie istniejącej sieci o nowe odcinki linii kolejowych, rewitalizacja istniejących linii kolejowych oraz przywrócenie zlikwidowanych połączeń kolejowych), pośrednich, bez środków w programie: organizacji przewozów pasażerskich (zachęcający samorządy województw do zapewnienia lokalnych połączeń kolejowych w głąb sąsiedniego województwa, do ośrodka miejskiego zlokalizowanego nie dalej niż 30 km od granicy województwa) oraz ochrony infrastruktury kolejowej przed likwidacją (mający na celu powstrzymanie degradacji infrastruktury nieeksploatowanych lub wygaszanych linii poprzez tworzenie mechanizmów utrudniających likwidację linii kolejowych).



Lista projektów zakwalifikowanych do programu z województwa łódzkiego:

LP.	NAZWA ZADANIA	UWAGI
1.	Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Nr 24 na odcinku Piotrków Trybunalski - Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa	-
2.	Budowa linii łączącej linię kolejową Nr 131 (Chorzew Siemkowiec) z linią kolejową Nr 181 (Wieluń)	-
3.	Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki - Skarżysko Kamienna	Jako partner woj. świętokrzyskiego

Rys. 3. Zadania inwestycyjne w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku. w województwie łódzkim (źródło: BPPWŁ w Łodzi na podstawie Kolej+)



Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej

Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r., którego głównym założeniem jest budowa węzła transportowego opartego na węźle lotniczym (lotnisku przesiadkowym) i kolejowym oraz pełna integracja z krajową i międzynarodową siecią tras kolejowych i drogowych. Niezależnym celem jest integracja aglomeracji warszawsko-łódzkiej i stworzenie silnego centrum gospodarczego, który może stać się kołem zamachowym rozwoju Polski. Dla CPK wybrano lokalizację w Stanisławowie (gm. Baranów).

Wśród wskazanych w Koncepcji projektów komplementarnych wobec CPK w województwie łódzkim znalazła się „Rozbudowa systemu łódzkiego Węzła Kolejowego i integracja z podsystemami transportu miejskiego”, w tym: modernizacja podmiejskich linii tramwajowych; przebudowa Łódzkiego Węzła Kolejowego; budowa systemu P&R. W ramach komponentu drogowego zakłada się dobudowę 3 pasa ruchu na autostradzie A2 na odc. Łódź – Warszawa.

Plan zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego – w perspektywie obejmującej Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku

Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 4 maja 2022 r. usprawniający synchronizację prac wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za realizację komponentów CPK. Według projektu w odległości 15 min. od Warszawy zostanie wybudowany Port Lotniczy Solidarność, który w ramach I etapu będzie w stanie obsługiwać 40 mln pas./rok. W skład CPK wejdą też inwestycje kolejowe: węzeł w bezpośredniej bliskości portu



lotniczego; ok. 2 tys. km nowych torów na terenie całego kraju, które umożliwią przejazd między Warszawą a największymi polskimi miastami w czasie nie dłuższym niż 2,5 godz. Powstanie CPK umożliwi stworzenie do 2040 r. ok. 290 tys. miejsc pracy i przyniesie gospodarce ok. 985 mld zł dodatkowej produkcji globalnej. W rejonie CPK powstanie tzw. Airport City, w skład którego wejdą m.in. obiekty targowo-kongresowe, konferencyjne i biurowe. Plan ułatwi zachowanie komplementarności parametrów i terminów realizacji CPK.

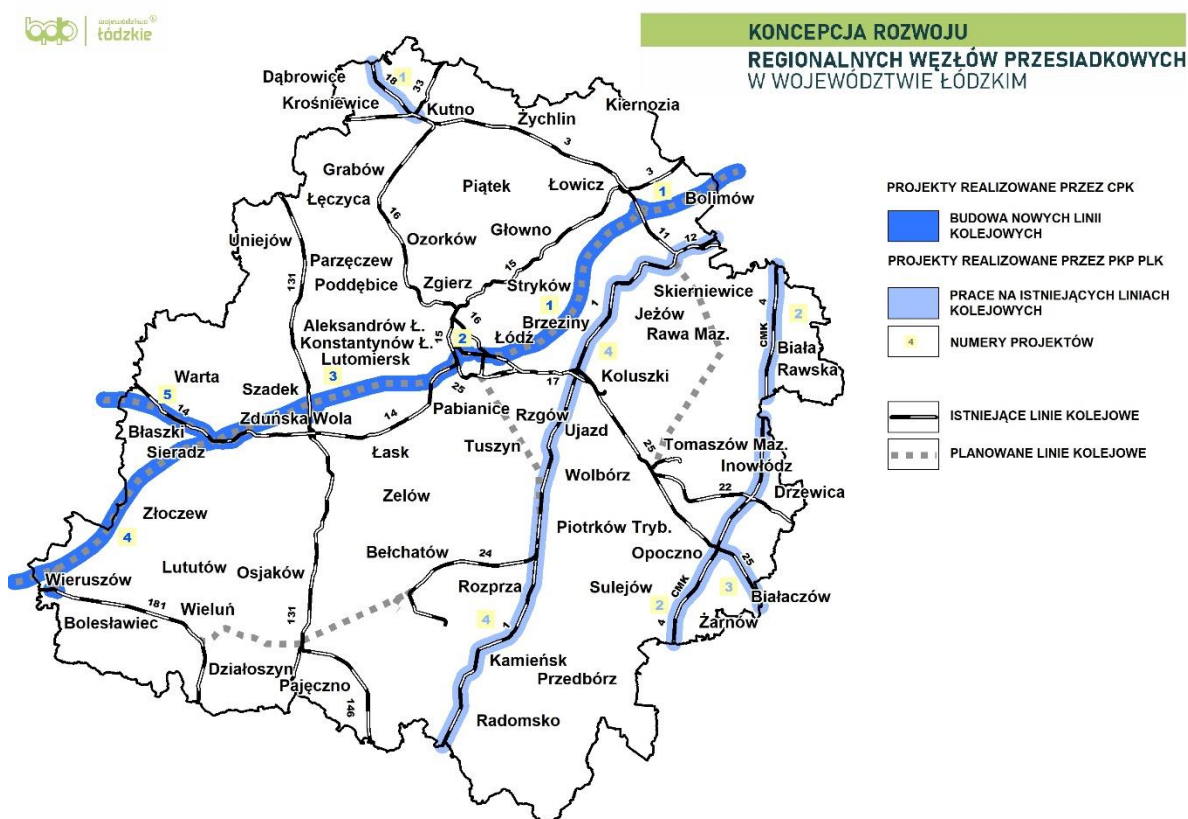
Lista projektów kolejowych przewidzianych do realizacji przez CPK sp. z o.o. z województwa łódzkiego:

LP.	NAZWA PROJEKTU	NR CIĄGU	KOSZT W LATACH 2020-2023 [MLN PLN]
1.	Budowa linii kolejowej Nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia - CPK - Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła Kolejowego CPK	9	597
2.	Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi wraz z włączeniem w linię Nr 14	9	456
3.	Budowa linii kolejowej Nr 85 na odc. Łódź - Sieradz Północny	9	203
4.	Budowa linii kolejowej Nr 86 na odc. Sieradz Północny - Kępno	9	232
5.	Budowa linii kolejowej Nr 85 na odc. Sieradz - Kalisz - Pleszew	9	73

Lista projektów kolejowych przewidzianych do realizacji przez PKP PLK z województwa łódzkiego:

LP.	NAZWA PROJEKTU	NR CIĄGU
1.	Prace na linii kolejowej Nr 18 na odc. Kutno - Toruń Główny	1
2.	Modernizacja linii kolejowej Nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa	7
3.	Przebudowa i elektryfikacja linii kolejowej Nr 25 na odc. Opoczno - Wąsosz Konecki oraz budowa linii kolejowej Nr 586 Idzikowice - Opoczno	7
4.	Kontynuacja przebudowy linii kolejowych Nr 1, 61 i 144 na odc. Międzybórz - Skierniewice - Kozłowski - Piotrków Tryb. - Częstochowa - Lubliniec - Fosowskie - Opole	8

Rys. 4. Zadania inwestycyjne w ramach Planu zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową CPK w województwie łódzkim (źródło: BPPWŁ w Łodzi na podstawie CPK sp. z o.o.)



Dodatkowo zakończono prace nad *Strategicznym Studium Lokalizacyjnym Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego*, w którym określono ramy realizacji przedsięwzięć służących przebudowie i rozbudowie układu komunikacyjnego naszego kraju, w tym wyznaczono korytarze, w których będą usytuowane nowe inwestycje kolejowe i drogowe związane z projektem Centralnego Portu Komunikacyjnego. Dokument stanowi podstawę dla dalszych prac studialno-projektowych, zmierzających do realizacji tych przedsięwzięć. Uchwalono również *Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023*, ustanawiający ramy finansowe i warunki realizacji zamierzeń Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie Centralnego



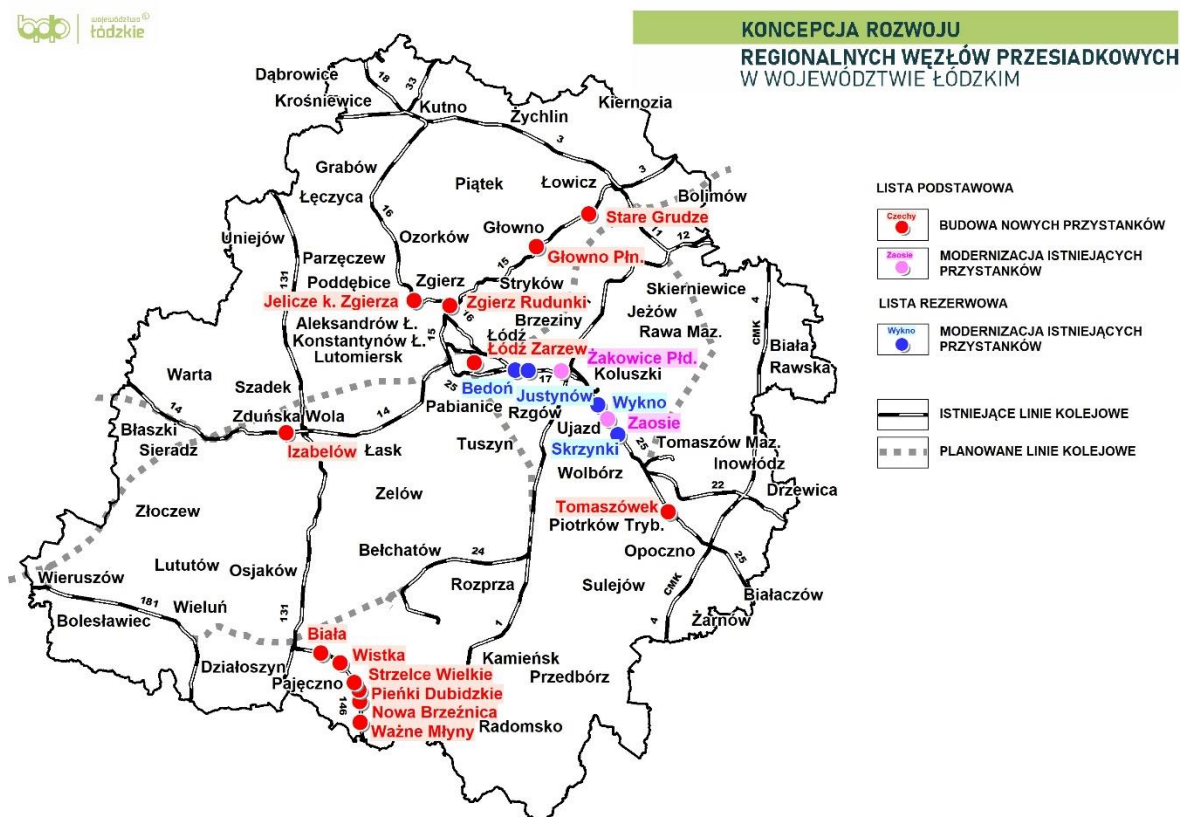
Portu Komunikacyjnego, a także zatwierdzono *Plan Generalny Centralnego Portu Komunikacyjnego na lata 2022 – 2060*, który jest warunkiem wystąpienia o tzw. promesę zezwolenia na założenie lotniska, o którą spółka CPK zwróci się do Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025

Program uchwalony 19 maja 2021 r., z późn. zm. (ostatnia 13 sierpnia 2024 r.), w ramach którego przewiduje się budowę nowych i modernizację istniejących przystanków i peronów kolejowych. Warunkiem realizacji inwestycji są deklaracje regionalnych organizatorów pasażerskich przewozów kolejowych o korzystaniu z wybudowanej infrastruktury. Lista zadań stanowi otwarty zestaw inwestycji i została opracowana na podstawie postulatów składanych m.in. przez samorządy, przewoźników, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i obywateli. W województwie łódzkim założono budowę 13 nowych obiektów/peronów oraz modernizację 6 istniejących, z których 15 zadań znalazło się na liście podstawowej (57,87 mln PLN), a 4 na liście rezerwowej 19,50 mln PLN).

Dodatkowo w ramach Programu finansowane są zadania polegające na budowie nowych parkingów dla samochodów w bezpośrednim sąsiedztwie stacji i przystanków kolejowych. W 2024 r. PKP PLK S.A. i PKP S.A. podpisały porozumienie w sprawie budowy i przyszłego zarządzania parkingiem przy stacji w Tomaszowie Mazowieckim. Ponadto nowe parkingi planowane są do realizacji przy obiektach: Chrusty Nowe, Izabelów, Jedlicze k. Zgierza, Kamieńsk, Koluszki, Rokiciny, Skierniewice, Zaosie, Zgierz, Zgierz Rudunki, Żakowice.

Rys. 5. Zadania inwestycyjne w ramach Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025 w województwie łódzkim (źródło: BPPWŁ w Łodzi na podstawie RPBMPK)





Lista zadań z obszaru województwa łódzkiego przewidzianych do realizacji w ramach Programu:

LP.	NAZWA LOKALIZACJI	NR L.K.	POWIAT	WARTOŚĆ [MLN PLN]	ZAKRES DZIAŁAŃ	LISTA	UWAGI
1.	Izabelów	14	zduńskowski	5,63	Budowa nowego przystanku	Podstawowa	W realizacji
2.	Zgierz Rudunki	15	zgierski	3,15	Budowa nowego przystanku	Podstawowa	Zrealizowany
3.	Tomaszówek	25	opoczyński	2,94	Budowa nowego przystanku	Podstawowa	Zrealizowany
4.	Jedlicze koło Zgierza	16	zgierski	4,38	Budowa nowego przystanku	Podstawowa	Zrealizowany
5.	Stare Grudze	15	łowicki	2,67	Budowa nowego przystanku	Podstawowa	Zrealizowany
6.	Łódź Zarzew	540	Łódź	4,09	Budowa nowego przystanku	Podstawowa	Zrealizowany
7.	Żakowice Południowe	25	łódzki wschodni	3,70	Modernizacja przystanku/peronu	Podstawowa	Zrealizowany
8.	Zaosie	25	tomaszowski	3,42	Modernizacja przystanku/peronu	Podstawowa	Zrealizowany
9.	Główno Północne	15	zgierski	1,65	Budowa nowego przystanku	Podstawowa	Zrealizowany
10.	Ważne Młyny	146	pajęczański	1,31	Budowa nowego przystanku	Podstawowa	Zrealizowany
11.	Nowa Brzeźnica	146	pajęczański	1,20	Budowa nowego przystanku	Podstawowa	Zrealizowany
12.	Pieńki Dubickie	146	pajęczański	1,15	Budowa nowego przystanku	Podstawowa	Zrealizowany
13.	Strzelce Wielkie	146	pajęczański	1,21	Budowa nowego przystanku	Podstawowa	Zrealizowany
14.	Wistka	146	pajęczański	2,80	Budowa nowego przystanku	Podstawowa	Zrealizowany
15.	Biała*	146	pajęczański	1,16	Budowa nowego przystanku	Podstawowa	Zrealizowany
16.	Wykno	25	tomaszowski	4,50	Modernizacja przystanku/peronu	Rezerwowa	Planowany
17.	Skrzynki	25	tomaszowski	5,00	Modernizacja przystanku/peronu	Rezerwowa	Planowany
18.	Bedoń	25	łódzki wschodni	5,00	Modernizacja przystanku/peronu	Rezerwowa	Planowany
19.	Justynów	25	łódzki wschodni	5,00	Modernizacja przystanku/peronu	Rezerwowa	Planowany

*aktualna nazwa Biała Szlachecka

Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023 oraz Program Inwestycji Dworcowych na lata 2024-2030

Programy realizowane przez PKP S.A. będące jednym ze strategicznych projektów SOR. I edycja uwzględnia 192 inwestycje (ok. 2,38 mld zł), w tym 10 w regionie, natomiast II edycja wskazuje 304 inwestycje (ok. 4,4 mld zł), w tym 13 w regionie. Obiekty stanowią wysokiej jakości, wystandaryzowane, energooszczędne, dostosowane do potrzeb pasażerów i systemu transportowego oraz sprawnie zarządzane dworce.

Lista dworców kolejowych Programu Inwestycji Dworcowych 2016-2023:

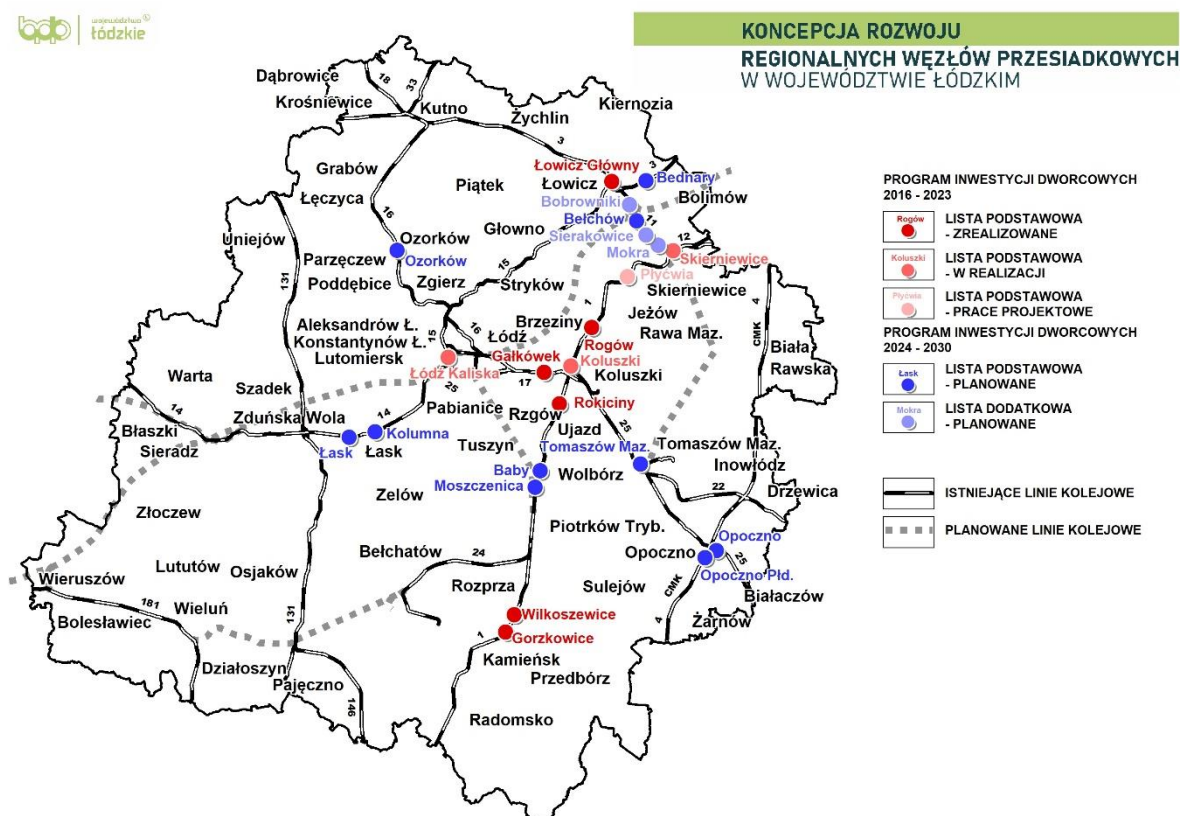
LP.	LOKALIZACJA	POWIAT	LISTA	UWAGI
1.	Gańków	łódzki wschodni	Podstawowa	Zrealizowany
2.	Gorzkowice	piotrkowski	Podstawowa	Zrealizowany
3.	Koluszki	łódzki wschodni	Podstawowa	W realizacji
4.	Łowicz Główny	łowicki	Podstawowa	Zrealizowany
5.	Łódź Kaliska	Łódź	Podstawowa	W realizacji
6.	Płyćwia	skierniewicki	Podstawowa	Prace projektowe
7.	Rogów	brzeziński	Podstawowa	Zrealizowany
8.	Rokiciny	tomaszowski	Podstawowa	Zrealizowany
9.	Skierniewice	Skierniewice	Podstawowa	W realizacji
10.	Wilkoszewice	piotrkowski	Podstawowa	Zrealizowany

Lista dworców kolejowych Programu Inwestycji Dworcowych 2024-2030:

LP.	LOKALIZACJA	POWIAT	LISTA	UWAGI
1.	Baby	piotrkowski	Podstawowa	Planowany
2.	Bednary	łowicki	Podstawowa	Planowany
3.	Bełchów	łowicki	Podstawowa	Planowany
4.	Kolumna	łaski	Podstawowa	Planowany
5.	Łask	łaski	Podstawowa	Planowany
6.	Moszczenica	piotrkowski	Podstawowa	Planowany
7.	Opoczno	opoczyński	Podstawowa	Planowany
8.	Opoczno Południe	opoczyński	Podstawowa	Planowany
9.	Ozorków	zgierski	Podstawowa	Planowany
10.	Tomaszów Mazowiecki	tomaszowski	Podstawowa	Planowany
11.	Bobrowniki	łowicki	Dodatkowa	Planowany
12.	Mokra	skierniewicki	Dodatkowa	Planowany
13.	Sierakowice	skierniewicki	Dodatkowa	Planowany



Rys. 6. Zadania inwestycyjne w ramach Programu Inwestycji Dworcowych w województwie łódzkim (źródło: BPPWŁ w Łodzi na podstawie PID)



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym

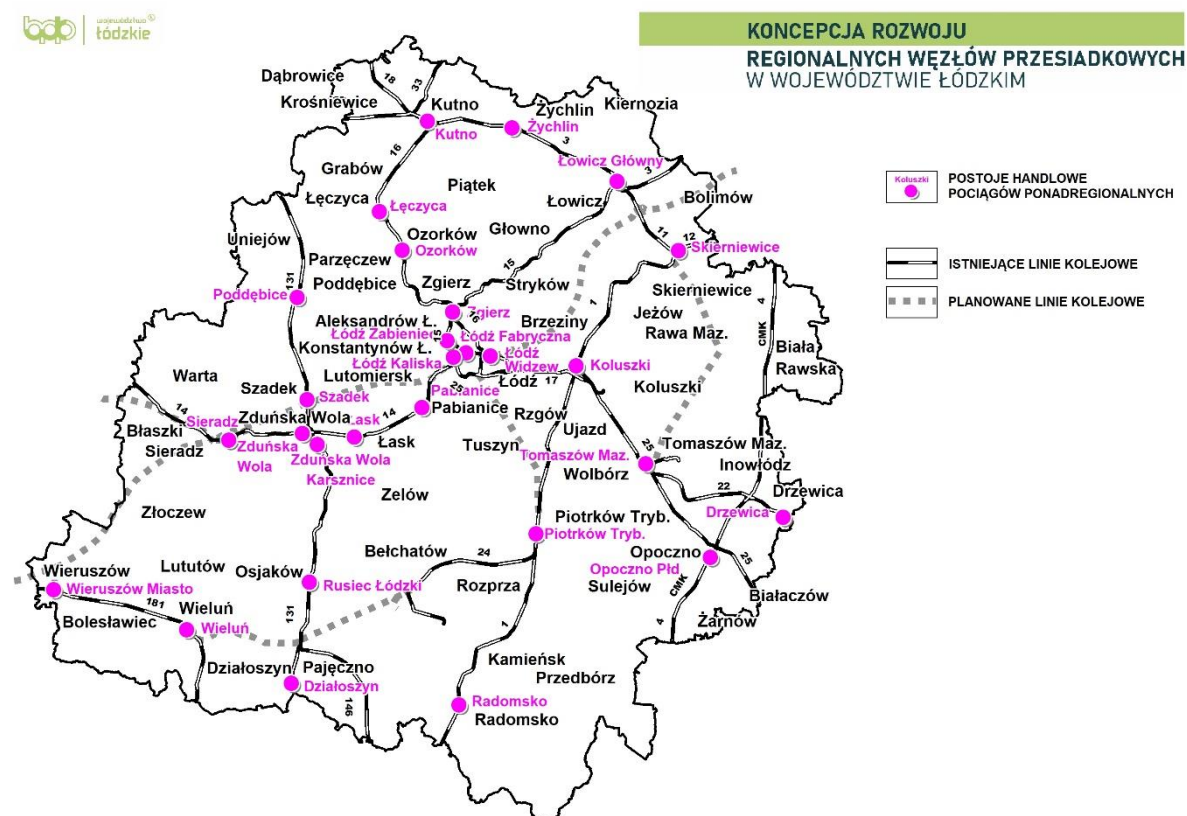
Dokument przyjęty dnia 4 grudnia 2020 r., zajmujący najwyższe miejsce w hierarchicznym systemie planów pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Sformułowano w nim podstawowe zasady funkcjonowania kolejowych międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich, wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej, sposób ich świadczenia i finansowania, prognozowane zapotrzebowanie oraz potencjalne kierunki rozwoju. Dla województwa łódzkiego wskazano m.in. 28 stacji i przystanków połączonych do obsługi oraz uruchomienie w rozkładzie 2028/2029 przewozów po nowej linii Warszawa – CPK – Łódź. Jako perspektywę dalszego rozwoju sieci połączeń kolejowych wskazano rozbudowę linii dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź w kierunku Poznania i Wrocławia (z ewentualnym przedłużeniem w kierunku Czech), która umożliwi uruchamianie nowych szybkich połączeń pomiędzy tymi miastami oraz CPK.

Stacje i przystanki kolejowe przewidziane do obsługi przez pociągi ponadregionalne – stan pożądany w perspektywie 2030 r.:

LP.	STACJE I PRZYSTANKI KOLEJOWE	LP.	STACJE I PRZYSTANKI KOLEJOWE
1.	Drzewica	15.	Piotrków Trybunalski
2.	Działoszyn	16.	Poddębice
3.	Koluszki	17.	Radomsko
4.	Kutno	18.	Rusiec Łódzki
5.	Łask	19.	Sieradz
6.	Łęczyca	20.	Skierniewice
7.	Łowicz Główny	21.	Szadek
8.	Łódź Fabryczna	22.	Tomaszów Mazowiecki
9.	Łódź Kaliska	23.	Wieluń
10.	Łódź Widzew	24.	Wieruszów Miasto
11.	Łódź Zabieniec	25.	Zduńska Wola
12.	Opoczno Południe	26.	Zduńska Wola Karsznice
13.	Ozorków	27.	Zgierz
14.	Pabianice	28.	Zychlin



Rys. 7. Stacje i przystanki kolejowe przewidziane do obsługi przez pociągi ponadregionalne w województwie łódzkim (źródło: BPPWŁ w Łodzi na podstawie krajowego PZRPTZ)



Dokumenty regionalne:

Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030

Dokument przyjęty przez Sejmik Województwa Łódzkiego dnia 6 maja 2021 r., w którym określono wizję harmonijnie rozwijającego się województwa w centrum Polski, przyjaznego rodzinom, mieszkańcom miast i obszarów wiejskich. Regionu, w którym nowoczesna gospodarka idzie w parze z ochroną walorów kulturowych i przyrodniczych. Rozwiązania kierunkowe wspierające rozwój zrównoważonego transportu, w tym rozwój zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z ich wszystkimi elementami zawarto w sferze przestrzennej, w ramach celu strategicznego 3: *Atrakcyjna i dostępna przestrzeń*, gdzie jako cele operacyjne obejmujące zagadnienia transportowe wskazano: 3.1. *Adaptację do zmian klimatu i poprawę jakości zasobów środowiska* oraz 3.3. *Zwiększenie dostępności transportowej*. Dla ich osiągnięcia zaplanowano następujące kierunki działań i działania:

- 3.1.1. Poprawę jakości powietrza, m.in. poprzez ograniczenie emisji ze źródeł o charakterze liniowym, w tym np. rozwój spójnego systemu tras rowerowych (m.in. regionalnych, ponadregionalnych i międzynarodowych) wraz z infrastrukturą oraz z systemami rowerów publicznych; realizacja rozwiązań organizacyjnych sprzyjających kształtowaniu zrównoważonego transportu; promocja ekomobilności i rozwój nowoczesnych form przemieszczania się; budowa systemów zasilania pojazdów zero- i niskoemisyjnych.
- 3.3.2. Włączenie w system szybkich połączeń kolejowych i zwiększenie dostępności kolejowej województwa, m.in. poprzez: budowę i rozbudowę linii kolejowych stanowiących ciągi doprowadzające do Centralnego Portu Komunikacyjnego, w tym m.in. budowę nowej linii kolei dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław / Poznań, umożliwiającej prowadzenie szybkiego ruchu regionalnego; rozwój kluczowych elementów układu kolejowego, w tym m.in. wspieranie: poprawy parametrów technicznych istniejących linii kolejowych (np. elektryfikacji linii, eliminacji „wąskich gardeł”); budowy nowych linii kolejowych



(np. Bełchatów – Wieluń, Łódź – Piotrków Trybunalski / Bełchatów, Skierniewice – Rawa Mazowiecka); budowy i modernizacji infrastruktury punktowej (np. stacji i przystanków kolejowych oraz przejazdów drogowo-kolejowych, w tym realizacja rozwiązań bezkolizyjnych); wdrażania inteligentnych systemów transportowych (np. ERTMS).

3.3.4. Stworzenie atrakcyjnej i konkurencyjnej oferty przewozowej publicznym transportem zbiorowym, m.in. poprzez: poprawę jakości infrastruktury publicznego transportu zbiorowego, infrastruktury uwzględniającej potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami, w szczególności osób z niepełnosprawnościami i starszych, w tym m.in. wspieranie: doposażenia i realizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych (wraz z systemami parkingów Park & Ride i Bike & Ride oraz powiązaniem funkcjonalno-przestrzennymi z siecią komunikacyjną); modernizacji dworców autobusowych i kolejowych; budowy i przebudowy infrastruktury tramwajowej (w tym o charakterze aglomeracyjnym); tworzenia infrastruktury i rozwiązań organizacyjnych dla uprzywilejowania zbiorowej komunikacji miejskiej; wdrażania inteligentnych systemów transportowych (w tym sterowania ruchem); rozwój parku taborowego, w tym m.in. wspieranie: zakupu nowoczesnego zero- lub niskoemisyjnego taboru (np. o alternatywnych źródłach napędu) autobusowego, tramwajowego i kolejowego, uwzględniającego wymogi osób ze szczególnymi potrzebami, w tym osób z niepełnosprawnościami i starszych; wzmocnienie systemu połączeń publicznym transportem zbiorowym, w tym m.in. wspieranie: rozwoju siatki połączeń i zwiększania częstotliwości kursowania; koordynacji rozkładów jazdy; integracja taryfowo-biletowa.

W SRWŁ wskazano również 7 Zintegrowanych Przedsięwzięć Strategicznych (ZPS), wśród których znalazły się: Zielone i aktywne łódzkie i Kolej na łódzkie, dzięki czemu wskazane kierunki działań będą realizowane jako priorytetowe.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego oraz plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Łodzi 2030+

Dokument przyjęty przez Sejmik Województwa Łódzkiego dnia 28 sierpnia 2018 r., w którym jako wizję do 2030 r. określono Region spójny terytorialnie i wizerunkowo, kreatywny i konkurencyjny w skali kraju i Europy, o najlepszej dostępności komunikacyjnej, wyróżniający się atrakcyjnością inwestycyjną i wysoką jakością życia. Rozwojowi transportu zadedykowano 1 z 9 celów szczegółowych – *Cel II. Region o wysokiej jakości i dostępności infrastruktury transportowej*, który w zakresie tworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych będzie realizowany poprzez następujące kierunki działań i działania:

II.2. Rozwój systemu powiązań kolejowych zewnętrznych i wewnętrznych, m.in. poprzez: realizację strategicznego układu kolejowego w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T; wzmocnienie systemu powiązań międzyregionalnych i regionalnych, w szczególności na podstawowych kierunkach dojazdowych do sieci TEN-T; wzmocnienie i rozwój inteligentnych systemów transportowych w transporcie kolejowym; modernizację i budowę nowych stacji i przystanków kolejowych, szczególnie na obszarach silnie zurbanizowanych.

II.4. Rozwój multimodalnego transportu pasażerskiego, m.in. poprzez: wzmocnienie systemu połączeń kolejowych regionu; budowę i podniesienie jakości istniejącej infrastruktury publicznego transportu zbiorowego; podniesienie jakości taboru; integrację infrastrukturalną i organizacyjną systemów.

W zakresie transportu w PZPWŁ wskazano szereg inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym uwzględnionych w dokumentach przyjętych przez sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa, m.in. takich jak: SOR, KT dla Województwa Łódzkiego, Koncepcja przygotowania realizacji inwestycji Port Solidarności – CPK dla RP, PBDK na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), KPK do 2023 roku i WPF Województwa Łódzkiego.

Bardziej szczegółowe zapisy dotyczące rozwoju węzłów przesiadkowych zostały uwzględnione w planie zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Łodzi, który w ramach *Celu Szczegółowego II – Miejski obszar funkcjonalny spójny wewnątrznie, o efektywnych powiązaniach infrastrukturalnych, gwarantujących wysoką dostępność zewnętrzną i wewnętrzną i kierunku działań*



II.2 Rozwój wewnętrznej dostępności transportowej obszaru zakłada „tworzenie warunków przestrzennych dla rozwoju mobilności miejskiej i poprawę jakości funkcjonowania publicznego transport zbiorowego, w tym m.in.: rozwój zintegrowanych węzłów przesiadkowych, uzupełnionych systemami Park & Ride i Bike & Ride...”.

Dokument wskazuje:

- Rozwój centralnego zintegrowanego węzła przesiadkowego – Łódź Fabryczna;
- Rozwój i budowa głównych zintegrowanych węzłów przesiadkowych opartych na kolei – Koluszki, Łódź Kaliska, Łódź Widzew, Pabianice, Zgierz;
- Rozwój i budowa podstawowych zintegrowanych węzłów przesiadkowych opartych na kolei – Łódź Chojny, Łódź Legionów, Łódź Marysin, Łódź Pabianicka, Łódź Śródmieście, Łódź Radogoszcz Zachód, Łódź Retkinia, Łódź Żabieniec;
- Rozwój i budowa uzupełniających zintegrowanych węzłów przesiadkowych opartych na kolei – Główno, Ozorków Nowe Miasto, Pabianice Północ, Stryków, Zgierz Północ;
- Rozwój i budowa pozostałych uzupełniających zintegrowanych węzłów przesiadkowych – Aleksandrów Łódzki, Brzeziny, Konstantynów Łódzki, Rzgów, Tuszyń.

Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego celu polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027

Przyjęty uchwałą nr 503/24 Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 23 kwietnia 2024 r., stanowi dokument, którego nadrzędnym celem jest wyznaczenie kierunków rozwoju systemu transportowego województwa łódzkiego w okresie programowania 2021-2027 oraz nakreślenie wizji rozwoju infrastruktury transportowej regionu do 2030 r. oraz w perspektywie długookresowej do 2050 r., stanowiąc jednocześnie podstawę do spełnienia tematycznego warunku podstawowego 3.1. – *Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie w zakresie 3 Celu Polityki UE¹⁹*. Plan określa wizję rozwoju systemu transportowego, gdzie transport będzie rozwijany z poszanowaniem środowiska oraz zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, zapewniając bezpieczeństwo i dostępność wszystkim ludziom oraz efektywny przepływ towarów, która będzie realizowana przez 4 cele strategiczne: CS 1 Zrównoważenie systemu transportowego dla osiągnięcia neutralności klimatycznej, CS 2 Realizacja infrastruktury transportowej zapewniającej spójność i rozwój województwa, CS 3 Poprawa bezpieczeństwa systemu transportowego, CS 4 Efektywne zarządzanie i transformacja cyfrowa transportu.

Działania związane z rozwojem węzłów przesiadkowych uwzględnione zostały w ramach kierunku działań 1.1. *Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego*, który zakłada m.in. budowę, przebudowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych, szczególnie opartych na transporcie kolejowym oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park & Ride, Kiss & Ride i Bike & Ride oraz realizację powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe), a także budowę i rozbudowę linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np.: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe), budowę i przebudowę stacji i przystanków kolejowych oraz rozwój siatki połączeń publicznym transportem zbiorowym, szczególnie na obszarach wiejskich i peryferyjnych, w tym do stacji i przystanków kolejowych.

Ponadto plan zawiera listę inwestycji priorytetowych obejmującą szereg inwestycji obejmujących m.in. linie kolejowe, stacje i przystanki kolejowe, tabor publicznego transportu zbiorowego oraz węzły przesiadkowe, w ramach których wskazano 2 projekty: „Budowa węzła przesiadkowego wraz z budową budynku dworca kolejowego i niezbędną infrastrukturą do obsługi pasażerów (Bełchatów)”, „Budowa lub rozbudowa pasażerskich strategicznych węzłów intermodalnych na terenie miasta Łodzi (w tym Łódź Kaliska,

¹⁹ Wskazanego w Rozporządzeniu PEiR (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej.



Łódź Widzew, Łódź Chojny, Łódź Żabieniec, Łódź Zarzew, Łódź Warszawska, Łódź Marysin, Łódź Dąbrowa, Łódź Pabianicka, Łódź Stoki, Łódź Koziny, Łódź Radogoszcz Zachód)”.
Kontrakt Programowy dla Województwa Łódzkiego

Przyjęty uchwałą nr 69/22 Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 27 stycznia 2022 r. (zm. Aneksiem Nr 1 z 8 maja 2023 r., zm. Aneksiem Nr 2 z 4 grudnia 2023 r. oraz zm. Załącznikiem Nr 10 z 24 września 2024 r.), stanowi dokument, który szczegółowo określa kierunki i warunki dofinansowania oraz priorytetowe przedsięwzięcia realizowane w ramach przyszłych programów regionalnych. W ramach kontraktu przeznaczono dla województwa łódzkiego około 2,74 mld Euro, a dofinansowanie otrzymają inwestycje w rozwój przedsiębiorczości, infrastrukturę, w tym transportową, rewitalizację oraz działania związane z włączeniem społecznym i transformacją energetyczną.

Lista projektów priorytetowych zawartych w Kontrakcie Programowym dla Województwa Łódzkiego:

LP.	NAZWA ZADANIA	UWAGI
1.	Budowa linii łączącej Bełchatów z linią 131	Prace przedprojektowe
2.	Przebudowa linii tramwajowej na ul. Legionów, Zielonej, Konstantynowskiej i Srebrzyńskiej wraz z infrastrukturą zasilającą i przystankową	-

Program regionalny Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027

Dokument przyjęty 28 grudnia 2022 r. uchwałą Zarządu Województwa Łódzkiego, wyznaczający kierunki wykorzystania środków pochodzących z Funduszy Europejskich, składający się z 12 Priorytetów, w tym dedykowanych dla rozwoju transportu:

- III. Fundusze Europejskie dla mobilnego Łódzkiego – w ramach którego wsparcie ukierunkowane zostanie na wzmocnienie systemów transportu miejskiego w miastach oraz na obszarach powiązanych z nimi funkcjonalnie z zakresu: infrastruktury publicznego transportu zbiorowego, bezemisyjnego i niskoemisyjnego taboru z niezbędną infrastrukturą, cyfryzacji transportu oraz z niezmotywowanego transportu indywidualnego.
- IV. Fundusze Europejskie dla lepiej połączonych Łódzkiego – w ramach którego realizowane będą inwestycje ukierunkowane na poprawę dostępności transportowej województwa w obszarze infrastruktury drogowej, kolejowej (w tym opracowanie dokumentacji), a także publicznego transportu zbiorowego o charakterze pozamiejskim oraz cyfryzacji w transporcie.

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

Dokument przyjęty Uchwałą Sejmiku Województwa z dnia 20 grudnia 2022 r., stanowi akt prawa miejscowego, którego celem jest wskazanie rozwiązań w obszarze przewozów pasażerskich na terenie województwa łódzkiego, w tym określenie sieci transportowej, w ramach której organizator będzie organizował przewozy o charakterze użyteczności publicznej. W planie zidentyfikowano linie komunikacyjne, na których zaplanowano wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w 3 wariantach:

- Podstawowym: obejmującym główne linie kolejowe łączące Łódź: z Sieradzem, Kutnem, Łowiczem, Skierniewicami i Warszawą, Tomaszowem Mazowieckim i Opocznem, Piotrkowem Trybunalskim i Radomskiem oraz trasę Skierniewice – Łowicz – Kutno;
- Uzupełniającym I: rozszerzającym podstawowy o odcinki do granicy województwa z przedłużeniem w kierunku Płocka, Torunia, Konina, Poznania, Wrocławia, Kępna, Tarnowskich Gór, Częstochowy, Skarżyska-Kamiennej, Radomia, Warszawy i Spały, warunkując decyzje porozumieniami z sąsiednimi regionami, a także w przypadku zapewnienia odpowiedniej infrastruktury przez zarządcę sieci – utworzenie linii obejmujących odcinki Piotrków Tryb. – Bełchatów – Wieluń oraz Inowrocław – Zduńska Wola – Chorzew Siemkowice – Częstochowa;
- Uzupełniającym II: rozszerzającym wcześniejsze warianty o drogowe przewozy publiczne na 42 liniach autobusowych, w przypadku uzyskania dopłaty z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, możliwości finansowych województwa oraz spełnienia warunków utworzenia linii komunikacyjnej określonych w ustawie o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.



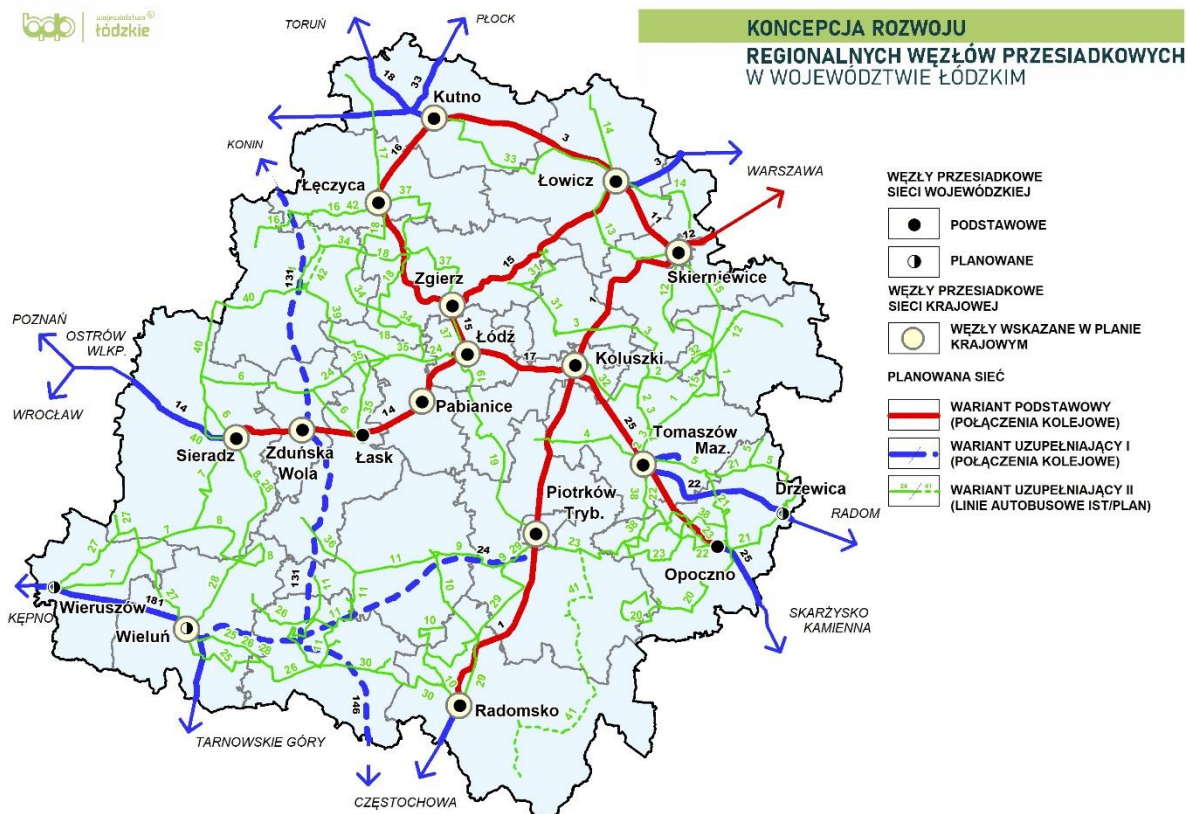
Plan uwzględnia również perspektywę rozwoju pasażerskich połączeń kolejowych o charakterze użyteczności publicznej, opartą na nowych liniach kolejowych: Nr 85 Warszawa Zach. – CPK – Łódź – Sieradz Pn. – Poznań Starołęka, Nr 86 Sieradz Pn. – Kępno – Wrocław oraz linię Piotrków Tryb. – Bełchatów – LK 131.

Dokument identyfikuje węzły przesiadkowe zlokalizowane w miastach, w których istnieje możliwość przesiadki pomiędzy liniami sieci wojewódzkiej i w najważniejszych punktach na trasie tych linii oraz wskazuje wytyczne funkcjonalne dla węzłów multimodalnych. Integracja systemów transportowych w ramach węzła powinna się odbywać na kilku płaszczyznach: infrastruktury – stworzenie spójnej, jednolitej przestrzeni, z łatwo rozpoznawalnymi wszystkimi elementami węzła; informacji – zintegrowanie informacji pasażerskiej dotyczącej wszystkich możliwości podróżowania z węzła: komunikacji dalekobieżnej i lokalnej, autobusowej i kolejowej, taxi, parkingów; rozkładów jazdy – jawne skomunikowanie kursów różnych linii i gałęzi transportu.

Wykaz węzłów przesiadkowych sieci wojewódzkiej:

LP.	WĘZŁ SIETKI WOJEWÓDZKIEJ	UWAGI
1.	Bełchatów	Węzeł planowany
2.	Brzeziny	Węzeł planowany
3.	Drzewica	Węzeł planowany
4.	Koluszki	Węzeł podstawowy
5.	Kutno	Węzeł podstawowy
6.	Łask	Węzeł podstawowy
7.	Łęczyca	Węzeł podstawowy
8.	Łowicz	Węzeł podstawowy
9.	Opoczno	Węzeł podstawowy
10.	Pabianice	Węzeł podstawowy
11.	Pajęczno	Węzeł planowany
12.	Piotrków Trybunalski	Węzeł podstawowy
13.	Radomsko	Węzeł podstawowy
14.	Rawa Mazowiecka	Węzeł planowany
15.	Sieradz	Węzeł podstawowy
16.	Skierniewice	Węzeł podstawowy
17.	Tomaszów Mazowiecki	Węzeł podstawowy
18.	Wieluń	Węzeł planowany
19.	Wieruszów	Węzeł planowany
20.	Zduńska Wola	Węzeł podstawowy
21.	Zgierz	Węzeł podstawowy

Rys. 8. Sieć komunikacyjna użyteczności publicznej – wariant uzupełniający I i II w ramach aktualizacji PZRPTZ WŁ (źródło: Aktualizacja PZRPTZ WŁ do 2020 r. z perspektywą do roku 2030)





Ponadto cele klimatyczne na poziomie regionalnym zabezpieczają: *Program ochrony powietrza wraz z planami działań krótkoterminowych dla strefy aglomeracja łódzka* oraz *Program ochrony powietrza wraz z planami działań krótkoterminowych dla strefy łódzkiej*, wskazujące kierunki naprawcze prowadzące do poprawy jakości powietrza poprzez ograniczenie wpływu emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego oraz kształtowanie polityki przestrzennej w sposób sprzyjający poprawie stanu jakości powietrza.

Dokumenty lokalne:

Większość samorządów lokalnych w regionie przedstawia kierunki rozwoju transportu w ogólnych dokumentach, tj.: studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, planach zagospodarowania przestrzennego czy strategiach rozwoju. Niewiele jednostek decyduje się na tworzenie dokumentów o tematyce wyłącznie transportowej. Jeśli już takie posiadają, są to: plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, plany zrównoważonej mobilności miejskiej, strategie elektromobilności, a część z nich uwzględnia potrzebę tworzenia punktów przesiadkowych.

Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej uwzględniony został również w ramach celów rozwojowych powstających obecnie strategii ZIT miejskich obszarów funkcjonalnych. W projekcie *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Radomsko – Piotrków Trybunalski – Bełchatów na lata 2021-2030*, wskazano przedsięwzięcie pn.:

- „Budowa węzła przesiadkowego wraz z budową budynku i niezbędną infrastrukturą do obsługi pasażerów na terenie miasta Bełchatów”.

Inwestycje z zakresu budowy i rozbudowy węzłów przesiadkowych uwzględniono również w *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027*, wskazujących projekty:

- „Budowa węzła przesiadkowego w okolicach dworca Łódź-Żabieniec”,
- „Budowa węzła przesiadkowego przy budowanym podziemnym przystanku kolejowym Łódź Koziny”,
- „Budowa węzła przesiadkowego Łódź Smulsko”,
- „Budowa parkingu P&R przy dworcu Łódź Kaliska”,
- „Budowa parkingu P&R przy przystanku Łódź Radogoszcz Zachód”,
- „Budowa parkingu P&R przy przystanku kolejowym w Strykowie”,
- „Rozbudowa istniejącego parkingu/budowa parkingu P&R obok dworca kolejowego w Pabianicach przy ulicy Łaskiej”,
- „Autobusy w węźle przesiadkowym (m. gm. Koluszki)”,
- „Budowa parkingu Park & Ride wraz z infrastrukturą towarzyszącą przy ul. Dworcowej w Rogowie”,
- „Budowa parkingu Park & Ride przy ul. Wojska Polskiego w Rogowie”,
- „Budowa parkingu Park & Ride i Bike & Ride przy węźle przesiadkowym Ozorków Nowe Miasto”,
- „Rozbudowa węzła przesiadkowego przy dworcu kolejowym w Ozorkowie”.

Powyższe przedsięwzięcia zostały również wskazane w *Planie zrównoważonej mobilności miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2030 (z perspektywą do 2040)*, w ramach „Działania 2.2. Dostępne i zintegrowane węzły przesiadkowe z wykorzystaniem obecnych, powstających i planowanych przystanków oraz stacji kolejowych”. Ponadto dokument w ramach „Działania 2.7. Dostępne i zintegrowane węzły przesiadkowe łączące transport autobusowy, tramwajowy oraz indywidualny”, uwzględnia projekt pn.:

- „Węzeł integracyjny z parkingiem P+R, B+R w Konstancjowie Łódzkim”.



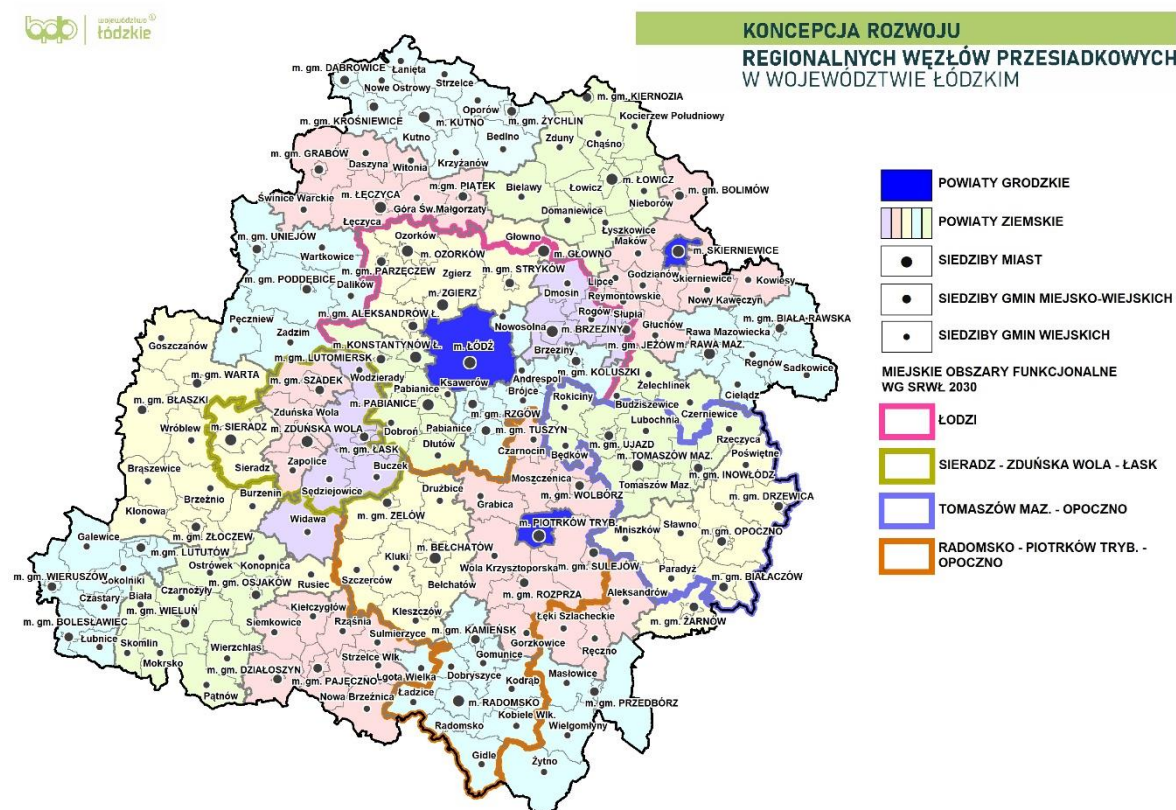
II. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Sieć osadnicza i procesy urbanizacyjne

Województwo łódzkie położone jest w centralnej części Polski i zajmuje obszar o powierzchni 18 219 km² (9. miejsce). **Strukturę administracyjną** regionu tworzą w 2024 r. 24 powiaty (3 miasta na prawach powiatu: Łódź, Piotrków Trybunalski, Skierniewice i 21 powiatów), w tym 177 gmin (18 miejskich, 42 miejsko-wiejskich oraz 117 wiejskich). Do głównych obszarów koncentracji ludności, działalności gospodarczej oraz szerokiego wachlarza usług zalicza się 60 miast regionu stanowiących jednocześnie centra rozwoju społeczno-gospodarczego. Strukturę osadniczą uzupełniają także obszary wiejskie o zróżnicowanych typach funkcjonalnych, od gmin typowo rolniczych, przez gminy wielofunkcyjne, po gminy położone bezpośrednio w sąsiedztwie dużych i średnich miast, stanowiące ich zaplecze mieszkaniowe. Ponadto zgodnie z obowiązującą **Strategią Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030**, w regionie wyróżnione zostały 4 **obszary funkcjonalne**: MOF Ośrodka Wojewódzkiego – Łódź oraz 3 wielordzeniowe MOF: MOF Sieradz – Zduńska Wola – Łask, MOF Tomaszów Mazowiecki – Opoczno i MOF Radomsko – Piotrków Trybunalski – Bełchatów.

Podobnie jak w całym kraju, w regionie zauważalny jest dynamiczny **proces suburbanizacji** skutkujący zauważalną w przestrzeni presją urbanizacyjną. Jest ona konsekwencją m.in. migracji ludności miast na obszary podmiejskie i wiejskie, co skutkuje rozpraszaniem zabudowy oraz powstawaniem osiedli mieszkaniowych bez odpowiedniej infrastruktury i dostępu do podstawowych usług²⁰.

Rys. 9. Podział administracyjny województwa łódzkiego w 2024 r. (źródło: BPPWŁ w Łodzi)



²⁰ Procesy związane z tzw. rozlewaniem się miast determinują zmiany w funkcjonowaniu systemów publicznego transportu zbiorowego, wymuszając obsługę transportową mieszkańców niezurbanizowanych wcześniej obszarów, co wiąże się zarówno z przeorganizowaniem siatki połączeń i uruchamianiem nowych linii komunikacyjnych, jak również z koniecznością przeprowadzenia nowych inwestycji w infrastrukturę transportową.



Wszystkie gminy, szczególnie wiejskie, niezależnie od istniejącej i prognozowanej sytuacji demograficznej i procesów depopulacji, przewidują wzrost powierzchni terenów przeznaczonych na funkcję mieszkaniową. Szacowana pojemność demograficzna województwa łódzkiego w 2022 roku wynosiła blisko 11,8 mln osób. Największą chłonnością demograficzną cechowała się Łódź, w której mogłoby potencjalnie zamieszkać 2,17 mln osób, a następnie gm. Zgierz gdzie mogłoby zamieszkać 204,4 tys. osób. W 19 gminach województwa łódzkiego pojemność demograficzna wahała się w granicach od 100 tys. do 200 tys. osób. Wśród nich znalazły się głównie miasta oraz kilka gmin miejsko-wiejskich. Dość wysoką pojemnością demograficzną wyróżniały się 3 gminy wiejskie: Bełchatów, Wola Krzysztoporska oraz Kutno. Około 88% gmin województwa łódzkiego posiadało pojemność demograficzną wynoszącą mniej niż 70 tys. os. Największe dysproporcje pojemności demograficznej w stosunku do rzeczywistej liczby mieszkańców danej gminy, oznaczające ponad 10 razy większą chłonność demograficzną w stosunku do aktualnego zaludnienia notuje się w 36 gminach zlokalizowanych przede wszystkim w północnej i północno-wschodniej części województwa.

Postępujące w regionie znaczne przemiany przestrzenne, w tym szczególnie suburbanizacja i niekontrolowany proces „rozlewania się miast” prowadzą do sytuacji, w której odległości pomiędzy miejscem zamieszkania, pracy i zaspokajania innych podstawowych potrzeb znacznie się zwiększyły. Determinuje to konieczność jak najbardziej efektywnej obsługi potoków pasażerskich i szerszego wykorzystania kolei w codziennych dojazdach. W tym kontekście wyzwaniem dla władz samorządowych jest odpowiednia organizacja publicznego transportu zbiorowego oraz uzupełnienie luk infrastrukturalnych w obrębie węzłów przesiadkowych.

Demografia

Według danych za 2023 r., województwo łódzkie zamieszkiwało 2 362 519 osób (6. miejsce w Polsce; 6,3% ludności Polski), przy czym w miastach żyło 61,8% ludności (7.) i było to więcej niż średnia dla Polski (59,5%). Do miast o największej liczbie ludności należały: Łódź – 652 015 os., Piotrków Trybunalski – 66 519 os., Pabianice – 60 598 os., Tomaszów Mazowiecki – 57 438 os., Zgierz – 53 543 os. i Bełchatów – 52 331 os., powyżej 30 tys. mieszkańców liczyły również: Skierniewice, Radomsko, Kutno, Sieradz i Zduńska Wola. Gęstość zaludnienia była wyższa niż średnia dla Polski i wynosiła 129,7 os./km² (5. – Polska 119,9 os./km²), a do obszarów o największej gęstości należała Łódź wraz z miastami z obszaru funkcjonalnego (Pabianice, Aleksandrów Łódzki) oraz pozostałe duże miasta: Zduńska Wola, Bełchatów, Łęczyca, Wieruszów, Tomaszów Mazowiecki, Skierniewice.

Województwo doświadcza niekorzystnych procesów demograficznych związanych ze spadkiem liczby mieszkańców. W latach 2014 – 2023 liczba ludności zmniejszyła się o 141,6 tys. osób i stanowiła jedynie 94,3% liczby ludności z 2014 r. Główną przyczyną ubytku ludności jest ujemny przyrost naturalny wynoszący w 2023 r. -5,90‰ (Polska -3,62‰), będący wynikiem niskiej liczby urodzeń (6,91 urodzeń żywych na 1000 mieszkańców) i wysokiej liczby zgonów (12,86 zgonów na 1000 mieszkańców). W 2023 r. dodatni przyrost naturalny występował jedynie na terenach: gm. Chąsno (4,87‰), obszaru miejskiego m.gm. Rzgów (3,19‰), gm. Regnów (1,76‰), gm. Mniszków (1,49‰), gm. Paradyż (0,72‰) i obszaru wiejskiego m.gm. Wieruszów (0,52‰), pozostałe gminy charakteryzowały się ujemnym przyrostem naturalnym, a najniższe wartości występowały na obszarze wiejskim m.gm. Jeżów (13,35‰) i gm. Bedlno (13,03‰).

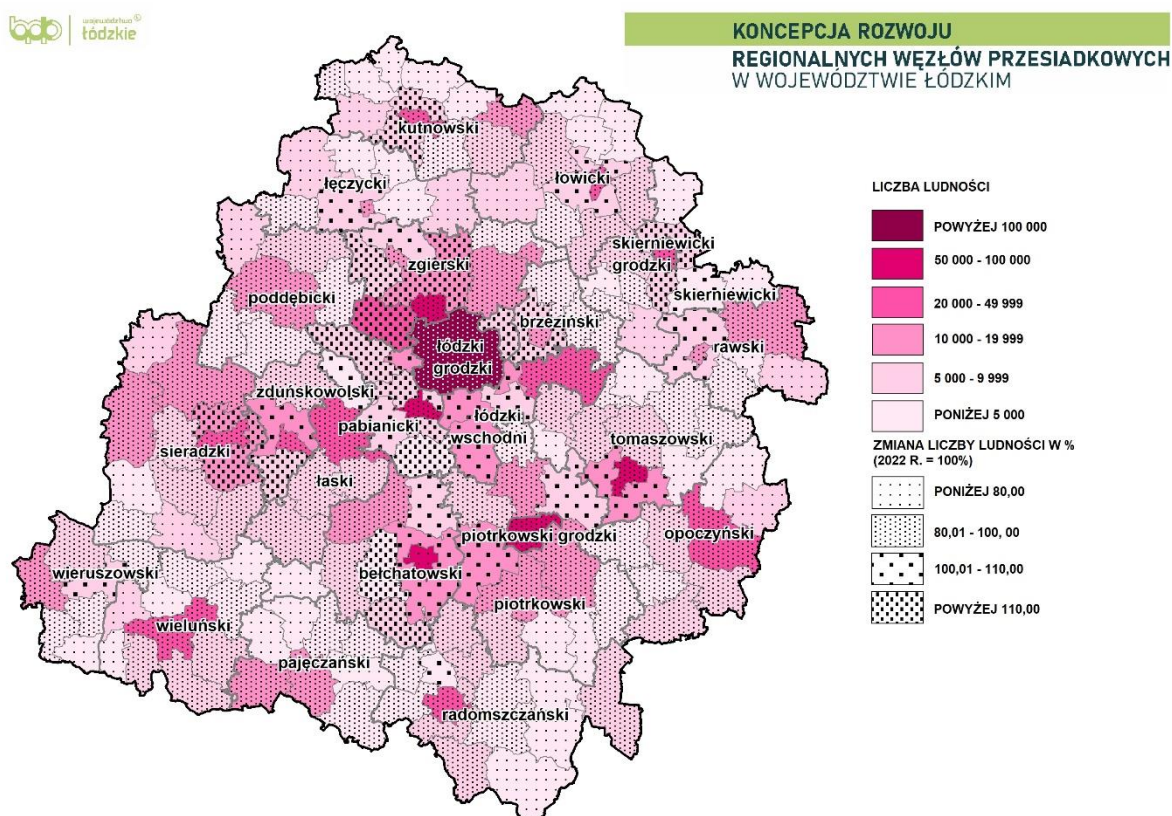
Dodatkowo region charakteryzuje się znacznym odpływem ludności na skutek migracji. W 2023 r. w województwie zameldowało się 21 132 osób, a jednocześnie 22 932 osób wymeldowało się poza jego granice. Saldo migracji w ruchu wewnętrznym i zagranicznym ukształtowało się na poziomie około -1 800 osób. Najbardziej niekorzystne saldo migracji charakteryzowało Łódź (-1 529 osób) oraz pozostałe duże miasta: Bełchatów (-455 osoby), Tomaszów Mazowiecki (-285 osób), Piotrków Trybunalski (-283 osób) i Pabianice (-57 osób). Najkorzystniejsza sytuacja migracyjna wystąpiła w gminach Aleksandrów Łódzki (+459 osób), Zgierz (+241 osób), Pabianice (+236 osób) oraz Andrespol (+235 osób).



Istotnym problemem wpływającym na kondycję regionu jest również proces **starzenia się społeczeństwa** – odsetek osób w wieku przedprodukcyjnym wyniósł w 2023 r. jedynie 17,1% (niewielki wzrost), w wieku produkcyjnym – 57,0% (niewielki spadek), natomiast udział osób w wieku poprodukcyjnym wzrósł do 25,9%, co przekłada się na najwyższą w kraju wartość wskaźnika obciążenia demograficznego (liczba osób w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym), który w 2023 r. wyniósł 45,4.

Biorąc pod uwagę **Prognozę ludności na lata 2023–2060** liczba mieszkańców województwa łódzkiego będzie systematycznie spadać, by w 2040 r. wynieść 2 124 512 os., w 2060 r. jedynie 1 777 320 os. (spadek odpowiednio o ponad 10% i 25% w stosunku do 2022 r.). Postępować będzie również proces starzenia się ludności, co oznacza wzrost odsetka osób w wieku 65 lat i więcej, których liczba wyniesie w 2040 r. – 573 548 os. i w 2060 r. – 613 968 os., stanowiąc odpowiednio ok. 27% i 34,5% całości ludności, doprowadzając do zwiększenia współczynnika obciążenia demograficznego ludnością w wieku nieprodukcyjnym. Oznacza to również duży spadek liczby dzieci i młodzieży (poniżej 19 roku życia), których liczba wyniesie w 2040 r. – 331 498 os. i w 2060 r. – 289 805 os., stanowiąc jedynie odpowiednio 15,6% i 16,3% mieszkańców regionu. Kurczyć będą się także zasoby ludności w wieku produkcyjnym. Prognozowany jest także wyraźny spadek liczby urodzeń, co związane będzie przede wszystkim ze spadkiem liczby kobiet w wieku prokreacyjnym. Ponadto w następnych latach wciąż zauważalny będzie spadek liczby ludności zamieszkującej główne ośrodki miejskie i zasiedlającej się na obszarach podmiejskich (postęp suburbanizacji).

Rys. 10. Liczba ludności w gminach województwa łódzkiego w 2023 r. wraz z prognozą demograficzną na 2040 r. (źródło: BPPWŁ w Łodzi na podstawie GUS)



Pogarszająca się sytuacja demograficzna charakteryzuje całą Polskę, jednak to województwo łódzkie należy do regionów o najszybszym tempie wyludniania się, co jest związane z wysoką liczbą zgonów, niską liczbą urodzeń, a także znacznym odpływem ludności na skutek migracji. W regionie silnie zauważalny jest również proces starzenia się społeczeństwa, czego skutkiem jest najwyższa w kraju wartość wskaźnika obciążenia demograficznego. Postępujące negatywne procesy demograficzne będą miały swoje konsekwencje dla samorządów lokalnych w kontekście planowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego, tak



aby był on jak najbardziej efektywny. Ponadto wzrastająca liczba osób w wieku poprodukcyjnym wymuszać będzie realizację odpowiednio dostępnej infrastruktury transportowej uwzględniającej potrzeby osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

Gospodarka i rynek pracy

Województwo łódzkie należy do stosunkowo dobrze rozwiniętych regionów o zróżnicowanej sektorowo i przestrzennie strukturze gospodarczej, w której nadal istotną rolę odgrywają rolnictwo i przemysł (odpowiednio 9,7% i 31,6% pracujących), a ich udziały w liczbie pracujących są wyższe niż średnio w Polsce (kolejno 8,4% i 30,8%). Z kolei udział pracujących w usługowych grupach sekcji PKD jest niższy niż średnio w kraju (60,9%) i wynosi łącznie 58,7%. Łódzkie w 2023 r. zajęło 3 miejsce w kraju pod względem wartości współczynnika aktywności zawodowej osób w wieku produkcyjnym, który wyniósł 82,8% (średnia dla Polski 81,2%). Najwięcej pracujących wg siedziby pracy, poza stolicą regionu (329 781 osób), która z racji największego potencjału ludnościowego jest poza zasięgiem reszty powiatów, występuje w powiecie zgierskim (56 625 os.), bełchatowskim (40 941 os.) i pabianickim (39 726 os.). Z kolei najmniejszą liczbą pracujących charakteryzowały się powiaty: brzeziński (9 029 os.), skierniewicki (9 800 os.) oraz poddębicki (13 309 os.).

Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie w 2023 r. wyniosła 5,4% (8.) i była nieco wyższa niż średnia krajowa (5,1%). W stosunku do roku 2022 zanotowano dalszy spadek bezrobocia o 0,1 p.p., co świadczyło o dobrej sytuacji na rynku pracy. W województwie zauważalne jest zróżnicowanie wewnątrzregionalne poziomu bezrobocia, od ponad 8% w powiatach opoczyńskim i pączęchańskim do jedynie 3,2% w powiecie rawskim czy 4% w powiecie skierniewickim.

W 2023 r. na terenie województwa działało 283 570 podmiotów wpisanych do rejestru gospodarki narodowej REGON (7. miejsce, tj. 5,5% wszystkich podmiotów w kraju). Najmniejsze podmioty zatrudniające od 0 do 9 osób stanowiły 96,4% (Polska 96,9%), podmioty zatrudniające od 10 do 49 osób stanowiły 2,9% (Polska 2,5%), 0,6% podmiotów zatrudniało od 50 do 249 pracowników (Polska 0,5%), a ok. 0,1% firm miało powyżej 250 pracowników (Polska ok. 0,1%). Najwięcej podmiotów zatrudniających od 10 do 49 pracowników zlokalizowanych było w Łodzi (2 909) oraz w Piotrkowie Trybunalskim (296) i Pabianicach (244). W grupie podmiotów zatrudniających od 50 do 249 pracowników przoduje również Łódź (543), a następnie Tomaszów Mazowiecki (62), Piotrków Trybunalski (59), Kutno (57), Pabianice (55). Najwięcej zakładów zatrudniających powyżej 250 osób znajduje się w Łodzi (109), Piotrkowie Trybunalskim (16), Skierniewicach (9) oraz Kutnie (6), Radomsku (6), Zduńskiej Woli (6) i Strykowie (6).

Do wiodących branż funkcjonujących w regionie należą m.in. spożywcza, farmaceutyczno-medyczna, tekstylna i odzieżowa, meblarska, AGD, BPO/SSC/IT²¹, przetwórstwo tworzyw sztucznych, ceramiczno-budowlana. Ponadto województwo łódzkie jest jednym z największych w kraju obszarów koncentracji działalności logistycznej, skupiającej się przede wszystkim w 3 rejonach koncentracji funkcji logistycznych – Stryków – Łódź – Zduńska Wola, Kutno oraz Piotrków Trybunalski – Radomsko. Część z wymienionych branż zalicza się do Regionalnych Inteligentnych Specjalizacji Województwo Łódzkiego²², w ramach których uwzględniono specjalizacje horyzontalne: nowoczesne technologie środowiskowe i usługi przyszłości oraz specjalizacje branżowe: innowacyjne włókiennictwo i przemysł mody, inteligentne budownictwo, medycyna farmacja i kosmetyki, innowacyjne rolnictwo i przetwórstwo rolno-spożywcze, mobilność i logistyka przyszłości.

Wg wstępnych szacunków GUS w 2022 r. województwo łódzkie uzyskało wskaźnik Produktu Krajowego Brutto na 1 mieszkańca na poziomie 94% średniej dla Polski, który wyniósł 76 228 zł (6 miejsce). W 2021 r. spośród 5 podregionów województwa, najwyższy poziom rozwoju gospodarczego odnotowała Łódź, gdzie PKB na mieszkańca wyniosło 90 632 zł (9. miejsce na 73 podregiony w kraju). Dość wysoki poziom

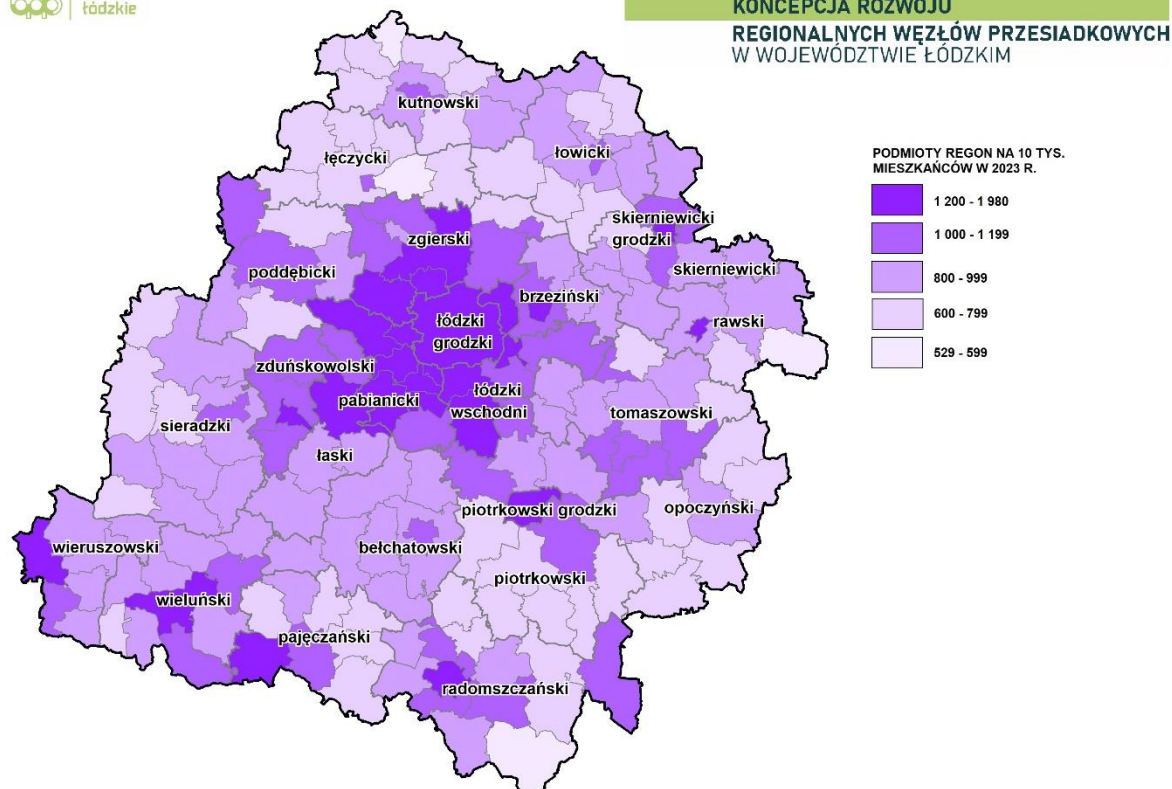
²¹ BPO - Business Process Outsourcing – zlecanie usług biznesowych wyspecjalizowanym partnerom zewnętrznym, SSC - Shared Services Center – centrum usług wspólnych oferujące wewnętrzne usługi dla różnych działów i jednostek organizacyjnych w ramach tej samej organizacji, IT – Information Technology – branża technologii informacyjnych skupiająca się na tworzeniu, implementacji i zarządzaniu technologiami służącymi do przetwarzania i przechowywania informacji.

²² Zgodnie z przyjętą w 2024 r. Regionalną Strategią Innowacji Województwa Łódzkiego „RSI Łódzkie 2030+”



rozwoju gospodarczego odnotował również podregion piotrkowski, gdzie PKB na mieszkańca wyniosło w 2021 r. 65 500 zł, natomiast podregion łódzki w 2021 r. osiągnął przeciętny w skali kraju poziom PKB na mieszkańca w wysokości 59 944 zł. Niskim poziomem rozwoju gospodarczego charakteryzowały się kolejne dwa podregiony: skierniewicki 51 019 zł PKB na osobę oraz sieradzki 48 274 zł.

Rys. 11. Liczba podmiotów gospodarczych w rejestrze REGON na 10 tys. mieszkańców województwie łódzkim w 2023 r. (źródło: BPPWŁ w Łodzi na podstawie GUS)



Podsumowując, województwo łódzkie jest regionem rozwijającym się, a ogólna sytuacja na rynku pracy jest stabilna. Duża aktywność zawodowa mieszkańców i liczba osób pracujących, stanowi podstawę do dalszego wzmacniania systemu publicznego transportu zbiorowego, a tym samym zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podróżach do pracy.

Dojazdy do pracy

Z badań *Dojazdów do pracy w świetle wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2021* wynika, że w regionie w 2021 r. dojeżdżało do pracy poza granicę gminy, w której zamieszkiwało ponad 327,5 tys. pracowników najemnych, co stanowiło 6,3% ogólnej liczby dojeżdżających w kraju (prawie 5,2 mln). Udział dojeżdżających do pracy w liczbie zatrudnionych wyniósł w województwie łódzkim 37,1%. Do pracy w Łódzkiem z terenu innych województw przyjeżdżało ponad 25,8 tys. os., natomiast do innych województw wyjeżdżało ponad 55,3 tys. os. (na 1 osobę wyjeżdżającą do pracy poza granice województwa przypadało 0,47 osób przyjeżdżających do pracy), co świadczy o relatywnie niskiej „sile przyciągania” województwa łódzkiego.

Pośród wszystkich gmin województwa, m. Łódź stanowiło obszar z największą liczbą przyjeżdżających – 65 140 os. (7 miejsce w kraju po Warszawie, Krakowie, Katowicach, Poznaniu, Wrocławiu i Gdańsku). Duża liczba przyjeżdżających charakteryzowała również: gm. Kleszczów (12 258 os.), m. Piotrków Trybunalski (11 992 os.), m. Radomsko (8 854 os.), m. Kutno (8 515 os.), obszar miejski m. gm. Wieluń (7 624 os.), m. Zgierz



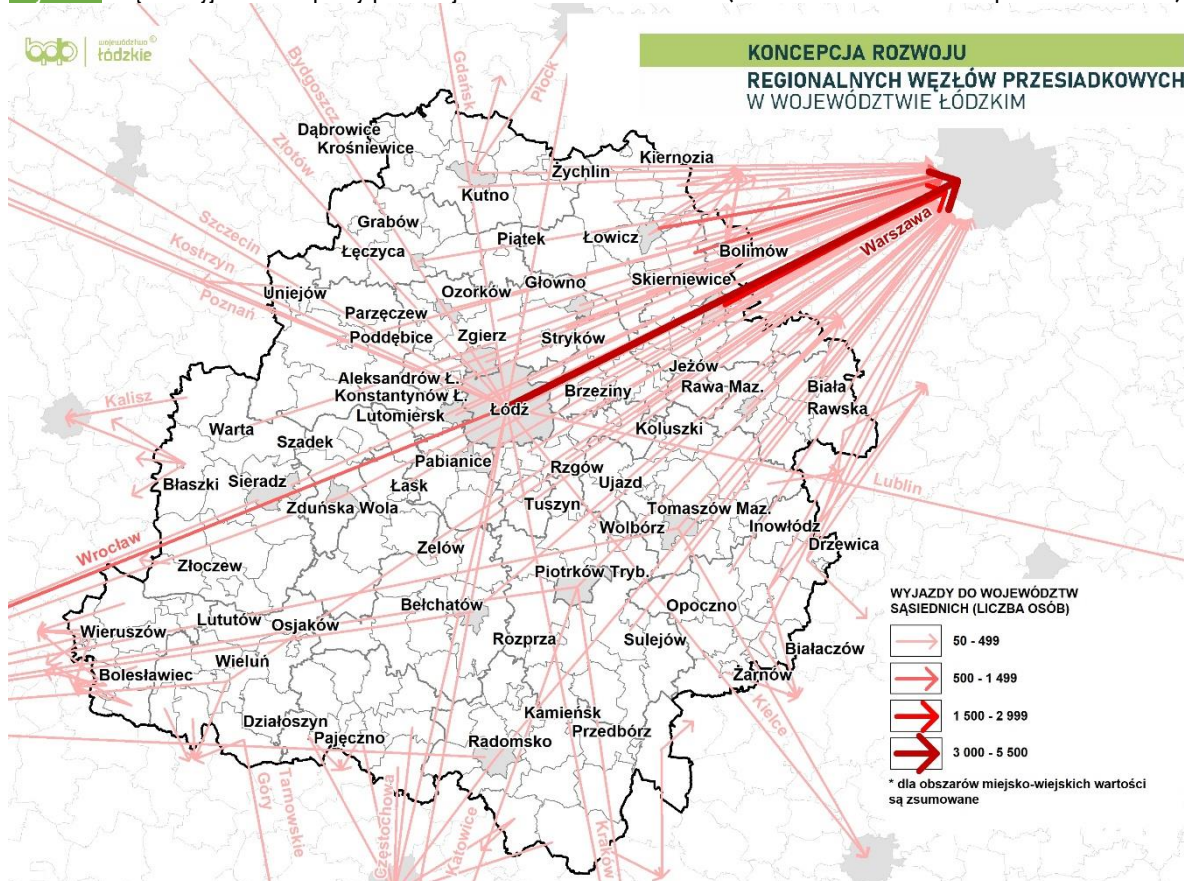
(7 581 os.), m. Sieradz (7 427 os.), m. Tomaszów Mazowiecki (6 903 os.) oraz m. Bełchatów (6 495 os.). W grupie gmin z największą liczbą wyjeżdżających do pracy znalazły się miasta: Łódź (26 977 os.), Zgierz (9 645 os.), Pabianice (8 894 os.), Piotrków Trybunalski (6 535 os.), Skierniewice (5 914 os.). Biorąc pod uwagę gminy z największą przewagą liczby przyjeżdżających do pracy nad liczbą wyjeżdżających do pracy, najwyższy wskaźnik w kraju osiągnęła gm. Kleszczów – 17,92, co jest bezpośrednio powiązane z funkcjonowaniem Kopalni Węgla Brunatnego „Bełchatów” oraz dynamicznie rozwijającej się Kleszczowskiej Strefy Przemysłowej. Wysoki iloraz przepływów charakteryzował także gminy z rozwiniętymi usługami, posiadające duże zakłady przemysłowe oraz obszary związane z działalnością logistyczną: obszar miejski m. gm. Stryków (5,70), obszar miejski m. gm. Rzgów (5,66), obszar miejski m. gm. Wieluń (4,39), obszar miejski m. gm. Wolbórz (3,53), m. Radomsko (3,33), m. Kutno (2,97), obszar wiejski m. gm. Stryków (2,41), m. Łódź (2,41) oraz obszar wiejski m. gm. Tuszyn (2,34). Wśród gmin z największą przewagą wyjeżdżających do pracy nad liczbą przyjeżdżających do pracy w 2021 r. znalazły się: gm. Białaczów (0,10), gm. Nowe Ostrowy (0,11), gm. Domaniewice (0,12), gm. Nowa Brzeźnica (0,13), gm. Łęki Szlacheckie (0,13), gm. Oporów (0,13), gm. Poświętne (0,14), gm. Żytno (0,15), gm. Rozprza (0,15) i obszar wiejski m. gm. Warta (0,15).

Łódź, jako stolica województwa, a zarazem największy ośrodek miejski w regionie stanowi również **największy rynek pracy**, do którego przyjeżdżało 65,1 tys. mieszkańców innych gmin. Spośród mieszkańców gmin województwa łódzkiego, do Łodzi przyjeżdżało 56,3 tys. os., stanowiąc 86,4 % ogółu przyjeżdżających, z czego najwięcej z obszarów: m. Zgierz (6 428 os.), m. Pabianice (4 489 os.), obszaru miejskiego m. gm. Aleksandrów Łódzki (3 223 os.), gm. Andrespol (2 809 os.), m. Konstantynów Łódzki (2 571 os.), obszaru wiejskiego m. gm. Aleksandrów Łódzki (2 102 os.), gm. Zgierz (1 848 os.), obszaru wiejskiego m. gm. Koluszki (1 262 os.), obszaru wiejskiego m. gm. Rzgów (1 178 os.), gm. Brójce (1 163 os.), gm. Nowosolna (1 077 os.), gm. Lutomiersk (1 069 os.) oraz m. Piotrków Trybunalski (1 069 os.). Wśród gmin z najwyższym, ponad 40% udziałem przyjeżdżających do pracy w Łodzi w 2021 r. znalazły się: gm. Andrespol (51,93%), gm. Nowosolna (51,56%), obszar wiejski m. gm. Aleksandrów Łódzki (47,60%), obszar wiejski m. gm. Rzgów (46,09%) i gm. Brójce (43,74%). Przyjeżdżający do pracy w Łodzi z obszarów innych województw stanowili 13,6% ogółu pracowników najemnych (8,6 tys. os.). Najwięcej z nich zamieszkiwało województwa: mazowieckie (2,3 tys. os.), wielkopolskie (1,3 tys. os.) i śląskie (0,9 tys. os.). Jednocześnie 27,0 tys. mieszkańców Łodzi wyjeżdżało do pracy poza swoje miejsce zamieszkania, z czego 17,2 tys. os. pracowało na terenie województwa łódzkiego, w tym największy odsetek pracowników wyjeżdżał do pracy na tereny: m. Zgierz (0,95%), m. Konstantynów Łódzki (0,69%), m. Pabianice (0,52%), obszaru miejskiego m. gm. Rzgów (0,49%) oraz obszaru wiejskiego m. gm. Stryków (0,41%). W 2021 r. było 9,8 tys. mieszkańców Łodzi pracujących poza obszarem województwa, z czego najwięcej w Warszawie (1,9%). Najbardziej mobilną grupą przyjeżdżających do pracy w Łodzi i wyjeżdżających do pracy z Łodzi w 2021 r. były osoby w grupach wiekowych 25-34 lata oraz 35-44 lata.

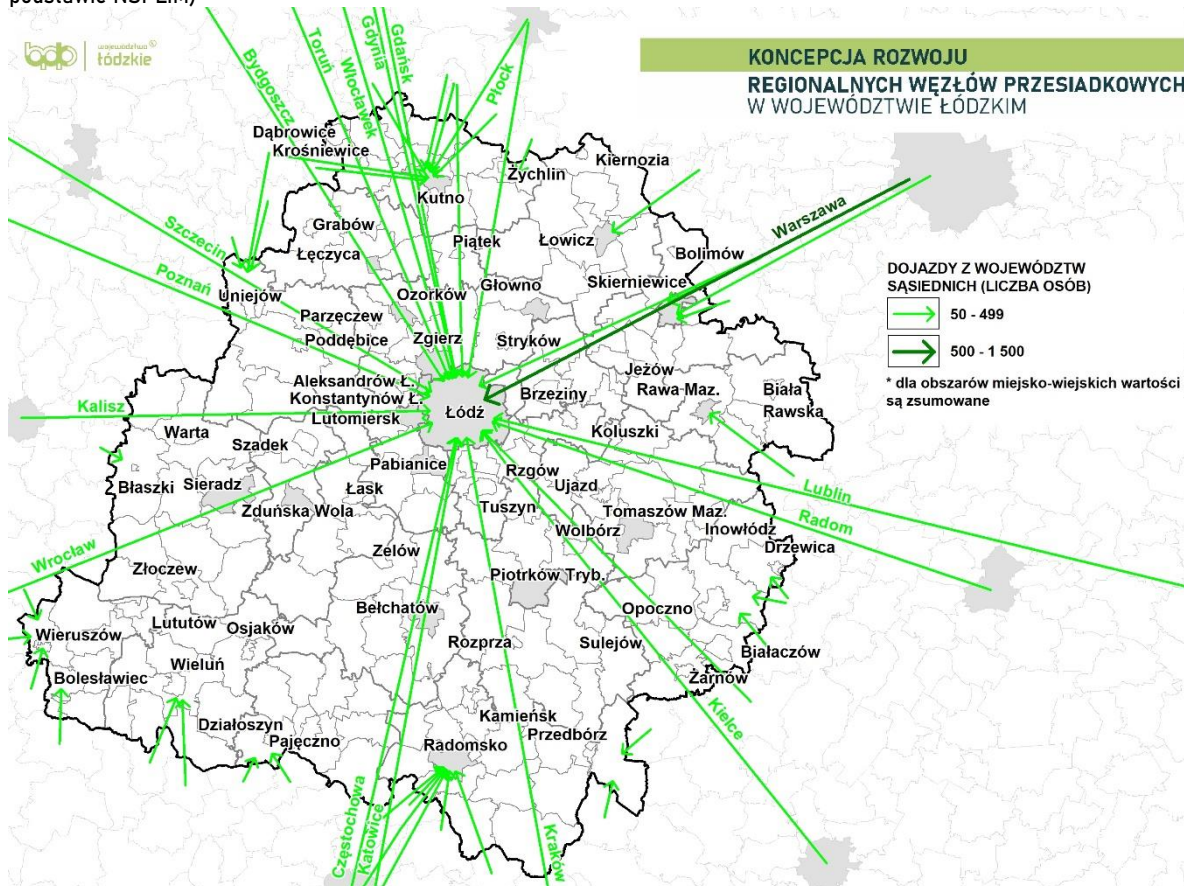
Mobilność zawodowa charakteryzująca mieszkańców województwa łódzkiego znajduje się na średnim poziomie względem pozostałych województw. Największymi generatorami ruchu w ramach dojazdów do pracy są Łódź wraz z miastami znajdującymi się w jej obszarze metropolitalnym oraz pozostałe duże miasta regionu i miejscowości z dużymi zakładami pracy (w tym przede wszystkim Kleszczów z Kopalnią Węgla Brunatnego „Bełchatów”). Wobec powyższego transport kolejowy ma szansę tworzyć kręgosłup systemu transportowego regionu obsługując potoki związane z codziennymi podróżami do pracy, co wraz z odpowiednimi inwestycjami w zintegrowane węzły przesiadkowe pozwoli stworzyć realną alternatywę dla dojazdów samochodem.



Rys. 12. Wieżba wyjazdów do pracy poza województwo łódzkie w 2021 r. (źródło: BPPWŁ w Łodzi na podstawie NSPLiM)

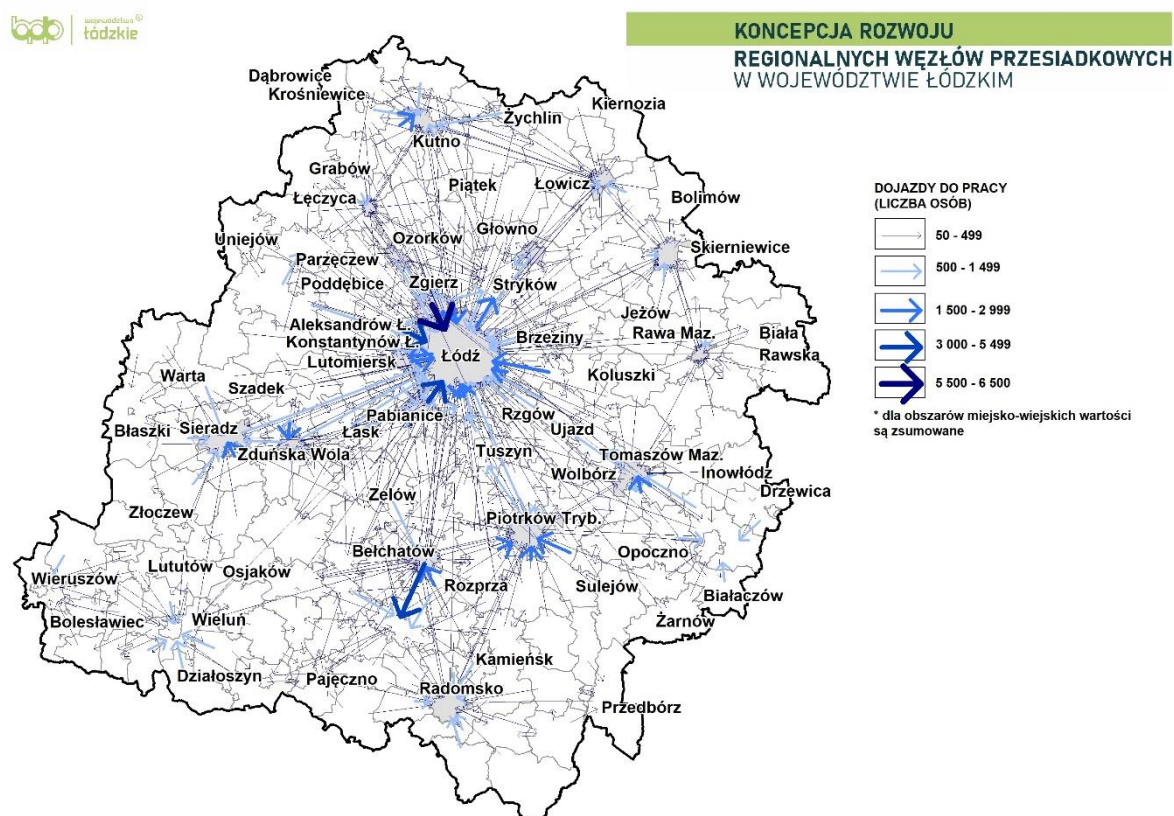


Rys. 13. Wieżba przyjazdów do pracy do województwa łódzkiego pow. 50 tys. os. w 2021 r. (źródło: BPPWŁ w Łodzi na podstawie NSPLiM)





Rys. 14. Węzba dojazdów do pracy w województwie łódzkim pow. 50 tys. os. w 2021 r. (źródło: BPPWŁ w Łodzi na podstawie NSPLiM)



Szkolnictwo

W 2022 r. na obszarze województwa łódzkiego zlokalizowanych było 878 **szkół podstawowych**, z czego 64 szkół specjalnych i 4 szkoły dla dorosłych. Największa liczba placówek, powyżej 10, mieściła się w: m. Łódź (154), m. Piotrków Trybunalski (20), m. gm. Opoczno (18), m. Tomaszów Mazowiecki (15), m. Pabianice (14), m. gm. Wieluń (12), m. Zduńska Wola (12), m. Zgierz (12), m. Radomsko (11). Spośród uczniów szkół podstawowych, największa ich liczba charakteryzowała: m. Łódź (48 851 os.), m. Piotrków Trybunalski (5 887 os.), m. Tomaszów Mazowiecki (4 942 os.), m. Bełchatów (4 863 os.), m. Pabianice (4 410 os.), m. Skierniewice (4 323 os.), m. Zgierz (4 245 os.).

Biorąc pod uwagę **szkolnictwo ponadpodstawowe, ponadgimnazjalne i policealne**, uwzględniające czteroletnie licea ogólnokształcące, pięcioletnie technika, trzyletnie branżowe szkoły I stopnia, trzyletnie szkoły specjalne przysposabiające do pracy, dwuletnie branżowe szkoły II stopnia oraz szkoły policealne o okresie nauczania nie dłuższym niż 2,5 roku, w 2022 r. w regionie zlokalizowanych było 162 takich obiektów. Najwięcej w: m. Łódź (162), m. Piotrków Trybunalski (39), m. Kutno (27), m. Bełchatów (24), m. Tomaszów Mazowiecki (23), m. Zduńska Wola (20) i m. Skierniewice (20). Łącznie w szkołach ponadpodstawowych, ponadgimnazjalnych i policealnych uczyło się w 2022 r. 124 174 uczniów. Ich największa liczba występowała charakteryzowała: m. Łódź (40 269 os.), m. Piotrków Trybunalski (11 251 os.), m. Tomaszów Mazowiecki (6 050 os.), m. Radomsko (5 333 os.), m. gm. Wieluń (5 046 os.) i m. Bełchatów (5 031 os.).

Potencjał akademicki województwa łódzkiego tworzy 8 uczelni państwowych oraz 21 uczelni prywatnych. Największym ośrodkiem akademickim w regionie jest Łódź, gdzie zlokalizowanych jest 6 uczelni publicznych: Uniwersytet Łódzki, Politechnika Łódzka, Uniwersytet Medyczny w Łodzi, Akademia Muzyczna im. Grażyny i Kiejstuty Bacewiczów w Łodzi, Akademia Sztuk Pięknych im. Władysława Strzemińskiego w Łodzi, Państwowa Wyższa Szkoła Filmowa, Telewizyjna i Teatralna im. Leona Schillera w Łodzi oraz 12 uczelni



niepublicznych. Ponadto uczelnie publiczne funkcjonują w Skierniewicach – Akademia Nauk Stosowanych Stefana Batorego w Skierniewicach oraz w Piotrkowie Trybunalskim – Akademia Piotrkowska. Poza Łodzią, uczelnie i filie uczelni prywatnych zlokalizowane są w Kutnie, Bełchatowie, Sieradzu, Zduńskiej Woli, Wieluniu, Tomaszowie Mazowieckim, Piotrkowie Trybunalskim oraz Łowiczu. Łączna liczba studentów w regionie w 2022 r. wyniosła 69 261 os.

Spośród wszystkich uczelni uwzględnianych w Rankingu Uczelni Akademickich 2023, trzy znalazły się gronie 30 najlepszych szkół wyższych: Politechnika Łódzka (9 miejsce), Uniwersytet Medyczny w Łodzi (11 miejsce) oraz Uniwersytet Łódzki (25 miejsce). Dodatkowo część kierunków prowadzonych przez łódzkie uczelnie zajmuje czołowe pozycje w ogólnopolskich rankingach kierunków studiów.

Do jednych z najistotniejszych generatorów ruchu w regionie należą placówki szkolne oraz uczelnie wyższe zlokalizowane przede wszystkim w Łodzi i pozostałych dużych ośrodkach miejskich. Przy odpowiedniej ofercie publicznego transportu zbiorowego uwzględniającej potrzeby uczniów, codzienne podróże związane ze szkolnictwem mogą stanowić podstawę do dalszego wzmacniania systemu publicznego transportu zbiorowego, a tym samym zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podróżach związanych z edukacją.

Dojazdy do szkół

Zgodnie z badaniem GUS *Dojazdy do szkół podstawowych i ponadpodstawowych w roku szkolnym 2022/2023* w województwie łódzkim było 55 484 uczniów dojeżdżających do szkół znajdujących w innych gminach niż gmina zamieszkania, co stanowiło 18,3% dzieci i młodzieży w wieku 7-19 lat. Spośród wszystkich dojeżdżających 78,94% stanowili uczniowie szkół ponadpodstawowych, a pozostałe 21,06% uczniowie szkół podstawowych.

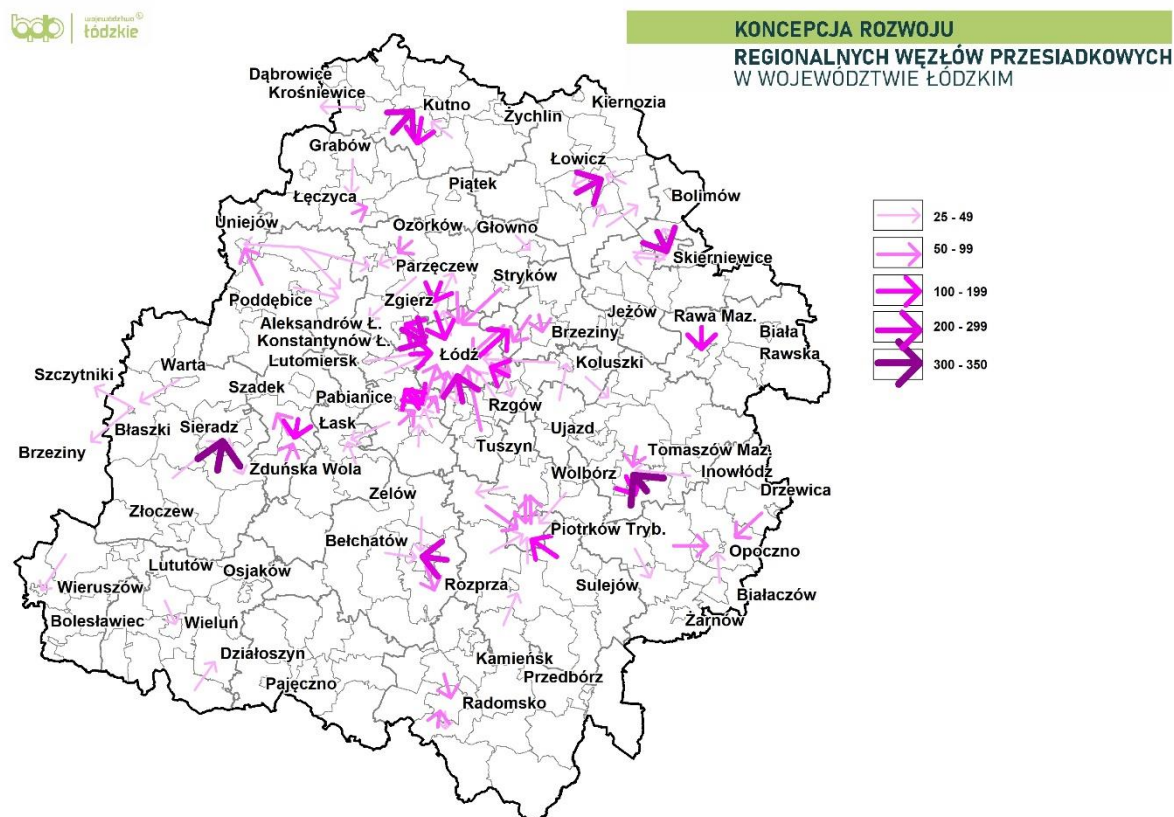
Wielkością **dojazdów do szkół ponadpodstawowych** wyraźnie wyróżniają się największe ośrodki miejskie w regionie, co wynika z najszerszej oferty edukacyjnej, jak również najbardziej rozwiniętych powiązań publicznym transportem zbiorowym. Do miast o największej sile przyciągania uczniów, wyrażoną liczbą przyjeżdżających należą: m. Łódź (6 640 os.), m. Piotrków Trybunalski (4 175 os.), m. Wieluń (3 320 os.), m. Radomsko (2 526 os.), m. Tomaszów Mazowiecki (2 327 os.), m. Łowicz (2 113 os.), powyżej 1000 uczniów dojeżdża również do: m. Skierniewice, m. Zduńska Wola, m. Sieradza, m. Kutno, m. Bełchatów, m. Pabianice, m. Rawa Mazowiecka oraz m. Opoczno. Wśród gmin, które charakteryzowała największa liczba wyjeżdżających do szkół ponadpodstawowych znalazły się: m. gm. Aleksandrów Łódzki (964 os.) oraz m. gm. Sulejów (827 os.), powyżej 600 uczniów wyjeżdżało z: m. Zgierz, gm. Zgierz, gm. Rozprza, m. Konstantynów Łódzki, gm. Moszczenica, gm. Tomaszów Mazowiecki. Biorąc pod uwagę macierz przepływów uczniów szkół ponadpodstawowych pomiędzy poszczególnymi gminami, najwyższe wartości odnotowano w relacjach: m. gm. Aleksandrów Łódzki – m. Łódź (892 os.), m. gm. Sulejów – m. Piotrków Trybunalski (786 os.), m. Zgierz – m. Łódź (645 os.), gm. Tomaszów Mazowiecki – m. Tomaszów Mazowiecki (600 os.), co jest związane z silnymi powiązaniami funkcjonalnymi miast z otaczającymi je gminami.

Z uwagi na ustawowy obowiązek prowadzenia **szkół podstawowych** przez każdą gminę, ruch uczniów szkół podstawowych charakteryzował się zdecydowanie mniejszą skalą przepływów i występował głównie w relacjach pomiędzy miastami i sąsiednimi gminami pełniącymi funkcję ich zaplecza mieszkalnego. Wśród miast o największej liczbie uczniów przyjeżdżających znalazły się: m. Łódź (1 522 os.), m. Tomaszów Mazowiecki (525 os.), m. Sieradz (464 os.), m. Kutno (429 os.) oraz m. Bełchatów (401 os.), natomiast największa liczba wyjeżdżających charakteryzowała: m. Łódź (449 os.), gm. Sieradz (368 os.), gm. Tomaszów Mazowiecki (351 os.), gm. Bełchatów (306 os.) oraz gm. Kutno (305 os.). Uwzględniając macierze przepływów uczniów szkół podstawowych, największe przepływy występowały w relacjach: gm. Sieradz – m. Sieradz (334 os.), gm. Tomaszów Mazowiecki – m. Tomaszów Mazowiecki (328 os.), gm. Kutno – m. Kutno (291 os.), gm. Bełchatów – m. Bełchatów (288 os.), gm. Łowicz – m. Łowicz (266 os.), m. gm. Aleksandrów Łódzki – m. Łódź (252 os.) oraz m. Rzgów – m. Łódź (249 os.).



Dzięki relatywnie **wysokiej mobilności związanej z dojazdami do szkół podstawowych i ponadpodstawowych**, uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup użytkowników publicznego transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych. Wobec powyższego niezbędne jest zapewnienie szybkich i niezawodnych połączeń pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem nauki, a rozbudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych i integracja lokalnego transportu zbiorowego z regionalnymi połączeniami kolejowymi skróci łańcuch podróży.

Rys. 15. Dojazdy do szkół podstawowych i ponadpodstawowych w roku szkolnym 2022/2023. (źródło: BPPWŁ w Łodzi na podstawie GUS)



Największy potencjał w ramach codziennych dojazdów do szkół publicznym transportem zbiorowym stanowią uczniowie szkół ponadpodstawowych, a tylko w niewielkim stopniu uczniowie szkół podstawowych, dla których w wielu przypadkach organizowane są przewozy szkolne. Największą siłę przyciągania w zakresie dojazdów do szkół mają duże ośrodki miejskie, a w ramach zapewnienia dobrej oferty przewozowej najbardziej kluczowe jest wzmacnianie powiązań „pierwszej i ostatniej mili”, zapewniając uczniom dojazd z obszarów słabiej zurbanizowanych.

III. DIAGNOZA STANU I UWARUNKOWANIA ROZWOJU TRANSPORTU

III.1. Charakterystyka i kierunki rozwoju transportu kolejowego

Województwo łódzkie jest relatywnie **słabo wyposażone w infrastrukturę kolejową**, w 2023 r. długość linii kolejowych normalnotorowych wyniosła 1 069 km (11.), stanowiąc 5,5% sieci kraju. Gęstość linii kolejowych w regionie jest niska i wyniosła jedynie 5,9 km/km² (10.). Niezelektryfikowane pozostaje 82 km linii (7,7%): Nr 24 Piotrków Trybunalski – Bełchatów – Zarzecze, Nr 53 Tomaszów Mazowiecki – Spała oraz bardzo istotna z punktu widzenia transportu pasażerskiego, stanowiąca połączenie z południowo-wschodnią częścią regionu, LK Nr 25 Łódź Kaliska – Dębica na odc. Tomaszów Mazowiecki – Opoczno – Skarżysko-Kamienna. Istotnym



ograniczeniem dla funkcjonowania transportu kolejowego są linie jednotorowe, których długość w regionie wyniosła 394 km (36,8%): Nr 15 Łódź Kaliska – Bednary na odc. Zgierz – Bednary, Nr 16 Łódź Widzew – Kutno, Nr 22 Tomaszów Maz. – Radom na odc. Tomaszów Maz. – Radzice, Nr 24 Piotrków Tryb. – Bełchatów – Zarzecze, Nr 33 Kutno – Płock, Nr 53 Tomaszów Maz. – Spała, Nr 146 Wyczerpy – Chorzew Siemkowiec, Nr 181 Herby Nowe – Oleśnica, z czego największe „wąskie gardła” stanowią linie wychodzące z Łódzkiego Węzła Kolejowego.

Do odcinków o **najlepszych parametrach technicznych** można zaliczyć linie, na których w ostatnich latach przeprowadzono inwestycje podnoszące prędkości: Nr 1 Warszawa Centralna – Katowice (120 – 160 km/h), Nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice (160 km/h), Nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (160 km/h oraz 200 km/h na odc. Grodzisk Mazowiecki – Idzikowice), Nr 11 Skierniewice – Łowicz Główny na odc. Bełchów – Łowicz Główny (120 – 160 km/h), Nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice (120 – 160 km/h), Nr 15 Bednary – Łódź Kaliska na odc. Zgierz – Łódź Kaliska (120 – 160 km/h), Nr 16 Łódź Widzew – Kutno na odc. Zgierz – Łęczyca (120 km/h), Nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki (120 – 150 km/h), Nr 18 Kutno – Piła (120 – 160 km/h), Nr 25 Łódź Kaliska – Dębica na odc. Słotwiny – Tomaszów Mazowiecki (120 – 160 km/h) oraz Nr 131 Chorzów Batory – Tczew na odc. Chorzew Siemkowiec – Zduńska Wola Karsznice. **Najniższe prędkości** (poniżej 80 km/h) charakteryzują linie kolejowe: Nr 12 Skierniewice – Łuków, Nr 16 Łódź Widzew – Kutno na odc. Łęczyca – Kutno, Nr 24 Piotrków Trybunalski – Bełchatów – Zarzecze oraz częściowo Nr 131 Chorzów Batory – Tczew na odc. Zduńska Wola Karsznice – Poddębice.

Aktualnie na obszarze województwa prowadzone są istotne inwestycje: modernizacja linii kolejowej Nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie w celu podniesienia prędkości pociągów powyżej 200 km/h, kolejny etap restrukturyzacji Łódzkiego Węzła Kolejowego – budowa tunelu średnicowego pod centrum Łodzi, łączącego stację Łódź Fabryczna z linią kolejową Nr 15 oraz stacjami Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec, wraz z trzema przystankami pośrednimi. Dzięki inwestycji przez ścisłe centrum Łodzi będą mogły jeździć pociągi lokalne, regionalne i dalekobieżne, a Łódź Fabryczna z końcowej stanie się stacją przelotową i w pełni funkcjonalnym zintegrowanym węzłem przesiadkowym. Tunel otworzy aglomerację na nowe powiązania, a mieszkańcy zyskają wygodne połączenie kolejowe na osi wschód-zachód (przez stacje Łódź Widzew, Łódź Fabryczna i Łódź Kaliska) i na osi północ-południe (przez stacje Łódź Widzew, Łódź Fabryczna i Łódź Żabieniec). Ponadto prowadzone są prace na linii kolejowej Nr 22 na odcinku Radzice – Radom oraz zaawansowane prace przygotowawcze dotyczące realizacji **kolei dużych prędkości** Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Łódź – Wrocław/Poznań umożliwiającej prowadzenie ruchu regionalnego²³, a także **budowy nowych linii kolejowych**, dzięki którym utworzony zostanie nowy ciąg komunikacyjny Piotrków Trybunalski – Bełchatów – LK 131 – Wieluń²⁴, zmniejszając wykluczenie komunikacyjne mieszkańców południowo-zachodniej części regionu. W planach rozwojowych uwzględniono również nowe linie kolejowe: Łódź – Piotrków Trybunalski oraz Skierniewice – Rawa Mazowiecka – Tomaszów Mazowiecki.

O dostępności do transportu kolejowego świadczy również dobrej jakości infrastruktura punktowa, obecnie w regionie funkcjonuje 171 **stacji i przystanków kolejowych**, a kolejne 4 nowe obiekty pozostają w trakcie realizacji (pod koniec 2024 r. 70% obiektów było zmodernizowanych). W ostatnich latach dzięki inwestycjom o charakterze liniowym przebudowano szereg stacji kolejowych, w tym przede wszystkim na liniach: Nr 3 – m.in. Łowicz Główny, Kutno, Nr 11 – m.in. Bełchów, Nr 14 – m.in. Pabianice, Łask, Zduńska Wola, Nr 15 – m.in. Łódź Żabieniec, Nr 16 – m.in. Zgierz, Ozorków, Łęczyca, Nr 131 – m.in. Zduńska Wola Karsznice, całkowicie zmodernizowano także stację Łódź Kaliska, gdzie dzięki uruchomieniu wiaduktu wschodniego zwiększyła się jej przepustowość. Jednak największy wpływ na zwiększenie dostępności transportowej miała

²³ LK Nr 85 Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź – Sieradz Północny – Kalisz – Poznań Starołęka, LK Nr 86 Sieradz Północny – Wieruszów – Kępno – Czarnica Wrocławska – Wrocław Główny.

²⁴ W ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + prowadzone są prace na przedsięwzięciach pn.: „Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Nr 24 na odcinku Piotrków Trybunalski - Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa” i „Budowa linii łączącej linię kolejową Nr 131 (Chorzew Siemkowiec) z linią kolejową Nr 181 (Wieluń)”, natomiast w ramach FEŁ 2021-2027 prowadzone są prace nad przedsięwzięciem pn. „Budowa linii łączącej Bełchatów z linią 131”.

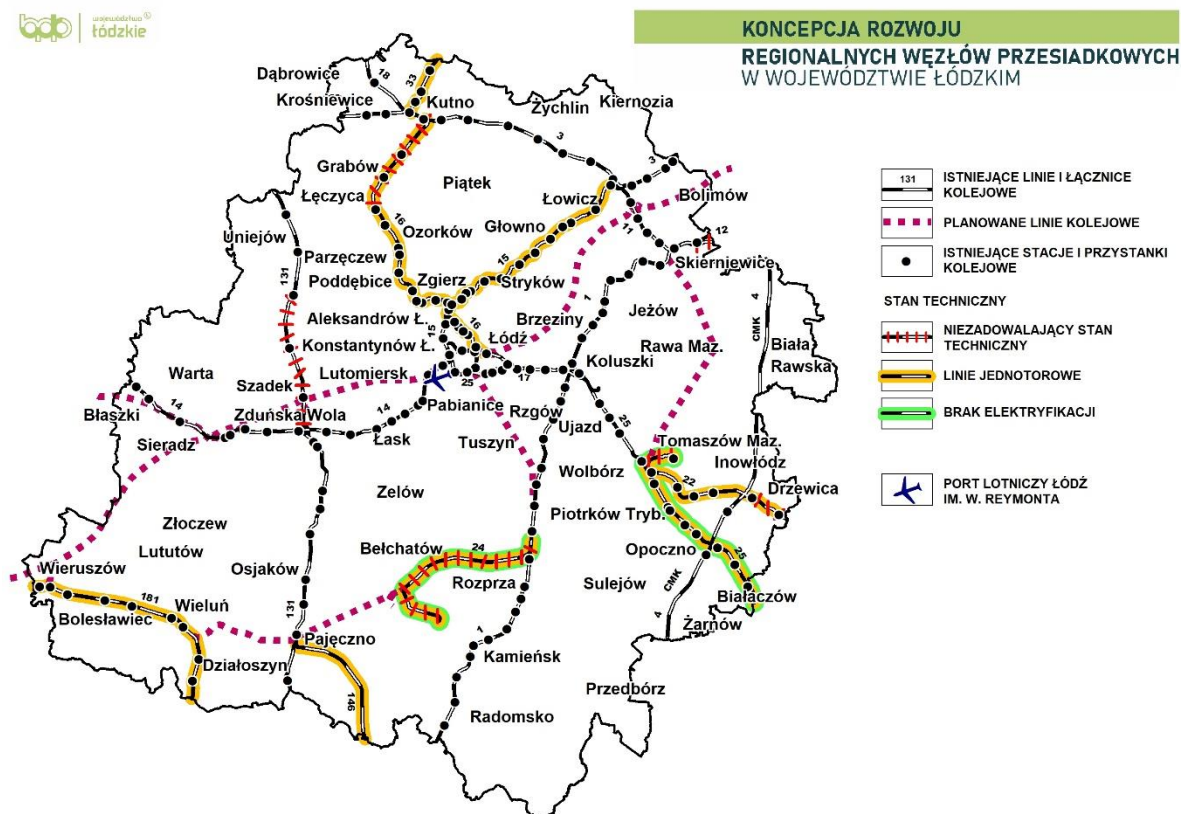


realizacja zupełnie nowych przystanków kolejowych. W ramach *Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025* wybudowano nowe obiekty: Główno Północne, Jedlicze k. Zgierza, Łódź Zarzew, Stare Grudze, Tomaszówek, Zgierz Rudunki oraz dobudowano perony na przystankach: Zaosie i Żakowice Południowe, natomiast dzięki realizacji kolejnego etapu tzw. projektu przystankowego realizowanego przez Województwo Łódzkie, uruchomiono przystanki: Łódź Radogoszcz Wschód, Łódź Warszawska, Łódź Retkinia, Pabianice Północ.

Obecnie w trakcie realizacji pozostają przystanki kolejowe w budowanym tunelu średnicowym pod centrum Łodzi – Łódź Śródmieście, Łódź Polesie, Łódź Koziny oraz zadanie uwzględnione w rządowym programie budowy przystanków – Izabelów. Nowe obiekty powstaną także w ramach kolei dużych prędkości (m.in. Brzeziny) oraz inwestycji realizowanych z programu *Kolej +*.

Uzupełnienie sieci kolejowej regionu stanowi infrastruktura kolei wąskotorowych. Na obszarze województwa eksploatowane jest 27 km linii w ramach Kolei Wąskotorowej Rogów – Rawa – Biała obejmującej odcinek Rogów – Jeżów, po którym odbywają się okazjonalne kursy o charakterze turystycznym. Ponadto, w północnej części województwa występuje nieczynna Krośniewicka Kolej Wąskotorowa obejmująca ok. 15 km odcinek Ostrowy – Krośniewice – Krzewie – Miłosna Karczma.

Rys. 16. Układ kolejowy województwa łódzkiego (źródło: BPPWŁ w Łodzi)



Jakość infrastruktury kolejowej w regionie poprawia się dzięki trwającemu procesowi inwestycyjnemu. Modernizacja linii kolejowych poprawia czas przejazdu pomiędzy poszczególnymi ośrodkami miejskimi, a inwestycje w stacje i przystanki kolejowe, w szczególności polegające na budowie zupełnie nowych obiektów, zwiększają dostępność do transportu kolejowego. Podniesieniu atrakcyjności transportu kolejowego i zwiększeniu liczby podróży pociągiem służyć będą również nowe linie kolejowe zaplanowane do realizacji na obszarze województwa łódzkiego, w tym przede wszystkim kolej dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław / Poznań, umożliwiającą prowadzenie szybkiego ruchu regionalnego oraz nowe odcinki tworzące ciąg Piotrków Trybunalski – Bełchatów – Wieluń.



III.2. Charakterystyka oferty przewozowej i perspektywy rozwoju połączeń pasażerskich

Publiczny transport zbiorowy w województwie oparty jest na kolejowej i autobusowej komunikacji o charakterze lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym, a także na systemach komunikacji miejskiej. W regionie 26 miast obsługiwanych jest przez komunikację miejską²⁵, z czego 18 jest jej organizatorem. Łączna długość linii komunikacji miejskiej w regionie w 2023 r. wynosiła 3 329,0 km (6 miejsce w kraju), z czego 3 129,9 km stanowiły linie autobusowe. W 2023 r. przewozy pasażerów komunikacją miejską w województwie łódzkim wyniosły 197,9 mln pas. (7 miejsce w kraju).

Efektom przeprowadzonych inwestycji w infrastrukturę kolejową (linie kolejowe, stacje i przystanki kolejowe) oraz dynamicznego rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich (m.in. sukcesywne zwiększanie oferty przewozowej Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej) jest systematycznie rosnąca **liczba pasażerów korzystających z transportu kolejowego** – w 2023 r. liczba odprawionych pasażerów w transporcie kolejowym wyniosła 18,31 mln, co stanowiło 4,89% wszystkich pasażerów w kraju²⁶. Przetoczyło się to na wskaźnik wykorzystania kolei wynoszący 7,7 (5 miejsce w kraju)²⁷.

Biorąc pod uwagę dobową wymianę pasażerską na stacjach i przystankach kolejowych w regionie w 2023 r., wśród obiektów o największej liczbie pasażerów znalazły się: Skierniewice (13 300 pas./dobę), Łódź Fabryczna (11 200 pas./dobę), Łódź Widzew (10 000 pas./dobę), Łódź Kaliska (7 700 pas./dobę), Koluszki (4 900 pas./dobę), Kutno (3 700 pas./dobę), Łowicz Główny (3 200 pas./dobę), Piotrków Trybunalski (3 000 pas./dobę), Łódź Żabieniec (2 900 pas./dobę), Zgierz (2 600 pas./dobę), Radomsko (2 200 pas./dobę), Łódź Chojny (2 000 pas./dobę), Pabianice (1 500 pas./dobę), Sieradz (1 400 pas./dobę), Zduńska Wola (1 400 pas./dobę), Łódź Niciarniana (1 300 pas./dobę), Łódź Pabianicka (1 100 pas./dobę), Tomaszów Mazowiecki (1 100 pas./dobę).

Głównym przewoźnikiem kolejowym obsługującym **połączenia o charakterze regionalnym** jest Łódzka Kolej Aglomeracyjna, która w 2023 r. przewiozła 10 151 tys. pasażerów. Dzięki sukcesywnie rozwijanej siatce połączeń obejmuje już ona swoim zasięgiem większość linii na obszarze województwa łódzkiego obsługując trasy z Łodzi do Sieradza i Poznania, Piotrkowa Trybunalskiego i Radomska, Tomaszowa Mazowieckiego i Spały, Drzewicy i Radomia, Opoczna, Końskich, Skarżyska-Kamiennej i Kielc, Warszawy, Skierniewic i Koluszek, Łowicza, Kutna, Częstochowy (przez Chorzew Siemkowice), a także na trasie Skierniewice – Łowicz – Kutno oraz połączenia na obszarze aglomeracji łódzkiej. Ofertę połączeń regionalnych uzupełniają również pociągi: Polregio (obsługujące trasy z Łodzi do Częstochowy, Kielc, Poznania, Ostrowa Wielkopolskiego, Warszawy, Opoczna, Skarżyska-Kamiennej, a także na trasach: Kutno – Włocławek – Toruń – Bydgoszcz, Wieluń – Tarnowskie Góry, Chorzew Siemkowice – Częstochowa i Warszawa – Łódź – Ostrów Wielkopolski – Poznań), Kolei Mazowieckich (obsługujące trasy: Skierniewice – Warszawa, Płock – Kutno – Łowicz – Sochaczew – Warszawa, Kutno – Płock – Sierpc i Drzewica – Radom) oraz Kolei Wielkopolskich (obsługujące trasy Łódź – Ostrów Wielkopolski – Poznań i Kutno – Konin – Poznań).

Na **poziomie międzyregionalnym kolejowe przewozy pasażerskie** obsługiwane są przez PKP Intercity²⁸, które obsługują trasy łączące region ze wszystkimi ośrodkami wojewódzkimi w kraju oraz pozostałymi znaczącymi ośrodkami miejskimi (m.in. Bielsko Biała, Chełm, Gdynia, Płock, Piła, Racibórz, Suwałki, Zgorzelec), a w sezonie również z wieloma miejscowościami wypoczynkowymi (min. Ełk, Hel, Kołobrzeg, Krynica Zdrój, Kudowa Zdrój, Łeba, Szklarska Poręba, Świnoujście, Ustka, Wisła, Zakopane, Żywiec).

²⁵ Aleksandrów Łódzki, Bełchatów, Brzeziny, Głowno, Kamieńsk, Konstantynów Łódzki, Kutno, Lutomiersk, Łask, Łowicz, Łódź, Opoczno, Ozorków, Pabianice, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Rawa Mazowiecka, Rzgów, Sieradz, Skierniewice, Stryków, Tomaszów Mazowiecki, Warta, Zduńska Wola, Żelów, Zgierz.

²⁶ Dane wg. Urzędu Transportu Kolejowego.

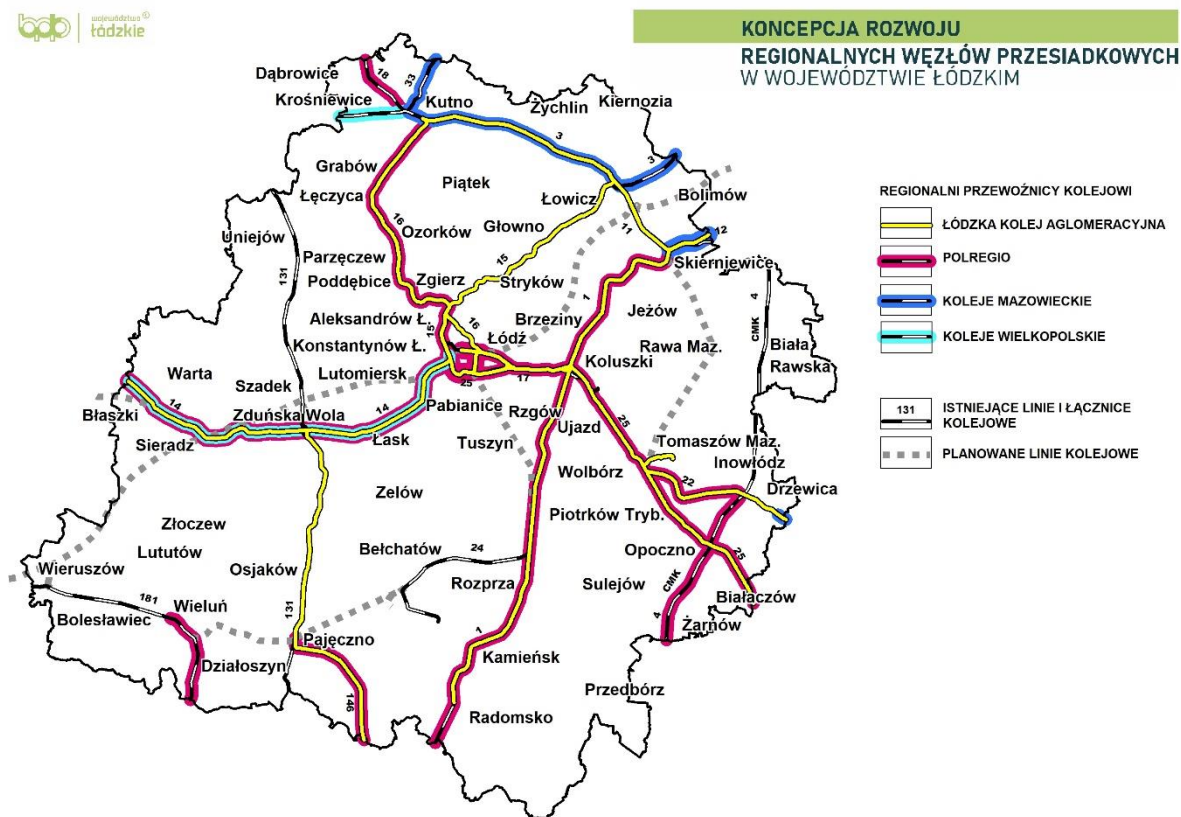
²⁷ Liczba podróży przypadająca na jednego mieszkańca województwa.

²⁸ W rozkładzie 2024/2025 PKP Intercity obsługuje postoje handlowe w miejscowościach: Drzewica, Koluszki, Kutno, Łask, Łęczyca, Łowicz Główny, Łódź Chojny, Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska, Łódź Widzew, Łódź Żabieniec, Opoczno Południe, Ozorków, Pabianice, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Sieradz, Skierniewice, Tomaszów Mazowiecki, Wieluń, Wieruszów Miasto, Zduńska Wola, Zduńska Wola Karsznice, Zgierz, Żychlin.



Ponadto przewoźnik realizuje **połączenia międzynarodowe** – z Kutna do Berlina oraz z Opoczna do Bogumina, Budapesztu, Pragi, Monachium i Wiednia.

Rys. 17. Sieć regionalnych połączeń kolejowych w województwie łódzkim w 2024 r. (źródło: BPPWŁ w Łodzi na podstawie rozkładów jazdy przewoźników 2024/2025)



Rozwój oferty pasażerskich przewozów kolejowych zarówno o charakterze regionalnym, jak i dalekobieżnym, będzie zapewniony dzięki planom rozwojowym organizatorów publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników kolejowych.

Planowana perspektywa rozwoju pasażerskich połączeń kolejowych organizowanych przez Województwo Łódzkie do 2030 r. w wariantcie maksymalnym obejmuje:

- linie kolejowe łączące Łódź: z Sieradzem, Kutnem, Łowiczem, Skierniewicami i Warszawą, Tomaszowem Mazowieckim, Spałą i Opocznom, Piotrkowem Trybunalskim i Radomskiem oraz trasę Skierniewice – Łowicz – Kutno;
- odcinki łączące województwo łódzkie z sąsiednimi regionami: Kutno – Konin, Kutno – Toruń, Kutno – Płock, Łowicz – Warszawa, Tomaszów Mazowiecki – Radom, Opoczno – Skarżysko-Kamienna, Radomsko – Częstochowa, Kępno – Wieruszów – Wieluń – Tarnowskie Góry oraz Sieradz – Poznań / Wrocław;
- odcinki, po których w latach wcześniejszych nie odbywał się regularny ruch pasażerski: Piotrków Trybunalski – Bełchatów, Inowrocław – Zduńska Wola Karsznice – Chorzów Siemkowice – Częstochowa;
- nowe linie kolejowe: CPK – Łódź – Sieradz – Poznań / Wrocław, Bełchatów – Wieluń / Bogumitów;
- linię wąskotorową Rogów – Rawa Mazowiecka – Biała Rawska.

Stabilny rozwój oferty przewozowej zapewniony będzie dzięki podpisanym w grudniu 2020 r. przez Województwo Łódzkie umowom na wykonywanie przewozów kolejowych w regionie – 8-letniej umowie ze spółką Polregio oraz aneksowi do wieloletniej umowy z Łódzką Koleją Aglomeracyjną obowiązującej w latach 2016-2028.



Uwzględniając docelową sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez ministra właściwego do spraw transportu²⁹, w 2030 r. zakłada się uruchamianie pociągów dalekobieżnych na liniach, po których obecnie prowadzone są przewozy o takim charakterze oraz na planowanej linii kolejowej Nr 85 na odcinku Warszawa – Łódź. Największa liczba połączeń (równa i powyżej 20) w rozkładzie jazdy pociągów 2029/2030 przewidziana jest na odcinkach:

- LK 3 na odc. Kutno – Łowicz Główny, LK 17 na odc. Łódź Widzew – Koluszki, LK 85 na odc. Centralny Port Komunikacyjny – LK Nr 11 (w okolicach Bełchowa) oraz na odc. Łódź Fabryczna – Łódź Koziny (tunel średnicowy) – powyżej 31 połączeń na dobę;
- LK 1 na odc. Grodzisk Mazowiecki – Koluszki, LK 4 na odc. Idzikowice – Psary (Centralna Magistrala Kolejowa), LK 11 na odc. Bełchów – Łowicz, LK 14 na odc. Łódź Kaliska – Zduńska Wola, LK 18 na odc. Kutno – Bydgoszcz, LK 85 na odc. LK 11 (w okolicach Bełchowa) – Łódź Widzew – od 24 do 31 połączeń na dobę;
- LK 1 na odc. Koluszki – Częstochowa, LK 14 na odc. Zduńska Wola – Ostrów Wlkp. – od 20 do 23 połączeń.

Zdecydowaną poprawę oferty dla pasażerów w ramach dalekobieżnych połączeń kolejowych zapewni również uruchomienie w pełnym zakresie szybkich połączeń kolejami dużych prędkości na liniach kolejowych Nr 85 i 86 Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Łódź – Wrocław / Poznań, co stworzy zupełnie nowe, wysokiej jakości powiązania z wieloma aglomeracjami w kraju (m.in. wrocławską, poznańską, szczecińską, białostocką, lubelską), a także w powiązaniach międzynarodowych, szczególnie z Berlinem i Pragą.

Na obszarach nieobsługiwanych przez połączenia kolejowe, podstawę komunikacji stanowi sieć regionalnych i podmiejskich i połączeń autobusowych (PKS, BUS), jednak oferta jest niezadowalająca (zmniejszająca się siatka połączeń, częstotliwość niedostosowana do potrzeb pasażerów, niewystarczająca dostępność transportem zbiorowym do stacji i przystanków kolejowych, upadek nierentownych przedsiębiorstw przewozowych). Długość linii regularnej komunikacji autobusowej ogółem wyniosła w 2023 r. 25 716 km (spadek od 2014 r. o 19 536 km), w tym dalekobieżnych – 1 842 km (spadek od 2014 r. o 10 239 km), o charakterze regionalnym – 6 123 km (spadek od 2014 r. o 7 102 km), natomiast długość linii podmiejskich – 17 751 km (spadek od 2014 r. o 2 095 km). W ostatnich latach na zahamowanie negatywnych trendów w przewozach autobusowych oraz niwelację obszarów wykluczonych komunikacyjnie wpływ miało uruchomienie nowych linii regionalnych finansowanych z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej³⁰ oraz utworzenie przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną, Kolejowej Komunikacji Autobusowej (KKA) stanowiącej zintegrowane z ofertą kolejową połączenia dowozowe do stacji i przystanków kolejowych.

Wykaz linii autobusowych uruchamianych w 2024 r. z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa łódzkiego

LP.	LINIA	PRZEWÓZNIK
1.	Tomaszów Mazowiecki - Chociw - Rawa Mazowiecka	PKS Tomaszów Mazowiecki
2.	Tomaszów Mazowiecki - Żelechlinek - Rawa Mazowiecka	PKS Tomaszów Mazowiecki
3.	Tomaszów Mazowiecki - Głuchów - Brzeziny	PKS Tomaszów Mazowiecki
4.	Tomaszów Mazowiecki - Będów - Czarnocin	PKS Tomaszów Mazowiecki
5.	Brudzewice - Gapinin - Tomaszów Mazowiecki	PKS Tomaszów Mazowiecki
6.	Sieradz - Warta - Łask	PKS Sieradz
7.	Sieradz - Lututów - Wieruszów	PKS Sieradz
8.	Sieradz - Burzenin - Złoczew	PKS Sieradz
9.	Bełchatów - Bogdanów - Piotrków Trybunalski	PKS Bełchatów
10.	Bełchatów - Kalisko - Radomsko	PKS Bełchatów
11.	Bełchatów - Szczerców - Rusiec	PKS Bełchatów
12.	Skierniewice - Rawa Mazowiecka - Biała Rawska	PKS Skierniewice
13.	Skierniewice - Łyszkowice - Łowicz	PKS Skierniewice
14.	Skierniewice - Łowicz - Kiernoza	PKS Skierniewice
15.	Skierniewice - Rawa Mazowiecka - Czerniewice	PKS Skierniewice
16.	Łęczyca - Świnice Warckie - Uniejów	PKS Łęczyca
17.	Łęczyca - Krośnice - Dąbrowice	PKS Łęczyca
18.	Łęczyca - Ozorków - Aleksandrów Łódzki	PKS Łęczyca

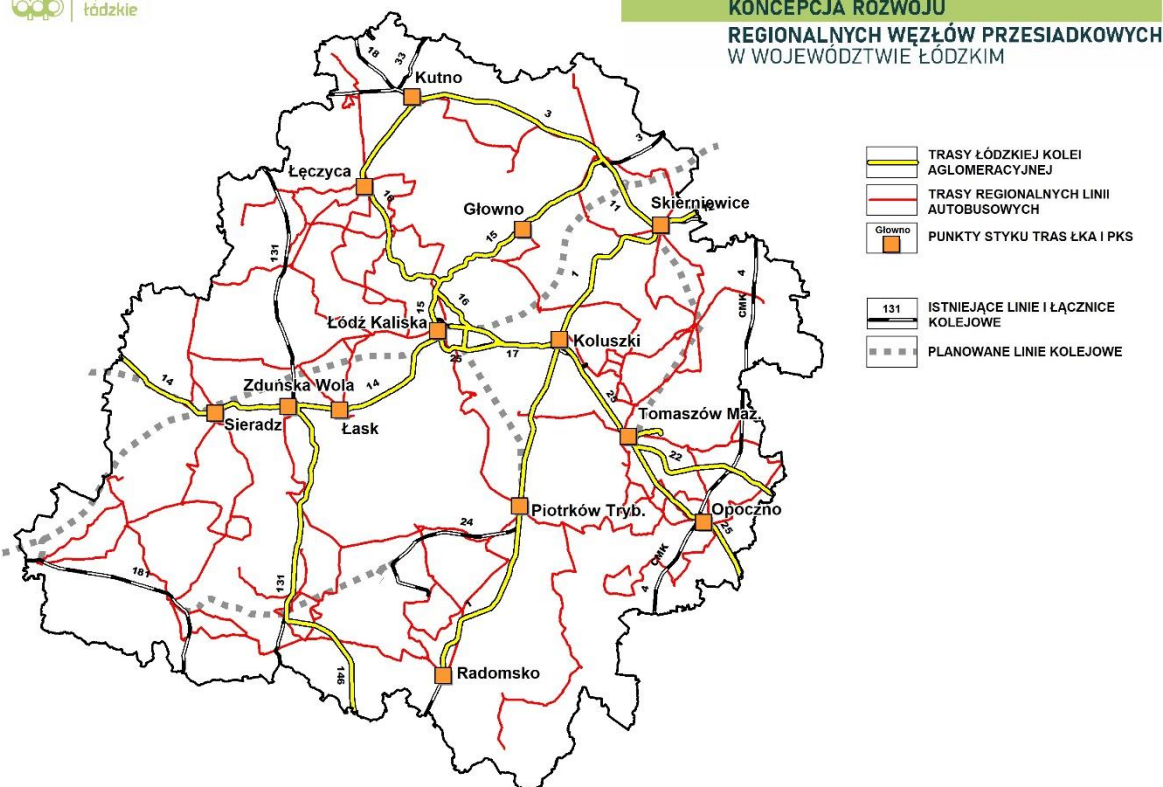
²⁹ Wskazaną w „Planie Zrównoważonego rozwoju publicznego Transportu Zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym” jako planowaną sieć kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych.

³⁰ Rządowy fundusz, w ramach którego dofinansowane jest przywracanie lokalnych połączeń autobusowych na obszarach wykluczonych.



LP.	LINIA	PRZEWOŹNIK
19.	Piotrków Trybunalski - Iuszyń - Łódź	Connect Bus
20.	Opoczno - Przyłęk - Ciechomin	PKS Opoczno
21.	Opoczno - Inowódz - Opoczno	PKS Opoczno
22.	Opoczno - Sławno - Tomaszów Mazowiecki	PKS Opoczno
23.	Opoczno - Kałek - Piotrków Trybunalski	PKS Opoczno
24.	Szadek - Wodzierady - Łódź	Wicher Travel
25.	Wieluń - Strugi - Wieluń	PKS Wieluń
26.	Wieluń - Pajęczno - Osjaków	PKS Wieluń
27.	Wieruszów - Lututów - Wieluń	PKS Wieluń
28.	Działoszyn - Wieluń - Sieradz	PKS Wieluń
29.	Piotrków Trybunalski - Rozprza - Radomsko	Connect Bus
30.	Pajęczno - Strzelce Wielkie - Radomsko	Connect Bus
31.	Brzeziny - Stryków - Głowno	PKS Skierniewice
32.	Rawa Mazowiecka - Żelechlinek - Koluszki	PKS Skierniewice
33.	Łowicz - Wola Kałkowa - Kutno	PKS Skierniewice
34.	Podębice - Wartkowice - Aleksandrów Łódzki	Wicher Travel
35.	Aleksandrów Łódzki - Lutomiersk - Łask	Wicher Travel
36.	Szczerców - Widawa - Zduńska Wola	PKS Bełchatów
37.	Łęczyca - Parzyce - Łódź	PKS Łęczyca
38.	Opoczno - Bukowiec n. Pilicą - Tomaszów Mazowiecki	PKS Opoczno
39.	Podębice - Puczniew - Lutomiersk	Wicher Travel
40.	Sieradz - Ostrów Warcki - Podębice	PKS Sieradz
41.	Żytno - Przedbórz - Piotrków Trybunalski	Connect Bus
42.	Łęczyca - Swinice Warckie - Podębice	PKS Łęczyca

Rys. 18. Sieć regionalnych przewozów autobusowych uruchamianych z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych na obszarze województwa łódzkiego w 2024 r. (źródło: BPPWŁ w Łodzi na podstawie rozkładów jazdy)

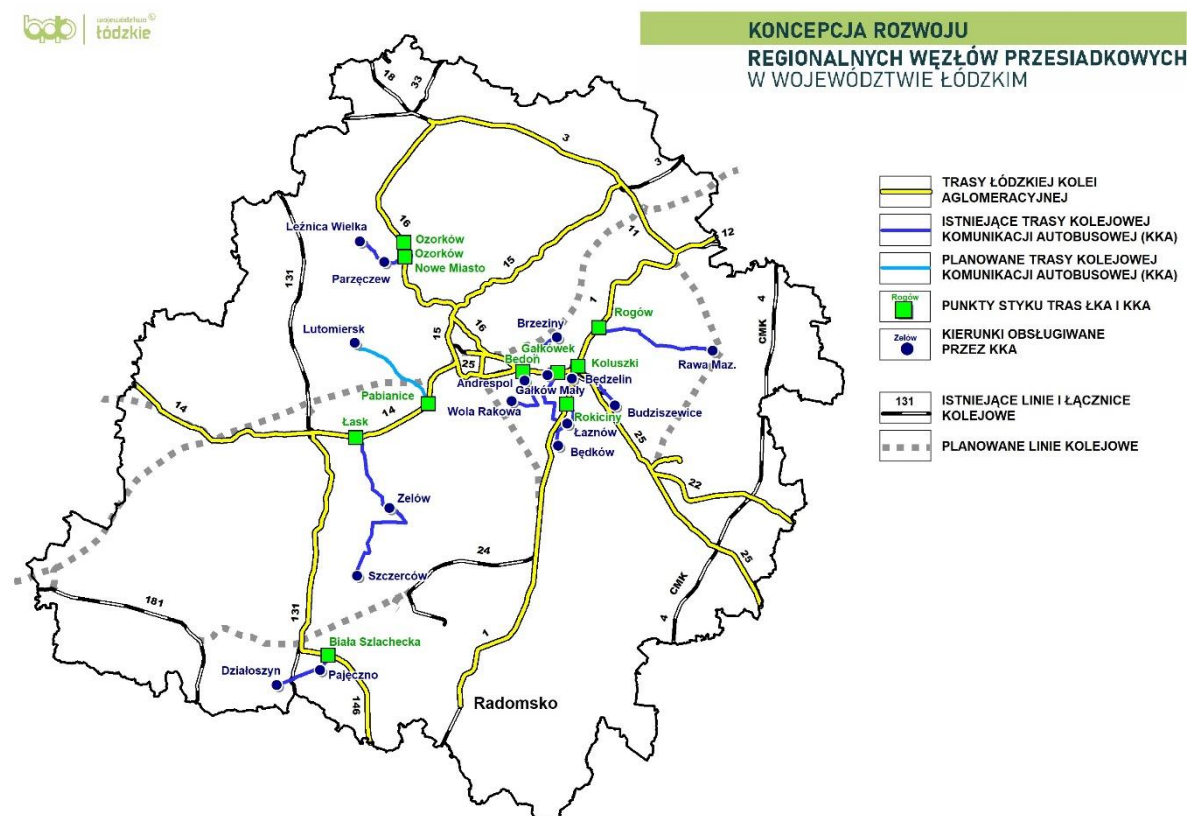


Wykaz linii Kolejowej Komunikacji Autobusowej uruchamianych przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną

LP.	LINIA	PUNKTY STYKU Z POCIĄGAMI ŁKA	UWAGI
1.	ŁA1 Szczerców - Żelów - Łask	Łask	istniejąca
2.	ŁA2 Wola Rakowa - Bedoń	Bedoń	istniejąca
3.	ŁA3 Brzeziny - Andrespol	Bedoń	istniejąca
4.	ŁA4 Lutomiersk - Pabianice	Pabianice	planowana
5.	ŁA5 Będzin - Koluszki - Budziszewice	Koluszki	istniejąca
6.	ŁA 6 Leźnica Wielka - Parzęczew - Ozorków	Ozorków, Ozorków Nowe Miasto	istniejąca
7.	ŁA 7 Będków - Rokiciny	Rokiciny	istniejąca
8.	ŁA 8 Rawa Mazowiecka - Rogów	Rogów	istniejąca
9.	ŁA 9 Działoszyn - Pajęczno - Biała Szlachecka	Biała Szlachecka	istniejąca
10.	ŁA 10 Łaznów - Gałków Mały	Gałków	istniejąca



Rys. 19. Sieć dowozowych linii autobusowych uruchamianych w 2024 r. przez ŁKA (źródło: BPPWŁ w Łodzi na podstawie rozkładów jazdy)



Lokalne i ponadlokalne przewozy autobusowe na obszarze województwa łódzkiego wykonywane są przede wszystkim przez przewoźników prywatnych oraz podmioty należące do samorządów lokalnych (powiatowych i gminnych).

Do przewoźników o największym zasięgu działania należą m.in.:

Wykaz największych przewoźników autobusowych w województwie łódzkim u w 2024 r.

LP.	PRZEWÓZNIK	OBSŁUGIWANE POWIATY
1.	FlixBus Polska sp. z o.o.	m. Łódź, m. Piotrków Trybunalski, pabianicki, sieradzki, wieluński, bełchatowski, tomaszowski, rawski;
2.	Neo Bus	m. Łódź, m. Piotrków Trybunalski, opoczyński;
3.	PKS Polonus	rawski, tomaszowski, m. Piotrków Trybunalski, bełchatowski, wieluński, wierszowski;
4.	PKS Łęczyca Sp. z o.o.	łęczycki, zgierski, poddębicki, kutnowski, m. Łódź;
5.	PKS Skierniewice Sp. z o.o.	skierniewicki, łowicki, rawski, tomaszowski, brzeziński, zgierski, łódzki wschodni, łęczycki, m. Skierniewice;
6.	PKS Tomaszów Mazowiecki Sp. z o.o.	tomaszowski, rawski, brzeziński, opoczyński, łódzki wschodni;
7.	PKS Opoczno Sp. z o.o.	opoczyński, tomaszowski, piotrkowski, m. Piotrków Trybunalski;
8.	PKS Radomsko Sp. z o.o.	radomszczański, pajęczański, bełchatowski;
9.	PKS Wieluń Sp. z o.o.	wieluński, pajęczański, bełchatowski, wierszowski, sieradzki, łaski, pabianicki, m. Łódź, m. Piotrków Trybunalski, tomaszowski, rawski;
10.	PKS Bełchatów Sp. z o.o.	bełchatowski, piotrkowski, pajęczański, radomszczański, pabianicki, m. Łódź;
11.	PKS Sieradz Sp. z o.o.	sieradzki, wieluński, wierszowski, zduńskowski, łaski, poddębicki;
12.	PKS Kalisz Sp. z o.o.	sieradzki;
13.	PKS Gostynin Sp. z o.o.	kutnowski, łowicki;
14.	PKS Częstochowa S.A.	wieluński;
15.	PKS Kluczbork Sp. z o.o.	wierszowski;
16.	PKS Konin S.A.	łęczycki;
17.	PKS Grójec Sp. z o.o.	rawski, opoczyński;
18.	PKS Włoszczowa Sp. z o.o.	radomszczański;
19.	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.	kutnowski;
20.	Kasz Bus	łódzki wschodni, tomaszowski, brzeziński, zgierski, łowicki, m. Łódź;
21.	Connect Bus	piotrkowski, łódzki wschodni, bełchatowski, pajęczański, radomszczański, m. Łódź, m. Piotrków Trybunalski;
22.	Nep Pol/San Marco	łódzki wschodni, brzeziński, skierniewicki, rawski, m. Łódź;
23.	Sand Bus	kutnowski, łęczycki, zgierski, m. Łódź;
24.	Dynamic Travel	łęczycki, zgierski, poddębicki, m. Łódź;
25.	Marqs Bus	kutnowski;
26.	Wicher Travel	poddębicki, sieradzki, zgierski, zduńskowski, łaski, m. Łódź;
27.	Andrew Bus	poddębicki, zgierski, m. Łódź;
28.	FUH Marag Tour	łęczycki, kutnowski, zgierski, m. Łódź;
29.	PPHU Trans (Euro Bus)	skierniewicki, rawski, brzeziński, m. Skierniewice;
30.	DanBus Sp. z o.o.	łowicki;



LP.	PRZEWOŹNIK	OBSŁUGIWANE POWIATY
32.	Dylizans Bus & Maltrans	bełchatowski, pabianicki, m. Łódź;
33.	PPHU Ms Kris	pabianicki, łódzki wschodni, m. Łódź;
34.	PHU Ola	pabianicki, m. Łódź;
35.	Blue Trans	pabianicki, m. Łódź;
36.	PKS Mustang Sp. z o.o.	piotrkowski, łódzki, wschodni, m. Piotrków Trybunalski;
37.	PU Łukasz Scieglński	piotrkowski, m. Piotrków Trybunalski;
38.	PHU Libra Travel	piotrkowski, m. Piotrków Trybunalski;
39.	Orion Sp. J.	piotrkowski, łódzki wschodni, m. Łódź, m. Piotrków Trybunalski;
40.	Transportowiec Sp. z o.o.	piotrkowski, łódzki wschodni, tomaszowski, m. Łódź, m. Piotrków Trybunalski;
41.	Mix Trans	piotrkowski, łódzki wschodni, m. Łódź, m. Piotrków Trybunalski;
42.	Piotr Max	piotrkowski, łódzki wschodni, m. Łódź, m. Piotrków Trybunalski;
43.	Polan	piotrkowski, łódzki wschodni, m. Łódź, m. Piotrków Trybunalski;
44.	Mat Max	piotrkowski, m. Piotrków Trybunalski;
45.	Spec-Car Sp. J.	piotrkowski, m. Piotrków Trybunalski;
46.	PHU Artex	piotrkowski, m. Piotrków Trybunalski;
47.	FTU Fart	piotrkowski, m. Piotrków Trybunalski;
48.	Sulbus Sp. J.	piotrkowski, m. Piotrków Trybunalski;
49.	Brabus	tomaszowski, piotrkowski, m. Piotrków Trybunalski;
50.	Transport Osobowy Adam Walczak	tomaszowski, piotrkowski, m. Piotrków Trybunalski;
51.	PHU Dawid	tomaszowski, piotrkowski, m. Piotrków Trybunalski;
52.	PPHU Kolumb	pajęczański;
53.	J&P Piotr Słowikowski i Janusz Słowikowski	zgierski;
54.	SK Trans	zgierski;
55.	ES-KA-ES Usługi Transportowe	pabianicki;
56.	PUH NKM	pabianicki;
57.	Vip-Buss	kutnowski;
58.	FKF Transport	zgierski, m. Łódź;
59.	FHU Gepard	pajęczański;
60.	Express-Bus	pajęczański;
61.	Inter-Trans Paweł Leśnikowski	pajęczański;
62.	ABX2Bus	wieluński;
63.	Rys Bus	łódzki wschodni;
64.	Ken-Tur	piotrkowski;
65.	FUH Bus-Trans/FUH Jaro-Tur	m. Łódź, łódzki wschodni, m. Piotrków Trybunalski, piotrkowski, opoczyński;
66.	Diana Bus	m. Łódź, m. Piotrków Trybunalski, piotrkowski, opoczyński;
67.	Primo Bus	m. Łódź, łódzki wschodni, m. Piotrków Trybunalski, piotrkowski, opoczyński;
68.	Paratex/Regio Travel	m. Łódź, tomaszowski, opoczyński;
69.	Darjan Transport Osobowy	radomszczański;
70.	Przewóz Osób Bog-Danuta	radomszczański;
71.	Magnat Bus	tomaszowski, rawski;
72.	Mat-Bus	brzeziński, pabianicki;
73.	Kadar Busy Sp. z o.o.	łowicki;
74.	Bus-Mar & Travel Team	łowicki;
75.	Mikrobus Wojciech Burda	łowicki;
76.	Primo Bus	opoczyński, piotrkowski, m. Piotrków Trybunalski, m. Łódź
77.	Ewel Bus	kutnowski, łęczycki

Do największych przewoźników obsługujących obszary miejskie, ich strefy podmiejskie oraz pojedyncze gminy należą:

Wykaz największych przewoźników obsługujących obszary miejskie, strefy podmiejskie oraz pojedyncze gminy w województwie łódzkim u w 2024 r.

LP.	PRZEWOŹNIK	OBSŁUGIWANE GMINY
1.	MPK Łódź Sp. z o.o.	m. Łódź, m. Zgierz, gm. Zgierz, m. Pabianice, m. Konstancin Łódzki, m.gm. Stryków, gm. Brzeziny, m. Brzeziny, m.gm. Lutomiersk, m.gm. Rzgów, m.gm. Aleksandrów Łódzki, gm. Andrespol, m.gm. Ksawerów;
2.	MZK Pabianice Sp. z o.o.	m. Pabianice, gm. Pabianice m.gm. Rzgów, m.gm. Ksawerów;
3.	MUK w Zgierzu	m. Zgierz, gm. Zgierz, m.gm. Stryków, m.gm. Aleksandrów Łódzki, m. Łódź, m. Ozorków, gm. Ozorków;
4.	MZK Kutno Sp. z o.o.	m. Kutno, gm. Kutno;
5.	MZK Łowicz	m. Łowicz, gm. Łowicz, gm. Łyszkowice;
6.	MZK Skierniewice Sp. z o.o.	m. Skierniewice, gm. Skierniewice;
7.	ZGO Aquarium w Rawie Mazowieckiej Sp. z o.o.	m. Rawa Mazowiecka;
8.	MZK Tomaszów Mazowiecki Sp. z o.o.	m. Tomaszów Mazowiecki, gm. Tomaszów Mazowiecki, gm. Ujazd, gm. Inowódź, gm. Lubochnia;
9.	MPK Opoczno Sp. z o.o.	m.gm. Opoczno;
10.	MPK Radomsko Sp. z o.o.	m. Radomsko, gm. Radomsko, m.gm. Kamieńsk, gm. Gomunice, gm. Masłowie, gm. Lgota Wielka, gm. Kodrąb;
11.	MZK Piotrków Trybunalski Sp. z o.o.	m. Piotrków Trybunalski, gm. Grabice, gm. Wola Krzysztoporska;
12.	MZK Bełchatów Sp. z o.o.	m. Bełchatów;
13.	ZGKiM w Warcie	m.gm. Warta, m.gm. Szadek, gm. Pęczniew, gm. Sieradz;
14.	MPK Sieradz Sp. z o.o.	m. Sieradz, gm. Sieradz, gm. Zduńska Wola, m. Zduńska Wola;
15.	MPK Zduńska Wola Sp. z o.o.	m. Zduńska Wola, gm. Zduńska Wola, m. gm. Szadek, gm. Sieradz, m. Sieradz, gm. Zapolice, gm. Sędziejowice;
16.	ZKM w Łasku	m.gm. Łask, gm. Dobroń, m. Pabianice, gm. Zduńska Wola, m. Zduńska Wola, gm. Buczek, gm. Zelów;
17.	MZK w Głownie	m. Głowno;
18.	Gminny Zakład Komunalny w Zgierzu	m. Zgierz, gm. Zgierz;
19.	Zakład Komunalny Kleszczów Sp. z o.o.	gm. Kleszczów, gm. Bełchatów, m. Bełchatów;
20.	Gminny Bus Sp. z o.o.	gm. Kutno, m. Kutno;
21.	Goldman S.C.	gm. Krzyżanów, m. Kutno;
22.	Gminna Komunikacja Autobusowa Poświętne	gm. Poświętne;
23.	PKTiUK Gminy Bełchatów Sp. z o.o.	gm. Bełchatów;

Na poziomie międzyregionalnym województwo ma bezpośrednie połączenia autobusowe z największymi ośrodkami miejskimi w kraju (m.in. Bydgoszcz, Białystok, Gdynia, Gdańsk, Katowice, Kraków, Lublin, Poznań, Rzeszów, Warszawa, Wrocław), a także w relacjach międzynarodowych (m.in. Belgia, Czechy,



Francja, Holandia, Niemcy, Norwegia, Szwajcaria, Ukraina, Węgry, Włochy), jednak najlepszą ofertę posiadają Łódź oraz miasta leżące przy najważniejszych szlakach komunikacyjnych – m.in. Piotrków Trybunalski, Bełchatów, Tomaszów Mazowiecki, Sieradz. Dominującym przewoźnikiem obsługującym większość tras dalekobieżnych jest Flixbus, pojedyncze kursy obsługiwane są przez Neobus Sp. K., PKS Polonus S.A., FUH Bus Trans, Paratex/Regio Travel, Diana Bus.

W ostatnich latach podjęto szereg działań w kierunku **integracji taryfowej** systemów publicznego transportu zbiorowego oraz podniesienia stopnia koordynacji rozkładów jazdy, dzięki czemu oferta skierowana do użytkowników komunikacji zbiorowej na obszarze województwa łódzkiego staje się coraz bardziej atrakcyjna. Jednym z najważniejszych działań przyczyniających się do poprawy komunikacji było wprowadzenie wzajemnego honorowania biletów przewoźników kolejowych ŁKA oraz Polregio i lokalnej komunikacji zbiorowej w Łodzi, co pozwoliło na włączenie kolei do systemu transportu miejskiego na obszarze aglomeracji łódzkiej.

W ramach przewozów kolejowych najbardziej zintegrowaną taryfę posiada Łódzka Kolej Aglomeracyjna oferująca szereg ofert, w tym m.in.:

- „Wspólny Bilet Aglomeracyjny” obejmujący przejazdy komunikacją miejską w Łodzi, Pabianicach, Zgierzu, Łasku, Zduńskiej Woli, Sieradzu, Strykowie, Głownie i Łowiczu oraz pociągami ŁKA i Polregio;
- „Bilet strefowy” obejmujący honorowanie biletów strefowych jednorazowych (czasowych), miesięcznych i kwartalnych ŁKA i biletów lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi³¹, w strefie A uwzględniającej rozszerzenie stacji na obszarze Pabianic i Zgierza³² oraz rozszerzeniem o przystanki Bedoń i Justynów i przystanki na linii do Ozorkowa³³;
- „Wspólny bilet” obejmujący przejazdy jednorazowe w komunikacji krajowej, w ramach wybranego przez podróżnego planu podróży, realizowane pociągami uruchamianymi przez co najmniej dwóch Przewoźników: PKP Intercity, Polregio, PKP SKM w Trójmieście, Łódzka Kolej Aglomeracyjna, Koleje Wielkopolskie, Koleje Mazowieckie, Koleje Małopolskie, Koleje Śląskie, Arriva RP, Koleje Dolnośląskie;
- „Wspólny Bilet Samorządowy” obejmujący nieograniczoną liczbę przejazdów na bilecie imiennym w pociągach uruchamianych przez: Koleje Śląskie, Warszawską Kolej Dojazdową, Koleje Małopolskie, Arriva RP, Koleje Wielkopolskie, Koleje Dolnośląskie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna;
- „Pakiet Podróżnika” obejmujący wspólną ofertę biletową PKP Intercity, Polregio, Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, PKP SKM w Trójmieście, Kolei Wielkopolskich, Kolei Małopolskich, Kolei Śląskich i Arriva RP;
- pozostałe oferty specjalne i pozataryfowe, w tym obejmujące bilety łączące na przejazdy ŁKA i lokalnych systemów komunikacji zbiorowej m.in. w Łodzi, Piotrkowie Trybunalskim, Poznaniu, Radomiu, Tomaszowie Mazowieckim, Warszawie.

Niezwykle istotnym przedsięwzięciem w kierunku integracji taryf biletowych na obszarze województwa łódzkiego było utworzenie w 2019 r. „Biletu Zintegrowanego ŁKA + PKS”, czyli wspólnego biletu kolejowo-autobusowego dla połączeń realizowanych przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną i przewoźników autobusowych. W celu stworzenia wspólnej oferty przewozowej zintegrowano lokalne połączenia autobusowe z pociągami Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej w 10 punktach opartych na stacjach i przystankach kolejowych w Łasku, Łęczycy, Łowiczu Głównym, Ozorkowie Nowym Mieście, Piotrkowie Trybunalskim, Radomsku, Sieradzu, Skierniewicach, Opocznie oraz Tomaszowie Mazowieckim – dzięki czemu wiele wykluczonych komunikacyjnie miejscowości zostało włączonych w system publicznego transportu zbiorowego.

³¹ Przejazdy ważne w strefie ograniczonej stacjami i przystankami na obszarze Łodzi - Łódź Kaliska, Łódź Żabieniec, Łódź Radogoszcz Zachód, Łódź Pabianicka, Łódź Stoki, Łódź Marysin, Łódź Arturówek, Łódź Andrzejów, Łódź Chojny, Łódź Dąbrowa, Łódź Olechów Wiadukt, Łódź Olechów Zachód, Łódź Olechów Wschód, Łódź Widzew, Łódź Lublinek, Łódź Niciarniana, Łódź Fabryczna, Łódź Andrzejów Szosa, Łódź Radogoszcz Wschód, Łódź Retkinia, Łódź Warszawska.

³² Przejazdy ważne w strefie ograniczonej stacjami i przystankami: Pabianice, Pabianice Północne, Zgierz, Zgierz Jaracza, Zgierz Północ, Zgierz Kontrewers, Zgierz Rudunki.

³³ Przejazdy ważne w strefie ograniczonej stacjami i przystankami: Jedlicze k. Zgierza, Grotniki, Chociszew, Ozorków Nowe Miasto, Ozorków.



Wspólny bilet funkcjonuje również dla pasażerów Polregio, PKS Tomaszów Mazowiecki i Connect Bus („Bilet zintegrowany POLREGIO + PKS”), na trasach Tomaszów Mazowiecki – Brudzewice, Pajęczno – Radomsko, Piotrków Trybunalski – Tuszyn, Piotrków Trybunalski – Sulejów.

Zintegrowana taryfa biletowa obejmująca połączenia komunikacji miejskiej funkcjonuje również w ramach lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi oraz lokalnej komunikacji autobusowej w Pabianicach – „Wspólny Bilet Łódzko-Pabianicki”, a także w ramach lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi oraz miejskiej komunikacji autobusowej w Zgierzu – „Wspólny Bilet Łódzko-Zgierski”. Ponadto w Bełchatowie, Radomsku, Tomaszowie Mazowieckim, Wieluniu, Głownie oraz na obszarze miasta i gminy Stryków wprowadzono bezpłatne przejazdy lokalnym transportem zbiorowym.

Polepszająca się oferta pasażerskiego transportu kolejowego, w tym przede wszystkim o charakterze regionalnym wynikająca z rozwoju siatki połączeń, zintegrowanych taryf biletowych i inwestycji w nowoczesny tabor przełożyła się na rosnącą liczbę pasażerów. Mniej atrakcyjna jest oferta charakteryzująca przewozy autobusowe, jednak dzięki uruchomieniu w ostatnich latach nowych linii regionalnych oraz połączeń autobusowych dowozowych do stacji i przystanków kolejowych negatywny trend ma szansę zostać zatrzymany. W ramach przewozów pasażerskich niezwykle kluczowe jest wzmocnienie powiązań publicznym transportem zbiorowym, szczególnie z potencjalnymi węzłami przesiadkowymi.

III.3. Zagospodarowanie przestrzenne wokół węzłów przesiadkowych

Poza wysokiej jakości infrastrukturą kolejową umożliwiającą skrócenie czasu przejazdu pociągów oraz rozwiniętą siatką połączeń publicznym transportem zbiorowym decydującą o dostępności transportowej³⁴, na atrakcyjność łańcucha podróży wpływają również wszystkie udogodnienia służące pasażerom w węzłach przesiadkowych. O wysokim komforcie podróży decyduje szereg dodatkowych czynników, w tym m.in.: funkcjonowanie budynków dworcowych wyposażonych w kasy biletowe, informację pasażerską, poczekalnie oraz wszystkie dodatkowe usługi; obecność szerokiego wachlarza usług (zakupy, gastronomia); bliskość przystanków publicznego transportu zbiorowego; istnienie parkingów samochodowych i rowerowych; bezpieczne ciągi piesze i rowerowe doprowadzające do obiektów; przyjazne przestrzenie publiczne wokół węzłów.

Obecnie przy wielu stacjach i przystankach kolejowych na obszarze województwa funkcjonują **dworce kolejowe** wyposażone w pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych. W ostatnich latach przeprowadzono szereg inwestycji polegających na budowie, przebudowie, remoncie i estetyzacji dworców kolejowych (m.in. w ramach *Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023*). W latach 2014-2024, poza budową dworca Łódź Fabryczna, wybudowano nowe tzw. Innowacyjne Dworce Systemowe³⁵ w Gorzkowicach Rogowie i Wilkoszewicach oraz zmodernizowano obiekty w Gałkówku, Głownie, Kutnie, Łęczycy, Łowiczu, Łodzi (Chojny, Widzew), Pabianicach, Piotrkowie Trybunalskim, Radomsku, Rokicinach, Sieradzu, Skierniewicach, Strykowie, Zduńskiej Woli oraz Zgierzu, a w trakcie realizacji pozostają obiekty w Koluszkach, Łodzi Kaliskiej, Pływi i Skierniewicach. Spośród istniejących dworców, nieczynne nadal pozostają obiekty m.in. w Drzewicy, Łasku, Ozorkowie i Żychlinie. Dodatkowo w wielu obiektach pomimo zakończonych prac modernizacyjnych nie funkcjonują kasy biletowe – m.in. Główny, Koluszki, Łęczycy, Sieradz, Stryków, Zgierz. Kontynuacja działań przewidziana jest w ramach drugiej edycji *Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2024-2030* przez PKP S.A., w ramach którego planowane do realizacji są przebudowy 13 budynków w regionie. Ponadto uruchomiono

³⁴ M.in. wysoka częstotliwość kursowania, integracja rozkładów jazdy poszczególnych przewoźników, obsługa komunikacją zbiorową jak największej liczby miejscowości.

³⁵ IDS - Autorski projekt PKP SA., dzięki niewielkiej kubaturze nowe budynki są lepiej dostosowane do aktualnych potrzeb pasażerów. Charakterystyczną cechą IDS-ów są ekologiczne rozwiązania, a także pełne dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Do rozwiązań, które pojawiają się w budynkach należą m.in. ścieżki prowadzące dla osób niewidomych i niedowidzących, oznaczenia w alfabecie Braille'a, pętle indukcyjne czy dotykowe schematy dworca. Do potrzeb osób o ograniczonej mobilności dostosowane są również toalety.



nowe budynki dworców autobusowych w Wieluniu, Drzewicy, Bełchatowie i Piotrkowie Trybunalskim (Powiatowe Centrum Przesiadkowe).

W bezpośrednim sąsiedztwie stacji i przystanków kolejowych oraz dworców autobusowych funkcjonują **miejsca parkingowe**, jednak w większości przypadków nie można ich zakwalifikować jako w pełni funkcjonalne elementy zintegrowanych węzłów przesiadkowych, gdyż ich infrastruktura jest niepełna (m.in. niewystarczająca niewielka liczba miejsc służących do krótkiego postoju, tzw. Kiss & Ride, brak systemu Park & Ride), a wielkość obiektów nie odpowiada potrzebom użytkowników. Zdecydowanej poprawie ulegają natomiast **powiązania lokalnego transportu zbiorowego z transportem kolejowym**, zwiększa się poziom integracji rozkładów jazdy oraz powiązań funkcjonalno-przestrzennych skracających czas przesiadki. Aktualnie lokalny transport zbiorowy nie dociera do stacji w Drzewicy i Kamieńsku.

Przy wielu obiektach zlokalizowane są stacje **Wojewódzkiego Roweru Publicznego** – Koluszki, Kutno, Łask, Łowicz, Łódź, Pabianice, Sieradz, Skierniewice, Zduńska Wola i Zgierz, ponadto przy części obiektów na obszarze Łodzi i Piotrkowa Trybunalskiego funkcjonują stacje rowerów miejskich. Wszystkie stacje i przystanki kolejowe poddane analizie wyposażone są w stojaki rowerowe, jednak zadaszone obiekty występują jedynie przy stacjach: Główno, Łęczyca, Łowicz Główny, Łódź Arturówek, Łódź Marysin, Łódź Radogoszcz Wschód, Łódź Retkinia, Łódź Stoki, Łódź Warszawska, Pabianice, Sieradz, Stryków. Poprawy wymaga natomiast **infrastruktura (piesza, rowerowa, drogowa) doprowadzająca do stacji i przystanków kolejowych**. W wielu przypadkach brakuje bezpiecznych oraz wysokiej jakości dróg dla rowerów, a często istniejąca infrastruktura jest fragmentaryczna i nie tworzy spójnej sieci. Ponadto wiele dróg dojazdowych oraz ciągów pieszych wymaga działań inwestycyjnych.

Funkcjonujące w regionie stacje kolejowe charakteryzują również niedobory związane z **usługami przeznaczonymi dla podróżnych**, bardzo często na dworcach brakuje lokali handlowo-usługowych z podstawowymi artykułami spożywczymi, prasą czy małą gastronomią, a najbliższe usługi oferowane są w znacznym oddaleniu. Istotnym problemem dotyczącym w szczególności zmodernizowanych przestrzeni dworców kolejowych są niewynajęte powierzchnie komercyjne, wpływa to z jednej strony na znaczne ograniczenie oferty skierowanej dla podróżnych, z drugiej strony zwiększają koszty utrzymania budynków i tym samym ich deficytowość. Niedostatki związane z wyposażeniem budynków dworcowych dotyczą także niewielkiej liczby automatów vendingowych z przekąskami, napojami oraz artykułami pierwszej potrzeby, które mogą stanowić uzupełnienie lub alternatywę dla tradycyjnie świadczonej sprzedaży.

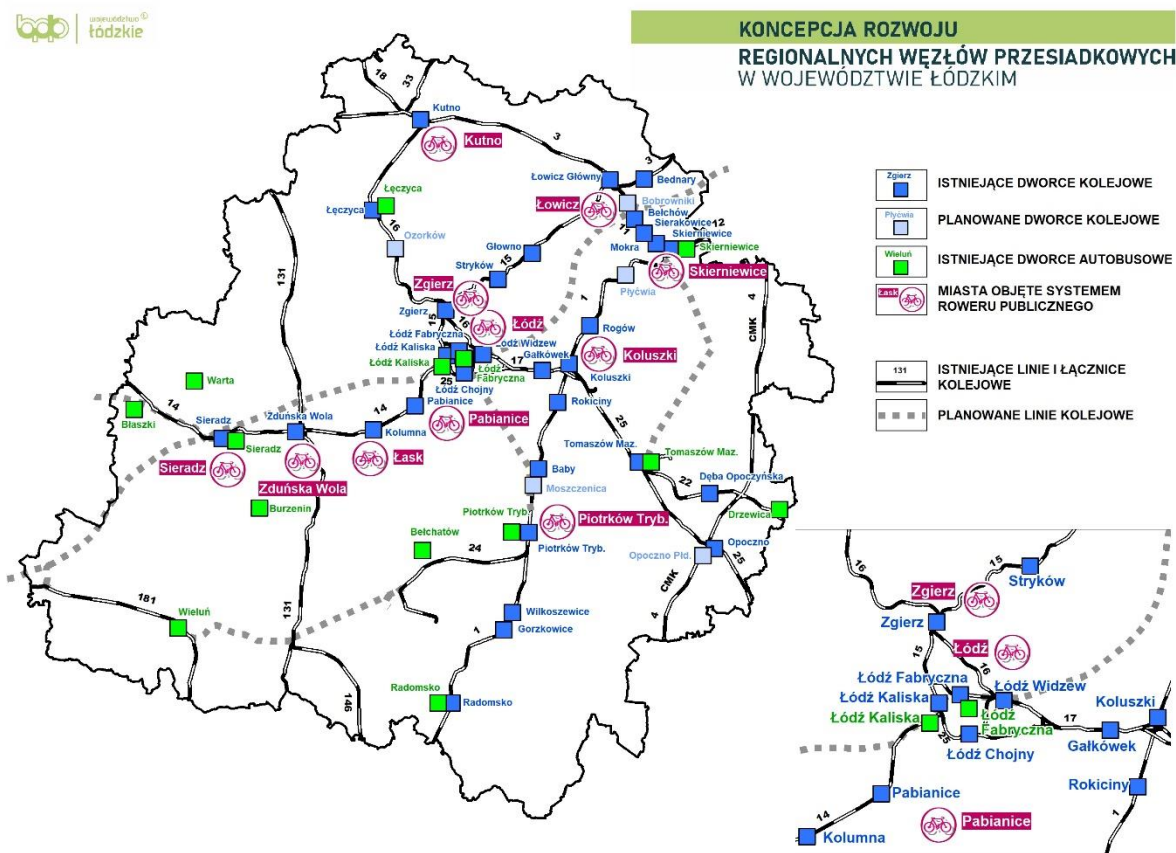
Przestrzeń publiczną w otoczeniu większych stacji oraz dworców kolejowych stanowią przede wszystkim place dworcowe będące jednocześnie istotnymi łącznikami między terenami kolejowymi a tkanką miejską, pełniąc ważną rolę w kształtowaniu i funkcjonowaniu węzłów komunikacyjnych. Oprócz pełnienia funkcji reprezentacyjnych i związanych z publicznym transportem zbiorowym place dworcowe mogą służyć również jako miejsce szeroko rozumianej rekreacji. Jakość oraz stopień zagospodarowania takich przestrzeni w regionie jest bardzo zróżnicowany i w wielu miastach obszary takie są zdegradowane (m.in. Drzewica, Łask, Łódź Chojny, Opoczno, Ozorków). Część przestrzeni publicznych znajdujących się przed dworcami kolejowymi została w ostatnich latach poddana rewitalizacji i rehabilitacji (m.in. uporządkowano zielone skwery, wprowadzono nowe ławki i inne elementy małej architektury), dzięki czemu pełnią one rolę reprezentacyjnych i przyjaznych przestrzeni (m.in. Kutno, Łowicz Główny, Łódź Fabryczna, Piotrków Trybunalski, Rogów, Skierniewice, Zduńska Wola). W większości przypadków, przy mniejszych stacjach i przystankach kolejowych nie ma zagospodarowanych przestrzeni publicznych, a jedynym łącznikiem pomiędzy peronami a tkanką urbanistyczną miejscowości są chodniki doprowadzające do najbliższej drogi, bądź przystanku lokalnego transportu zbiorowego. Wyjątek stanowią tutaj obszary znajdujące się w najbliższym sąsiedztwie przystanków kolejowych Gomunice i Opoczno Południe, wokół których utworzono estetyczne tereny rekreacyjne i zielone.

Sukcesywnej poprawie ulega infrastruktura przesiadkowa służąca pasażerom, w tym szczególnie dworce kolejowe, co jest związane z realizowanym w ostatnich latach programie inwestycji dworcowych, które w znacznej mierze podnoszą wygodę podróżnych. Jednak nadal głównym mankamentem potencjalnych węzłów przesiadkowych są braki infrastrukturalne w postaci wysokiej jakości parkingów



samochodowych i rowerowych, czy wysokiej jakości doprowadzających ciągów pieszych i rowerowych. Istotnym problemem jest również ograniczony wachlarz usług dostępnych podróżnym.

Rys. 20. Dworce kolejowe i autobusowe w województwie łódzkim w 2024 r. (źródło: BPPWŁ w Łodzi)



III.4. Obszary o ograniczonej dostępności publicznego transportu zbiorowego

Spośród 60 miast województwa, aż 30 nie posiada dostępu do linii kolejowych³⁶ (w tym miasta powyżej 15 tys. mieszkańców: Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki, Rawa Mazowiecka), a kolejne 4 (Bełchatów, Działoszyn, Poddębice, Szadek) leżą przy liniach kolejowych, po których nie jest obecnie prowadzony regularny ruch pasażerski. Ponadto 2 miasta w południowo-zachodniej części regionu (Wieluń, Wieruszów) mają dostęp do połączeń kolejowych, ale łącząca je linia kolejowa nie jest powiązana z resztą sieci kolejowej regionu. Istotnym czynnikiem ograniczającym atrakcyjność transportu kolejowego jest także funkcjonowanie części stacji i przystanków kolejowych w oddaleniu od generatorów ruchu i obszarów silnie zurbanizowanych, w tym m.in.: Drzewica, Łask, Sieradz, Tomaszów Mazowiecki.

Dopełnieniem informacji o infrastrukturze i organizacji obsługi transportem zbiorowym w regionie jest ocena siły powiązań publicznym transportem zbiorowym³⁷:

- miast między sobą;
- Łodzi z obszarem województwa;
- miast powiatowych z miejscowościami w ich powiatach.

³⁶ Aleksandrów Łódzki, Biała Rawska, Białaczów, Bolesławiec, Bolimów, Brzeziny, Dąbrowice, Grabów, Inowódz, Jeżów, Kiernozia, Konstantynów Łódzki, Krośnice, Lutomiersk, Lututów, Osjaków, Pajęczno, Parzęczew, Piątek, Przedbórz, Rawa Mazowiecka, Rzgów, Sulejów, Tuszyń, Ujazd, Uniejów, Warta, Żelów, Żłoczew, Żarnów – stan na 2024 r.

³⁷ Na podstawie badania „Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem”, IGiPZ PAN, IGiP UJ, 2019 r.



Siła powiązań miast między sobą³⁸ w województwie jest zróżnicowana. Najsilniejsze relacje obejmują połączenia do Łodzi i Warszawy, a połączenia miast województwa z Łodzią koncentrują się głównie w obszarze metropolitalnym, sięgając dodatkowo do Zduńskiej Woli i Sieradza oraz Tomaszowa Mazowieckiego i Piotrkowa Trybunalskiego. Silne powiązania występują także m.in. pomiędzy miastami leżącymi wzdłuż magistralnych linii kolejowych Nr 1 i 3. Słabe powiązania lub ich brak cechowały głównie obszary wzdłuż wschodniej oraz południowo-zachodniej granicy województwa, gdzie do miast silniej powiązanych z miastami województw sąsiednich niż Łodzią należą Wieluń i Wieruszów ciężące do Wrocławia i Katowic oraz Pajęczno ciężące do Częstochowy, co zagraża podtrzymaniu spójności regionu. Ponadto porównywalna siła powiązań z Łodzią oraz z miastami spoza województwa, charakteryzowała Łowicz, Skierniewice i Rawę Mazowiecką ciężące do Warszawy oraz Opoczno ciężące do Warszawy i Katowic.

Biorąc pod uwagę powiązania Łodzi z obszarem województwa, w 2023 r. **bezpośrednich połączeń z Łodzią** nie posiadało 87 siedzib gmin województwa (ok. 51%), a obszary o najniższej dostępności zlokalizowane były poza strefą metropolitalną Łodzi i z dala od głównych ciągów komunikacyjnych, szczególnie na obszarach peryferyjnych południowej, południowo-zachodniej i północno-wschodniej części województwa. Problemem w ramach dostępności do stolicy województwa jest również wydłużony czas dojazdu do Łodzi (powyżej 2 h), charakteryzujący południowo-zachodnią i północno-zachodnią część regionu.

Niekorzystnie kształtują się również **powiązania miast powiatowych z miejscowościami w ich powiatach**³⁹, gdzie we wszystkich powiatach występują obszary charakteryzujące się skrajnie słabą dostępnością. Największy udział miejscowości o bardzo słabej i słabej dostępności cechuje peryferyjne powiaty województwa łódzkiego, a w ramach samych powiatów są to ich obrzeża, co świadczy o domknięciu transportu zbiorowego w granicach własnego powiatu i brak obsługi miejscowości położonych przy granicach powiatu. Wzorowa dostępność występuje niemal wyłącznie w pobliżu największych miast, szczególnie w obszarze metropolitalnym Łodzi. Dodatkowo z ogólnej liczby 3 664 miejscowości wiejskich województwa łódzkiego komunikacja publiczna nie obsługiwała aż 1 693 – w większości były to wsie, położone poza systemem dróg krajowych i wojewódzkich. Przeciętna odległość z miejscowości pozbawionej komunikacji publicznej do najbliższego przystanku wynosi ok. 3,5 km (53-minutowe dojeżdżenie), co znacznie ogranicza mobilność mieszkańców. Najwięcej miejscowości bez obsługi transportem publicznym stwierdzono w powiatach kutnowskim (177), łęczyckim (151) i piotrkowskim (123).

Kluczowym elementem oceny dostępności publicznym transportem zbiorowym jest uwzględnienie stopnia nasycenia miast odpowiednimi usługami, czyli wzięcie pod uwagę **generatorów ruchu** (miejsca pracy; nauki; usług, w tym zdrowotnych i administracyjnych), które powinny być obsługiwane przez komunikację zbiorową. Analizy dostępności pozwoliły zidentyfikować obszary kumulacji problemów przy zastosowaniu trzech podejść: punktowego⁴⁰, relacyjnego⁴¹ i obszarowego⁴². W ramach podejścia punktowego niedobór rangi w zakresie liczby połączeń charakteryzował Tomaszów Mazowiecki, Bełchatów i Wieruszów, natomiast niedobór w zakresie liczby kierunków charakteryzował Brzeziny. Podejście relacyjne wykazało, że największego wsparcia dla poprawy dostępności i wykorzystania potencjału miast wymaga relacja Drzewica – Opoczno,

³⁸ Wskaźnik siły połączeń skonstruowany przy uwzględnieniu: 3 przedziałów czasowych: 4:01-6:00 (liczba połączeń mnożona x2), 6:01-8:00 (liczba połączeń x3), 8:01-10:00 (liczba połączeń x1) oraz 3 środków transportu: kolejowy (liczba połączeń x3), regularny autobusowy, w tym PKS i bus (liczba połączeń x1) i komunikacja miejska (liczba połączeń x1,75). Siłę połączeń sklasyfikowano następująco: bardzo silne pow. 82, silne pow. 40, średnie pow. 10, słabe 10 i mniej. Przykładowo: pociąg kursujący co godzinę oznacza wskaźnik o wartości 36. Bus kursujący z tą samą częstotliwością – wartość wskaźnika 12. Szczegółową analizę tej metody można znaleźć w opracowaniu źródłowym

³⁹ Ocena dostępności została sklasyfikowana na podstawie liczby kursów i czasu dojazdu do swojego miasta powiatowego.

⁴⁰ Analiza dostępności przy wykorzystaniu rangowania w zależności od trzech zmiennych: liczby połączeń w transporcie zbiorowym wychodzących z danego miasta, liczby obsługiwanych kierunków w transporcie zbiorowym z danego miasta oraz liczby typów usług w danym mieście. Poziomy graniczne zmiennych (liczba połączeń/liczba obsługiwanych kierunków/liczba typów usług) wg rangi – 1 (3 000/>25/>39); 2 (2 999-1 000/25-20/39-30); 3 (999-500/20-15/29-25); 4 (499-250/15-10/19-15); 5 (249-100/10-5/19-15); 6 (99/>5/>15>).

⁴¹ Analiza wybranych przypadków relacji publicznego transportu zbiorowego między miastami w kontekście słabości w wyposażeniu w usługi oraz obsługi transportem zbiorowym.

⁴² Wydzielenie obszarów, w których miasta charakteryzują się słabymi połączeniami w systemie komunikacji zbiorowej oraz jednocześnie posiadają niedobory w zakresie sytuacji rozwojowej (syntetyczny wskaźnik rozwoju) i wyposażenia w usługi publiczne.



natomiast w ramach powiązań subregionalnych połączenia pomiędzy Pajęcznem i Działoszynem a Częstochową. Biorąc pod uwagę podejście obszarowe kumulacja problemów w zakresie relacji międzymiastowych występuje w południowej i wschodniej części regionu (Wieruszów, Wieluń, Działoszyn, Pajęczno, Radomsko, Przedbórz, Opoczno, Drzewica, Biała Rawska, Rawa Mazowiecka, Skierniewice, Łowicz), natomiast problemy w zakresie powiązań miast z obszarami wiejskimi występują w południowo-wschodniej i południowo-zachodniej części regionu (pow. bełchatowski, łaski, pajęczański, radomszczański, piotrkowski, opoczyński, tomaszowski), a także na obszarach pow. łęczyckiego i poddębickiego oraz łowickiego i kutnowskiego.

Biorąc pod uwagę obszary o najlepszej dostępności do pasażerskiego transportu kolejowego wyrażone wartościami syntetycznego **wskaźnika kolejowej dostępności transportowej** (WKDT), który stanowi sumę transportowych relacji kolejowych między poszczególnymi ośrodkami przy jednoczesnym uwzględnieniu czasu przejazdu między ośrodkami oraz ich znaczenia (potencjał demograficzny, ekonomiczny lub inny), pas najlepszej dostępności kolejowej w 2017 r.⁴³ łączy Polskę Centralną (Warszawa, Łódź) z Górnym Śląskiem (łódzkie – 3 miejsce w Polsce). W skali województwa najlepsze wartości wskaźnika osiągają gminy położone wzdłuż linii kolejowych: Nr 1 Warszawa Centralna – Katowice, Nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice, Nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki. Do obszarów o najniższej kolejowej dostępności transportowej należą gminy położone w znacznym oddaleniu od wysokiej jakości infrastruktury kolejowej, przede wszystkim gminy zlokalizowane peryferyjnie w zachodniej i południowo-wschodniej strefie regionu oraz gminy położone w pasie pomiędzy Wieruszowem i Wieluniem (LK Nr 181) a Piotrkowem Trybunalskim (LK Nr 1). Z uwagi przeprowadzone od 2017 r. prace modernizacyjne podnoszące prędkości na wielu liniach kolejowych w regionie (m.in. LK 3 na odc. Warszawa Zachodnia – Poznań Główny, LK 14 na odc. Łódź Kaliska – Zduńska Wola, LK 16 na odc. Zgierz – Łęczyca), a tym samym skrócenie czasu przejazdu pomiędzy wieloma ośrodkami miejskimi należy przypuszczać, że wartości wskaźnika dla województwa nadal się poprawiały, czyniąc z łódzkiego region o bardzo wysokiej dostępności do transportu kolejowego.

Podsumowując, najgorszą dostępnością publicznym transportem zbiorowym charakteryzują się obszary: peryferyjnie położone względem miast i słabo zurbanizowane, oddalone od najważniejszych ciągów komunikacyjnych oraz rejonu nieobjęte działalnością dużych przewoźników autobusowych. Białe plamy zlokalizowane były przede wszystkim peryferyjnie, głównie w południowej, południowo-zachodniej i północno-wschodniej części regionu.

IV. OKREŚLENIE SIECI WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH O ZNACZENIU REGIONALNYM

IV.1. Podstawa wyboru sieci węzłów przesiadkowych znaczenia regionalnego

W ramach prac nad *Koncepcją* zdiagnozowano 67 punktów z obszaru województwa łódzkiego mogących stanowić potencjalne węzły przesiadkowe. Weryfikacja poprzez wizję w terenie i inwentaryzację urbanistyczną z uwagi na brak potencjału pozwoliła odrzucić część lokalizacji. Do dalszych analiz skierowano 49 obiektów i finalnie na sieć węzłów przesiadkowych składają się 42 punkty, w drugim etapie odrzucono lokalizacje: Chorzew Siemkowiec, Działoszyn, Kamieńsk, Rusiec Łódzki, Szadek, Zduńska Wola Karsznice.

Inwentaryzacja węzłów przesiadkowych⁴⁴ (załącznik 1 opracowania) uwzględniała opis i ocenę poszczególnych elementów węzła tworzących węzły przesiadkowe: infrastrukturę transportową (m.in. infrastruktura liniowa, przystanki publicznego transportu zbiorowego, drogi dla rowerów, ciągi piesze, miejsca parkingowe), ofertę przewozową (przy uwzględnieniu zasięgu terytorialnego powiązań publicznym transportem zbiorowym), wyposażenie w poszczególne usługi (m.in. budynki dworcowe, kasy biletowe,

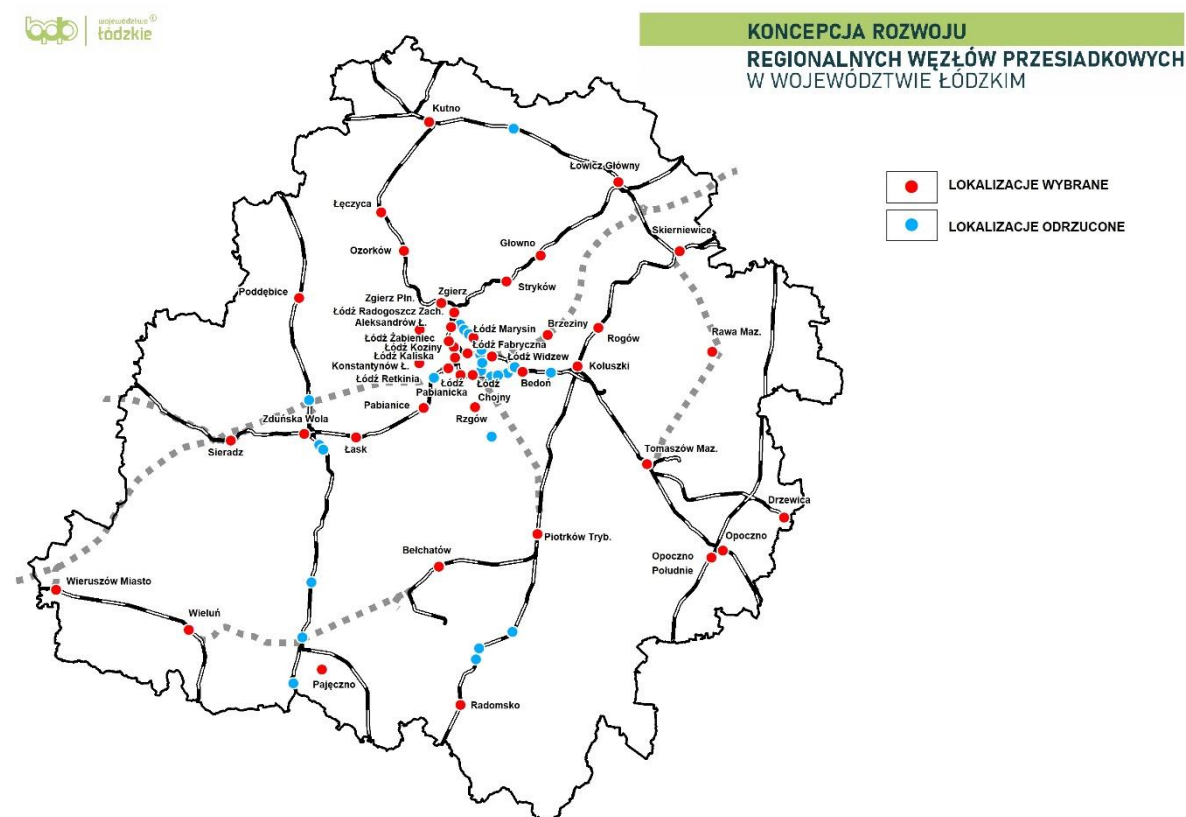
⁴³ Analizy wykonane w 2017 r. w ramach badania „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja)”, IGiPZ PAN, Warszawa, 2017 r.

⁴⁴ Załącznik 1 opracowania – Fiske diagnostyczne punktów węzłowych.



poczekalnie, usługi handlowe i gastronomiczne), zagospodarowanie przestrzeni wokół węzłów (m.in. tereny zielone i rekreacyjne). Ponadto oceniony został stopień dostępności dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się, co w praktyce oznacza osoby: poruszające się na wózkach, osoby mające trudności z chodzeniem, osoby niewidome i niedowidzące, osoby głuche i niedosłyszące, osoby z upośledzeniem w zakresie komunikacji (tj. osoby, które mają problemy z komunikowaniem się lub rozumieniem języka pisanego albo mówionego, osoby z upośledzeniem funkcji czuciowych bądź upośledzeniem psychicznym lub intelektualnym), osoby niskiego wzrostu. Oceny zawarte w fiszach są subiektywne i zostały określone zgodnie z wiedzą ekspercką oraz doświadczeniem. Przyjęto trzystopniową skalę oceny poszczególnych elementów. Elementom nie wymagającym poprawy standardu przypisywano brak działań, elementom wymagającym częściowej poprawy określano działania fakultatywnie, natomiast w przypadku obligatoryjnego podjęcia działań – działania określano jako konieczne do podjęcia.

Rys. 21. Zdiagnozowane punkty na obszarze województwa łódzkiego, mogące stanowić potencjalne węzły przesiadkowe (źródło: BPPWŁ w Łodzi)



Kierując się opisywanymi powyżej klasyfikacjami, dla potrzeb „Koncepcji rozwoju regionalnych węzłów przesiadkowych w województwie łódzkim” sklasyfikowano węzły przesiadkowe uwzględniając ich znaczenie i zasięg terytorialny. Przyjęto 4 podstawowe typy węzłów przesiadkowych:

główny zintegrowany węzeł przesiadkowy znaczenia ponadregionalnego

integrujący połączenia międzynarodowe z ponadregionalnymi oraz regionalnymi połączeniami kolejowymi i autobusowymi, lokalnym transportem zbiorowym i transportem indywidualnym, wskazany w oparciu o już istniejącą infrastrukturę węzła multimodalnego Łódź Fabryczna;

podstawowe zintegrowane węzły przesiadkowe znaczenia regionalnego oparte na komunikacji kolejowej

integrujące ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe z regionalnymi połączeniami autobusowymi, lokalnym transportem zbiorowym i transportem indywidualnym, wskazane w oparciu o planowaną i istniejącą infrastrukturę kolejową, po której obecnie prowadzone są przewozy;



uzupełniające zintegrowane węzły przesiadkowe znaczenia regionalnego	integrujące regionalne połączenia kolejowe z regionalnymi połączeniami autobusowymi, lokalnym transportem zbiorowym i transportem indywidualnym wskazane w oparciu o istniejącą infrastrukturę kolejową, po której obecnie prowadzone są przewozy lub po przeprowadzonych działaniach inwestycyjnych prowadzone będą przewozy oraz integrujące regionalne połączenia autobusowe z lokalnym transportem zbiorowym i transportem indywidualnym wskazane w oparciu o infrastrukturę dworców autobusowych w miastach stanowiących stolicę powiatu bez dostępu do sieci kolejowej;
pozostałe zintegrowane węzły przesiadkowe znaczenia ponadlokalnego	integrujące regionalne połączenia kolejowe z transportem indywidualnym oraz lokalnym transportem zbiorowym istotnym z punktu widzenia powiązań w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych lub integrujące regionalne połączenia autobusowe z transportem indywidualnym oraz lokalnym transportem zbiorowym i istotnym z punktu widzenia powiązań w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych.

Pozostałe, niewskazane w opracowaniu potencjalne punkty styku sieci transportowych mogą pełnić rolę zintegrowanych węzłów przesiadkowych znaczenia lokalnego i powinny być wyznaczane w dokumentach strategicznych niższych szczebli (m.in. w planach ogólnych czy planach zrównoważonej mobilności miejskiej).

IV.2. Główny zintegrowany węzeł przesiadkowy znaczenia ponadregionalnego



ŁÓDŹ FABRYCZNA stan istniejący

Za główny zintegrowany węzeł przesiadkowy znaczenia ponadregionalnego uznano węzeł multimodalny utworzony na podstawie stacji kolejowej Łódź Fabryczna. Nowoczesny obiekt został oddany do użytku w 2016 r. i znajduje się w obszarze tzw. Nowego Centrum Łodzi – wydzielonym obszarze śródmieścia, który powstał dzięki uwolnieniu terenów pokolejowych poprzez budowę w tunelu LK Nr 17 wraz z podziemną stacją kolejową

Łódź Fabryczna. Przedsięwzięcie realizowane było jako pierwszy etap restrukturyzacji i udrożnienia Łódzkiego Węzła Kolejowego. Po uruchomieniu przewozów w realizowanym obecnie tunelu średnicowym pod centrum Łodzi, łączącym stację Łódź Fabryczna z LK Nr 15 ze stacjami Łódź Żabieniec i Łódź Kaliska, z końcowej stanie się ona stacją przelotową skupiającą pociągi regionalne i dalekobieżne we wszystkich kierunkach wychodzących z Łodzi. Ponadto dzięki realizacji kolei dużych prędkości ranga Łodzi Fabrycznej wzrośnie.

Wraz z nową infrastrukturą kolejową, powstał zupełnie nowy układ drogowy oraz infrastruktura transportu miejskiego wokół węzła (nowe przystanki, torowiska). Obiekt znajduje się przy pl. Sałacińskiego i jest bardzo dobrze skomunikowany z obszarem Łodzi, główny dojazd transportem drogowym znajduje się od strony wschodniej – al. Rodziny Grohmanów / al. Rodziny Scheiblerów, natomiast przystanki komunikacji miejskiej znajdują się od strony północnej – al. Rodziny Poznańskich oraz zachodniej – ul. Kilińskiego.

Z uwagi na oddanie do użytku stacji i węzła multimodalnego w 2016 r., infrastruktura transportowa jest w dobrym stanie technicznym. Linia kolejowa Nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki charakteryzuje się prędkościami maksymalnymi w przedziale 80 – 120 km/h, natomiast sama stacja wyposażona jest w 4 perony i 8 krawędzi peronowych. W dobrym stanie technicznym znajdują się również drogi dojazdowe oraz ciągi piesze i rowerowe doprowadzające do węzła, które wymagają uzupełnienia jedynie od strony południowej (brak połączenia z EC1 Łódź i ul. Targową z uwagi na trwający proces inwestycyjny). Na infrastrukturę transportu miejskiego składają się przystanki tramwajowe i autobusowe powiązane z dworcem wygodnymi przejściami. Na poziomie „0” bezpośrednio przy hali dworca funkcjonuje dworzec autobusowy (Wielostanowiskowy Przystanek Autobusowy), natomiast na niższych poziomach znajduje się trzypoziomowy parking Park & Ride na 960 samochodów objęty podstrefą C płatnego parkowania w Łodzi (obowiązują zniżki dla posiadaczy biletów okresowych), a dodatkowe 40 miejsc wyznaczonych zostało na zewnątrz od strony wschodniej, gdzie zlokalizowana jest również strefa postojowa Kiss & Ride. Ponadto wysokiej jakości miejsca parkingowe dla rowerów Bike & Ride zlokalizowane są ze wszystkich stron budynku dworca, a część z nich znajduje się



w podcieniach dworca i jest zadaszona. Od strony północnej, przy przystanku tramwajowym (al. Rodziny Poznańskich) zlokalizowana jest stacja Wojewódzkiego Roweru Publicznego, natomiast od strony zachodniej (pl. Sałacińskiego) i północnej (al. Rodziny Poznańskich / al. Knychalskiego) znajdują się stacje Łódzkiego Roweru Publicznego. Brakującą infrastrukturę węzła stanowią samoobsługowe stacje naprawy rowerów oraz punkty ładowania pojazdów elektrycznych (najbliższe znajdują się przy pl. Dąbrowskiego i ul. Dowborczyków).

Obecnie węzeł integruje połączenia międzynarodowe z ponadregionalnymi oraz regionalnymi połączeniami kolejowymi i autobusowymi, lokalnym transportem zbiorowym i transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Białystok, Częstochowa, Gdynia, Kielce, Kołobrzeg, Końskie, Kraków, Lublin, Olsztyn, Poznań, Radom, Skarżysko-Kamienna, Terespol, Ustka, Warszawa;
- międzynarodowe połączenia autobusowe, m.in.: Amsterdam, Berlin, Budapeszt, Czerniowce, Eretat, Haga, Hamburg, Kijów, Londyn, Mediolan, Mińsk, Mohylew, Monachium, Oslo, Paryż, Praga, Ryga, Salzburg, Stuttgart, Ulm;
- ponadregionalne połączenia autobusowe, m.in.: Białystok, Bydgoszcz, Gdynia, Kraków, Lublin, Łeba, Międzyzdroje, Modlin, Olsztyn, Ostrowiec Świętokrzyski, Poznań, Przemyśl, Rzeszów, Szczecin, Warszawa, Wrocław, Zakopane, Zamość;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Drzewica, Koluszki, Opoczno, Pabianice, Radomsko, Sieradz, Skierniewice, Spała, Tomaszów Maz.;
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Piotrków Tryb.;
- lokalne połączenia transportem miejskim i podmiejskim, m.in.: gm. Brzeziny, m. Brzeziny, m. Łódź, gm. Nowosolna, m. Zgierz (linie: 1, 5, 9, 12, 18, 51A, 51B, 53A, 53B, 57, 58A, 58B, 59, 61, 77, 85, 86, 88A, 88B, 88C, 88D, N7A, N7B, N8, Z13).

Problemem w zakresie połączeń pasażerskich jest ograniczona oferta kolejowa w kierunku zachodnim, co zmieni się po uruchomieniu przewozów w tunelu średnicowym oraz kolejami dużych prędkości. Niepełna jest także oferta przewoźników autobusowych, którzy nadal w dużej mierze korzystają z dworca autobusowego Łódź Kaliska i innych przystanków na obszarze Łodzi.

Nowoczesny budynek dworca posiada wiele udogodnień: kasy biletowe, punkt informacji, poczekalnie, skrytki bagażowe, biletomaty, automaty vendingowe. Pomimo funkcjonowania pojedynczych punktów gastronomicznych i handlowych, oferta usługowa jest nadal niewystarczająca, o czym świadczy znaczna ilość niewynajętych powierzchni komercyjnych. Obiekt jest w pełni dostosowany do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością i wyposażony w: kasy biletowe z obniżeniem parapetów i okienek kasowych, pętle indukcyjne przy kasach dla osób z aparatami słuchowymi, windy, schody ruchome oraz platformy ruchome, ścieżki dla osób niewidomych i niedowidzących, a także podstawowe oznaczenia w języku Braille'a, pomoc świadczoną przez ochronę dworca w postaci asysty w przemieszczaniu do i z pociągu, a także słupki SOS.

Otoczenie węzła zostało gruntownie przebudowane, od strony północnej znajduje się gruntownie zmodernizowany w 2020 r. Park im. S. Moniuszki, wyposażony w plac zabaw przystosowany dla dzieci z niepełnosprawnościami, fontannę posadzkową, ławki, kosze na śmieci, kosze na psie odchody, stoły do gier, oświetlenie terenu oraz pozostałe elementy małej architektury.

przesądzenia inwestycyjne

Najistotniejszym czynnikiem stanowiącym o dalszym rozwoju węzła Łódź Fabryczna, a tym samym wpływającym na znaczny wzrost liczby obsługiwanych pasażerów jest ukończenie rozpoczętej inwestycji pn. „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska / Łódź Żabieniec – faza II” polegającej na budowie tunelu średnicowego pod centrum Łodzi z trzema pośrednimi przystankami: Łódź Śródmieście, Łódź Polesie i Łódź Koziny, łączącego istotne generatory ruchu na obszarze miasta oraz zrealizowanie linii kolei dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź Fabryczna – Poznań / Wrocław wraz drugim tunelem średnicowym włączającym się do LK Nr 14 w okolicach osiedla Retkinia (LK Nr 85, 86), przystosowanej do obsługi ruchu regionalnego.



IV.3. Podstawowe zintegrowane węzły przesiadkowe znaczenia regionalnego oparte na komunikacji kolejowej

Do podstawowych zintegrowanych węzłów przesiadkowych znaczenia regionalnego zaliczono obiekty oparte na stacjach kolejowych, w których następuje integracja ponadregionalnych i regionalnych połączeń kolejowych z regionalnymi połączeniami autobusowymi, lokalnym transportem zbiorowym i transportem indywidualnym. Wskazane węzły przesiadkowe sieci regionalnej w dużej mierze charakteryzuje dobra jakość liniowej i punktowej infrastruktury kolejowej, część obiektów posiada zmodernizowane budynki dworcowe wyposażone w toalety i poczekalnie, a także jest dostępna dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się. W wielu przypadkach przebudowane zostały także place dworcowe i przestrzenie publiczne wokół węzłów, dzięki czemu stały się one estetyczne i funkcjonalne. Do głównych mankamentów wskazanych obiektów należy przede wszystkim niewystarczająca jakość parkingów samochodowych, w tym przede wszystkim zbyt mała liczba miejsc parkingowych nieodpowiadająca aktualnemu zapotrzebowaniu oraz niewystarczająca jakość parkingów przeznaczonych dla rowerów, które stanowią przeważnie niewielkie, niezadaszone stojaki rowerowe. Istotny mankament stanowi również brak stref krótkotrwałego parkowania Kiss & Ride. Poprawy wymaga także dostępność rowerowa węzłów przesiadkowych, w wielu przypadkach brak jest dróg dla rowerów doprowadzających do obiektów, bądź dojazd zapewniony jest tylko z jednego kierunku, brak jest również wyposażenia w usługi dla rowerzystów takie jak punkty naprawy pojazdów. W kontekście rozwoju elektromobilności problem stanowi brak punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Ponadto wachlarz usług oferowanych pasażerom jest niewielki, często brakuje obiektów handlowych i gastronomicznych, a same węzły w znikomym stopniu wyposażone są w automaty vendingowe oferujące podstawowe napoje i przekąski. Bardzo dużym problemem charakteryzującym w szczególności obiekty nowe i zmodernizowane w ostatnich latach jest znaczny odsetek niewynajętych powierzchni komercyjnych. Bardziej szczegółową charakterystykę wyznaczonych węzłów przesiadkowych przedstawiono poniżej.



Wizualizacja dworca Koluszki

KOLUSZKI

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Koluszki, znajduje się w centrum miasta przy liniach kolejowych: Nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice, Nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki oraz łącznicy prowadzącej do LK Nr 25 Łódź Kaliska – Dębica, dzięki czemu stanowi istotny węzeł kolejowy z wylotami w kierunku Łodzi, Warszawy, Katowic oraz Skarżyska-Kamiennej. W 2023 r. stacja obsługiwała 4 900 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie

technicznym i charakteryzuje się prędkościami maksymalnymi w przedziale 120 – 160 km/h, natomiast sama stacja wyposażona jest w 3 perony i 6 krawędzi peronowych, na których znajdują się pojedyncze wiaty przystankowe. Perony połączone są przejściem podziemnym i windami, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa oraz piesza zapewniona jest z obu stron węzła – ul. 3 Maja i ul. Kolejowa, natomiast brak jest wyposażenia w drogi dla rowerów. Stacje Wojewódzkiego Roweru Publicznego funkcjonują od strony ul. 3 Maja i ul. Kolejowej i wyposażone są w punkty napraw pojazdów. Przy wykańczanym obecnie budynku dworca zlokalizowane są zadane miejsca parkingowe dla rowerów oraz parkingi samochodowe o niewystarczającej liczbie miejsc (brakiem strefy Kiss & Ride). Od strony ul. 3 maja zlokalizowane są przystanki regionalnego transportu autobusowego.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne oraz regionalne połączenia kolejowe z autobusowymi połączeniami regionalnymi i transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Białystok, Bielsko Biała, Częstochowa, Ełk, Gdynia, Jelenia Góra, Kielce, Kołobrzeg, Końskie, Krynica Zdrój, Lublin, Olsztyn, Ostrów Wlkp., Poznań,



Radom, Racibórz, Skarżysko-Kamienna, Słupsk, Szklarska Poręba, Ustka, Warszawa, Wiśła, Wrocław, Zakopane, Zgorzelec, Żywiec;

- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Drzewica, Kutno, Łódź, Opoczno, Radomsko, Skierniewice, Spała, Tomaszów Maz., Zgierz;
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Będzelin, Brzeziny, Budziszewice, Łódź, Rawa Maz.

Aktualnie w ramach Programu Inwestycji Dworcowych trwa ostatni etap budowy nowego dworca zlokalizowanego po zachodniej stronie stacji kolejowej. Nowy obiekt wyposażony będzie w podstawowe usługi służące pasażerom (poczekalnia, kasy biletowe). Uzupełnienie usług w węźle stanowią pobliskie sklepy spożywcze i obiekty małej gastronomii. Biorąc pod uwagę zagospodarowanie przestrzeni wokół węzła, od strony ul. Kolejowej znajduje się zrewitalizowany Park Miejski, natomiast przestrzeń od strony ul. 3 Maja jest niefunkcjonalna i nieestetyczna.

przesądzenia inwestycyjne

Poprawa jakości infrastruktury kolejowej w ramach węzła nastąpi poprzez realizację przedsięwzięć: pn. „Modernizacja Łódzko – Koluszkowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów”, w ramach którego zaplanowano m.in. działania służące poprawie przepustowości układu kolejowego stacji Koluszki oraz pn. „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinkach Koluszki – Częstochowa oraz Zawiercie – Dąbrowa Górnicza” i „Prace na linii 1 na odcinku Skierniewice – Częstochowa – prace przygotowawcze”, których realizacja zwiększy przepustowość linii kolejowej Nr 1 Warszawa Zachodnia – Zawiercie oraz pozwoli dostosować infrastrukturę do zwiększonych przewozów obsługujących Centralny Port Komunikacyjny. Znaczne wzmocnienie infrastruktury przesiadkowej nastąpi natomiast dzięki realizacji inwestycji uwzględnionej w strategii ZIT pn. „Autobusy w węźle przesiadkowym (m. gm. Koluszki)”, polegającej m.in. na utworzeniu w oparciu o nowy tabor autobusowy systemu komunikacji miejskiej obsługującej węzeł Koluszki, a także na przebudowie węzła przesiadkowego i realizacji nowych parkingów Park & Ride i Bike & Ride oraz budowie nowych miejsc parkingowych w ramach tzw. programu przystankowego.



KUTNO

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Kutno, znajduje się w centrum miasta przy liniach kolejowych: Nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice, Nr 16 Łódź Widzew – Kutno, Nr 18 Kutno – Piła Główna, Nr 33 Kutno – Płock, dzięki czemu stanowi istotny węzeł kolejowy z wylotami w kierunku Łodzi, Warszawy, Poznania, Bydgoszczy oraz Płocka. W 2023 r. stacja obsługiwała 3 700 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości równe 160 km/h

charakteryzują wyloty w kierunku Warszawy i Poznania, prędkości w przedziale 120 – 160 km/h występują w kierunku Bydgoszczy, natomiast odpowiednio w kierunku Płocka – 80 – 120 km/h i Łodzi 40 – 80 km/h. Ponadto w 2023 r. zakończono gruntowną modernizację stacji kolejowej, która wyposażona jest w zadaszone 4 perony i 7 krawędzi peronowych, połączone przejściem podziemnym i windami, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogową (w tym parking o niewystarczającej liczbie miejsc) i pieszą zapewnione są z obu stron węzła – ul. 3 Maja i ul. Siemiradzkiego, natomiast droga dla rowerów i stacja Wojewódzkiego Roweru Publicznego wraz z punktem napraw występują jedynie od strony północnej – ul. 3 Maja. Od ul. Siemiradzkiego zlokalizowany jest przystanek komunikacji miejskiej, natomiast od strony północnej znajduje się rozbudowana pętla autobusów miejskich oraz stanowiska obsługujące regionalne i ponadregionalne połączenia autobusowe, integrując publiczny transport zbiorowy.



Obecnie węzeł integruje międzynarodowe, ponadregionalne oraz regionalne połączenia kolejowe z regionalnymi i lokalnymi połączeniami autobusowymi oraz z transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- międzynarodowe połączenia kolejowe, m.in.: Berlin;
- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Bielsko Biała, Bydgoszcz, Chełm, Gdynia, Gorzów Wlkp., Hrubieszów, Katowice, Kołobrzeg, Kraków, Lublin, Łeba, Piła, Płock, Poznań, Rawicz, Rzeszów, Suwałki, Szczecin, Świnoujście, Toruń, Warszawa, Wrocław, Zakopane, Zielona Góra;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Łowicz, Łódź, Sieradz, Skierniewice;
- ponadregionalne połączenia autobusowe, m.in.: Kłodawa, Płock;
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Bzówki, Dębowa Góra, Łęczycza, Łowicz, Łódź, Plecka Dąbrowa, Strzelce, Żychlin;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: gm. Kutno, m. Kutno (linie: 1, 2, 3, 6, 7, 9, 10, 12, G1, G4).

Zmodernizowany budynek dworcowy wyposażony jest we wszystkie podstawowe usługi służące pasażerom (poczekalnia, kasy biletowe, automaty biletowe i vendingowe, obiekty handlowe i gastronomiczne), natomiast przestrzeń publiczną przed budynkiem są funkcjonalne i estetyczne oraz wyposażone w ławki i inne elementy małej architektury. Z uwagi na wysoką funkcjonalność węzła wymaga on jedynie niewielkiego uzupełnienia.

przesądzenia inwestycyjne

Zwiększenie możliwości przepustowych stacji kolejowej wpływającą na wzrost liczby pasażerów obsługiwanych przez węzeł nastąpi dzięki realizacji przedsięwzięć: pn. „Usprawnienie kolejowego połączenia Łódź – Kutno poprzez budowę linii kolejowej lub modernizację istniejących linii”, w ramach którego planowana jest dobudowa drugiego toru na linii kolejowej Nr 16 na odcinku Zgierz – Kutno i podniesienie prędkości do 160 km/h oraz pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock – Sierpc” obejmującego m.in. dobudowę drugiego toru i budowę łącznic na obszarze kutnowskiego węzła kolejowego pozwalających ominąć stację kolejową przez pociągi towarowe.



ŁASK

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Łask, znajduje się na obrzeżach miasta w jego północno-zachodniej części, przy linii kolejowej Nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice, z wylotami w kierunku Łodzi i Ostrowa Wlkp. W 2023 r. stacja obsługiwała 500-699 pasażerów/dobę. Liniowa infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym i charakteryzuje się prędkościami maksymalnymi w przedziale 120 – 160 km/h, natomiast sama stacja została częściowo zmodernizowana w 2021 r. i wyposażona jest w 2 perony i 3 krawędzie peronowe (z czego peron 1 jest niewyremontowany), na których znajdują się pojedyncze wiaty przystankowe. Przejście na peron 2 znajduje się w poziomie szyn, znacznie ograniczając dostępność dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa, rowerowa (brak połączenia z centrum miasta) i piesza zapewniona jest od strony południowej – ul. Kolejowa / DW 473, jednak w obrębie węzła brakuje wysokiej jakości parkingów samochodowych (niewystarczająca liczba miejsc, brak strefy Kiss & Ride) i rowerowych (brak zadaszenia) wraz z wyposażeniem (punkty ładowania samochodów elektrycznych, punkt napraw rowerów). Ponadto pomimo funkcjonowania w Łasku systemu Wojewódzkiego Roweru Publicznego, stacja zlokalizowana jest oddaleniem od węzła. W niezadowalającym stanie technicznym znajdują się również przystanki publicznego transportu zbiorowego.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne oraz regionalne połączenia kolejowe z regionalnymi i lokalnymi połączeniami autobusowymi i transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:



- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Białystok, Częstochowa, Ełk, Jelenia Góra, Kraków, Lublin, Olsztyn, Ostrów Wlkp., Poznań, Szczecin, Szklarska Poręba, Świnoujście, Warszawa, Wrocław, Zakopane, Zgorzelec;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Łódź, Sieradz, Zgierz;
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Aleksandrów Łódzki, Sieradz, Szczerców, Żelów;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: gm. Dobroń, m. gm. Łask, gm. Pabianice, m. Pabianice (linie: 1, 5, B, D).

Budynek dworca jest nieczynny i znajduje się w złym stanie technicznym, przez co węzeł pozbawiony jest podstawowych usług służących pasażerom (w tym toalet), nieestetyczny i niefunkcjonalny jest również plac dworcowy wraz z przestrzeniami publicznymi wokół.

przesądzenia inwestycyjne

Znacząca poprawa infrastruktury służącej pasażerom nastąpi dzięki zaplanowanej przez PKP S.A. w Programie Inwestycji Dworcowych na lata 2024 – 2030 przebudowie dworca w Łasku.



ŁĘCZYCA

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Łęczyca, znajduje się w południowo-zachodniej części miasta, przy linii kolejowej Nr 16 Łódź Widzew – Kutno, z wylotami w kierunku Łodzi i Kutna. W 2023 r. stacja obsługiwała 300-499 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa w kierunku Łodzi jest w dobrym stanie technicznym i charakteryzuje się prędkościami maksymalnymi w przedziale 120 – 160 km/h, natomiast w kierunku północnym jest w niezadowalającym stanie

technicznym z prędkościami w przedziale 40 – 80 km/h. W 2021 r. stacja została całkowicie zmodernizowana, wyposażona jest w 2 perony i 3 krawędzie peronowe, na których znajdują się miana wiata przystankowa (peron 1) i wiata peronowa (peron 2). Przejście na peron 2 znajduje się w poziomie szyn, znacznie ograniczając dostępność dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa, rowerowa i piesza zapewniona jest od strony wschodniej – ul. Kolejowa / ul. Belwederska, jednak w obrębie węzła brakuje wysokiej jakości parkingów samochodowych (niewystarczająca liczba miejsc, brak strefy Kiss & Ride) wraz z wyposażeniem (punkty ładowania samochodów elektrycznych). Wysokiej jakości jest natomiast zadaszony parking rowerowy Bike & Ride, który wymaga uzupełnienia jedynie o punkt naprawy. Przy węźle znajdują się również przystanki publicznego transportu zbiorowego.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne oraz regionalne połączenia kolejowe z regionalnymi połączeniami autobusowymi i transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Bielsko Biała, Bydgoszcz, Gdynia, Hel, Katowice, Kołobrzeg, Kraków, Łeba, Poznań, Płock, Szczecin, Toruń, Zakopane;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Kutno, Łódź, Sieradz;
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Aleksandrów Łódzki, Dąbrowice, Łódź, Ozorków, Poddębice, Uniejów.

Istotnym problemem w ramach integracji połączeń jest funkcjonowanie głównego dworca autobusów ponadregionalnych i regionalnych w centrum miasta (ul. Belwederska), w oddaleniu od węzła, bez podjazdów wielu linii pod dworzec.

Zmodernizowany budynek dworcowy wyposażony jest jedynie w poczekalnię, na dworcu brak jest kas biletowych, automatów biletowych, automatów vendingowych oraz punktów handlowych i gastronomicznych. Niezadowalający stan charakteryzuje również plac dworcowy i przestrzenie publiczne w obrębie węzła.



przesądzenia inwestycyjne

Zwiększenie możliwości przepustowych stacji kolejowej wpływającą na wzrost liczby pasażerów obsługiwanych przez węzeł nastąpi dzięki realizacji przedsięwzięcia pn. „Usprawnienie kolejowego połączenia Łódź – Kutno poprzez budowę linii kolejowej lub modernizację istniejących linii”, w ramach którego planowana jest dobudowa drugiego toru na linii kolejowej Nr 16 na odcinku Zgierz – Kutno i podniesienie prędkości do 160 km/h.



ŁÓWICZ GŁÓWNY

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Łowicz Główny, znajduje się w nieznacznym oddaleniu od centrum miasta, przy liniach kolejowych: Nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice, Nr 11 Łowicz Główny – Skierniewice oraz łącznicy prowadzącej do LK Nr 15 Łódź Kaliska – Bednary, dzięki czemu stanowi istotny węzeł kolejowy z wylotami w kierunku Łodzi, Warszawy, Poznania i Skierniewic. W 2023 r. stacja obsługiwała 3 200 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości równe 160 km/h charakteryzują wyloty w kierunku Poznania, prędkości w przedziale 120 – 160 km/h występują w kierunku Warszawy i Skierniewic, natomiast w kierunku Łodzi znajdują się w przedziale 80 – 120 km/h. Ponadto w 2023 r. zakończono gruntowną modernizację stacji kolejowej, która wyposażona jest w zadaszane 2 perony i 4 krawędzie peronowe, połączone przejściem podziemnym i windami, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa i piesza zapewnione są z obu stron węzła, od ul. Dworcowej i ul. Napoleńskiej. Po stronie ul. Dworcowej znajduje się duży parking dla samochodów Park & Ride, którego uzupełnienie stanowią miejsca parkingowe pod wiaduktem przy ul. Warszawskiej, natomiast od strony ul. Napoleńskiej znajdują się pojedyncze wydzielone miejsca oraz nieuporządkowany plac postojowy. W obrębie węzła znajdują się zadaszane miejsca parkingowe dla rowerów Bike & Ride oraz stacja Wojewódzkiego Roweru Publicznego, brak jest natomiast punktu napraw rowerów oraz stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Przystanek komunikacji miejskiej znajduje się przy placu dworcowym.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne oraz regionalne połączenia kolejowe z lokalnymi połączeniami autobusowymi i transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Bielsko Biała, Bydgoszcz, Chełm, Dęblin, Gorzów Wlkp., Hrubieszów, Kołobrzeg, Lublin, Otwock, Piława, Piła, Płock, Poznań, Rzeszów, Siedlce, Suwałki, Szczecin, Świnoujście, Warszawa, Zielona Góra;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Kutno, Łódź, Skierniewice, Zgierz;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: m. Łowicz (linie 1, 2, 3, 5).

Istotnym problemem w ramach integracji połączeń jest funkcjonowanie głównych przystanków autobusów regionalnych w centrum miasta (ul. Jana Pawła II / Szpital, ul. Starorzecze, ul. Starzyńskiego), w znacznym oddaleniu od węzła, bez podjazdów linii pod dworzec.

Zmodernizowany budynek dworcowy wyposażony jest w podstawowe usługi służące pasażerom (poczekalnia, kasy biletowe, automaty biletowe i vendingowe), brakuje jednak obiektów handlowych i gastronomicznych, a najbliższe z nich zlokalizowane są przy ul. Chrobrego – ok. 150 m. od budynku dworca. Plac dworcowy wraz z przestrzeniami publicznymi zostały w ostatnim czasie poddane przebudowie i estetyzacji oraz wyposażono je w ławki i inne elementy małej architektury. Z uwagi na wysoką funkcjonalność węzła wymaga on jedynie niewielkiego uzupełnienia.

przesądzenia inwestycyjne

Poprawa jakości infrastruktury kolejowej w ramach węzła nastąpi poprzez realizację przedsięwzięcia pn. „Modernizacja Łódzko – Koluszkowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów”, w ramach



którego zaplanowano m.in. działania służące poprawie przepustowości linii kolejowej Nr 15 Łódź Kaliska – Bednary, poprzez dobudowę drugiego toru na odcinku Zgierz – Łowicz⁴⁵.



ŁÓDŹ CHOJNY

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Łódź Chojny, znajduje się w południowej części miasta, w dzielnicy Górna, przy liniach kolejowych: Nr 25 Łódź Kaliska – Dębica oraz Nr 540 Łódź Chojny – Łódź Widzew, dzięki czemu stanowi istotny węzeł kolejowy z wylotami w kierunku Łodzi Kaliskiej i Łodzi Widzewa, a poprzez nie w kierunku najważniejszych ośrodków w kraju. W 2023 r. stacja obsługiwała 2 000 pasażerów/dobę. Liniowa infrastruktura kolejowa jest w zadowalającym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 80 – 120 km/h, natomiast w złym stanie technicznym znajdują się perony (4 perony, 6 krawędzi peronowych), które nie spełniają dzisiejszych standardów m.in. w zakresie wysokości, nawierzchni, przystosowania do obsługi osób z niepełnosprawnościami i ze specjalnymi potrzebami, zadaszenia. Ponadto z uwagi na znaczne oddalenie obiektu od głównych ciągów komunikacyjnych, obiekt jest niefunkcjonalny, w zachodniej części stacji znajdują się nieczynne przejścia w kierunku ul. Rzgowskiej, natomiast ciągi piesze i drogi dla rowerów od strony ul. Śląskiej i ul. Dachowej wymagają przekroczenia w poziomie szyn (zła jakość ciągów). Dostępność drogowa zapewniona jest jedynie od strony północnej – ul. Śląska, z której poprzez przejazd kolejowy prowadzi wjazd na nieuporządkowany parking znajdujący się pomiędzy peronami. Złej jakości są również miejsca parkingowe dla rowerów (niezadaszone, pojedyncze stojaki). Ponadto przy ul. Śląskiej zlokalizowana jest stacja Wojewódzkiego Roweru Publicznego wyposażona w punkt naprawy, natomiast od ul. Dachowej znajduje się stacja Łódzkiego Roweru Publicznego. Węzeł obsługiwany jest obecnie przez kilka niezintegrowanych ze sobą przystanków komunikacji miejskiej, od strony północnej (ul. Śląska, ul. Kilińskiego) znajduje się przystanek autobusowy i pętla tramwajowa, od strony południowej (ul. Dachowa) zlokalizowana jest pętla autobusowa, a dodatkowo w oddaleniu po południowej stronie (ul. Rzgowska) znajduje się przystanek tramwajowy.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne oraz regionalne połączenia kolejowe z lokalnymi połączeniami autobusowymi i tramwajowymi oraz z transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Białystok, Bielsko Biala, Bydgoszcz, Częstochowa, Ełk, Gdynia, Hel, Jelenia Góra, Katowice, Kołobrzeg, Kraków, Lublin, Łeba, Olsztyn, Ostrów Wlkp., Płock, Poznań, Skarżysko-Kamienna, Szczecin, Szklarska Poręba, Świnoujście, Warszawa, Wrocław, Zakopane;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Głowno, Kutno, Łęczyca, Łowicz, Ozorków, Sieradz, Zduńska Wola, Zgierz;
- lokalne połączenia autobusowe i tramwajowe, m.in.: m. Łódź, m. gm. Rzgów (3, 15, 19, 52, 56, 62, 63, 70, 71A, 71B, 75A, 75B, H, N3A, N3B).

Uwzględniając integrację połączeń w węźle największy problem stanowi brak jednego przystanku komunikacji skupiającego większość linii komunikacji miejskiej oraz brak powiązania przestrzennego z liniami tramwajowymi funkcjonującymi wzdłuż ul. Rzgowskiej.

Budynek dworca przeszedł niewielki remont w 2015 r. i jest wyposażony jedynie w poczekalnię, brak jest czynnych kas biletowych, brak automatów biletowych i vendingowych oraz obiektów handlowych i gastronomicznych w obrębie węzła. Istotnym mankamentem jest również niefunkcjonalny i nieestetyczny plac dworcowy oraz zaniedbane przestrzenie publiczne. Ponadto węzeł charakteryzuje znacząco ograniczona

⁴⁵ W zależności od wyników analiz. Ponadto w ramach zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK S.A. do 2040 r. przewidziano przedsięwzięcie pn. „Prace na odcinku Łódź – Zgierz – Łowicz / Bednary”.



dostępność dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się, zarówno na obszarze stacji kolejowej, jak również ciągi doprowadzające do węzła.

przesądzenia inwestycyjne

Znacząca poprawa dostępności do węzła nastąpi po ukończeniu trwającej obecnie inwestycji pn. „Kompleksowy program integracji sieci niskoemisyjnego transportu publicznego w metropolii łódzkiej wraz z zakupem taboru do obsługi trasy W-Z oraz innych linii komunikacyjnych i modernizacją zajezdni tramwajowych w Łodzi – Faza II”, w ramach której realizowana będzie przebudowa pętli Dworzec Łódź Chojny na pętlę tramwajowo-autobusową.

Wizualizacja dworca Łódź Kaliska



ŁÓDŹ KALISKA

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Łódź Kaliska, znajduje się w zachodniej części na obrzeżach centrum miasta, przy liniach kolejowych: Nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice, Nr 15 Łódź Kaliska – Bednary oraz Nr 25 Łódź Kaliska – Dębica, dzięki czemu stanowi istotny węzeł kolejowy z wylotami w kierunku Ostrowa Wlkp., Kutna, Łowicza, Koluszek. W 2023 r. stacja obsługiwała 7 700 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości w przedziale 120 – 160 km/h charakteryzują wyloty w kierunku Kutna i Łowicza oraz Ostrowa Wlkp., zadowalające prędkości w przedziale 80 – 120 km/h występują w kierunku stacji Łódź Chojny. Ponadto w 2022 r. zakończono gruntowną modernizację stacji kolejowej, w ramach której m.in. wyremontowano perony oraz uruchomiono przewozy po wiadukcie wschodnim, dzięki czemu wzrosła przepustowość stacji kolejowej. Obiekt wyposażony jest w 5 zadaszonych peronów i 8 krawędzi peronowych, a perony połączone są przejściami i windami, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa zapewniona jest dwóch stron węzła, od strony zachodniej poprzez al. Unii Lubelskiej oraz od strony południowej poprzez ul. Karolewską. Ciągi piesze i rowerowe doprowadzają ruch ze wszystkich stron, z kierunku zachodniego – al. Unii Lubelskiej, z kierunku południowego – al. Bandurskiego oraz z kierunku wschodniego – al. Włókniarzy. Obecnie teren wokół stacji kolejowej wraz z budynkiem i placem dworcowym są w trakcie przebudowy, która zakończy się w 2025 r. Miejsca parkingowe dla samochodów znajdują się od strony ul. Karolewskiej i al. Unii Lubelskiej (m.in. pod filarami zachodniego wiaduktu kolejowego), których uzupełnieniem będzie realizowany aktualnie parking po północnej stronie budynku dworca wyposażony w punkt ładowania pojazdów elektrycznych. Przebudowywane są również miejsca parkingowe dla rowerzystów. Wokół węzła zlokalizowane są dwie stacje Łódzkiego Roweru Publicznego oraz jedna stacja Wojewódzkiego Roweru Publicznego. Uwzględniając dostępność komunikacją miejską, przystanki znajdują od strony al. Bandurskiego oraz al. Włókniarzy, gdzie dodatkowo znajduje się przeniesiona z placu dworcowego na okres przebudowy pętla autobusów miejskich oraz dworzec autobusowy Łódź Kaliska obsługujący przede wszystkim połączenia międzynarodowe w kierunku Ukrainy, w mniejszym stopniu ponadregionalne i regionalne.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne oraz regionalne połączenia kolejowe z międzynarodowymi, ponadregionalnymi i regionalnymi połączeniami autobusowymi, z lokalnymi połączeniami autobusowymi i tramwajowymi oraz z transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Bielsko Białą, Bydgoszcz, Częstochowa, Gdynia, Hel, Katowice, Kołobrzeg, Kraków, Łeba, Ostrów Wlkp., Płock, Poznań, Skarżysko-Kamienna, Toruń, Szczecin, Warszawa, Zakopane;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Główno, Koluszki, Kutno, Łowicz, Ozorków, Pabianice, Sieradz, Zduńska Wola, Zgierz;
- międzynarodowe połączenia autobusowe, m.in.: Charków, Chersoń, Chmielnicki, Czerkasy, Czernihów, Czerniowce, Frankfurt n/o., Kijów, Kołomyja, Kosów, Krzywy Róg, Lwów, Mariupol,



Mińsk, Odessa, Pawłograd, Równe, Sambor, Sumy, Winnica, Zaporozże, Zwienigrodka, Żelazny Port;

- ponadregionalne połączenia autobusowe, m.in.: Krynica Zdrój, Lublin, Sandomierz;
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Bełchatów, Pajęczno, Wieluń;
- lokalne połączenia autobusowe i tramwajowe, m.in.: m. gm. Aleksandrów Łódzki, m. Łódź, m. Zgierz (linie: 8, 10A, 10B, 12, 14, 16, 18, 52, 65A, 65B, 80A, 80B, 86, 93, 97A, 97N, 99, 6).

Uwzględniając integrację połączeń w węźle największy problem stanowi brak jednego przystanku skupiającego większość linii komunikacji miejskiej.

Przebudowywany obecnie budynek będzie wyposażony we wszystkie podstawowe usługi służące pasażerom – poczekalnia, kasy biletowe, automaty biletowe i vendingowe, przestrzeń komercyjną pod obiekty handlowe i gastronomiczne. Całkowicie przebudowywany jest również plac dworcowy oraz przestrzeń publiczną wokół, w ramach nowego zagospodarowania terenów zaplanowano dużą ilość nasadzeń zieleni. Obiekt będzie w pełni przystosowany do obsługi osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Z uwagi na wysoką funkcjonalność węzła wymaga on jedynie niewielkiego uzupełnienia.

przesądzenia inwestycyjne

Najistotniejszym czynnikiem stanowiącym o dalszym rozwoju węzła Łódź Kaliska, a tym samym wpływającym na znaczny wzrost liczby obsługiwanych pasażerów jest ukończenie rozpoczętej inwestycji pn. „*Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska / Łódź Żabieniec – faza II*” polegającej na budowie tunelu średnicowego pod centrum Łodzi z trzema pośrednimi przystankami: Łódź Śródmieście, Łódź Polesie i Łódź Koziny, łączącego istotne generatory ruchu na obszarze miasta. Ponadto znaczne wzmocnienie infrastruktury przesiadkowej nastąpi natomiast dzięki realizacji inwestycji uwzględnionej w Strategii ZIT pn. „*Budowa parkingu P&R przy dworcu Łódź Kaliska*”.



ŁÓDŹ WIDZEW

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Łódź Widzew, znajduje się w oddaleniu od centrum, we wschodniej części miasta, w dzielnicy Widzew. Stacja zlokalizowana jest przy liniach kolejowych: Nr 16 Łódź Widzew – Kutno (linia jednotorowa), Nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki, Nr 540 Łódź Chojny – Łódź Widzew oraz 541 Łódź Widzew – Łódź Olechów i stanowi istotny węzeł kolejowy z wylotami w kierunku Łodzi Fabrycznej, Koluszek, Zgierza oraz stacji Łódź Chojny i Łódź Olechów, a poprzez nie w kierunku najważniejszych ośrodków w kraju. W 2023 r. stacja obsługiwała 10 000 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości w przedziale 120 – 160 km/h charakteryzują linie w kierunku Koluszek i Łodzi Fabrycznej, natomiast w przedziale 80 – 120 km/h w kierunku Zgierza i stacji Łódź Chojny. W ramach ukończonej w 2016 r. gruntownej modernizacji stacji kolejowej przebudowano cały układ torowy, zmodernizowano i zadaszono perony. Obecnie funkcjonują 3 perony i 5 krawędzi peronowych, połączonych ze sobą przejściem podziemnym i windami, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa, rowerowa i piesza zapewnione są jedynie od strony południowej węzła, a obszar leżący po północnej stronie (osiedle Mileszki) nie jest bezpośrednio powiązany ze stacją. W obrębie węzła zlokalizowany jest duży parking samochodowy Park & Ride, jednak problem stanowi niewystarczająca liczba miejsc parkingowych, co świadczy o rosnącej liczbie użytkowników. Wysokiej jakości jest natomiast parking rowerowy Bike & Ride, charakteryzujący się dużą ilością zadaszonych miejsc parkingowych. Przy placu dworcowym zlokalizowane są stacje Łódzkiego Roweru Publicznego i Wojewódzkiego Roweru Publicznego (brak punktów napraw pojazdów) oraz pętla i przystanki autobusów komunikacji miejskiej. Ponadto najbliższe



przystanki tramwajowe znajdują się 350 m od węzła, przy rondzie Inwalidów, przez co jego dostępność jest ograniczona.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne oraz regionalne połączenia kolejowe z lokalnymi połączeniami autobusowymi i transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Białystok, Bielsko Biała, Bydgoszcz, Częstochowa, Ełk, Gdynia, Hel, Jelenia Góra, Katowice, Kielce, Kołobrzeg, Końskie, Kraków, Lublin, Łeba, Olsztyn, Ostrów Wlkp., Płock, Poznań, Radom, Skarżysko-Kamienna, Szczecin, Szklarska Poręba, Świnoujście, Ustka, Warszawa, Wrocław, Zakopane;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Drzewica, Koluszki, Kutno, Łowicz, Opoczno, Ozorków, Pabianice, Radomsko, Sieradz, Skierniewice, Spała, Tomaszów Maz., Zduńska Wola, Zgierz;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: m. Łódź (linie: 69A, 69B, 75A, 75B, 82A, 82B, W, N1A, N1B).

Wyremontowany w 2010 r. budynek dworcowy wyposażony jest we wszystkie podstawowe usługi służące pasażerom (poczekalnia, kasy biletowe, automaty biletowe i vendingowe, obiekty handlowe i gastronomiczne), a przestrzeń publiczną przed budynkiem są funkcjonalne i estetyczne, dodatkowo wyposażone w pojedyncze ławki. Z uwagi na wysoką funkcjonalność węzła wymaga on jedynie niewielkiego uzupełnienia.

przesądzenia inwestycyjne

Poprawa jakości infrastruktury kolejowej w ramach węzła nastąpi poprzez realizację przedsięwzięcia pn. „Modernizacja Łódzko – Koluszkowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów”, w ramach którego zaplanowano m.in. podniesienie przepustowości linii kolejowej Nr 17 poprzez dobudowę torów na odcinku Łódź Widzew – Bedoń. Ponadto impuls dla rozwoju węzła, a co za tym idzie zwiększenie liczby obsługiwanych pasażerów stanowić będzie realizacja linii kolei dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź Fabryczna – Poznań / Wrocław oraz włączenie jej w układ torowy stacji Łódź Widzew i uruchomienie po niej przewozów regionalnych w kierunku Brzezin.



ŁÓDŹ ŻABIENIEC

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Łódź Żabieniec, znajduje się w oddaleniu od centrum, w północno-zachodniej części miasta, w dzielnicy Bałuty, przy linii kolejowej Nr 15 Łódź Kaliska – Bednary. W 2023 r. stacja obsługiwała 2 900 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 120 – 160 km/h. Ponadto w 2021 r. zakończono gruntowną modernizację stacji kolejowej, która wyposażona jest w 2 perony i 2 krawędzie peronowe z wiatami przystankowymi, połączone przejściem podziemnym i windami, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa i piesza zapewnione są od strony wschodniej – ul. Brukowa / ul. Wielkopolska, gdzie zlokalizowane są również: niewielki parking samochodowy Park & Ride, niezadaszone stojaki rowerowe oraz stacje Łódzkiego Roweru Publicznego i Wojewódzkiego Roweru Publicznego (wyposażone w punkt naprawy rowerów), ponadto w obrębie węzła funkcjonuje punkt ładowania samochodów elektrycznych. Węzeł nie jest wyposażony w bezpośrednio doprowadzającą drogę dla rowerów. Przy ul. Brukowej zlokalizowane są przystanki autobusów komunikacji miejskiej, pętla tramwajowa, natomiast przystanki głównych linii tramwajowych zlokalizowane są w oddaleniu (ok. 350 m.) przy ul. Limanowskiego. Piesza dostępność do węzła jest również zapewniona od strony zachodniej (osiedle Teofilów) – ul. Łanowa / ul. Plantowa, gdzie znajduje się nieuporządkowany ciąg pieszy.



Obecnie węzeł integruje ponadregionalne oraz regionalne połączenia kolejowe z lokalnymi połączeniami autobusowymi i tramwajowymi oraz z transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Bielsko Biała, Bydgoszcz, Gdynia, Katowice, Kołobrzeg, Kraków, Płock, Poznań, Szczecin, Toruń, Zakopane;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Główno, Kutno, Łowicz, Ozorków, Pabianice, Sieradz, Zgierz;
- lokalne połączenia autobusowe i tramwajowe, m.in.: m. gm. Aleksandrów Łódzki, m. Łódź (linie: 2, 5, 8, 16, 78, 81, 84A, 84B, 89, 96, N1A, N1B).

Budynek dworca jest aktualnie niedostępny dla pasażerów i przeznaczony pod inne funkcje, przez co węzeł pozbawiony jest podstawowych usług służących pasażerom (poczekalnia, kasy biletowe, automaty biletowe i vendingowe, toalety, obiekty handlowe i gastronomiczne), najbliższe obiekty usługowe znajdują się ok. 100 m. od stacji kolejowej, przy ul. Wielkopolskiej oraz ul. Woronicza. Ponadto od strony wschodniej znajdują się uporządkowane przestrzenie publiczne z zielenią i ławkami.

przesądzenia inwestycyjne

Najistotniejszym czynnikiem stanowiącym o dalszym rozwoju węzła Łódź Żabieniec, a tym samym wpływającym na znaczny wzrost liczby obsługiwanych pasażerów jest ukończenie rozpoczętej inwestycji pn. „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska / Łódź Żabieniec – faza II” polegającej na budowie tunelu średnicowego pod centrum Łodzi z trzema pośrednimi przystankami: Łódź Śródmieście, Łódź Polesie i Łódź Koziny, łączącego istotne generatory ruchu na obszarze miasta. Ponadto znaczne wzmocnienie infrastruktury przesiadkowej nastąpi natomiast dzięki realizacji inwestycji uwzględnionej w Strategii ZIT pn. „Budowa parkingu P&R przy dworcu Łódź Żabieniec”.



OPOCHNO

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Opoczno oraz dworcu autobusowym, znajduje się w niewielkim oddaleniu od centrum miasta, przy niezelektryfikowanym odcinku linii kolejowej Nr 25 Łódź Kaliska – Dębica. W 2023 r. stacja obsługiwała 300-499 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w zadowalającym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 80 – 120 km/h, natomiast na samej stacji wyremontowano jedynie jeden z dwóch funkcjonujących peronów, na którym znajduje się pojedyncza wiata przystankowa. Przejście na peron 2 znajduje się w poziomie szyn, znacznie ograniczając dostępność dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa i piesza zapewniona jest od strony północnej – ul. Dworcowa, obecnie do węzła nie doprowadza droga dla rowerów. W obrębie węzła brakuje wysokiej jakości parkingów samochodowych (niewystarczająca liczba miejsc, brak strefy Kiss & Ride) i rowerowych (brak zadaszenia) wraz z wyposażeniem (punkty ładowania samochodów elektrycznych, punkt napraw rowerów). Przed budynkiem dworca kolejowego funkcjonują prowizoryczne stanowiska obsługujące autobusy regionalne, a tyłach budynku dworcowego znajduje się nieuporządkowany plac postojowy dla pojazdów. Istotnym problemem jest również brak w obszarze węzła przystanków komunikacji miejskiej, najbliższe obiekty znajdują się ok. 500 m. od dworca, przy ul. Piotrkowskiej, przez co jest on źle obsługiwany.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe z regionalnymi połączeniami autobusowymi oraz transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Kielce, Końskie, Skarżysko-Kamienna;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Koluszki, Łódź, Tomaszów Maz.;



- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Aleksandrów, Białaczów, Ciechomin, Drzewica, Inowódz, Klew, Libiszów, Malenie, Miedzna Murowana, Mroczków Gościnnny, Paradyż, Rusinów, Sielec, Stuzno, Wójcin, Żarnów.

Do najistotniejszych problemów w ramach integracji połączeń w węźle należą: oddalenie przystanków autobusów komunikacji miejskiej i brak podjazdów linii pod dworzec, a także omijanie węzła przez część regionalnych i ponadregionalnych linii autobusowych, dla których główny przystanek znajduje się przy ul. Piotrkowskiej.

Istniejący budynek dworca jest niezmmodernizowany i wyposażony jedynie w poczekalnię dla pasażerów, brakuje toalet, automatów i kas biletowych, automatów vendingowych, natomiast podstawowych usługi handlowe i gastronomiczne zlokalizowane są w niewielkiej odległości od węzła, przy ul. Dworcowej. Przestrzenie publiczne wokół placu dworcowego są zaniedbane i mało funkcjonalne.

przesądzenia inwestycyjne

Poprawa jakości infrastruktury kolejowej w ramach węzła nastąpi poprzez realizację przedsięwzięcia pn. „Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko Kamienna”, natomiast znacząca poprawa infrastruktury służącej pasażerom nastąpi dzięki zaplanowanej przez PKP S.A. w Programie Inwestycji Dworcowych na lata 2024 – 2030 przebudowie dworca Opoczno.



OPOCZNO POŁUDNIE

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Opoczno Południe, znajduje się w miejscowości Świerczyna, ok. 6 km na południowy – zachód od centrum miasta, przy linii kolejowej Nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (Centralna Magistrala Kolejowa), dzięki czemu stanowi ponadregionalny węzeł kolejowy z połączeniami w kierunku najważniejszych aglomeracji (Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław, Katowice, Gdańsk). Stan techniczny linii kolejowej jest dobry, maksymalne prędkości są równe 160 km/h. W 2023 r. stacja obsługiwała 500-699 pasażerów/dobę. Obiekt został wybudowany w 2014 r. (rozbudowany o kolejny peron w 2018 r.) i jest wyposażony w 2 perony i 2 krawędzie peronowe z wiatami przystankowymi i połączone ze sobą przejściem podziemnym oraz rampami wjazdowymi, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa i piesza zapewnione są z obu stron węzła, od strony miejscowości Kliny i Świerczyna oraz od strony Opoczna, natomiast z uwagi na brak wysokiej jakości infrastruktury, dostępność rowerowa jest ograniczona. Od strony wschodniej zlokalizowany jest parking dla samochodów Park & Ride, którego uzupełnienie stanowi niewielki parking od strony zachodniej, problemem jest również brak strefy Kiss & Ride oraz punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Węzeł nie jest obecnie wyposażony w wysokiej jakości parking dla rowerów, a jedynie pojedyncze stojaki, od strony miejscowości Kliny / Świerczyna zlokalizowane jest funkcjonalne i estetyczne miejsce obsługi rowerzystów wyposażone w punkt naprawy pojazdów. Stacja kolejowa połączona jest z centrum Opoczna dwiema liniami komunikacji miejskiej, które swoją pętlę posiadają po stronie miejscowości Kliny / Świerczyna.

Obecnie węzeł integruje międzynarodowe oraz ponadregionalne połączenia kolejowe z lokalnymi połączeniami autobusowymi i transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- międzynarodowe połączenia kolejowe, m.in.: Bogumin, Budapeszt, Monachium, Praga, Wiedeń;
- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Bydgoszcz, Gdynia, Gliwice, Kielce, Kołobrzeg, Kraków, Krynica Zdrój, Olsztyn, Poznań, Szczecin, Warszawa, Wisła, Zakopane;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: m. gm. Opoczno (linie 4, 6).

Aktualnie węzeł nie posiada budynku dworcowego, a funkcje poczekalni pełni znajdujący się po stronie wschodniej kontener przystosowany do obsługi pasażerów. Brakuje podstawowych usług: toalet, automatów



i kas biletowych, automatów vendingowych oraz obiektów handlowych i gastronomicznych. Znajdujące od strony zachodniej przestrzenie publiczne są funkcjonalne i estetyczne (ławki, tętnia).

przesądzenia inwestycyjne

Znacząca poprawa infrastruktury służącej pasażerom nastąpi dzięki zaplanowanej przez PKP S.A. w Programie Inwestycji Dworcowych na lata 2024 – 2030 budowie dworca Opoczno Południe.



PABIANICE

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy zlokalizowany w oparciu o stację kolejową Pabianice i znajduje się w zachodniej części miasta, przy linii kolejowej Nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice. W 2023 r. stacja obsługiwała 1 500 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 120 – 160 km/h. Ponadto w 2021 r. zakończono gruntowną modernizację stacji kolejowej, która wyposażona jest w 2 perony i 3 krawędzie peronowe wyposażone w wiaty przystankowe, a perony połączone są przejściem podziemnym i windami, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa, rowerowa i piesza zapewnione są od strony ul. Łaskiej. Istotnym mankamentem jest parking samochodowy o niewystarczającej liczbie miejsc postojowych i brak punktu ładowania samochodów elektrycznych. W pobliżu funkcjonuje zadaszony parking rowerowy Bike & Ride wyposażony w punkt naprawy pojazdów oraz stacja Wojewódzkiego Roweru Publicznego. Na placu dworcowym zlokalizowany jest przystanek obsługujący ponadregionalne i regionalne połączenia autobusowe oraz rozbudowany przystanek autobusów komunikacji miejskiej. W bezpośrednim sąsiedztwie, przy ul. Łaskiej zlokalizowany jest również przystanek tramwajowy.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe z międzynarodowymi, ponadregionalnymi i regionalnymi połączeniami autobusowymi, lokalnymi połączeniami autobusowymi i tramwajowymi oraz z transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Białystok, Częstochowa, Ełk, Jelenia Góra, Kraków, Lublin, Olsztyn, Ostrów Wlkp., Poznań, Szczecin, Szklarska Poręba, Świnoujście, Warszawa, Wrocław, Zakopane;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Łódź, Sieradz, Zduńska Wola, Zgierz;
- międzynarodowe połączenia autobusowe, m.in.: Praga,
- ponadregionalne połączenia autobusowe, m.in.: Zamość,
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Łódź, Pajęczno, Wieluń;
- lokalne połączenia autobusowe i tramwajowe, m.in.: gm. Dłutów, gm. Dobroń, gm. Ksawerów, m. gm. Łask, m. Łódź, gm. Pabianice, m. Pabianice, m. gm. Rzgów (linie: 41, 1, 3, 4, 5, 262, 265, D, T, N4B).

Uwzględniając integrację połączeń w węźle niewielką niedogodnością jest brak podjazdów pod dworzec części regionalnych linii autobusowych, które zatrzymują się obecnie przy ul. Kilińskiego / ul. Zamkowej.

Zmodernizowany budynek dworcowy wyposażony jest w podstawowe usługi służące pasażerom (poczekalnia, kasy biletowe), brakuje jednak automatów biletowych i vendingowych. Ponadto w budynku dworca brakuje punktów handlowych i gastronomicznych, obecnie węzeł obsługiwany jest przez obiekty znajdujące się przy ul. Łaskiej – ok. 100 m. od obiektu. Przestrzenie publiczne przed budynkiem są estetyczne i wyposażone w tereny zielone. Z uwagi na wysoką funkcjonalność węzła wymaga on jedynie niewielkiego uzupełnienia.



przesądzenia inwestycyjne

Poprawa infrastruktury służącej pasażerom nastąpi dzięki zaplanowanemu w Strategii ZIT przedsięwzięciu pn. „Rozbudowa istniejącego parkingu/budowa parkingu P&R obok dworca kolejowego w Pabianicach przy ulicy Łaskiej”.



PIOTRKÓW TRYBUNALSKI

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Piotrków Trybunalski oraz Powiatowym Centrum Przesiadkowym, znajduje się w centrum miasta, przy linii kolejowej Nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice. W 2023 r. stacja obsługiwała 3 000 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 120 – 160 km/h. Ponadto w 2015 r. zakończono gruntowną modernizację stacji kolejowej, która wyposażona jest w 2 perony i 3 krawędzie peronowe (peron 1 jest zadaszony, na peronie 2 zlokalizowane są wiaty przystankowe), połączone przejściem naziemnym i ciągiem pieszym w poziomie szyn (wzdłuż przejazdu przy ul. Słowackiego), ograniczając dostępność dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa i piesza zapewnione są od strony wschodniej węzła – ul. Polskiej Organizacji Wojskowej. W obrębie obszaru znajduje się stacja Piotrkowskiego Roweru Publicznego, brakuje jednak dróg dla rowerów bezpośrednio doprowadzających do węzła. Niedogodność stanowi parkingi dla samochodów Park & Ride o niewystarczającej liczbie miejsc, brak strefy Kiss & Ride, brak punktu ładowania pojazdów elektrycznych oraz niskiej jakości parking dla rowerów (brak zadaszania, brak punktu naprawy pojazdów). Bezpośrednio przy budynku dworca zlokalizowane są przystanki komunikacji miejskiej oraz Powiatowe Centrum Przesiadkowe, stanowiące główny punkt obsługujący ponadregionalne i regionalne połączenia autobusowe.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe z ponadregionalnymi, regionalnymi i lokalnymi połączeniami autobusowymi oraz transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Białystok, Bielsko Biała, Częstochowa, Gdynia, Hel, Jelenia Góra, Katowice, Kołobrzeg, Kraków, Krynica Zdrój, Łeba, Olsztyn, Płock, Racibórz, Szczecin, Szklarska Poręba, Świnoujście, Warszawa, Wiśła, Wrocław, Zakopane;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Łódź, Radomsko;
- ponadregionalne połączenia autobusowe, m.in.: Krynica Zdrój, Kudowa Zdrój, Ostrowiec Świętokrzyski, Sandomierz, Warszawa
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Adamów, Baby, Bełchatów, Będków, Czarnocin, Dąbrówka, Dobrenice, Faliszew, Gajkowice, Gorzkowice, Góry Mokre, Krosno, Kurnędz, Łazy, Łęki Szlacheckie, Moszczenica, Opoczno, Polichno, Przedbórz, Psary Lechawa, Radomsko, Ręczno, Rzgów, Skotniki, Stara, Sulejów, Tomaszów Maz., Wola Krzysztoporska, Żarnów, Żytno;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: gm. Grabica, gm. Moszczenica, m. Piotrków Tryb., gm. Wola Krzysztoporska (linie: 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9).

Jedynym brakującym elementem w kontekście integracji połączeń w węźle jest brak zatrzymań autobusów międzynarodowych i ponadregionalnych (Flixbus), które swój przystanek posiadają w oddaleniu, przy pl. Niepodległości.

Budynek dworca kolejowego został zmodernizowany w 2023, natomiast w 2024 r. oddano do użytku budynek dworca autobusowego. Obiekty wyposażone są we wszystkie podstawowe usługi służące pasażerom (poczekalnia, kasy biletowe, automaty biletowe), w bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się także obiekty handlowe i gastronomiczne. Wysokiej jakości są także przestrzenie publiczne wyposażone w zieleni, ławki i inne



elementy małej architektury. Z uwagi na wysoką funkcjonalność węzła wymaga on jedynie niewielkiego uzupełnienia.

przesądzenia inwestycyjne

Poprawa jakości infrastruktury kolejowej w ramach węzła nastąpi poprzez realizację przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinkach Koluszki – Częstochowa oraz Zawiercie – Dąbrowa Górnicza”, którego realizacja zwiększy przepustowość linii kolejowej Nr 1 Warszawa Zachodnia – Zawiercie oraz pozwoli dostosować infrastrukturę do przewozów obsługujących Centralny Port Komunikacyjny. Natomiast dzięki realizacji przedsięwzięcia pn. „Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Nr 24 na odcinku Piotrków Trybunalski – Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa”, reaktywowane zostaną połączenia w kierunku Bełchatowa co wpłynie na wzrost liczby pasażerów obsługiwanych przez węzeł.



RADOMSKO

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Radomsko oraz dworcu autobusowym, znajduje się w centrum miasta, przy linii kolejowej Nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice. W 2023 r. stacja obsługiwała 2 200 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 120 – 160 km/h. Ponadto w 2015 r. zakończono modernizację stacji kolejowej, która wyposażona jest w 1 peron z wiatą peronową i 2 krawędzie

peronowe, a przejście na peron znajduje się w poziomie szyn, znacznie ograniczając dostępność dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa, rowerowa i piesza zapewnione są od strony wschodniej węzła – ul. Reymonta. Mankamentem są niewystarczającej jakości parkingi dla samochodów Park & Ride (niewystarczająca liczba miejsc, brak strefy Kiss & Ride, brak punktu ładowania pojazdów elektrycznych) oraz niskiej jakości parkingi dla rowerów (brak zadaszenia, brak punktu naprawy pojazdów). Bezpośrednio przy budynku dworca zlokalizowane są przystanki komunikacji miejskiej oraz stanowiska obsługujące regionalne i ponadregionalne połączenia autobusowe.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe z ponadregionalnymi, regionalnymi i lokalnymi połączeniami autobusowymi oraz transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Białystok, Bielsko Biała, Częstochowa, Gdynia, Hel, Jelenia Góra, Katowice, Kołobrzeg, Kraków, Krynica Zdrój, Łeba, Olsztyn, Płock, Racibórz, Szczecin, Szklarska Poręba, Świnoujście, Warszawa, Wiśła, Wrocław, Zakopane, Żywiec;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Łódź, Piotrków Tryb.;
- ponadregionalne połączenia autobusowe, m.in.: Katowice, Staporków;
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Bełchatów, Biała, Brudzice, Chorzenice, Ciężkowice, Dworzowice Pakoszowe, Kleszczów, Krzętów, Lipowczyce, Myśliwiczów, Ochotnik, Pajęczno, Piotrków Tryb., Polichno, Przedbórz, Rzejowice, Silniczka, Sokola Góra, Sulmierzyce, Wielgomłyny, Żytno;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: gm. Gomunice, gm. Radomsko, m. Radomsko (linie: 5, 6, 7, 9, 10, 13, 15).

Wyremontowany w 2011 r. budynek dworcowy wyposażony jest we wszystkie podstawowe usługi służące pasażerom (poczekalnia, kasy biletowe, automaty biletowe, obiekt gastronomiczny), natomiast przestrzenie publiczne przed budynkiem są estetyczne oraz wyposażone w zielen i elementy małej architektury.

przesądzenia inwestycyjne

Poprawa jakości infrastruktury kolejowej w ramach węzła nastąpi poprzez realizację przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinkach Koluszki – Częstochowa oraz Zawiercie – Dąbrowa Górnicza”, którego



realizacja zwiększy przepustowość linii kolejowej Nr 1 Warszawa Zachodnia – Zawiercie oraz pozwoli dostosować infrastrukturę do przewozów obsługujących Centralny Port Komunikacyjny.



SIERADZ

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Sieradz, znajduje się w zachód od centrum miasta, przy linii kolejowej Nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice. W 2023 r. stacja obsługiwała 1 400 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 120 – 160 km/h. Stacja kolejowa wyposażona jest w 2 niezmodyfikowane perony i 3 krawędzie peronowe, a przejścia między peronami znajdują się w poziomie szyn, znacznie ograniczając dostępność dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa i piesza zapewniona jest od strony południowej – ul. Kolejowa, do obiektu nie doprowadza droga dla rowerów. W obrębie węzła brakuje wysokiej jakości parkingów samochodowych (niewystarczająca liczba miejsc, brak strefy Kiss & Ride, brak punktów ładowania pojazdów elektrycznych) i rowerowych (brak zadaszenia, punkt napraw rowerów). Przy placu dworcowym znajdują się: stacja Wojewódzkiego Roweru Publicznego oraz przystanki autobusów komunikacji miejskiej i autobusów regionalnych.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe z regionalnymi i lokalnymi połączeniami autobusowymi oraz transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Białystok, Ełk, Jelenia Góra, Kraków, Lublin, Olsztyn, Ostrów Wlkp., Poznań, Szczecin, Szklarska Poręba, Świnoujście, Warszawa, Wrocław, Zakopane;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Łódź;
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Działoszyn, Wieluń;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: m. Sieradz (linie: 2, 5, 6, 11).

Istotnym problemem w ramach integracji połączeń jest funkcjonowanie głównego dworca autobusów ponadregionalnych i regionalnych w oddaleniu od węzła, przy ul. Jana Pawła II, bez podjazdów wielu linii pod budynek dworca kolejowego.

Zmodernizowany w 2013 r. budynek dworca wyposażony jest jedynie w poczekalnię, brakuje jednak kas biletowych, automatów biletowych i vendingów oraz obiektów handlowych i gastronomicznych, najbliższe zlokalizowane są ok. 250 m., przy ul. Polskiej Organizacji Wojskowej. Przed dworcem zlokalizowany jest estetyczny zieleniec z ławkami.

przesądzenia inwestycyjne

Poprawa jakości infrastruktury kolejowej w ramach węzła nastąpi poprzez realizację przedsięwzięcia pn. „Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., Etap II: Zduńska Wola – Ostrów Wielkopolski”, w ramach którego przebudowana zostanie stacja kolejowa Sieradz, a prędkości na linii kolejowej zostaną podniesione do 160 km/h. Ponadto impuls dla rozwoju węzła, a co za tym idzie zwiększenie liczby obsługiwanych pasażerów stanowić będzie realizacja linii kolei dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź Fabryczna – Poznań / Wrocław, dzięki czemu stacja Sieradz stanie się ważnym węzłem kolejowym z połączeniami w kierunku Łodzi i Warszawy, Wieruszowa i Wrocławia a także Kalisza i Poznania.



SKIERNIEWICE

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Skierniewice oraz dworcu autobusowym, znajduje się w centrum miasta, przy liniach kolejowych: Nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice, Nr 11 Skierniewice – Łowicz Główny oraz Nr 12 Skierniewice – Łuków, dzięki czemu stanowi istotny węzeł kolejowy z wylotami w kierunku Łodzi, Katowic, Warszawy, Łowicza i Łukowa. W 2023 r. stacja obsługiwała 13 300 pasażerów/dobę, stanowiąc stację o największej wymianie pasażerskiej w województwie łódzkim. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości równe 160 km/h charakteryzują wyloty w kierunku Warszawy i Łodzi, prędkości w przedziale 80 – 120 km/h w kierunku Łowicza, natomiast najniższe prędkości w przedziale 40 – 80 km/h charakteryzują wylot w kierunku Góry Kalwarii i Łukowa. Ponadto w 2008 r. zakończono gruntowną modernizację stacji kolejowej, która wyposażona jest w 3 perony i 4 krawędzie peronowe, częściowo zadaszone i wyposażone w wiaty przystankowe. Perony połączone są przejściem naziemnym i windami, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa i piesza zapewnione są od ul. Dworcowej, ul. Bielańskiej oraz od ul. Wyszyńskiego, natomiast droga dla rowerów doprowadza do stacji jedynie od wiaduktu na DK 70. Parking dla samochodów Park & Ride zlokalizowany jest po stronie południowej stacji, pod wiaduktem drogowym (DK 70), a jego uzupełnienie stanowi nieuporządkowany parking po stronie północnej – wzdłuż ul. Bielańskiej. Istotnym mankamentem w zakresie miejsc parkingowych jest ich niewystarczająca liczba, brakuje również strefy Kiss & Ride. Problem stanowi także brak wysokiej jakości parkingu dla rowerów, które z uwagi na dużą liczbę użytkowników przypinane są obecnie poza pojedynczymi stojakami. Ponadto od strony ul. Dworcowej zlokalizowana jest stacja Wojewódzkiego Roweru Publicznego. W obrębie węzła brakuje punktów ładowania pojazdów elektrycznych oraz punktu napraw rowerów. Główne przystanki komunikacji miejskiej znajdują się przy placu dworcowym, natomiast ok. 100 m. na zachód, przy ul. Sienkiewicza funkcjonują prowizoryczne stanowiska autobusów regionalnych.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe z ponadregionalnymi, regionalnymi i lokalnymi połączeniami autobusowymi i transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Białystok, Bielsko Biala, Bydgoszcz, Ełk, Gdynia, Gorzów Wlkp., Jelenia Góra, Katowice, Kołobrzeg, Krynica Zdrój, Kudowa Zdrój, Lublin, Mińsk Maz. Olsztyn, Ostrów Wlkp. Poznań, Przemyśl, Racibórz, Siedlce, Szklarska Poręba, Ustka, Warszawa, Wisła, Wrocław, Zakopane, Zielona Góra, Zgorzelec, Żyrardów, Żywiec;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Kutno, Łódź;
- ponadregionalne połączenia autobusowe, m.in.: Żyrardów;
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Biała Rawska, Białtynin, Czerniewice, Głuchów, Jeżów, Kiernoza, Kowiesy, Łowicz, Łyszkowice, Puszcza Mariańska, Rawa Maz., Zagórze;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: m. Skierniewice (linie: 1, 3, 6, 7, 10, A, Z).

Przebudowywany obecnie budynek będzie wyposażony we wszystkie podstawowe usługi służące pasażerom: poczekalnia, kasy biletowe, automaty biletowe i vendingowe, przestrzeń komercyjną pod obiekty handlowe i gastronomiczne, które zlokalizowane są również przy pl. Dworcowym i ul. Lelewela. Wysokiej jakości są przestrzenie publiczne znajdujące się przed dworcem, gdzie zlokalizowano ławki, elementy małej architektury, a także zadbane zielenie.

przesądzenia inwestycyjne

Poprawa jakości infrastruktury kolejowej w ramach węzła nastąpi poprzez realizację przedsięwzięć: pn. „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinkach Koluszki – Częstochowa oraz Zawiercie – Dąbrowa Górnicza” i „Prace na linii 1 na odcinku Skierniewice – Częstochowa – prace przygotowawcze”, których realizacja zwiększy przepustowość



linii kolejowej Nr 1 Warszawa Zachodnia – Zawiercie oraz pozwoli dostosować infrastrukturę do przewozów obsługujących Centralny Port Komunikacyjny oraz pn. „Prace na linii nr 11 na odc. Łowicz Główny – Skierniewice”. Ponadto w ramach tzw. programu przystankowego planowana jest realizacja nowych parkingów.



TOMASZÓW MAZOWIECKI

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Tomaszów Mazowiecki oraz dworcu autobusowym, znajduje się w północno-wschodniej części miasta, przy liniach kolejowych: Nr 22 Tomaszów Maz. – Radom, Nr 25 Łódź Kaliska – Dębica oraz Nr 53 Tomaszów Maz. – Spała, dzięki czemu stanowi istotny węzeł kolejowy z wylotami w kierunku Koluszek i Łodzi, Opoczna i Skarżyska-Kamiennej, Radomia oraz Spały. W 2023 r. stacja obsługiwała 1 100 pasażerów/dobę. Infrastruktura linii kolejowych jest w zadowalającym stanie technicznym, maksymalne prędkości w przedziale 120 – 160 km/h charakteryzują wylot w kierunku Koluszek, prędkości w przedziale 80 – 120 km/h występującą na liniach w kierunku Opoczna i Radomia, natomiast w przedziale 40 – 80 km/h w kierunku Spały. Stacja kolejowa znajduje się w niezadowalającym stanie technicznym i wyposażona jest w 2 perony i 3 krawędzie peronowe, połączone przejściem w poziomie szyn, znacznie ograniczając dostępność dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa, piesza i rowerowa zapewnione są od strony zachodniej węzła – ul. Dworcowej. Obecnie w trakcie realizacji jest duży parking dla samochodów. Przed budynkiem dworcowej zlokalizowane są przystanki komunikacji miejskiej, a po drugiej stronie ul. Dworcowej funkcjonuje dworzec autobusowy obsługujący połączenia o charakterze ponadregionalnym i regionalnym.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe z ponadregionalnymi, regionalnymi i lokalnymi połączeniami autobusowymi i transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Bydgoszcz, Gdynia, Kielce, Końskie, Kraków, Lublin, Poznań, Radom, Skarżysko-Kamienna, Szczecin, Zakopane;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Drzewica, Koluszki, Łódź, Opoczno, Spała;
- ponadregionalne połączenia autobusowe, m.in.: Kudowa Zdrój, Warszawa;
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Brudzewice, Brzeziny, Czarnocin, Czerniewice, Głuchów, Grudzeń Kolonia, Opoczno, Rawa Maz., Wielka Wola, Wieluń;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: gm. Lubochnia, gm. Tomaszów Maz., m. Tomaszów Maz. (linie: 1, 2, 4A, 6, 7, 9, 32, 35, 40).

Istotnym problemem w ramach integracji połączeń jest brak zatrzymań w obrębie węzła autobusów międzynarodowych i ponadregionalnych (Flixbus), które swój przystanek posiadają w oddaleniu, przy pl. Kościuszki.

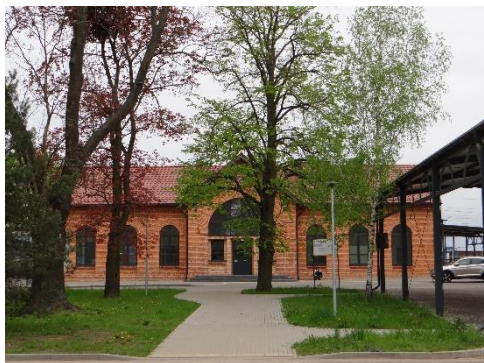
Budynek dworcowy wymaga odświeżenia i wyposażony jest jedynie w poczekalnię i automaty biletowe, brakuje kas biletowych, automatów vendingowych oraz wyposażenia w obiekty handlowe, które znajdują przy ul. Dworcowej. Obecnie w budynku dworca funkcjonuje jedynie lodziarnia, a najbliższe obiekty gastronomiczne zlokalizowane są w znacznym oddaleniu, w centrum miasta. Ponadto przestrzenie publiczne przed budynkiem dworca są funkcjonalne i estetyczne oraz wyposażone w ławki i inne elementy małej architektury oraz zieleniec.

przesądzenia inwestycyjne

Poprawa jakości infrastruktury kolejowej w ramach węzła nastąpi poprzez realizację przedsięwzięć: pn. „Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko Kamienna” oraz „Prace na ciągu linii 22, 25 i 26 na odcinku Koluszki – Tomaszów Maz. – Radom – Łuków”. Ponadto znacząca



poprawa infrastruktury służącej pasażerom nastąpi po zakończeniu realizowanej obecnie w ramach Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025 inwestycji polegającej na budowie nowego, funkcjonalnego parkingu samochodowego w ramach węzła.



ZDUŃSKA WOLA

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Zduńska Wola, znajduje się w północnej części miasta, przy linii kolejowej Nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice. W 2023 r. stacja obsługiwała 1 400 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 120 – 160 km/h. W 2021 r. zakończono gruntowną modernizację stacji kolejowej, która wyposażona jest w 2 perony i 3 krawędzie peronowe, na których znajdują się wiaty przystankowe. Perony połączone są przejściem podziemnym i windami, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa i piesza zapewnione są od strony południowej – ul. Kilińskiego / ul. Słowackiego natomiast brak jest drogi dla rowerów doprowadzającej do węzła. Przy placu dworcowym (pl. Żelazny) znajduje się stacja Wojewódzkiego Roweru Publicznego. Obecnie głównym mankamentem jest niewystarczająca liczba miejsc parkingowych dla samochodów oraz brak punktów ładowania pojazdów elektrycznych, ponadto w obrębie węzła występują niskiej jakości miejsca parkingowe dla rowerów oraz brak jest punktu naprawy rowerów. Przed budynkiem znajduje się niedawno oddana do użytku funkcjonalna pętla dla autobusów komunikacji miejskiej oraz przystanek obsługujący regionalne połączenia autobusowe.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe z regionalnymi i lokalnymi połączeniami autobusowymi oraz transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Białystok, Częstochowa, Ełk, Jelenia Góra, Kraków, Lublin, Olsztyn, Ostrów Wlkp., Poznań, Szczecin, Szklarska Poręba, Świnoujście, Warszawa, Wrocław, Zakopane;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Łódź, Sieradz, Zgierz;
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Szczerców;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: gm. Sędziejowice, gm. Sieradz, m. Sieradz, m. gm. Szadek, gm. Zapolice, gm. Zduńska Wola, m. Zduńska Wola (linie: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 10, 11, Z).

Istotnym problemem w ramach integracji połączeń jest funkcjonowanie głównych przystanków autobusów regionalnych w centrum miasta (pl. Wolności), w oddaleniu od węzła, bez podjazdów wielu linii pod dworzec.

Zmodernizowany w 2023 r. budynek dworcowy wyposażony jest w poczekalnię i automaty biletowe, kasy biletowe są nieczynne, brakuje również automatów vendingowych. Ograniczona jest dostępność obiektów handlowych i gastronomicznych, które znajdują się ok. 200 m. od dworca, przy ul. Słowackiego. Przed budynkiem dworca funkcjonują wysokiej jakości przestrzenie publiczne, wyposażone w zieleniec, ławki oraz elementy małej architektury.

przesądzenia inwestycyjne

Poprawa jakości infrastruktury kolejowej w ramach węzła nastąpi poprzez realizację przedsięwzięcia pn. „Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., Etap II: Zduńska Wola – Ostrów Wielkopolski”, w ramach którego prędkości na linii kolejowej w kierunku Sieradza zostaną podniesione do 160 km/h.



ZGIERZ

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Zgierz, znajduje się w południowo-wschodniej części miasta, przy liniach kolejowych: Nr 15 Łódź Kaliska – Bednary oraz Nr 16 Łódź Widzew – Kutno, dzięki czemu stanowi istotny węzeł kolejowy z wylotami w kierunku stacji Łódź Widzew, Łódź Kaliska, Łowicz oraz Kutna. W 2023 r. stacja obsługiwała 2 600 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości w przedziale 120 – 160 km/h charakteryzują wyloty w kierunku Kutna i stacji Łódź Kaliska, natomiast prędkości w przedziale 80 – 120 km/h w kierunku stacji Łódź Widzew i Łowicz Główny. Dodatkowo linie kolejowe w kierunku Łowicza i Kutna są jednotorowe. W 2021 r. zakończono gruntowną modernizację stacji kolejowej, która wyposażona jest w częściowo zadaszone 3 perony i 5 krawędzi peronowych. Perony połączone są przejściem podziemnym i windami, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa i piesza zapewnione są z obu stron węzła, od strony centrum – ul. Kolejowa, od strony osiedla Chełmy – ul. Twarda, jednak jakość dojazdu od strony wschodniej jest niska (brak chodnika i asfaltu), problemem stanowi również brak dróg dla rowerów doprowadzających do węzła. Od strony placu dworcowego zlokalizowany jest parking samochodowy i rowerowy, jednak są one niewystarczającej jakości (niewielka liczba miejsc, brak strefy Kiss & Ride i punktów ładowania pojazdów elektrycznych, brak zadaszenia stojaków i punktów naprawy rowerów). Przy ul. Kolejowej zlokalizowane są również: stacja Wojewódzkiego Roweru Publicznego oraz przystanki komunikacji miejskiej.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe z lokalnymi połączeniami autobusowymi i transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Bielsko Biała, Bydgoszcz, Gdynia, Hel, Katowice, Kołobrzeg, Kraków, Łeba, Płock, Poznań, Szczecin, Toruń, Zakopane;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Główny, Kutno, Łowicz, Łódź, Ozorków, Pabianice, Sieradz;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: m. Zgierz (linie: 1, 1E, 7, 7A, 9, 10, 10S).

Istotnym problemem w ramach integracji połączeń jest funkcjonowanie głównych przystanków autobusów ponadregionalnych i regionalnych w centrum miasta (ul. Łąkowa, pl. Kilińskiego), w oddaleniu od węzła, bez podjazdów wielu linii pod dworzec.

Zmodernizowany w 2011 r. budynek dworcowy wyposażony jest poczekalnię oraz automaty biletowe i vendingowe, kasy biletowe są nieczynne. Najbliższe obiekty handlowe i gastronomiczne znajdują się w nieznacznym oddaleniu – ok. 100 m. od węzła, przy ul. Kolejowej. Ponadto przed budynkiem dworca znajduje się niewielki estetyczny plac z zieleniem.

przesądzenia inwestycyjne

Zwiększenie możliwości przepustowych stacji kolejowej wpływającą na wzrost liczby pasażerów obsługiwanych przez węzeł nastąpi dzięki realizacji przedsięwzięć pn. „Usprawnienie kolejowego połączenia Łódź – Kutno poprzez budowę linii kolejowej lub modernizację istniejących linii”, w ramach którego planowana jest dobudowa drugiego toru na linii kolejowej Nr 16 na odcinku Zgierz – Kutno i podniesienie prędkości do 160 oraz pn. „Modernizacja Łódzko – Koluszkowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów”, w ramach którego zaplanowano m.in. działania służące poprawie przepustowości linii kolejowej Nr 15 Łódź Kaliska – Bednary, poprzez dobudowę drugiego toru na odcinku Zgierz – Łowicz⁴⁶. Ponadto w ramach tzw. programu przystankowego planowana jest realizacja nowych parkingów.

⁴⁶ W zależności od wyników analiz. Ponadto w ramach zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK S.A. do 2040 r. przewidziano przedsięwzięcie pn. „Prace na odcinku Łódź – Zgierz – Łowicz / Bednary”.



IV.4. Uzupelniające zintegrowane węzły przesiadkowe znaczenia regionalnego



BEŁCHATÓW

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy został oparty na nieczynnym przystanku kolejowym Bełchatów Miasto, znajdującym się w południowej części Bełchatowa przy wiadukcie kolejowym nad ul. Wojska Polskiego, przy jednotorowej i nieelektryfikowanej linii kolejowej Nr 24 Piotrków Tryb. – Zarzecze. Infrastruktura kolejowa jest w złym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 40 – 80 km/h, obecnie po LK 24 nie prowadzone są przewozy pasażerskie. Na infrastrukturę przystanku składa się pozostałość jednego peronu w bardzo złym stanie technicznym oraz nieczynne przejścia w kierunku ul. Wojska Polskiego. Dostępność drogową, rowerową i pieszą zapewnia ul. Wojska Polskiego (od strony północnej i południowej). Poza ciągami doprowadzającymi do węzła, brak jest infrastruktury służącej przesiadkom.

Obecnie węzeł nie integruje połączeń publicznego transportu zbiorowego, w nieznacznym oddaleniu, przy ul. Wojska Polskiego znajdują się przystanki lokalnej komunikacji miejskiej, natomiast główny dworzec autobusowy skupiający połączenia lokalne, regionalne i ponadlokalne zlokalizowany jest w północno-zachodniej części miasta, przy ul. Czaplinieckiej. Po realizacji węzeł skupiać będzie regionalne połączenia autobusowe i kolejowe oraz lokalną komunikację miejską i transport indywidualny.

przesądzenia inwestycyjne

Kluczowym przedsięwzięciem dla reaktywacji pasażerskich połączeń kolejowych na obszarze Bełchatowa jest projekt pn. „Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Nr 24 na odcinku Piotrków Trybunalski – Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa”. Jego niezbędnym uzupełnieniem będzie realizacja inwestycji uwzględnionej w Strategii ZIT pn. „Budowa węzła przesiadkowego wraz z budową budynku i niezbędną infrastrukturą do obsługi pasażerów na terenie miasta Bełchatów”.



Wizualizacja dworca Brzeziny

BRZEZINY

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy został zlokalizowany w oparciu o planowaną linię kolejową Nr 85 Warszawa Zachodnia – Poznań Starołęka oraz przystanek kolejowy Brzeziny, zaplanowany w zachodniej części miasta pomiędzy ul. Strykowską i ul. Łódzką. Realizacja inwestycji, poza budową infrastruktury kolejowej oraz budynku dworcowego, obejmować będzie nowe drogi dojazdowe, drogi dla rowerów, ciągi piesze, parkingi, przystanki autobusowe i szereg elementów tworzących zintegrowany węzeł przesiadkowy. Węzeł skupiać będzie regionalne połączenia kolejowe i autobusowe oraz lokalną komunikację miejską i transport indywidualny.

przesądzenia inwestycyjne

Kluczową inwestycją dla rozwoju węzła będzie realizacja linii kolei dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź Fabryczna – Poznań / Wrocław wraz z przystankiem Brzeziny oraz uruchomienie po niej przewozów regionalnych w kierunku Łodzi.



DRZEWICA

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Drzewica, znajduje się w południowej części miasta, przy linii kolejowej Nr 22 Tomaszów Maz. – Radom. W 2023 r. stacja obsługiwała 200-299 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w zadowalającym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 80 – 120 km/h. Stacja kolejowa wyposażona jest w 2 perony i w 4 krawędzie peronowe połączone przejściem w poziomie szyn, znacznie ograniczając dostępność dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Pod koniec 2024 r. rozpoczęto prace uwzględniające przebudowę stacji i dostosowanie jej do potrzeb pasażerów. Do węzła od strony północnej doprowadza aktualnie przebudowywana droga dojazdowa z chodnikiem – ul. Kolejowa, ponadto stacja nie jest wyposażona w doprowadzającą drogę dla rowerów. W obrębie węzła brakuje wysokiej jakości parkingów samochodowych (niewystarczająca liczba miejsc, brak strefy Kiss & Ride) i rowerowych (brak zadaszenia) wraz z wyposażeniem (punkty ładowania samochodów elektrycznych, punkt napraw rowerów). Ponadto najbliższy przystanek obsługujący regionalne połączenia autobusowe znajduje się ponad 300 m. od stacji, przez jest ona źle obsługiwana.

Obecnie węzeł integruje jedynie ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe oraz transport indywidualny, a oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Dęblin, Lublin, Poznań, Radom;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in., Łódź, Tomaszów Maz.

Istotnym problemem w ramach integracji połączeń jest funkcjonowanie dworca autobusów regionalnych w centrum miasta, bez podjazdów wielu linii pod dworzec.

Budynek dworca jest nieczynny i znajduje się w niezadowalającym stanie technicznym, przez co węzeł pozbawiony jest podstawowych usług służących pasażerom (w tym toalet), plac dworcowy wraz z przestrzeniami publicznymi wokół jest aktualnie w przebudowie.

przesądzenia inwestycyjne

Poprawa jakości infrastruktury kolejowej w ramach węzła nastąpi poprzez realizację przedsięwzięcia pn. „Prace na ciągu linii 22, 25 i 26 na odcinku Koluszki – Tomaszów Maz. – Radom – Łuków”. Ponadto znacząca poprawa infrastruktury służącej pasażerom nastąpi po zakończeniu realizowanych obecnie inwestycji.



PAJĘCZNO

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na placu dworca autobusowego w Pajęcznie, w niewielkim oddaleniu od centrum miasta, przy targowisku miejskim. Obszar obejmujący targowisko oraz plac postojowy jest uporządkowany i w zadowalającym stanie technicznym, jednak brak jest odpowiedniej jakości stanowisk autobusowych. Dostępność drogową zapewnia ul. Targowa, a ciągi piesze doprowadzają ruch ze wszystkich stron. Obecnie w obszarze węzła brakuje rozwiązań dla rowerzystów, dotyczą one infrastruktury liniowej oraz miejsc parkingowych, nieuporządkowany jest również parking dla samochodów (brak wydzielonych miejsc i brak punktu ładowania pojazdów elektrycznych).

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne i regionalne połączenia autobusowe oraz transport indywidualny, a oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia autobusowe, m.in.: Częstochowa;



- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Bełchatów, Biała, Bieliki, Działoszyn, Kietczykłów, Łódź, Nowa Brzeźnica, Osjaków, Patrzyków, Radomsko, Rusiec, Wieluń, Wola Jankowska.

Istotnym mankamentem jest brak budynku dworcowego wyposażonego w podstawowe usługi dla pasażerów, przy wiacie przystankowej funkcjonują jedynie toalety. Ponadto najbliższe obiekty handlowe i gastronomiczne znajdują się w oddaleniu – ok. 500 m. od węzła, a przestrzenie publiczne są niezagospodarowane i pozbawione wysokiej jakości zieleni.

przesądzenia inwestycyjne

Brak



PODDĘBICE

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Poddębice, znajduje się w miejscowości Borysew – 2,5 km na południowy zachód od centrum miasta, przy linii kolejowej Nr 131 Chorzów Batory – Tczew. Od 2012 r. stacja nie obsługuje regularnego ruchu pasażerskiego. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 120 – 160 km/h. Stacja kolejowa wyposażona jest w 2 perony o złym stanie technicznym i w 3 krawędzie

peronowe połączone przejściem w poziomie szyn, znacznie ograniczając dostępność dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Do węzła od strony wschodniej doprowadza wewnętrzna droga dojazdowa w niezadowalającym stanie, ograniczona jest także dostępność piesza i rowerowa (brak chodnika i dróg dla rowerów). Węzeł nie jest wyposażony w parkingi samochodowe i rowerowe, ponadto najbliższy przystanek obsługujący regionalne połączenia autobusowe znajduje się ponad 300 m. od stacji, przez co stacja nie jest obsługiwana publicznym transportem zbiorowym.

Obecnie węzeł nie integruje połączeń publicznego transportu zbiorowego, jednak po jego realizacji skupiać będzie regionalne połączenia autobusowe i kolejowe. Istotnym problemem w ramach integracji połączeń jest funkcjonowanie głównych przystanków autobusów regionalnych w centrum miasta, bez podjazdów wielu linii pod dworzec.

Budynek dworca jest nieczynny i znajduje się w niezadowalającym stanie technicznym, przez co węzeł pozbawiony jest podstawowych usług służących pasażerom (w tym toalet), w złym stanie technicznym jest również plac dworcowy wraz z przestrzeniami publicznymi wokół.

przesądzenia inwestycyjne

Poprawa jakości infrastruktury kolejowej w ramach węzła nastąpi poprzez realizację przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo - faza II”, w ramach którego przebudowana zostanie stacja kolejowa Poddębice, a prędkości na linii kolejowej zostaną podniesione do 160 km/h.



RAWA MAZOWIECKA

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na placu dworca autobusowego w Rawie Mazowieckiej, w niewielkim oddaleniu od centrum miasta, przy Parku Miejskim oraz nieczynnym budynku Kolei Wąskotorowej Rogów – Rawa – Biała. Plac dworca autobusowego wraz ze stanowiskami znajduje się w złym stanie technicznym. Dostępność drogową i pieszą zapewnia ul. Kolejowa, ciągi piesze zlokalizowane są również od strony Parku Miejskiego i centrum miasta, natomiast przez brak

odpowiedniej infrastruktury, dostępność rowerowa jest znacznie ograniczona. Problem stanowi brak



uporządkowanych miejsc parkingowych dla samochodów i rowerów wraz z wyposażeniem (punkty ładowania samochodów elektrycznych, punkty naprawy rowerów).

Obecnie węzeł integruje międzynarodowe, ponadregionalne, regionalne połączenia autobusowe i transport regionalny, a oferta przewozowa obejmuje:

- międzynarodowe połączenia autobusowe, m.in.: Praga
- ponadregionalne połączenia autobusowe, m.in.: Kudowa Zdrój, Nowe Miasto n. Pilicą, Warszawa;
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Biała Rawska, Czerniewice, Kolonia Walowice, Koluszki, Lubania, Matyldów, Paprotnia, Regnów, Rogów, Rossocha, Siechrzowy, Skierniewice, Tomaszów Maz., Wieluń;

Budynek dworcowy obecnie jest nieczynny i znajduje się w złym stanie technicznym, przez co poza przenośną toaletą, obiekt nie jest wyposażony w jakiegokolwiek udogodnienia dla pasażerów. W bezpośrednim sąsiedztwie dworca znajduje się zrewitalizowany Park Miejski, stanowiący połączenie z obszarem centralnym Rawy Mazowieckiej.

przesądzenia inwestycyjne

Kluczową inwestycją dla rozwoju węzła będzie zaplanowana przez właściciela obszaru – PKS Skierniewice, przebudowa dworca autobusowego wraz placem postojowym i stanowiskami. Ponadto do zwiększenia atrakcyjności węzła przyczyni się również modernizacja położonego w pobliżu dworca Kolei Wąskotorowej Rogów – Rawa – Biała.



WIELUŃ

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na przystanku kolejowym Wieluń oraz zlokalizowanym nieopodal (ok 450 m) dworcu autobusowym, znajduje się w niewielkim oddaleniu od centrum miasta, w kierunku północno-wschodnim, przy jednotorowej linii kolejowej Nr 181 Herby Nowe – Oleśnica. W 2023 r. stacja obsługiwała 50-99 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w zadowalającym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 80 – 120 km/h. Stacja

kolejowa wyposażona jest w 1 peron o 1 krawędzi peronowej z wiatą przystankową, a peron z parkingiem łączący schody oraz rampa zjazdowa, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogową i pieszą zapewnia ul. Warszawska, z uwagi na brak odpowiedniej infrastruktury, dostępność rowerowa jest znacznie ograniczona. W obrębie węzła brakuje wysokiej jakości parkingów samochodowych (niewystarczająca liczba miejsc, brak strefy Kiss & Ride, brak punktów ładowania pojazdów elektrycznych) i rowerowych (brak zadaszenia i punktów naprawy pojazdów). Ponadto najbliższy przystanek obsługujący lokalne połączenia autobusowe znajduje się ok 150 m. od węzła.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne i regionalne połączenia autobusowe, z ponadregionalnymi połączeniami kolejowymi oraz z lokalnymi połączeniami autobusowymi i transport indywidualny. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Kraków, Poznań, Tarnowskie Góry;
- ponadregionalne połączenia autobusowe, m.in.: Praszka, Warszawa, Wrocław;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Boniec, Bolesławiec, Chorzyna, Czastary, Drobnice, Działoszyn, Dziętkowice, Gola, Huta, Józefów, Kamion, Kamionka, Kąty, Walichnowskie, Klonowa, Konopnica, Kraszkowice, Krzczów, Lututów, Łagiewniki, Łódź, Młyńsko, Naramice, Osjaków, Ostrówek, Ożarów, Pajęczno, Radoszewice, Rososz, Rudniki, Siemkowice, Sieradz, Skomlin, Stara Wieś, Stawek, Wiktorów, Wieruszów, Wróblew, Wrońsko, Załęcze Małe, Złoczew;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: m. gm. Wieluń (linie: A, B, C, D, E, G, H).



Istotnym problemem w ramach integracji połączeń jest brak przestrzennej integracji głównego dworca autobusowego z przystankiem kolejowym oraz niewielka liczba połączeń kolejowych.

Istotnym mankamentem jest brak budynku dworcowego wyposażonego w podstawowe usługi dla pasażerów, najbliższe obiekty handlowe i gastronomiczne znajdują się w niewielkim oddaleniu od węzła – ok. 200 m (centrum handlowe) oraz 450 m. (punkty handlowe i gastronomiczne zlokalizowane w budynku dworca autobusowego). Przestrzenie publiczne w obrębie węzła są niezagospodarowane i pozbawione wysokiej jakości zieleni.

przesądzenia inwestycyjne

Do kluczowych inwestycji obejmujących całkowitą przebudowę infrastruktury kolejowej w ramach węzła należą przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej nr 181 Herby Nowe – Oleśnica, etap II: prace na odc. Herby Nowe – Kępno – Hanulin” oraz pn. „Budowa linii łączącej linię kolejową Nr 131 (Chorzew Siemkowice) z linią kolejową Nr 181 (Wieluń)”, dzięki czemu powstanie zupełnie nowy ciąg transportowy w kierunku Bełchatowa i Piotrkowa Trybunalskiego oraz uruchomione zostaną bezpośrednie pociągi pasażerskie do Łodzi, co przyczyni się do wzrostu liczby pasażerów obsługiwanych przez węzeł.



WIERUSZÓW MIASTO

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na przystanku kolejowym Wieruszów Miasto, znajduje się w północno-wschodniej części miasta w oddaleniu od centrum miasta, przy jednotorowej linii kolejowej Nr 181 Herby Nowe – Oleśnica. W 2023 r. stacja obsługiwała jedynie 10-19 pasażerów/dobę. Linia kolejowa jest w zadowalającym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 80 – 120 km/h. Stacja kolejowa wyposażona jest w 1 peron o niezadowalającym stanie

technicznym i 1 krawędź peronową z wiatą przystankową, połączony przejściem w poziomie szyn, znacznie ograniczając dostępność dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogową, rowerową i pieszą zapewniają: ul. Fabryczna oraz al. Solidarności, w obrębie węzła znajduje się parking samochodowy z niewielką liczbą miejsc postojowych oraz brakiem wyposażenia w punkty ładowania pojazdów elektrycznych. Istotnym mankamentem jest brak wysokiej jakości parkingu dla rowerów (z zadaszeniem i punktem naprawy pojazdów). Najbliższy przystanek obsługujący regionalne połączenia autobusowe znajduje się w nieznacznym oddaleniu, przy ul. Fabrycznej.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne połączenia kolejowe z regionalnymi połączeniami autobusowymi i transport indywidualny, a oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Kraków, Poznań;
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Galewice, Jeziorna.

W ramach integracji połączeń problemem jest niewielka liczba połączeń kolejowych oraz funkcjonowanie głównego dworca autobusów regionalnych w centrum miasta (ul. Wrocławskiej), w oddaleniu od węzła.

Istotnym mankamentem jest także brak budynku dworcowego oferującego jakiegokolwiek usługi dla pasażerów, w niewielkim oddaleniu, przy ul. Fabrycznej funkcjonują punkty handlowe oraz gastronomiczne. Przestrzenie publiczne w sąsiedztwie węzła są nieuporządkowane i pozbawione wysokiej jakości zieleni.

przesądzenia inwestycyjne

Do kluczowych inwestycji obejmujących całkowitą przebudowę infrastruktury kolejowej w ramach węzła należą przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej nr 181 Herby Nowe – Oleśnica, etap II: prace na odc. Herby Nowe – Kępno – Hanulin” oraz realizacja linii kolei dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź Fabryczna – Poznań / Wrocław i uruchomienie po niej przewozów regionalnych w kierunku Łodzi.



IV.5. Pozostałe zintegrowane węzły przesiadkowe znaczenia ponadlokalnego



ALEKSANDRÓW ŁÓDZKI

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na parkingu samochodowym przy ul. Wojska Polskiego, pomiędzy ul. Sikorskiego a pasażem Pierlejewskiego, w centrum Aleksandrowa Łódzkiego. Analizowany obszar pełniący funkcje: ulicy, parkingu obsługującego sąsiedni pasaż handlowy, a także targowiska, jest obecnie w niezadowalającym stanie technicznym i wymaga całkowitej przebudowy oraz przystosowania do nowej funkcji. Dostępność drogowa i piesza zapewniona jest ze wszystkich stron, natomiast droga dla rowerów przebiega wzdłuż ul. Wojska Polskiego, przy której zlokalizowane są również przystanki lokalnego i regionalnego transportu zbiorowego.

Obecnie węzeł integruje część regionalnych i lokalnych połączeń autobusowych z transportem indywidualnym. Oferta przewozowa obejmuje:

- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Łask, Łódź, Poddębice, Uniejów;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: m. gm. Aleksandrów Łódzki, m. Łódź (78, 97A, N1A).

W ramach integracji połączeń problemem jest brak głównego przystanku w centrum miasta obsługującego wszystkie kierunki połączeń autobusowych.

Wybrana lokalizacja znajduje się w centrum miasta, obok pasażu handlowego i targowiska, dzięki czemu obszar jest bardzo dobrze wyposażony w usługi handlowe, ponadto w pobliżu zlokalizowanych jest wiele punktów gastronomicznych.

przesądzenia inwestycyjne

Utworzenie węzła przesiadkowego we wskazanym miejscu możliwe będzie dzięki realizacji inwestycji pn. „Budowa multimodalnych węzłów przesiadkowych wraz z niskoemisyjnym systemem mobilności w Gminie Aleksandrów Łódzki”, która z uwagi na niewystarczające środki finansowe samorządu, nie mogła być zrealizowana w poprzednich latach.



BEDOŃ

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na przystanku kolejowym Bedoń, znajdujący się w miejscowości Bedoń Przykościelny, przy granicy z miejscowością Andrespol, przy liniach kolejowych: Nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki oraz Nr 25 Łódź Kaliska – Dębica. W 2023 r. przystanek obsługiwał 700-999 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości w przedziale 120 – 160 km/h charakteryzują wyloty w kierunku Koluszek i stacji Łódź Fabryczna, natomiast prędkości w przedziale 80 – 120 km/h w kierunku stacji Łódź Kaliska. W 2008 r. zakończono gruntowną modernizację przystanku kolejowego w ciągu linii kolejowej Nr 17, który wyposażony jest w 2 perony i 2 krawędzie peronowe z wiatami przystankowymi. Perony połączone są ze sobą i z ulicą przejściem podziemnym i windami, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. W złym stanie technicznym znajdują się perony w ciągu linii kolejowej Nr 25. Dostępność drogowa, rowerowa i piesza zapewnione są przede wszystkim od strony drogi powiatowej (ul. Brzezińska). W ostatnim czasie podczas realizacji tunelu drogowego w ciągu drogi powiatowej, przebudowany został plac przed przystankiem kolejowym, gdzie zlokalizowano parking dla samochodów o niewystarczającej ilości miejsc parkingowych oraz niezadaszone stojaki rowerowe (bez dodatkowego wyposażenia w postaci punktów ładowania samochodów elektrycznych i punktów naprawy rowerów). Dojazd



transportem drogowym możliwy jest także z kierunku ul. Turystycznej i ul. Kolejowej, jednak problem stanowią brak odpowiedniej infrastruktury parkingowej oraz ograniczone możliwości dojścia do przystanku. Przy ul. Wojska Polskiego zlokalizowane są przystanki lokalnego i regionalnego transportu zbiorowego.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe z regionalnymi połączeniami autobusowymi i transport indywidualny. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Częstochowa, Kielce, Końskie, Radom, Skarżysko-Kamienna;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Częstochowa, Drzewica, Koluszki, Łódź, Opoczno, Radom, Radomsko, Skierniewice, Spała, Tomaszów Maz.;
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Andrespol, Brzeziny, Łódź.

Istotnym problemem w ramach węzła jest ograniczona dostępność do usług służącym pasażerom, a najbliższe obiekty handlowe i gastronomiczne znajdują się w znacznym oddaleniu, w centrum Andrespola.

przesądzenia inwestycyjne

Poprawa jakości infrastruktury kolejowej w ramach węzła nastąpi poprzez realizację przedsięwzięcia pn. „Modernizacja Łódzko – Koluszkowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów”, a znacząca poprawa infrastruktury służącej pasażerom nastąpi po realizacji uwzględnionej w ramach Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025 inwestycji polegającej na budowie nowych peronów na stacji Bedoń w ciągu linii kolejowej Nr 25.



GŁÓWNO

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Główno, znajduje się w zachodniej części miasta, w oddaleniu od centrum, przy jednotorowej linii kolejowej Nr 15 Łódź Kaliska – Bednary, obsługując wyloty w kierunku stacji Zgierz i Łódź Kaliska oraz Łowicz Główny. W 2023 r. stacja obsługiwała 500-999 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 80 – 120 km/h. W 2013 r. zakończono gruntowną modernizację stacji kolejowej i jest ona wyposażona w 2 perony i 3 krawędzie peronowe z wiatami przystankowymi, jednak z uwagi na brak torów postojowych dla pociągów regionalnych, posiada ona ograniczoną przepustowość. Dzięki wykonanej w 2022 r. inwestycji zwiększono dostępność stacji, perony zostały połączone są ze sobą przejściem nadziemnym i windami, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa i piesza zapewnione są od strony wschodniej (ul. Dąbrowskiego / ul. Kolejowa) i zachodniej (ul. Topolowa), jednak problemem stanowi brak dróg dla rowerów doprowadzających do węzła. Z dwóch stron węzła zlokalizowane są parkingi samochodowe, jednak są one niewystarczającej jakości (niewielka liczba miejsc, brak punktów ładowania pojazdów elektrycznych). W obrębie węzła funkcjonuje również zadaszony parking dla rowerów Bike & Ride, jednak nie jest wyposażony w punkt naprawy. Na placu dworcowym (ul. Kolejowa) znajduje się przystanek komunikacji miejskiej.

Obecnie węzeł integruje regionalne połączenia kolejowe z regionalnymi i lokalnymi połączeniami autobusowymi oraz transport indywidualny. Oferta przewozowa obejmuje:

- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Łowicz, Łódź, Zgierz;
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Brzeziny;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: m. Główno (linie: 1, 2).

Istotnym problemem w ramach integracji połączeń jest funkcjonowanie głównych przystanków autobusów regionalnych w centrum miasta, w oddaleniu od węzła, bez podjazdów wielu linii pod dworzec.



Zmodernizowany w 2013 r. budynek dworcowy wyposażony jest w poczekalnię, kasy biletowe są nieczynne, brakuje również automatów biletowych i vendingowych oraz pozostałych usług służących pasażerom (pobliżu zlokalizowany jest jedynie dyskонт spożywczy). Przed budynkiem dworca znajduje się niewielki estetyczny plac ze niewielką ilością zieleni.

przesądzenia inwestycyjne

Zwiększenie możliwości przepustowych stacji kolejowej wpływającą na wzrost liczby pasażerów obsługiwanych przez węzeł nastąpi dzięki realizacji przedsięwzięcia pn. „Modernizacja Łódzko – Koluszkowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów”, w ramach którego zaplanowano m.in. działania służące poprawie przepustowości linii kolejowej Nr 15 Łódź Kaliska – Bednary, poprzez dobudowę drugiego toru na odcinku Zgierz – Łowicz⁴⁷.



KONSTANTYNÓW ŁÓDZKI

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na pętli tramwajowej przy pl. Wolności, w zachodniej części miasta, przy drodze wojewódzkiej Nr 710 łączącej Łódź z Lutomierskiem i dalej Szadkiem, Wartą i Błazkami. W 2024 r. oddano do użytku zmodernizowany odcinek linii tramwajowej w kierunku Łodzi, natomiast w kierunku Lutomierska ruch tramwajów jest zawieszony z uwagi na zły stan techniczny. Dostępność drogowa i piesza zapewniona jest ze wszystkich stron, natomiast droga

dla rowerów biegnie wzdłuż ul. Jana Pawła II. W obrębie węzła funkcjonują przystanki publicznego transportu zbiorowego obsługujące lokalne i regionalne połączenia autobusowe oraz przebudowana pętla tramwajowa z nowoczesną wiatą przystankową. Wzdłuż pl. Wolności znajdują się pojedyncze, nieuporządkowane miejsca parkingowe dla samochodów (bez wyposażenia w punkt ładowania pojazdów elektrycznych), natomiast pod wiatą przystankową zlokalizowany jest stojak rowerowy Bike & Ride oraz punkt naprawy rowerów.

Obecnie węzeł integruje regionalne połączenia autobusowe z lokalnymi połączeniami autobusowymi i tramwajowymi oraz transport indywidualny, a oferta przewozowa obejmuje:

- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Aleksandrów Łódzki, Babiczki, Łask, Łódź, Pabianice, Puczniew, Szadek;
- lokalne połączenia tramwajowe i autobusowe, m.in.: m. Konstantynów Łódzki, m. gm. Lutomiersk, m. Łódź (linie: C, 43, 94, N9).

Istotnym problemem w ramach integracji połączeń jest funkcjonowanie głównych przystanków autobusowych w centrum miasta (pl. Kościuszki), w oddaleniu od węzła, bez podjazdów wielu linii.

Mankament stanowi ograniczona dostępność do usług służących pasażerom, brakuje automatów biletowych i vendingowych, a najbliższe obiekty handlowe i gastronomiczne znajdują się w oddaleniu, brakuje wysokiej jakości poczekalni dla pasażerów. Ponadto w bezpośrednim sąsiedztwie węzła znajduje się zmodernizowany park miejski, wyposażony w ławki, plac zabaw i małą architekturę.

przesądzenia inwestycyjne

Rozwój węzła będzie możliwy dzięki realizacji przedsięwzięcia uwzględnionego w Strategii ZIT pn. „Węzeł integracyjny z parkingiem P+R, B+R w Konstantynowie Łódzkim”.

⁴⁷ W zależności od wyników analiz. Ponadto w ramach zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK S.A. do 2040 r. przewidziano przedsięwzięcie pn. „Prace na odcinku Łódź – Zgierz – Łowicz / Bednary”.



ŁÓDŹ KOZINY

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na realizowanym tunelu średnicowym łączącym stacje kolejowe Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec oraz podziemnym przystanku kolejowym Łódź Koziny, realizowanym przy ul. Drewnowskiej, pomiędzy ul. Kasprzaka i al. Włókniarzy. Realizacja inwestycji, poza budową infrastruktury kolejowej obejmować będzie nowe drogi dojazdowe, drogi dla rowerów, ciągi piesze, parkingi, przystanki transportu zbiorowego, pętlę tramwajową i szereg

elementów tworzących zintegrowany węzeł przesiadkowy.

Obecnie węzeł nie integruje połączeń publicznego transportu zbiorowego, jednak po jego realizacji skupiać będzie regionalne połączenia kolejowe oraz lokalne połączenia autobusowe i tramwajowe, a także transport indywidualny.

przesądzenia inwestycyjne

Podstawą do utworzenia węzła Łódź Koziny jest ukończenie rozpoczętej inwestycji pn. „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska / Łódź Żabieniec – faza II” polegającej na budowie tunelu średnicowego pod centrum Łodzi z trzema pośrednimi przystankami: Łódź Śródmieście, Łódź Polesie i Łódź Koziny, łączącego istotne generatory ruchu na obszarze miasta. Ponadto znaczne wzmocnienie infrastruktury przesiadkowej nastąpi natomiast dzięki realizacji inwestycji uwzględnionej w Strategii ZIT pn. „Budowa węzła przesiadkowego przy budowanym podziemnym przystanku kolejowym Łódź Koziny”, w ramach którego planuje się realizację ciągów pieszych i rowerowych, parkingów samochodowych i rowerowych, budowę pętli tramwajowej, a także zielonych przestrzeni publicznych.



ŁÓDŹ MARYSIN

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Łódź Marysin, znajduje się w północno-wschodniej części miasta przy linii kolejowej Nr 16 Łódź Widzew – Kutno z jednotorowymi wylotami w kierunku stacji Łódź Widzew oraz Zgierz. W 2023 r. stacja obsługiwała 200-299 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w zadowalającym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 80 – 120 km/h, dodatkowo w 2020 r. odbudowano na stacji drugi tor, co

zwiększyło przepustowość linii kolejowej. Obecnie stacja kolejowa wyposażona jest w 2 perony i 2 krawędzie peronowe z wiatami przystankowymi, a perony połączone są przejściem nadziemnym i windami, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogową, rowerową i pieszą zapewniają ul. Strykowska i ul. Inflancka. Po stronie południowej węzła znajduje się stacja Wojewódzkiego Roweru Publicznego, duży parking dla samochodów Park & Ride (brak wyposażenia w punkt ładowania samochodów elektrycznych) oraz pętla tramwajowa, natomiast przy ul. Centralnej zlokalizowany jest zadaszony parking rowerowy Bike & Ride (brak punktu naprawy pojazdów). Obecnie do największych mankamentów węzła należy brak strefy Kiss & Ride, nieobjęcie obszaru systemem Łódzkiego Roweru Publicznego oraz oddalenie przystanku autobusów komunikacji miejskiej przy ul. Strykowskiej.

Obecnie węzeł integruje regionalne połączenia kolejowe z lokalnymi połączeniami autobusowymi i tramwajowymi oraz transport indywidualny, a oferta przewozowa obejmuje:

- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Zgierz;
- lokalne połączenia autobusowe i tramwajowe, m.in.: m. Łódź, m. gm. Stryków, m. Zgierz (linie: 1, 6, 51A, 51B, 60A, 60B, 60C, 60D, 61).



Stacja kolejowa nie posiada budynku dworcowego, ograniczony jest także dostęp do podstawowych usług służących pasażerom: automatów biletowych i automatów vendingowych, natomiast obiekty handlowe i gastronomiczne znajdują w niewielkim oddaleniu przy ul. Strykowskiej. Działania inwestycyjnych wymagają również przestrzenie publiczne wokół węzła.

przesądzenia inwestycyjne

Zwiększenie możliwości przepustowych stacji kolejowej wpływającą na wzrost liczby pasażerów obsługiwanych przez węzeł nastąpi dzięki realizacji przedsięwzięcia pn. „Modernizacja Łódzko – Koluszkowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów”, w ramach którego zaplanowano m.in. działania służące poprawie przepustowości linii kolejowej Nr 16 Łódź Widzew – Kutno, poprzez dobudowę drugiego toru na odcinku Łódź Widzew – Zgierz⁴⁸.



ŁÓDŹ PABIANICKA stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na przystanku kolejowym Łódź Pabianicka, znajduje się w południowo-zachodniej części miasta, przy linii kolejowej Nr 25 Łódź Kaliska – Dębica z wylotami w kierunku stacji Łódź Chojny i Łódź Widzew oraz Łódź Retkinia i Łódź Kaliska. W 2023 r. przystanek obsługiwał 1 100 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w zadowalającym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 80 – 120 km/h, obecnie przystanek

kolejowy wyposażony jest w 2 perony i 2 krawędzie peronowe z wiatami przystankowymi, a perony połączone są przejściem nadziemnym i windami, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogową i pieszą zapewnia ul. Pabianicka oraz ul. Św. Franciszka z Asyżu, natomiast droga dla rowerów biegnie wzdłuż ul. Pabianickiej. Istotnym problemem w obszarze węzła jest brak wysokiej jakości parkingu dla samochodów (brak wyposażenia w punkt ładowania samochodów elektrycznych, brak strefy Kiss & Ride) oraz wysokiej jakości parkingu dla rowerów wyposażonego w punkt naprawy rowerów). Dodatkowo węzeł nie jest objęty systemem Łódzkiego Roweru Publicznego, a w jego obrębie zlokalizowana jest jedynie stacja Wojewódzkiego Roweru Publicznego. Przy węźle zlokalizowane są przystanki autobusowe, a w nieznacznym oddaleniu również przystanki tramwajowe.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe z lokalnymi połączeniami autobusowymi i tramwajowymi oraz transport indywidualny, a oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Częstochowa, Ostrów Wlkp., Poznań, Skarżysko-Kamienna, Warszawa;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Głowno, Kutno, Łowicz, Ozorków, Sieradz, Zgierz;
- lokalne połączenia autobusowe i tramwajowe, m.in.: gm. Ksawerów, m. Łódź, m. Pabianice, m. gm. Rzgów (linie: 11, 17, 41, 50A, 50B, 62, 63, 68, 75A, 75B, 77, N4A, N4B).

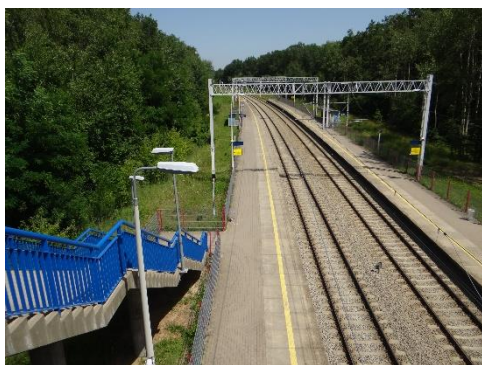
Istotnym problemem w ramach integracji połączeń jest funkcjonowanie przystanków tramwajowych na ul. Pabianickiej w oddaleniu od przystanku kolejowego.

Przystanek kolejowy nie posiada budynku dworcowego, ograniczony jest także dostęp do podstawowych usług służących pasażerom: automatów biletowych i automatów vendingowych, natomiast obiekty handlowe i gastronomiczne znajdują w niewielkim oddaleniu. Działania inwestycyjnych wymagają również przestrzenie publiczne wokół węzła.

przesądzenia inwestycyjne

Brak

⁴⁸ W zależności od wyników analiz.



ŁÓDŹ RADOGOSZCZ ZACHÓD

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na przystanku kolejowym Łódź Radogoszcz Zachód, znajduje się w północno-zachodniej części miasta, przy linii kolejowej Nr 15 Łódź Kaliska – Bednary z wylotami w kierunku stacji Łódź Kaliska oraz Zgierz, Kutno i Łowicz Główny. W 2023 r. przystanek obsługiwał 500-699 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 120 – 160 km/h, obecnie przystanek kolejowy wyposażony jest w 2 perony i 2 krawędzie peronowe z wiatami przystankowymi, a perony połączone są przejściem nadziemnym i windami, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogową, rowerową i pieszą zapewnia ul. 11 Listopada, natomiast od strony zachodniej prowadzi nieutwardzona droga – ul. Okręglik. Istotnym problemem jest brak strefy Kiss & Ride oraz parkingów dla samochodów i rowerów wraz z wyposażeniem w punkt ładowania samochodów elektrycznych. W obrębie węzła zlokalizowana jest stacja Wojewódzkiego Roweru Publicznego wraz punktem naprawy oraz przystanki autobusowe. Mankamentem jest brak stacji Łódzkiego Roweru Publicznego.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe z lokalnymi połączeniami autobusowymi oraz transport indywidualny, a oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Bydgoszcz, Toruń;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Kutno, Łowicz, Ozorków, Pabianice, Sieradz, Zgierz;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: m. Łódź (linie: 89).

Istotnym problemem w ramach integracji połączeń jest funkcjonowanie pętli autobusowej przy ul. 11 listopada, w oddaleniu od przystanku kolejowego.

Przystanek kolejowy nie posiada budynku dworcowego, ograniczony jest także dostęp do podstawowych usług służących pasażerom: automatów biletowych i automatów vendingowych, natomiast obiekty handlowe i gastronomiczne znajdują w niewielkim oddaleniu. Działań inwestycyjnych wymagają również przestrzenie publiczne wokół węzła.

przesądzenia inwestycyjne

Znaczne wzmocnienie infrastruktury przesiadkowej nastąpi dzięki realizacji inwestycji uwzględnionej w Strategii ZIT pn. „Budowa parkingu P&R przy przystanku Łódź Radogoszcz Zachód”, ponadto dzięki planom realizacji dojazdu do węzła Zgierz Zachód na drodze ekspresowej S14 – tzw. przedłużenie al. Włókniarzy, węzeł Łódź Radogoszcz Zachód będzie mógł obsługiwać potoki ruchu mieszkańców jadących do Łodzi z północno-zachodnich części Aglomeracji.



ŁÓDŹ RETKINIA

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na przystanku kolejowym Łódź Retkinia, znajduje się w południowo-zachodniej części miasta, przy linii kolejowej Nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice z wylotami w kierunku stacji Łódź Kaliska, Łódź Chojny oraz Pabianice. W 2023 r. przystanek obsługiwał 300-499 pasażerów/dobę. Obiekt został wybudowany w 2021 r. i wyposażony jest w 2 perony i 2 krawędzie peronowe z wiatami przystankowymi, a perony połączone są przejściem nadziemnym i windami, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 120 – 160 km/h. Dostępność drogową, rowerową i pieszą zapewniają ul. Maratońska i ul. Retkińska, jednak



problem stanowi brak doprowadzenia infrastruktury pod sam przystanek kolejowy. Ponadto ciąg pieszy doprowadza do węzła od osiedla Pienista – ul. Sztormowa. Miejsca parkingowe w obrębie węzła zlokalizowane są przy ul. Maratońskiej, jednak należą do Centrum Handlowego Retkinia i brakuje im odpowiedniego wyposażenia (punkty ładowania samochodów elektrycznych, strefa Kiss & Ride). Z obu stron węzła umiejscowione zostały zadaszone parkingi dla rowerów Bike & Ride, a po stronie północnej stacja Wojewódzkiego Roweru Publicznego oraz przystanki autobusowe. Mankamentem jest brak stacji Łódzkiego Roweru Publicznego.

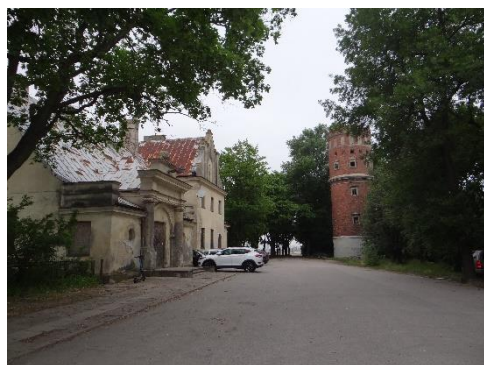
Obecnie węzeł integruje ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe z lokalnymi połączeniami autobusowymi oraz transport indywidualny, a oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Częstochowa, Ostrów Wlkp., Poznań, Warszawa;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Pabianice, Sieradz, Zgierz;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: m. Łódź (linie: 52, 55, 68, 69A, 69B, 70, 76, 86, 94, G1, G2, N7A, N7B).

Przystanek kolejowy nie posiada budynku dworcowego, ograniczony jest także dostęp do podstawowych usług służących pasażerom: automatów biletowych i automatów vendingowych, natomiast obiekty handlowe i gastronomiczne znajdują w niewielkim oddaleniu. Działów inwestycyjnych wymagają również przestrzenie publiczne wokół węzła.

przesądzenia inwestycyjne

Brak



OZORKÓW

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Ozorków, znajduje się w północno-zachodniej części miasta, w dość znacznym oddaleniu od centrum, przy jednotorowej linii kolejowej Nr 16 Łódź Widzew – Kutno. W 2023 r. stacja obsługiwała 200-299 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, a maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 120 – 160 km/h. W 2021 r. zakończono gruntowną modernizację stacji kolejowej, która wyposażona

jest w 2 perony i 3 krawędzie peronowe z wiatami przystankowymi, połączone przejściem w poziomie szyn, znacznie ograniczając dostępność dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność stacji jest ograniczona ul. Kolejowa doprowadzająca do węzła jest złej jakości, problemem stanowi również niezadowalający stan chodników oraz brak dróg dla rowerów. Przy placu dworcowym zlokalizowany jest nieuporządkowany parking samochodowy (brak wyposażenia w stację ładowania pojazdów elektrycznych, brak strefy Kiss & Ride), niezadaszone stojaki rowerowe (brak wyposażenia w stację naprawy pojazdów) oraz przystanek autobusowy.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe z regionalnymi połączeniami autobusowymi oraz transport indywidualny, a oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Bielsko Biała, Bydgoszcz, Gdynia, Hel, Katowice, Kołobrzeg, Kraków, Łeba, Płock, Poznań, Szczecin, Toruń, Zakopane;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Kutno, Łódź, Sieradz;
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Leżnica Wielka.

Istotnym problemem w ramach integracji połączeń jest funkcjonowanie głównych przystanków autobusów regionalnych w centrum miasta, w oddaleniu od węzła, bez podjazdów wielu linii pod dworzec.

Budynek dworca jest nieczynny i znajduje się w niezadowalającym stanie technicznym, przez co węzeł pozbawiony jest podstawowych usług służących pasażerom (brak automatów biletowych i vendingowych, brak



usług handlowych i gastronomicznych). Nieestetyczny i niefunkcjonalny jest również plac dworcowy wraz z przestrzeniami publicznymi wokół.

przesądzenia inwestycyjne

Rozwój węzła przesiadkowego we wskazanym miejscu umożliwi realizacja inwestycji uwzględnionej w Strategii ZIT pn. „Rozbudowa węzła przesiadkowego przy dworcu kolejowym w Ozorkowie”, a także modernizacja budynku dworca zaplanowana w ramach Programu Inwestycji Dworcowych.



ROGÓW

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Rogów, znajduje się w centrum miasta, przy linii kolejowej Nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice z wylotami w kierunku stacji Koluszki i Skierniewice. W 2023 r. stacja obsługiwała 500-699 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości wynoszą 160 km/h. Stacja wyposażona jest 1 peron i 2 krawędzie peronowe z wiatami przystankowymi, a perony połączone są przejściem podziemnym oraz rampami zjazdowymi, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa i piesza zapewnione są z obu stron węzła, od strony centrum – ul. Dworcowa oraz od strony zachodniej – ul. Żeromskiego, problem stanowi brak dróg dla rowerów doprowadzających do węzła. Niewielkie parkingi dla samochodów zlokalizowane są z dwóch stron węzła jednak charakteryzują się one niewystarczającą liczbą miejsc oraz brakiem punktów ładowania samochodów elektrycznych. Od strony placu dworcowego zlokalizowany jest zadaszony parking rowerowy Bike & Ride wraz ze stacją naprawy pojazdów.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe z regionalnymi połączeniami autobusowymi oraz transport indywidualny. Oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Ostrów Wlkp., Poznań, Warszawa;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Łódź, Skierniewice;
- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Rawa Maz.

Istotnym problemem w ramach integracji połączeń jest funkcjonowanie głównych przystanków autobusów regionalnych w centrum miejscowości, w oddaleniu od węzła, bez podjazdów wielu linii pod dworzec.

Wybudowany w 2022 r. w formule Inteligentnych Dworców Systemowych budynek dworca wyposażony jest jedynie w poczekalnię dla pasażerów, brakuje kas biletowych i automatów biletowych oraz automatów vendingowych. Przed budynkiem dworca znajduje się niewielki estetyczny plac z zielenicem i punkty usługowe, w tym mała gastronomia. Ponadto bezpośrednio przy węźle zlokalizowana jest stacja Kolei Wąskotorowej Rogów – Rawa – Biała.

przesądzenia inwestycyjne

Poprawa jakości infrastruktury kolejowej w ramach węzła nastąpi poprzez realizację przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinkach Koluszki – Częstochowa oraz Zawiercie – Dąbrowa Górnicza”, dzięki czemu zwiększy przepustowość linii kolejowej Nr 1 Warszawa Zachodnia – Zawiercie. Znaczne wzmocnienie infrastruktury przesiadkowej nastąpi natomiast dzięki realizacji inwestycji uwzględnionych w Strategii ZIT pn. „Budowa parkingu Park & Ride wraz z infrastrukturą towarzyszącą przy ul. Dworcowej w Rogowie” oraz „Budowa parkingu Park & Ride przy ul. Wojska Polskiego w Rogowie”.



RZGÓW

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na przystanku autobusowym i parkingu samochodowym przy pl. 500-lecia w centrum Rzgowa. Dostępność drogowa i piesza zapewniona jest ze wszystkich stron, problemem jest jednak brak dróg dla rowerów. Parking samochodowy zlokalizowany jest po wszystkich stronach pl. 500-lecia, jednak brak mu pełnego wyposażenia (punkty ładowania pojazdów elektrycznych, strefa Kiss & Ride), niezadowalająca jest także jakość parkingu dla rowerów, który jest niezadaszony i brakuje mu punktów naprawy pojazdów. W obrębie węzła zlokalizowane są również przystanki lokalnego i regionalnego transportu zbiorowego.

Obecnie węzeł integruje regionalne połączenia autobusowe z lokalnymi połączeniami autobusowymi oraz transport indywidualny, a oferta przewozowa obejmuje:

- regionalne połączenia autobusowe, m.in.: Czyżeminek, Łódź, Piotrków Tryb., Romanów;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: m. Łódź, m. gm. Rzgów (linie: 50A, 50B, 56, T).

Stacja kolejowa nie posiada budynku dworcowego, ograniczony jest także dostęp do podstawowych usług służących pasażerom: toalet, automatów biletowych i automatów vendingowych, natomiast obiekty handlowe i gastronomiczne znajdują w obrębie węzła. W bezpośrednim sąsiedztwie węzła znajduje się zrewitalizowany Park im. A. Mickiewicza, wyposażony w plac zabaw i elementy małej architektury.

przesądzenia inwestycyjne

Brak



STRYKÓW

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Stryków, znajduje się w północnej części miasta, w oddaleniu od centrum miasta, przy jednotorowej linii kolejowej Nr 15 Łódź Kaliska – Bednary, obsługując wyloty w kierunku stacji Łódź Kaliska i Łowicz Główny. W 2023 r. stacja obsługiwała 500-999 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 80 – 120 km/h. W 2013 r. zakończono gruntowną modernizację stacji kolejowej i jest ona wyposażona w 2 perony i 3 krawędzie peronowe z wiatami przystankowymi. Dzięki wykonanej w 2022 r. inwestycji zwiększono dostępność stacji, perony zostały połączone są ze sobą przejściem nadziemnym i windami, umożliwiając korzystanie osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogowa i piesza zapewnione są od strony ul. Batorego i ul. Podlipie, jednak problem stanowi brak dróg dla rowerów doprowadzających do węzła. Z dwóch stron węzła zlokalizowane są parkingi samochodowe o niewystarczającej jakości (niewielka liczba miejsc, brak punktów ładowania pojazdów elektrycznych). W obrębie węzła funkcjonuje zadaszony parking dla rowerów Bike & Ride, jednak nie jest wyposażony w punkt naprawy pojazdów. Na placu dworcowym znajduje się przystanek komunikacji miejskiej.

Obecnie węzeł integruje regionalne połączenia kolejowe z lokalnymi połączeniami autobusowymi oraz transport indywidualny, a oferta przewozowa obejmuje:

- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Główny, Łowicz, Łódź, Zgierz;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: m. Łódź, m. gm. Stryków (linie: I, II, 60C).

Istotnym problemem w ramach integracji połączeń jest funkcjonowanie głównych przystanków autobusów regionalnych w centrum miasta, w oddaleniu od węzła, bez podjazdów wielu linii pod dworzec.



Zmodernizowany w 2013 r. budynek dworcowy wyposażony jest jedynie w poczekalnię, kasy biletowe są nieczynne, brakuje również automatów biletowych i vendingowych oraz pozostałych usług służących pasażerom. Przed budynkiem dworca znajduje się niewielki estetyczny plac z zieleniem.

przesądzenia inwestycyjne

Zwiększenie możliwości przepustowych stacji kolejowej wpływającą na wzrost liczby pasażerów obsługiwanych przez węzeł nastąpi dzięki realizacji przedsięwzięcia pn. „Modernizacja Łódzko – Koluszkowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów”, w ramach którego zaplanowano m.in. działania służące poprawie przepustowości linii kolejowej Nr 15 Łódź Kaliska – Bednary, poprzez dobudowę drugiego toru na odcinku Zgierz – Łowicz⁴⁹. Znaczące wzmocnienie infrastruktury przesiadkowej nastąpi natomiast dzięki realizacji inwestycji uwzględnionej w Strategii ZIT pn. „Budowa parkingu P&R przy przystanku kolejowym w Strykowie”.



ZGIERZ PÓŁNOC

stan istniejący

Węzeł przesiadkowy oparty na stacji kolejowej Zgierz Północ, znajduje się w północno-zachodniej części miasta, w bezpośredniej okolicy największego osiedla mieszkaniowego – osiedle 650-ecia, przy jednotorowej linii kolejowej Nr 16 Łódź Widzew – Kutno. W 2023 r. stacja obsługiwała 300-499 pasażerów/dobę. Infrastruktura kolejowa jest w dobrym stanie technicznym, a maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 120 – 160 km/h, dodatkowo w 2021 r. odbudowano na stacji

drugi tor, co zwiększyło przepustowość linii kolejowej. Obecnie stacja kolejowa wyposażona jest w 2 perony i 2 krawędzie peronowe z wiatami przystankowymi, połączone ze sobą przejściem w poziomie szyn, znacznie ograniczając dostępność dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Dostępność drogową, rowerową i pieszą zapewnia ul. Parzęczewska, ponadto od północy znajduje się nieutwardzony ciąg pieszy z kierunku osiedla Proboszczewice. Przy stacji zlokalizowany jest niewielki parking samochodowy (brak wyposażenia w stację ładowania pojazdów elektrycznych, brak strefy Kiss & Ride), niezadaszone stojaki rowerowe (brak wyposażenia w stację naprawy pojazdów) oraz stacja Wojewódzkiego Roweru Publicznego. W bezpośrednim otoczeniu węzła funkcjonuje zmodernizowana pętla autobusowa.

Obecnie węzeł integruje ponadregionalne i regionalne połączenia kolejowe z lokalnymi połączeniami autobusowymi oraz transport indywidualny, a oferta przewozowa obejmuje:

- ponadregionalne połączenia kolejowe, m.in.: Bydgoszcz, Toruń;
- regionalne połączenia kolejowe, m.in.: Kutno, Łódź, Ozorków;
- lokalne połączenia autobusowe, m.in.: m. Łódź, m. Zgierz (linie: 1, 1E, 4, 5, 5R, 6, 7, 7A, 8, 9, 11, 61).

Stacja kolejowa nie posiada budynku dworcowego, ograniczony jest także dostęp do podstawowych usług służących pasażerom: automatów biletowych i automatów vendingowych, natomiast obiekty handlowe i gastronomiczne znajdują się w znacznym oddaleniu. Działań inwestycyjnych wymagają również przestrzenie publiczne przy obszarze stacji kolejowej, przestrzenie przy pętli autobusowej są uporządkowane.

przesądzenia inwestycyjne

Brak

⁴⁹ W zależności od wyników analiz. Ponadto w ramach zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK S.A. do 2040 r. przewidziano przedsięwzięcie pn. „Prace na odcinku Łódź – Zgierz – Łowicz / Bednary”.



Rys. 22. Sieć zintegrowanych węzłów przesiadkowych w województwie łódzkim (źródło: BPPWŁ w Łodzi)





V. OKREŚLENIE KIERUNKÓW ROZWOJU I REKOMENDACJE DLA WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH

V.1. Ogólne wytyczne w zakresie tworzenia węzłów przesiadkowych

Przeprowadzona analiza węzłów przesiadkowych m.in. pod kątem ich wyposażenia, funkcjonalności oraz oferty przewozowej, pozwoliła na zdiagnozowanie brakujących elementów oraz wskazanie pakietu działań koniecznych do podjęcia w celu pełnej integracji obiektów, tak by były one dostępne, komfortowe i służyły pasażerom w najbardziej efektywny sposób. Katalog rekomendacji uwzględnia również potrzeby pasażerskich przewoźników kolejowych (w tym przede wszystkim ŁKA) szczególnie w kontekście rozwoju oferty przewozowej.

Rekomendacje dla poszczególnych węzłów formułowane były dla 6 grup elementów obejmujących:

- infrastrukturę transportową, w tym m.in. drogi doprowadzające do węzła, infrastrukturę kolejową wraz ze stacjami i przystankami, infrastrukturę parkingową, infrastrukturę obejmującą pozostałe przystanki publicznego transportu zbiorowego oraz infrastrukturę ładowania pojazdów elektrycznych;
- infrastrukturę pieszą i rowerową, w tym m.in. ciągi piesze, drogi dla rowerów, infrastrukturę parkingową typu Bike & Ride, samoobsługowe punkty naprawy pojazdów oraz stacje rowerów publicznych;
- ofertę przewozową;
- wyposażenie w usługi służące pasażerom, w tym budynki dworcowe, usługi handlowe i gastronomiczne oraz automaty biletowe i vendingowe;
- zagospodarowanie przestrzeni wokół węzłów;
- poziom dostępności dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się.

Należy zauważyć, że wachlarz działań może się różnić w zależności od rangi węzła w sieci, gdzie najszersze działania pod względem skali powinny być dedykowane węzłom: głównemu i podstawowemu znaczenia regionalnego.

Biorąc pod uwagę infrastrukturę transportową, największe potrzeby wykazują parkingi, które obecnie charakteryzuje niewystarczająca liczba miejsc parkingowych, przez co nie odpowiadają na aktualne potrzeby pasażerów, zniechęcając do podróży transportem kolejowym. Dodatkowo na obszarze Łodzi, działania polegające na budowie i rozbudowie obiektów Park & Ride przy kolei obwodowej powinny być prowadzone równoległe ze zmianą polityki parkingowej uwzględniającej ograniczania wjazdu do strefy centralnej miasta (m.in. poprzez zmniejszenie liczby miejsc parkingowych, wprowadzanie ulic z ograniczeniem wjazdu dla samochodów, wprowadzanie tempa 30, podniesie opłat za parkowanie), a kierowcy posiadający bilet na publiczny transport zbiorowy powinni być premiowani zwolnieniem z opłaty lub znaczną bonifikatą ceny za parkowanie. Część węzłów wymaga przebudowy przystanków komunikacji zbiorowej, które powinny być zlokalizowane w bezpośredniej bliskości peronów i stanowisk, by umożliwiać szybką przesiadkę, w tym „drzwi w drzwi”.

Największym wyzwaniem w kontekście infrastruktury pieszej i rowerowej jest konieczność realizacji bezpiecznych, pojemnych i zadaszonych parkingów dla rowerów w formule Bike & Ride, tak aby ich wysoka jakość przyciągała użytkowników i umożliwiła wykorzystanie roweru jako środka komunikacji dowożącego do transportu zbiorowego na tzw. „odcinkach pierwszej / ostatniej mili”. Ponadto rozbudowy do odpowiedniego standardu wymagają również drogi dla rowerów, tak aby tworzyły bezpieczne i wygodne ciągi ściągające ruch z obszarów centralnych miast, dużych osiedli mieszkalnych oraz pozostałych istotnych generatorów ruchu (m.in. miejsca pracy, szkoły). Aby zapewnić dostępność rowerową zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w wielu przypadkach wystarczy wybudować jedynie krótkie odcinki łączące istniejącą, często fragmentaryczną



infrastrukturę rowerową, tak aby tworzyła ona spójną sieć uwzględniającą powiązania przestrzenne z obiektami.

Większość węzłów posiada atrakcyjną ofertę przewozową (w szczególności w zakresie pasażerskich połączeń kolejowych), a główne wyzwania w tym zakresie stanowią niewielkie korekty przebiegu istniejących linii komunikacyjnych uwzględniające dowożenie pasażerów bezpośrednio do obszarów węzłów, tak aby integrować transport autobusowy z połączeniami kolejowymi.

Aby zintegrowane węzły przesiadkowe były atrakcyjne dla pasażera i generowały ruch, należy wyposażać je w szeroki zakres usług, również niezwiązanych bezpośrednio z podróżą. Obecnie szczególnych działań wymagają nowobudowane lub zmodernizowane obiekty, które charakteryzuje bardzo wysoki wskaźnik niewynajętych powierzchni komercyjnych oraz brak kas biletowych, co dość znacznie obniża ich funkcjonalność. W celu podniesienia gamy oferowanych usług, często wystraczająca będzie instalacja automatów biletowych oraz vendingowych oferujących podstawowe przekąski i napoje. Dodatkowo, szczególnie w węzłach nie posiadających budynków dworcowych należy zapewnić pasażerom minimum komfortu w postaci ogólnodostępnych toalet.

Jakość przestrzeni publicznych znajdujących się w bezpośredniej okolicy węzłów przesiadkowych jest zróżnicowana, obiekty które zostały poddane pracom modernizacyjnym charakteryzuje ich wysoka jakość, ale nadal w wielu przypadkach przestrzenie publiczne są niefunkcjonalne i wymagają uporządkowania oraz estetyzacji. Place dworcowe i obszary przylegające do węzłów powinny być zadbane, bezpieczne i atrakcyjne dla pasażera, gdzie kluczową rolę odgrywa obecność elementów małej architektury, urządzeń służących rekreacji i spędzaniu wolnego czasu, a także istnienie terenów zielonych, tak aby obszary te tworzyły lokalne centra życia społecznego.

Kluczowy dla funkcjonowania obiektów służących pasażerom jest również poziom dostępności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Im więcej jest udogodnień takich jakich jak windy, pochylnie, brak progów, szerokie przejścia i drzwi łatwe w obsłudze, dostosowane toalety, czytelne i dostępne elementy informacji pasażerskiej, tym dostępność jest większa. Część analizowanych węzłów wymaga likwidacji barier, a do największych z nich należą kolizyjne przejścia na perony znajdujące się w poziomie szyn, znacznie obniżające bezpieczeństwo użytkowników. Realizacja kładek naziemnych oraz przejść podziemnych na perony istotnie zwiększa bezpieczeństwo i dostępność dla osób o szczególnych potrzebach, a realizacja nowych wyjść w kierunku nieobsługiwanych wcześniej obszarów znajdujących po przeciwnej stronie węzłów, przyczynia się do ich „otworzenia” i zwiększenia ich dostępności również dla pasażerów bez ograniczeń ruchowych. Interesy osób ze szczególnymi potrzebami zabezpieczają europejskie standardy TSI-PRM, które są nadrzędne nad przepisami krajowymi, zawierają one wymagania, których spełnienie jest obowiązkowe przy budowie nowych dworców kolejowych oraz modernizacji i odnowieniu dworców istniejących, ponad granicami własności i ponad strefami zarządzania, co stawia użytkownika węzłów na najważniejszym miejscu.

Opracowana w ramach *Koncepcji* diagnoza oraz charakterystyka węzłów przesiadkowych poza stworzeniem szeregu rekomendacji dla poszczególnych obiektów odpowiadających na potrzeby użytkowników, pozwoliła stwierdzić, że obecnie wiele z analizowanych węzłów wymaga jedynie nieznacznego uzupełnienia, co świadczy o ich relatywnie dużej funkcjonalności.



V.2. Rekomendacje dla poszczególnych węzłów przesiadkowych

ŁÓDŹ FABRYCZNA

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• budowa tunelu średnicowego pomiędzy stacją Łódź Fabryczna a stacjami Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec (obecnie w trakcie realizacji); • budowa linii kolei dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław / Poznań wraz z tunelem średnicowym pod centrum Łodzi (obecnie w trakcie realizacji odcinek tunelu średnicowego); • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa stacji naprawy rowerów; • realizacja drogi dla rowerów i ciągu pieszego w kierunku południowym, jako połączenia z EC 1 oraz ul. Targową;
Oferta przewozowa		• zwiększenie oferty przewozów autobusowych, poprzez przeniesienie do węzła linii rozpoczynających swój bieg z dworca autobusowego Łódź Kaliska i pozostałych punktów znajdujących się w obszarze wielkomiejskim Łodzi (m.in. z ul. Łąkowej, Piłsudskiego / Śmigłego-Rydza, ul. Sienkiewicza / Piłsudskiego, ul. Sienkiewicza / Narutowicza);
Wypożyczenie w usługi		• komercjalizacja wolnych powierzchni handlowych w budynku dworcowym; • zwiększenie oferty handlowej; • zwiększenie oferty gastronomicznej;
Zagospodarowanie przestrzenne		-
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-

KOLUSZKI

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• budowa parkingu Park & Ride; • lokalizacja strefy Kiss & Ride przed budynkiem dworca kolejowego; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa drogi dla rowerów wzdłuż ul. 3 Maja wraz z połączeniem z obszarem węzła;
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		-
Zagospodarowanie przestrzenne		-
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-

KUTNO

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• modernizacja i dobudowa drugiego toru na linii kolejowej Nr 16 Łódź Widzew – Kutno; • rozbudowa parkingu Park & Ride o nowe miejsca parkingowe; • lokalizacja strefy Kiss & Ride przed budynkiem dworca kolejowego; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;



Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów wzdłuż ul. 3 Maja w kierunku ul. 1 Maja oraz ul. Rychtelskiego; • budowa zadaszzonego parkingu Bike & Ride;
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		• komercjalizacja wolnych powierzchni handlowych w budynku dworcowym;
Zagospodarowanie przestrzenne		-
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-

ŁASK

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• modernizacja peronu nr 1 (w tym podniesienie wysokości do 760 mm) wraz z budową wiaty przystankowej; • budowa nowych przystanków autobusowych wraz ze stanowiskami postojowymi; • budowa parkingu Park & Ride; • wyznaczenie strefy Kiss & Ride przed budynkiem dworca kolejowego; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa drogi dla rowerów na południe wzdłuż ul. Żeromskiego jako połączenia z centrum miasta; • budowa zadaszzonego parkingu Bike & Ride; • budowa stacji naprawy rowerów; • lokalizacja stacji Wojewódzkiego Roweru Publicznego;
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		• modernizacja nieczynnego budynku dworca kolejowego; • udostępnienie poczekalni dla pasażerów; • wyposażenie w automaty biletowe; • wyposażenie w automaty vendingowe; • udostępnienie toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		• przebudowa placu dworcowego; • realizacja nowych nasadzeń zieleni;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		• budowa kładki z windami łączącej peron 1 z peronem 2

ŁĘCZYCA

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• modernizacja i dobudowa drugiego toru na linii kolejowej Nr 16 Łódź Widzew – Kutno; • rozbudowa parkingu Park & Ride o nowe miejsca parkingowe; • wyznaczenie strefy Kiss & Ride przed budynkiem dworca kolejowego; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		• zwiększenie oferty przewozów autobusowych, poprzez przetrasowanie przez ul. Belwederską i ul. Kolejową części linii łączących Łęczycę (dworzec autobusowy) z m.in. Łodzią, Ozorkowem i Leśmierzem;



Wypożyczenie w usługi		- komercjalizacja wolnych powierzchni handlowych w budynku dworcowym; - wypożyczenie w automaty biletowe; - wypożyczenie w automaty vendingowe;
Zagospodarowanie przestrzenne		- przebudowa placu dworcowego; - realizacja nowych nasadzeń zieleni;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		budowa kładki z windami łączącej peron 1 z peronem 2;

ŁÓWICZ GŁÓWNY

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		- budowa drogi dla rowerów na południe wzdłuż ul. Dworcowej jako połączenie z drogą krajową Nr 70 oraz centrum miasta (połączenie „ostatniej mili”); - budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		zwiększenie oferty przewozów autobusowych, poprzez przetrasowanie części linii łączących Łowicz z m.in. Skierniewicami przez ul. Bolimowską i ul. Dworcową;
Wypożyczenie w usługi		- komercjalizacja wolnych powierzchni handlowych w budynku dworcowym; - wypożyczenie w automaty vendingowe;
Zagospodarowanie przestrzenne		-
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-

ŁÓDŹ CHOJNY

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		- modernizacja stacji kolejowej, z uwzględnieniem przebudowy peronów (w tym podniesienie wysokości do 760 mm), budowę wiat peronowych oraz przebudowę układu torowego; - budowa węzła przesiadkowego dla komunikacji miejskiej opartego na pętli tramwajowej przy ul. Kilińskiego / ul. Śląskiej / ul. Karpią; - budowa parkingu Park & Ride po południowej stronie węzła, w miejscu pętli autobusowej przy ul. Dachowej w celu obsługi ruchu indywidualnego z m.in. osiedla Chojny i południowej części Aglomeracji Łódzkiej; - uprządkowanie parkingu dla samochodów znajdującego się pomiędzy peronami 1 i 3; - wyznaczenie strefy Kiss & Ride przed budynkiem dworca kolejowego; - budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		- budowa zadaszzonego parkingu Bike & Ride; - budowa ciągu pieszego i drogi dla rowerów łączącej obszar węzła z ul. Śląską (połączenie „ostatniej mili”);
Oferta przewozowa		przeniesienie linii autobusowych z pętli przy ul. Dachowej do węzła przesiadkowego dla komunikacji miejskiej opartego na pętli tramwajowej i przy ul. Kilińskiego / ul. Śląskiej / ul. Karpią;
Wypożyczenie w usługi		wypożyczenie w automaty biletowe;



Zagospodarowanie przestrzenne		• przebudowa placu dworcowego; • realizacja nowych nasadzeń zieleni;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		• zwiększenie dostępności na odcinkach doprowadzających od strony ul. Dachowej oraz ul. Śląskiej;

ŁÓDŹ KALISKA

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• budowa parkingu Park & Ride po zachodniej stronie węzła, przy al. Unii Lubelskiej (opartego na parkingu P1 ZOO Orientarium, Atlas Arena) w celu obsługi ruchu indywidualnego z m.in. osiedla Retkinia, Zdrowie, Złotno i zachodniej części Aglomeracji Łódzkiej; • uporządkowanie parkingu samochodowego pod wiaduktem zachodnim stacji kolejowej; • budowa pętli autobusowej po stronie zachodniej węzła, przy al. Unii Lubelskiej; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa zadaszonego parkingu Bike & Ride; • budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		• przetrasowanie linii autobusowych rozpoczynających obecnie bieg z pętli przy ul. Karolewskiej (teren PKS Łódź), do nowej pętli przy al. Unii Lubelskiej, po zachodniej stronie węzła z zatrzymaniem na zintegrowanym przystanku tramwajowo-autobusowym przy al. Bandurskiego;
Wypożyczenie w usługi		• komercjalizacja działek znajdujących się po stronie wschodniej węzła – teren PKS Łódź oraz obszar pomiędzy ul. Karolewską, al. Włókniarzy i al. Bandurskiego;
Zagospodarowanie przestrzenne		-
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-

ŁÓDŹ WIDZEW

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• budowa przedłużenia ul. Puszkina w kierunku północnym (do ul. Pomorskiej i tzw. obwodnicy Nowosolnej) jako brakującego przekroczenia drogowego z linią kolejową Nr 17 oraz w celu powiązania węzła z osiedlem Mieszki oraz dowiązaniem się do planowanej obwodnicy Nowosolnej; • rozbudowa parkingu Park & Ride o nowe miejsca parkingowe po południowej stronie węzła w celu obsługi ruchu indywidualnego z m.in. osiedla Widzew i wschodniej części Aglomeracji Łódzkiej; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		-
Zagospodarowanie przestrzenne		-



Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-
---	---	---

ŁÓDŹ ŻABIENIEC

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• budowa parkingu Park & Ride po zachodniej stronie węzła, przy ul. Lipiec Reymontowskich (w okolicach ZUS) w celu obsługi ruchu indywidualnego z m.in. osiedla Teofilów i zachodniej części Aglomeracji Łódzkiej; • wyznaczenie strefy Kiss & Ride; • przebudowa wiaduktu nad linią kolejową Nr 15 wraz z linią tramwajową i nowymi przystankami tramwajowymi w celu integracji ze stacją kolejową; • lokalizacja nowych przystanków autobusowych od strony ul. Lipiec Reymontowskich / ul. Łanowej;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa drogi dla rowerów (połączenie „ostatniej mili”) w kierunku ul. Aleksandrowskiej / ul. Limanowskiego; • budowa zadaszonego parkingu Bike & Ride;
Oferta przewozowa		• zwiększenie oferty przewozów autobusowych, poprzez obsługę węzła od strony ul. Lipiec Reymontowskich / ul. Łanowej (osiedle Teofilów);
Wypożyczenie w usługi		• wyposażenie w automaty vendingowe; • udostępnienie toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		-
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-

OPOCZNO

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko Kamienna; • modernizacja peronu 2 (w tym podniesienie wysokości do 760 mm); • przebudowa obszaru dworca autobusowego wraz ze stanowiskami i placem postojowym; • budowa parkingu Park & Ride; • wyznaczenie strefy Kiss & Ride przed budynkiem dworca kolejowego; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów (połączenie „ostatniej mili”) wzdłuż ul. Dworcowej w kierunku ul. Piotrkowskiej i centrum miasta; • budowa zadaszonego parkingu Bike & Ride; • budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		• zwiększenie oferty lokalnych przewozów autobusowych, poprzez przetransowanie części linii z podjazdem do węzła przesiadkowego;
Wypożyczenie w usługi		• modernizacja budynku dworcowego; • wyposażenie w automaty biletowe; • wyposażenie w automaty vendingowe; • udostępnienie toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		• przebudowa placu dworcowego;



Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		• budowa kładki z windami łączącej peron 1 z peronem 2
---	--	--

OPOCZNO POŁUDNIE

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów w kierunku centrum miasta; • budowa zadaszzonego parkingu Bike & Ride;
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		• budowa budynku dworcowego; • wyposażenie w automaty biletowe; • wyposażenie w automaty vendingowe; • wyposażenie w toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		-
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-

PABIANICE

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• rozbudowa parkingu Park & Ride o nowe miejsca parkingowe; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		-
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		• komercjalizacja wolnych powierzchni handlowych w budynku dworcowym; • wyposażenie w automaty biletowe; • wyposażenie w automaty vendingowe;
Zagospodarowanie przestrzenne		-
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-

PIOTRKÓW TRYBUNALSKI

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• rozbudowa parkingu Park & Ride; • wyznaczenie strefy Kiss & Ride przed budynkiem dworca; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów (połączenie „ostatniej mili”) wzdłuż ul. Zielonej w kierunku al. Piłsudskiego (DW 473) i centrum miasta; • budowa zadaszzonego parkingu Bike & Ride; • budowa stacji naprawy rowerów;



Oferta przewozowa		• zwiększenie oferty ponadregionalnych przewozów autobusowych, poprzez przetrasowanie linii z pl. Niepodległości z podjazdem do węzła przesiadkowego;
Wypożyczenie w usługi		• komercjalizacja wolnych powierzchni handlowych w budynku dworcowym;
Zagospodarowanie przestrzenne		-
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		• budowa kładki z windami łączącej peron 1 z peronem 2;

RADOMSKO

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• rozbudowa parkingu Park & Ride; • wyznaczenie strefy Kiss & Ride; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa zadaszonego parkingu Bike & Ride; • budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		• komercjalizacja wolnych powierzchni handlowych w budynku dworcowym;
Zagospodarowanie przestrzenne		-
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		• budowa kładki z windami łączących peron z węzłem;

SIERADZ

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• modernizacja linii kolejowej Nr 14 na odcinku Zduńska Wola – Ostrów Wlkp. wraz z modernizacją stacji z uwzględnieniem potrzeb ruchowych związanych z realizacją kolei dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław / Poznań; • modernizacja peronu 2 (w tym podniesienie wysokości do 550 mm lub 760 mm); • rozbudowa parkingu Park & Ride o nowe miejsca parkingowe; • wyznaczenie strefy Kiss & Ride przed budynkiem dworca kolejowego; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów (połączenie „ostatniej mili”) wzdłuż ul. Kolejowej w kierunku ul. Polskiej Organizacji Wojskowej i centrum miasta; • budowa zadaszonego parkingu Bike & Ride; • budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		• komercjalizacja wolnych powierzchni handlowych w budynku dworcowym; • wyposażenie w automaty biletowe; • wyposażenie w automaty vendingowe;
Zagospodarowanie przestrzenne		-



Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		budowa kładki z windami łączącej peron 1 z peronem 2;
---	--	---

SKIERNIEWICE

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		- przebudowa obszaru dworca autobusowego wraz ze stanowiskami i placem postojowym; - rozbudowa parkingu Park & Ride o nowe miejsca parkingowe; - wyznaczenie strefy Kiss & Ride przed budynkiem dworca kolejowego; - budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		- budowa zadaszzonego parkingu Bike & Ride; - budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		komercjalizacja wolnych powierzchni handlowych w budynku dworcowym;
Zagospodarowanie przestrzenne		-
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-

TOMASZÓW MAZOWIECKI

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		- modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko Kamienna; - modernizacja peronów (w tym podniesienie wysokości do 760 mm); - wyznaczenie strefy Kiss & Ride przed budynkiem dworca kolejowego; - budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		- budowa zadaszzonego parkingu Bike & Ride dla rowerów; - budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		zwiększenie oferty ponadregionalnych przewozów autobusowych, poprzez przetrasowanie linii z pl. Kościuszki z podjazdem do węzła przesiadkowego;
Wypożyczenie w usługi		wyposażenie w automaty vendingowe;
Zagospodarowanie przestrzenne		-
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		budowa kładki z windami łączącej peron 1 z peronem 2

ZDUŃSKA WOLA

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		- rozbudowa parkingu Park & Ride o nowe miejsca parkingowe; - budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		- budowa drogi dla rowerów, pasa ruchu dla rowerów lub wyznaczenie drogi dla pieszych i rowerów (połączenie „ostatniej mili”) wzdłuż ul. Kilińskiego / ul. Słowackiego w kierunku ul. Szadkowskiej i centrum miasta; - budowa zadaszzonego parkingu Bike & Ride;



		• budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		• komercjalizacja wolnych powierzchni handlowych w budynku dworcowym;
Zagospodarowanie przestrzenne		-
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-

ZGIERZ

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• rozbudowa parkingu Park & Ride o nowe miejsca parkingowe, rozbudowa parkingu od strony ul. Twardej; • wyznaczenie strefy Kiss & Ride; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów wzdłuż ul. Kolejowej w kierunku ul. Łódzkiej i osiedla Kurak oraz ul. Długiej i centrum miasta; • budowa zadaszzonego parkingu Bike & Ride; • budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		• zwiększenie oferty przewozów autobusowych, poprzez przetrasowanie części linii łączących Zgierz (pl. Kilińskiego) z m.in. Szczawinem, Dąbrówką Wielką, Ozorkowem i Leśmierzem przez ul. Cezaka, ul. Kolejową i ul. 3 Maja;
Wypożyczenie w usługi		• komercjalizacja wolnych powierzchni handlowych w budynku dworcowym;
Zagospodarowanie przestrzenne		-
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-

BEŁCHATÓW

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• modernizacja linii kolejowej Nr 24 na odcinku Piotrków Trybunalski – Bełchatów, z wydłużeniem do Bogumiłowa; • modernizacja przystanku kolejowego Bełchatów Miasto wraz peronami i wyjściami w kierunku ul. Wojska Polskiego; • budowa przystanków regionalnego i lokalnego transportu zbiorowego na ul. Wojska Polskiego, w bezpośrednim sąsiedztwie wiaduktu kolejowego i węzła; • budowa parkingu Park & Ride; • wyznaczenie strefy Kiss & Ride; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa zadaszzonego parkingu Bike & Ride; • budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		• uruchomienie regionalnych przewozów kolejowych użyteczności publicznej w kierunku Wielunia, Piotrkowa Tryb. i Łodzi; • integracja lokalnych i regionalnych przewozów autobusowych z regionalnymi połączeniami kolejowymi;



Wypożyczenie w usługi		• budowa budynku dworcowego wyposażonego w poczekalnię dla pasażerów i system informacji pasażerskiej; • wyposażenie w automaty biletowe; • wyposażenie w automaty vendingowe; • wyposażenie w toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		• zagospodarowanie przestrzeni publicznych wokół węzła wraz terenami zielonymi;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		• uwzględnienie wszystkich potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się

BRZESZYN

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• budowa linii kolei dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław / Poznań wraz ze stacją Brzeziny; • budowa dróg dojazdowych; • budowa pętli i przystanków autobusowych; • budowa parkingu Park & Ride; • wyznaczenie strefy Kiss & Ride; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa infrastruktury rowerowej i ciągów pieszych; • budowa zaduszonego parkingu Bike & Ride; • budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		• uruchomienie regionalnych przewozów kolejowych użyteczności publicznej w kierunku Łodzi; • integracja lokalnych i regionalnych przewozów autobusowych z regionalnymi połączeniami kolejowymi;
Wypożyczenie w usługi		• budowa budynku dworcowego wyposażonego w poczekalnię dla pasażerów i system informacji pasażerskiej; • wyposażenie w automaty biletowe; • wyposażenie w automaty vendingowe; • wyposażenie w toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		• zagospodarowanie przestrzeni publicznych wokół węzła wraz terenami zielonymi;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		• uwzględnienie wszystkich potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się;

DRZEWICA

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• modernizacja peronów; • relokacja przystanków lokalnych i regionalnych przewozów autobusowych na DW 728 bliżej drogi gminnej prowadzącej do stacji kolejowej i węzła; • budowa parkingu Park & Ride; • wyznaczenie strefy Kiss & Ride przed budynkiem dworca kolejowego; • budowa zaduszonego parkingu Bike & Ride; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych; • budowa stacji naprawy rowerów;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa drogi dla rowerów doprowadzającej do węzła;
Oferta przewozowa		-



Wypożyczenie w usługi		- wypożyczenie w automaty biletowe; - wypożyczenie w automaty vendingowe; - udostępnienie toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		zagospodarowanie przestrzeni publicznych wokół węzła wraz terenami zielonymi (obecnie w trakcie realizacji);
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		uwzględnienie wszystkich potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się;

PAJĘCZNO

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		- budowa wysokiej jakości stanowisk dla autobusów; - wydzielenie miejsc parkingowych dedykowanych użytkownikom węzła; - wyznaczenie strefy Kiss & Ride; - budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		- budowa drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów wzdłuż ul. Targowej i ul. Cmentarnej w kierunku ul. 1 Maja oraz centrum miasta; - budowa zadaszego parkingu Bike & Ride; - budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		wypożyczenie w automaty vendingowe;
Zagospodarowanie przestrzenne		zagospodarowanie przestrzeni publicznych wokół węzła wraz terenami zielonymi;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		uwzględnienie wszystkich potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się;

PODDĘBICE

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		- modernizacja stacji kolejowej, z uwzględnieniem przebudowy peronów (w tym podniesienie wysokości do 760 mm) oraz budową wiat peronowych; - przebudowa drogi doprowadzającej do węzła z kierunku drogi powiatowej 2531E w Borysewie; - budowa przystanku autobusowego na placu dworcowym; - budowa parkingu Park & Ride; - wyznaczenie strefy Kiss & Ride przed budynkiem dworca kolejowego; - budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		- budowa drogi rowerowej wzdłuż drogi doprowadzającej do węzła oraz wzdłuż drogi powiatowej 2531E w kierunku Poddębic; - budowa zadaszego parkingu Bike & Ride; - budowa stacji naprawy rowerów; - budowa ciągu pieszego doprowadzającego do węzła;
Oferta przewozowa		- uruchomienie regionalnych przewozów kolejowych użyteczności publicznej w kierunku Łodzi i Zduńskiej Woli; - zwiększenie oferty przewozów autobusowych, poprzez przetrasowanie części linii łączących Poddębice z m.in. Sieradzem z podjazdem do węzła;
Wypożyczenie w usługi		- przebudowa budynku dworcowego, - wypożyczenie w automaty biletowe; - wypożyczenie w automaty vendingowe;



Zagospodarowanie przestrzenne		• udostępnienie toalety dla podróżnych; • przebudowa placu dworcowego;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		• uwzględnienie wszystkich potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się;

RAWA MAZOWIECKA

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• modernizacja placu dworca wraz z budową wysokiej jakości stanowisk dla autobusów; • budowa parkingu Park & Ride; • wyznaczenie strefy Kiss & Ride; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów wzdłuż ul. Kolejowej; • budowa zadaszzonego parkingu Bike & Ride; • budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		• przebudowa budynku dworcowego, • montaż tablic z informacją pasażerską, w tym z rozkładem jazdy; • wyposażenie w automaty vendingowe; • udostępnienie toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		-
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		• uwzględnienie wszystkich potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się;

WIELUŃ

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• modernizacja przystanku kolejowego (w tym podniesienie wysokości peronów do 760 mm) z uwzględnieniem potrzeb ruchowych związanych z realizacją planowanej linii kolejowej łączącej LK Nr 131 (Chorzew Siemkowice) z LK Nr 181 (Wieluń); • budowa parkingu Park & Ride; • wyznaczenie strefy Kiss & Ride;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Warszawskiej w kierunku ul. Popiełuszki; • budowa ciągu pieszego bezpośrednio integrującego węzeł z dworcem autobusowym i CH „Era Park Wieluń”; • budowa zadaszzonego parkingu Bike & Ride; • budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		• uruchomienie regionalnych przewozów kolejowych użyteczności publicznej w kierunku Łodzi i Piotrkowa Tryb.;
Wypożyczenie w usługi		• wyposażenie w automaty vendingowe; • budowa toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		• zagospodarowanie przestrzeni publicznych wokół węzła wraz terenami zielonymi;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		• uwzględnienie wszystkich potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się;



WIERUSZÓW MIASTO

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		- modernizacja przystanku kolejowego (w tym podniesienie wysokości peronów do 760 mm) z uwzględnieniem potrzeb ruchowych związanych z realizacją łącznicy z planowaną linią kolejową Nr 86 Sieradz Północny – Wrocław Czernica; - relokacja przystanków lokalnych i regionalnych przewozów autobusowych na ul. Fabrycznej bliżej przystanku kolejowego i węzła; - budowa parkingu Park & Ride; - wyznaczenie strefy Kiss & Ride; - budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		- budowa zadaszzonego parkingu Bike & Ride; - budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		- uruchomienie regionalnych przewozów kolejowych użyteczności publicznej w kierunku Łodzi i Sieradza oraz Wielunia; - zwiększenie oferty przewozów autobusowych, poprzez przetrasowanie części linii łączących Wieruszów z m.in. Lututowem i Sieradzem przez ul. Kolejową;
Wypożyczenie w usługi		- wypożyczenie w automaty biletowe; - wypożyczenie w automaty vendingowe; - budowa toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		zagospodarowanie przestrzeni publicznych wokół węzła wraz terenami zielonymi;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		uwzględnienie wszystkich potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się;

ALEKSANDRÓW ŁÓDZKI

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		- przebudowa drogi wewnętrznej (ul. Wojska Polskiego / ul. Bratoszewskiego) równoległej do DK Nr 72; - budowa pętli i przystanków autobusowych; - budowa parkingu Park & Ride; - wyznaczenie strefy Kiss & Ride; - budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		- budowa zadaszzonego parkingu Bike & Ride; - budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		integracja wszystkich linii autobusowych obsługujących Aleksandrów Łódzki w węźle;
Wypożyczenie w usługi		-
Zagospodarowanie przestrzenne		zagospodarowanie przestrzeni publicznych wokół węzła wraz terenami zielonymi;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		uwzględnienie wszystkich potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się;

BEDOŃ

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		modernizacja peronów przy linii kolejowej Nr 25;



		• rozbudowa parkingu Park & Ride o nowie miejsca parkingowe od strony ul. Brzezińskiej, przebudowa parkingu od strony ul. Turystycznej; • wyznaczenie strefy Kiss & Ride; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa zadaszzonego parkingu Bike & Ride; • budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		-
Zagospodarowanie przestrzenne		• zagospodarowanie przestrzeni publicznych wokół węzła wraz terenami zielonymi;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-

GŁÓWNO

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• odbudowa toru postojowego na stacji; • budowa parkingu Park & Ride; • wyznaczenie strefy Kiss & Ride przed budynkiem dworca; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa drogi rowerowej lub drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż ul. Kolejowej w kierunku ul. Łódzkiej i ul. Piątkowskiej oraz centrum miasta; • budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		• komercjalizacja wolnych powierzchni handlowych w budynku dworcowym; • wyposażenie w automaty biletowe; • wyposażenie w automaty vendingowe;
Zagospodarowanie przestrzenne		• zagospodarowanie przestrzeni publicznych wokół węzła wraz terenami zielonymi;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-

KONSTANTYNÓW ŁÓDZKI

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• budowa przystanków autobusowych wzdłuż wschodniej jezdni pl. Wolności; • budowa parkingu Park & Ride; • wyznaczenie strefy Kiss & Ride; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Jana Pawła II w kierunku centrum miasta oraz Żabiczek;
Oferta przewozowa		• zwiększenie oferty przewozów autobusowych, poprzez zatrzymanie w węźle linii rozpoczynających bieg po północnej stronie pl. Wolności;
Wypożyczenie w usługi		• wyposażenie w automaty biletowe; • wyposażenie w automaty vendingowe;



Zagospodarowanie przestrzenne		wyposażenie w toalety dla podróżnych;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		uwzględnienie wszystkich potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się;

ŁÓDŹ KOZINY

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		- budowa tunelu średnicowego pomiędzy stacją Łódź Fabryczna a stacjami Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec (obecnie w trakcie realizacji); - budowa dróg dojazdowych; - budowa pętli i przystanków tramwajowych oraz autobusowych; - budowa parkingu Park & Ride po północnej stronie węzła, pomiędzy ul. Gandiego, ul. Kasprzaka i al. Włókniarzy w celu obsługi ruchu indywidualnego z m.in. osiedli Złotno i Zdrowie oraz zachodniej części Aglomeracji Łódzkiej; - wyznaczenie strefy Kiss & Ride; - budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		- budowa infrastruktury rowerowej i ciągów pieszych; - budowa zadaszzonego parkingu Bike & Ride; - budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		uruchomienie w tunelu średnicowym regionalnych przewozów kolejowych użyteczności publicznej;
Wypożyczenie w usługi		- budowa budynku dworcowego wyposażonego w poczekalnię dla pasażerów i system informacji pasażerskiej; - wyposażenie w automaty biletowe; - wyposażenie w automaty vendingowe; - wyposażenie w toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		zagospodarowanie przestrzeni publicznych wokół węzła wraz terenami zielonymi;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		uwzględnienie wszystkich potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się;

ŁÓDŹ MARYSIN

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		- relokacja przystanków autobusowych linii kursujących po ul. Strykowskiej bliżej stacji kolejowej; - wyznaczenie strefy Kiss & Ride; - budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		- budowa ciągu pieszego bezpośrednio integrującego węzeł z parkingiem Park & Ride przy ul. Inflanckiej oraz pętlą tramwajową i przystankami autobusowymi przy ul. Strykowskiej; - budowa stacji naprawy rowerów; - lokalizacja stacji Łódzkiego Roweru Publicznego;
Oferta przewozowa		zwiększenie integracji linii autobusowych kursujących po ul. Strykowskiej z transportem kolejowym;
Wypożyczenie w usługi		- wyposażenie w automaty biletowe; - wyposażenie w automaty vendingowe; - wyposażenie w toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		zagospodarowanie przestrzeni publicznych wokół węzła wraz terenami zielonymi;



Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-
---	--	---

ŁÓDŹ PABIANICKA

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		- relokacja przystanków tramwajowych linii kursujących po ul. Pabianickiej bliżej przystanku kolejowego; - budowa parkingu Park & Ride po północnej stronie węzła, przy ul. Brużyskiej w celu obsługi ruchu indywidualnego z m.in. osiedla Ruda i Rokicie oraz południowej części Aglomeracji Łódzkiej; - wyznaczenie strefy Kiss & Ride; - budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		- budowa zadaszonego parkingu Bike & Ride; - budowa stacji naprawy rowerów; - lokalizacja stacji Łódzkiego Roweru Publicznego;
Oferta przewozowa		zwiększenie integracji linii tramwajowych i autobusowych kursujących po ul. Strykowskiej z transportem kolejowym;
Wypożyczenie w usługi		- wyposażenie w automaty biletowe; - wyposażenie w automaty vendingowe; - wyposażenie w toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		zagospodarowanie przestrzeni publicznych wokół węzła wraz terenami zielonymi;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-

ŁÓDŹ RADOGOSZCZ ZACHÓD

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		- budowa przedłużenia al. Włókniarzy w kierunku północnym (do węzła „Zgierz Zachód” na drodze ekspresowej S14); - budowa pętli autobusowej; - budowa parkingu Park & Ride po wschodniej stronie węzła, przy ul. 11 Listopada w celu obsługi ruchu indywidualnego z m.in. osiedla Radogoszcz Zachód oraz północno-zachodniej części Aglomeracji Łódzkiej; - wyznaczenie strefy Kiss & Ride; - budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		- budowa zadaszonego parkingu Bike & Ride; - lokalizacja stacji Łódzkiego Roweru Publicznego;
Oferta przewozowa		zwiększenie integracji linii autobusowych kursujących po ul. 11 Listopada z transportem kolejowym poprzez przeniesienie pętli autobusowej Radogoszcz Zachód z ul. 11 Listopada (okolice sklepu Sam Scan);
Wypożyczenie w usługi		- wyposażenie w automaty biletowe; - wyposażenie w automaty vendingowe; - wyposażenie w toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		zagospodarowanie przestrzeni publicznych wokół węzła wraz terenami zielonymi;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-



ŁÓDŹ RETKINIA

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• budowa parkingu Park & Ride; • wyznaczenie strefy Kiss & Ride; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa drogi dla rowerów łączącej węzeł z ul. Maratońską i ul. Retkińską jako połączenie „ostatniej mili”; • budowa stacji naprawy rowerów; • lokalizacja stacji Łódzkiego Roweru Publicznego;
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		• wyposażenie w automaty biletowe; • wyposażenie w automaty vendingowe; • wyposażenie w toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		• zagospodarowanie przestrzeni publicznych wokół węzła wraz terenami zielonymi;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-

ÓZORKÓW

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• modernizacja i dobudowa drugiego toru na linii kolejowej Nr 16 Łódź Widzew – Kutno; • przebudowa drogi dojazdowej do węzła – ul. Kolejowej; • budowa parkingu Park & Ride; • wyznaczenie strefy Kiss & Ride; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• przebudowa ciągów pieszych doprowadzających do węzła; • budowa drogi rowerowej lub drogi dla pieszych i rowerów doprowadzającej do węzła; • budowa zadaszzonego parkingu Bike & Ride; • budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		• modernizacja nieczynnego budynku dworca kolejowego; • udostępnienie poczekalni dla pasażerów; • wyposażenie w automaty biletowe; • wyposażenie w automaty vendingowe; • wyposażenie w toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		• zagospodarowanie przestrzeni publicznych wokół węzła wraz terenami zielonymi;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		• uwzględnienie wszystkich potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się;

ROGÓW

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		• budowa parkingu Park & Ride; • budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Żeromskiego w kierunku planowanej drogi dla rowerów w ciągu ul. 3 Maja;



Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		- wypożyczenie w automaty biletowe; - wypożyczenie w automaty vendingowe;
Zagospodarowanie przestrzenne		-
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		-

RZGÓW

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		- wyznaczenie strefy Kiss & Ride; - budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		- budowa dróg dla rowerów wzdłuż ul. Grodzkiej i w ciągu ul. Tuszyńskiej; - budowa zadashzonego parkingu Bike & Ride; - budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		wypożyczenie w toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		-
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		uwzględnienie wszystkich potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się

STRYKÓW

Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		- budowa parkingu Park & Ride; - wyznaczenie strefy Kiss & Ride przed budynkiem dworca; - budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		- budowa zadashzonego parkingu Bike & Ride; - budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		- wypożyczenie w automaty biletowe; - wypożyczenie w automaty vendingowe; - wypożyczenie w toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		zagospodarowanie przestrzeni publicznych wokół węzła wraz terenami zielonymi;
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		uwzględnienie wszystkich potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się

ZGIERZ PÓŁNOC

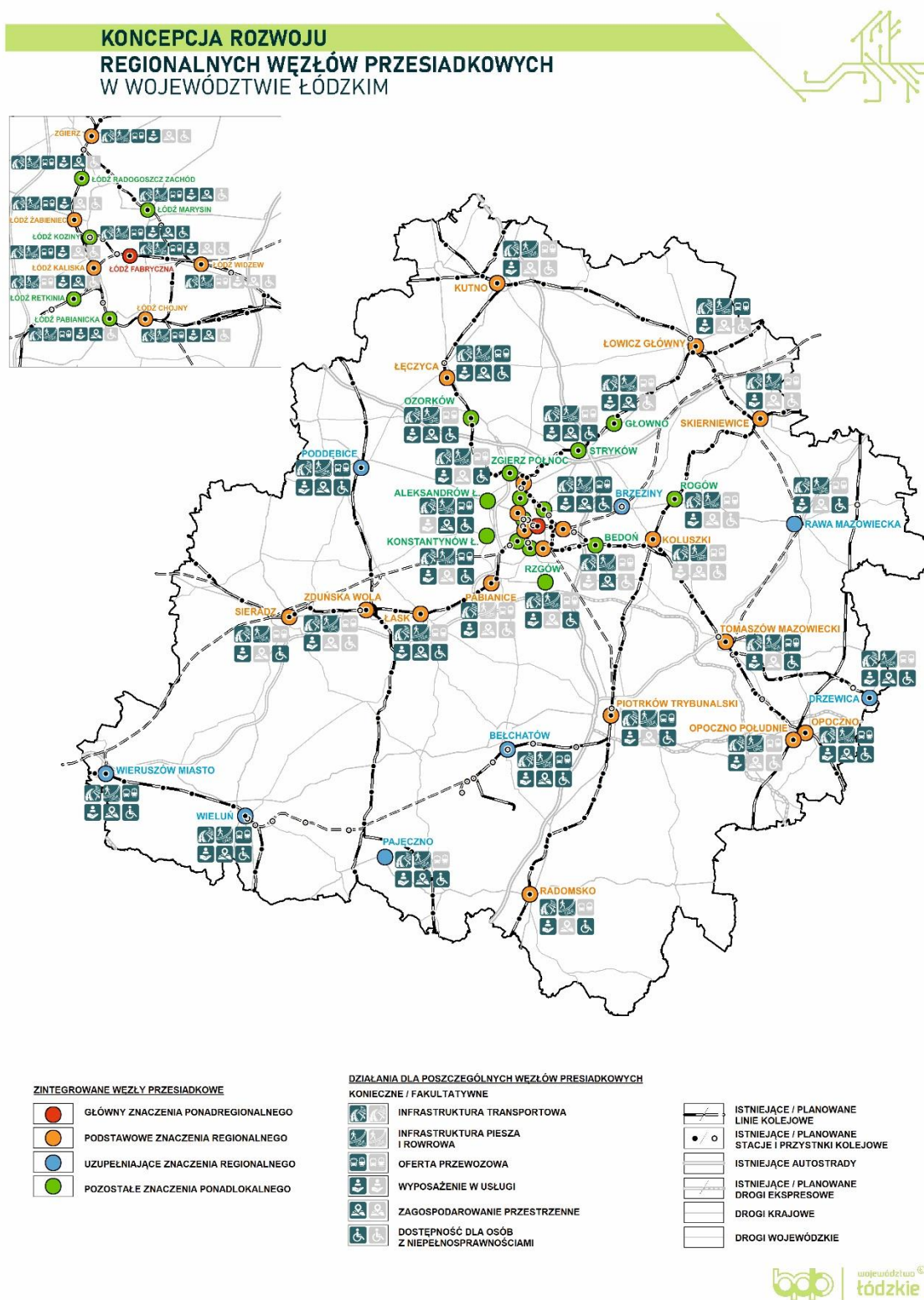
Działania konieczne		
Infrastruktura transportowa		- budowa parkingu Park & Ride; - wyznaczenie strefy Kiss & Ride;



		• budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych;
Infrastruktura piesza i rowerowa		• budowa dróg dla rowerów wzdłuż ul. Grodziskiej i w ciągu ul. Tuszyńskiej; • budowa zadaszonego parkingu Bike & Ride; • budowa stacji naprawy rowerów;
Oferta przewozowa		-
Wypożyczenie w usługi		• wyposażenie w toalety dla podróżnych;
Zagospodarowanie przestrzenne		-
Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami		• uwzględnienie wszystkich potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się



Rys. 23. Działania dla poszczególnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych w województwie łódzkim (źródło: BPPWL w Łodzi)





VI. SYSTEM WDRAŻANIA

VI.1. Możliwości finansowania ze środków krajowych

Do głównego programu finansującego inwestycje infrastrukturalne z poziomu krajowego należy przyjęty w dniu 6 października 2022 r. *Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027*. Dokumentem uszczegóławiającym zapisy programu krajowego w zakresie priorytetów i działań, na które ogłaszane są nabory wniosków o dofinansowanie jest *Szczegółowy Opis Priorytetów Szczegółowy Opis Priorytetów Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027* (ostania wersja z dnia 25 października 2024 r.). Spośród 8 priorytetów programu, 2 dotyczą zrównoważonej mobilności, w tym transportu kolejowego – *Priorytet III. Transport miejski* oraz *Priorytet IV. Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności* (działanie: Kolej w TEN-T oraz działanie: Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei).

Priorytet FENX.03. Transport miejski

W ramach celu szczegółowego EFRR/FS.CP2.VIII – *Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej*, przewidziano wsparcie dla typów projektów, w tym m.in.:

- inwestycje infrastrukturalne liniowe, w tym: infrastruktura szynowa (tramwajowa, metro), systemy BRT, węzły przesiadkowe (w tym: parkingi P&R poza centrami miast), miejskie systemy ITS, rozwiązania IT, systemy sprzedaży biletów i informacji pasażerskiej;
- tabor szynowy (tramwaje, metro).

Priorytet FENX.04. Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności

W ramach działania: Kolej w TEN-T i celu szczegółowego EFRR/FS.CP3.I – *Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T*, przewidziano wsparcie dla typów projektów, w tym m.in.:

- budowa, przebudowa i modernizacja linii kolejowych, w tym z możliwością elementów projektów dotyczących: budowy i modernizacji stacji i przystanków kolejowych, zabudowy urządzeń ERTMS, budowy systemów zasilania trakcyjnego i sieci trakcyjnej, systemów sterowania ruchem kolejowym, systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i podnoszących bezpieczeństwo w pasażerskim ruchu kolejowym i towarowym;
- budowa, przebudowa i modernizacja obiektów inżynierskich;
- zabudowa ERTMS na liniach kolejowych;
- multilokalizacyjne w zakresie punktowej infrastruktury kolejowej;
- modernizacja i przebudowa istniejących lub budowa nowych dworców wraz z niezbędną infrastrukturą obsługi podróżnych.

W ramach działania: Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei i celu szczegółowego EFRR/FS.CP3.II – *Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej*, przewidziano wsparcie dla typów projektów, w tym m.in.:

dla kolei:

- budowa, przebudowa i modernizacja linii kolejowych, w tym z możliwością elementów projektów dotyczących: budowy i modernizacji stacji i przystanków kolejowych, zabudowy urządzeń ERTMS, budowy systemów zasilania trakcyjnego i sieci trakcyjnej, systemów sterowania ruchem kolejowym, systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i podnoszących bezpieczeństwo w pasażerskim ruchu kolejowym i towarowym;
- budowa, przebudowa i modernizacja obiektów inżynierskich;
- zabudowa ERTMS na liniach kolejowych;



- multilokalizacyjne w zakresie punktowej infrastruktury kolejowej;
- elektryfikacja linii kolejowych;

dla kolei miejskiej:

- budowa, przebudowa i modernizacja linii kolejowych;
- zabudowa ERTMS i systemów sterowania ruchem kolejowym oraz usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi;
- budowa, przebudowa i modernizacja systemów zasilania trakcyjnego i sieci trakcyjnej;
- budowa, przebudowa i modernizacja stacji i przystanków kolejowych;
- budowa/przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych (wyłącznie w połączeniu z innymi elementami projektu przewidzianymi powyżej);
- budowa, przebudowa i modernizacja obiektów inżynierskich;
- budowa zintegrowanych platform cyfrowych do obsługi informacji pasażerskiej i sprzedaży biletowej wraz z niezbędną infrastrukturą, integrującą również różne gałęzie transportu. Z uwagi na swój charakter, projekty kolei miejskiej będą miały szczególne znaczenie dla budowania i wzmacniania powiązań na obszarze miejskich obszarów funkcjonalnych.

Ponadto do możliwych źródeł finansowania inwestycji w zrównoważoną mobilność, transport kolejowy, infrastrukturę „ostatniej mili” oraz dworce i zintegrowane węzły przesiadkowe należą:

- środki przeznaczone na zieloną i inteligentną mobilność w ramach *Krajowego Planu Odbudowy*;
- środki przeznaczone na infrastrukturę dworców kolejowych w ramach *Programu Inwestycji Dworcowych*;
- środki przeznaczone na infrastrukturę kolejową w ramach *Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)*;
- środki przeznaczone na infrastrukturę kolejową w ramach *Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku*;
- środki przeznaczone na infrastrukturę kolejową w ramach *Planu zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego*;
- środki drogi lokalne w ramach *Rządowego Funduszu Dróg*;
- środki przeznaczone na uruchamianie nowych linii komunikacyjnych w ramach *Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej*;
- środki *Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej* przeznaczone na program *Zielony transport publiczny*.

VI.2. Możliwości finansowania ze środków regionalnych

Podstawowym źródłem finansowania działań wspierających rozwój poszczególnych elementów zintegrowanych węzłów przesiadkowych jest przyjęty w dniu 28 grudnia 2022 r. *Program regionalny Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027* – dokument wyznaczający kierunki wykorzystania środków pochodzących z Funduszy Europejskich. Dokumentem uszczegóławiającym zapisy programu regionalnego w zakresie priorytetów i działań, na które ogłaszane są nabory wniosków o dofinansowanie jest *Szczegółowy Opis Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027* (ostania wersja z dnia 8 października 2024 r.). Spośród 12 priorytetów programu, transportowi dedykowane są 2: *Priorytet III. Fundusze Europejskie dla mobilnego Łódzkiego* oraz *Priorytet IV. Fundusze Europejskie dla lepiej połączonego Łódzkiego*.

Priorytet: 3. Fundusze europejskie dla mobilnego łódzkiego

W ramach celu szczegółowego (Cel RSO2.8.) *Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej (EFRR)* przewidziano wsparcie w działaniach: Mobilność miejska (FELD.03.01), Mobilność miejska – ZIT Łódzki Obszar Metropolitalny (FELD.03.02), Mobilność miejska – ZIT Sieradz – Zduńska Wola – Łask (FELD.03.03), Mobilność miejska – ZIT Radomsko – Piotrków Trybunalski – Bełchatów (FELD.03.04), Mobilność miejska – ZIT Tomaszów Mazowiecki –



Opoczno (FELD.03.05). Dla każdego z działań przewidziano tożsame typy projektów możliwe do realizacji, w tym m.in.:

- inwestycje z zakresu infrastruktury publicznego transportu zbiorowego⁵⁰;
 - ✓ budowa lub przebudowa liniowej infrastruktury tramwajowej np. układu torowego, sieci trakcyjnej oraz infrastruktury zasilającej;
 - ✓ budowa lub przebudowa przystanków tramwajowych lub autobusowych;
 - ✓ budowa lub przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych umożliwiających zmianę środka transportu, w tym łączących komunikację miejską z innymi gałęziami transportu publicznego, a także systemów parkingów Park&Ride⁵¹ lub Bike&Ride;
- inwestycje dotyczące bezemisyjnego lub niskoemisyjnego taboru komunikacji miejskiej z niezbędną infrastrukturą⁵²;
 - ✓ zakup nowego taboru tramwajowego;
 - ✓ zakup nowego niskoemisyjnego lub bezemisyjnego taboru autobusowego;
- inwestycje z zakresu niezmotoryzowanego transportu indywidualnego;
 - ✓ budowa lub przebudowa dróg dla rowerów, dróg dla pieszych oraz dróg dla pieszych i rowerów wraz z niezbędną infrastrukturą (np. stojaki, stacje samoobsługowej naprawy rowerów, parkingi Bike&Ride);
 - ✓ uruchomienie, rozbudowa lub modernizacja systemu rowerów publicznych (miejskich);
- inwestycje dotyczące ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych;
 - ✓ budowa, instalacja lub modernizacja stacjonarnej, ogólnodostępnej i umożliwiającej użytkownikom niedyskryminacyjny dostęp infrastruktury ładowania lub tankowania paliw alternatywnych (energii elektrycznej lub wodoru odnawialnego) dla pojazdów indywidualnych. Ze wsparcia wyłączona jest infrastruktura tankowania LNG, CNG i innych paliw kopalnych;
- inwestycje z zakresu cyfryzacji w transporcie miejskim;
 - ✓ inwestycje z zakresu inteligentnych systemów transportowych (ITS) służące optymalnemu wykorzystaniu publicznego transportu zbiorowego, organizacji przewozów, zarządzaniu ruchem, informacji pasażerskiej, sprzedaży biletów, w tym cyfrowe systemy typu „wspólny bilet”;
- przygotowanie lub aktualizacja planów zrównoważonej mobilności miejskiej;
 - ✓ opracowanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) lub aktualizacja posiadanego dokumentu, w tym m.in. przeprowadzenie niezbędnych analiz, opracowanie diagnozy stanu obecnego, przeprowadzenie badań oraz konsultacji.

Inwestycje objęte wsparciem powinny opierać się na odpowiednich Planach Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub innych dokumentach planowania mobilności przyjętych na obszarze, w którym realizowana jest inwestycja – zgodnie z właściwymi wymogami Umowy Partnerstwa. W przypadku wymogu przyjęcia SUMP, wymóg ten będzie uznany za spełniony jeżeli plan ten: będzie obejmował właściwy funkcjonalny obszar miejski; będzie zgodny z wymogami SUMP określonymi we właściwym komunikacie KE dotyczącym SUMP oraz przepisach dotyczących rewizji sieci TENT; będzie przyjęty przez organ właściwy terytorialnie oraz rzeczowo, w formie zapewniającej praktyczną realizację postanowień SUMP. Ponadto

⁵⁰ Wyłącznie jako element projektów mogą być realizowane działania z zakresu infrastruktury drogowej przeznaczonej wyłącznie dla transportu publicznego i służące poprawie jego funkcjonowania lub przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenia ruchu samochodowego w centrach miast np.: buspasy, obiekty przeznaczone dla transportu autobusowego (tunele, wiadukty), przebudowa skrzyżowań w celu ułatwienia ruchu transportowi autobusowemu (pasy skrętu dla autobusów, śluzy autobusowe na skrzyżowaniach). Ze wsparcia wyłączone będą inwestycje w infrastrukturę drogową wykorzystywaną dla indywidualnego ruchu samochodowego, inną niż obiekty Park&Ride.

⁵¹ W przypadku inwestycji w obiekty Park&Ride wspierane będą jedynie obiekty zintegrowane z publicznym transportem zbiorowym. W miastach o liczbie mieszkańców pow. 50 tys. wspierane będą inwestycje z tego zakresu pod warunkiem ich lokalizacji poza obszarem centrum i uzgodnienia z IZ w Strategii ZIT.

⁵² Wyłącznie jako element projektów mogą być realizowane działania dotyczące budowy lub przebudowy infrastruktury paliw alternatywnych na potrzeby ładowania lub tankowania taboru autobusowego (z wyłączeniem infrastruktury tankowania LNG, CNG i innych paliw kopalnych), a także służące dostosowaniu zaplecza technicznego do obsługi i eksploatacji danego rodzaju taboru (zajezdnie tramwajowe lub autobusowe).



wsparcie w ramach celu szczegółowego dotyczy całego województwa, przy czym finansowane będą inwestycje realizowane w miastach i ich obszarach funkcjonalnych.

Priorytet: 4. Fundusze europejskie dla lepiej połączonych łódzkiego

W ramach celu szczegółowego (Cel RSO3.2) *Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej (EFRR)* przewidziano wsparcie w działaniach:

Działanie (FELD.04.01) Drogi wojewódzkie, dla którego przewidziano typy projektów możliwe do realizacji, w tym m.in.:

- inwestycje dotyczące infrastruktury dróg wojewódzkich;
 - ✓ budowa, przebudowa lub modernizacja dróg wojewódzkich, w tym stanowiących obwodnice wyprowadzające ruch z miast i rozwiązujące problemy ich zatłoczenia⁵³;
 - ✓ budowa, przebudowa lub modernizacja drogowych obiektów inżynierskich zlokalizowanych w ciągu drogi wojewódzkiej – mostów, wiaduktów, tuneli, przepustów, konstrukcji oporowych;
- inwestycje z zakresu cyfryzacji w transporcie;

Działanie (FELD.04.02) Drogi lokalne, dla którego przewidziano typy projektów możliwe do realizacji, w tym m.in.:

- inwestycje dotyczące infrastruktury dróg lokalnych (powiatowych lub gminnych);
 - ✓ budowa, przebudowa lub modernizacja dróg lokalnych (powiatowych lub gminnych)⁵⁴;
 - ✓ budowa, przebudowa lub modernizacja drogowych obiektów inżynierskich zlokalizowanych w ciągu dróg lokalnych (powiatowych lub gminnych) – mostów, wiaduktów, tuneli, przepustów, konstrukcji oporowych;
- inwestycje z zakresu cyfryzacji w transporcie;

Działanie FELD.04.03 Transport kolejowy, dla którego przewidziano typy projektów możliwe do realizacji, w tym m.in.:

- inwestycje dotyczące infrastruktury lub taboru kolejowego;
 - ✓ budowa, przebudowa lub modernizacja linii kolejowych o znaczeniu regionalnym poza TEN-T;
 - ✓ budowa, przebudowa lub modernizacja infrastruktury kolejowej służącej obsłudze transportu pasażerskiego, w tym stacji i przystanków kolejowych oraz dworców kolejowych znajdujących się w zarządzie jednostek samorządu terytorialnego⁵⁵;
 - ✓ zakup nowego bezemisyjnego taboru kolejowego dla obsługi wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizatorem jest Województwo Łódzkie⁵⁶;
- opracowanie dokumentacji dla kolejowych inwestycji infrastrukturalnych;

⁵³ Wyłącznie jako element projektu mogą być realizowane zadania polegające na budowie, przebudowie lub modernizacji infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego wzdłuż realizowanej inwestycji takiej jak: drogi dla rowerów, drogi dla pieszych oraz drogi dla pieszych i rowerów.

⁵⁴ Wyłącznie jako element projektu mogą być realizowane zadania polegające na budowie, przebudowie lub modernizacji infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego wzdłuż realizowanej inwestycji takiej jak: drogi dla rowerów, drogi dla pieszych oraz drogi dla pieszych i rowerów.

⁵⁵ Wyłącznie jako element projektu mogą być realizowane działania dotyczące integracji pasażerskiego transportu kolejowego z innymi systemami publicznego transportu zbiorowego oraz transportem indywidualnym poprzez np. inwestycje z zakresu zintegrowanych węzłów przesiadkowych czy systemów parkingów Park&Ride lub Bike&Ride, systemów rowerów publicznych oraz infrastruktury dróg dla rowerów (wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą np. stojaki, stacje samoobsługowej naprawy rowerów), także jako połączeń komplementarnych (pierwszej lub ostatniej mili), zwiększających dostępność transportu publicznego i jego integrację multimodalną (służących skomunikowaniu z węzłami komunikacyjnymi i innymi środkami transportu). Projekty mogą być realizowane wyłącznie przez zarządcę infrastruktury kolejowej, a w przypadku, gdy elementem projektu są działania dotyczące integracji pasażerskiego transportu kolejowego lub dworce kolejowe znajdujące się w zarządzie JST – projekty realizowane w partnerstwie zarządcy infrastruktury kolejowej oraz jednostki samorządu terytorialnego.

⁵⁶ Wyłącznie jako element projektu mogą być realizowane działania służące dostosowaniu zaplecza technicznego do obsługi lub serwisowania taboru. Projekty mogą być realizowane przez operatorów kolejowych przewozów pasażerskich lub organizatora publicznego transportu zbiorowego w zakresie transportu kolejowego.



Działanie (FELD.04.04) Publiczny transport pozamiejski, dla którego przewidziano typy projektów możliwe do realizacji, w tym m.in.:

- wsparcie publicznego transportu pozamiejskiego;
 - ✓ budowa, przebudowa lub modernizacja infrastruktury pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego służącej przewozom autobusowym niebędącym komunikacją miejską, w tym przystanki, dworce autobusowe⁵⁷;
 - ✓ inwestycje dotyczące integracji pozamiejskiego transportu autobusowego z innymi systemami publicznego transportu zbiorowego oraz transportem indywidualnym poprzez np. budowę, przebudowę lub modernizację zintegrowanych węzłów przesiadkowych, systemów parkingów Park&Ride lub Bike&Ride, systemów rowerów publicznych oraz infrastruktury dróg dla rowerów (wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą np. stojaki, stacje samoobsługowej naprawy rowerów), także jako połączeń komplementarnych (pierwszej lub ostatniej mili), zwiększających dostępność transportu publicznego i jego integrację multimodalną (służących skomunikowaniu z węzłami komunikacyjnymi i innymi środkami transportu)⁵⁸;
 - ✓ zakup nowego niskoemisyjnego lub bezemisyjnego taboru autobusowego wykorzystywanego w publicznym transporcie zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej na obszarach pozamiejskich⁵⁹;
- inwestycje z zakresu cyfryzacji w transporcie;

Działanie (FELD.04.05) Infrastruktura paliw alternatywnych, dla którego przewidziano typy projektów możliwe do realizacji, w tym m.in.:

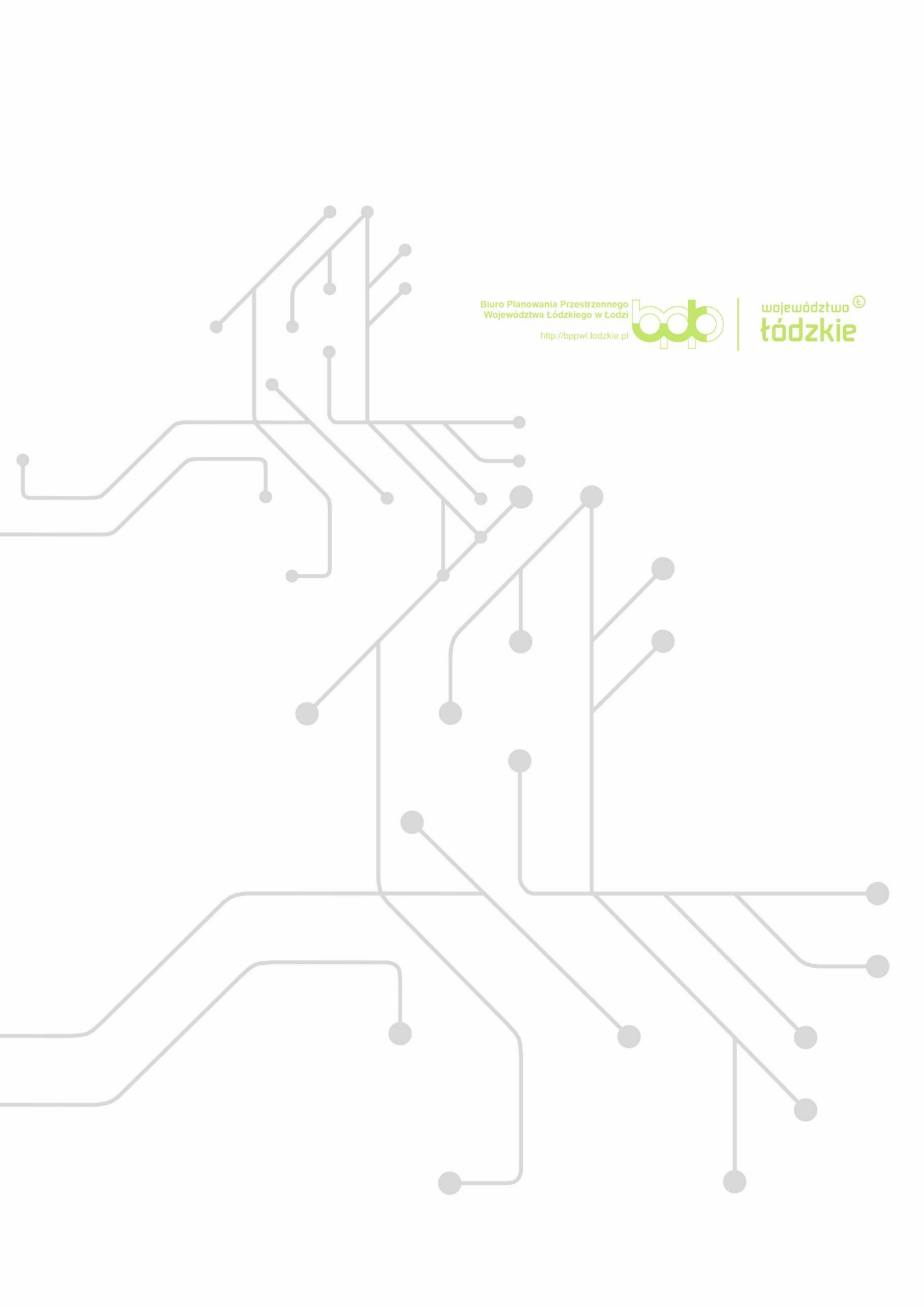
- inwestycje dotyczące ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych;
 - ✓ budowa, instalacja lub modernizacja stacjonarnej, ogólnodostępnej i umożliwiającej użytkownikom niedyskryminacyjny dostęp infrastruktury ładowania lub tankowania paliw alternatywnych (energii elektrycznej lub wodoru odnawialnego) dla pojazdów indywidualnych. Ze wsparcia wyłączona jest infrastruktura tankowania LNG, CNG i innych paliw kopalnych⁶⁰.

⁵⁷ Projekty mogą być realizowane wyłącznie przez JST.

⁵⁸ Projekty mogą być realizowane wyłącznie przez JST.

⁵⁹ Projekty mogą być realizowane wyłącznie przez JST, będące organizatorami publicznego transportu zbiorowego lub operatorów publicznego transportu zbiorowego.

⁶⁰ Projekty w ramach tego typu mogą być realizowane przez JST, jednostki organizacyjne działające w imieniu JST i posiadające osobowość prawną, przedsiębiorstwa prowadzące działalność w zakresie paliw alternatywnych.



Biuro Planowania Przestrzennego
Województwa Łódzkiego w Łodzi
<http://bppwl.lodzkie.pl>



województwo[®]
łódzkie