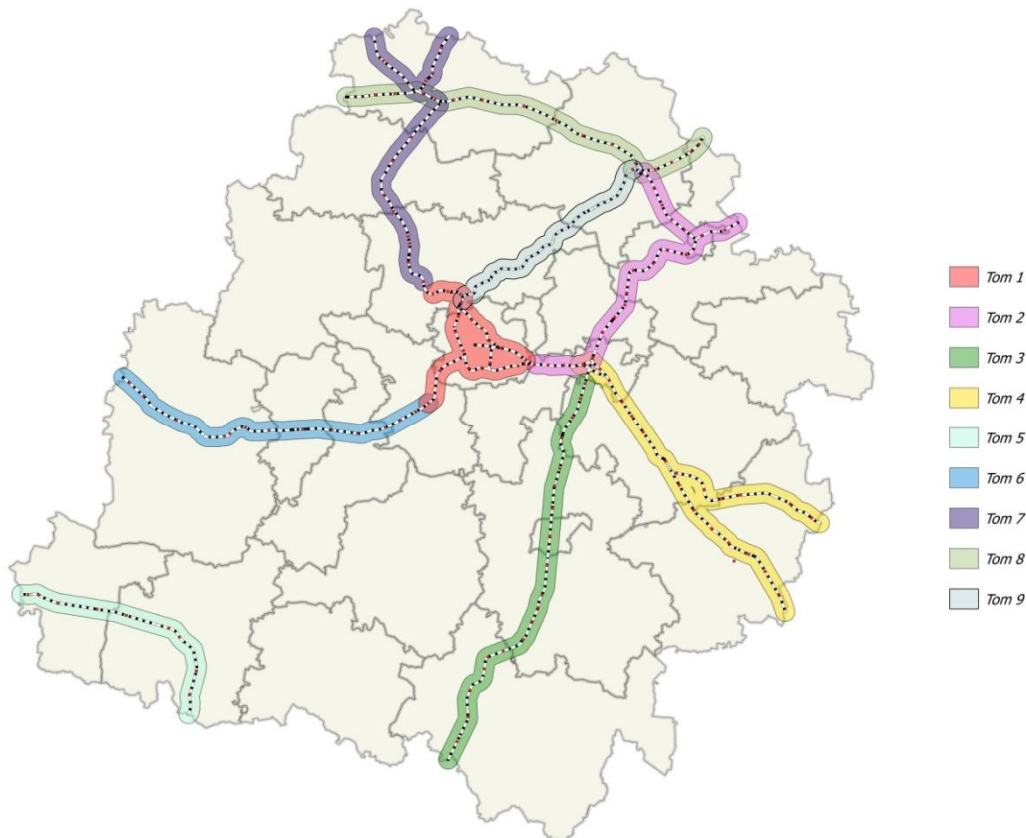


Studium integracji transportu kolejowego pasażerskiego z innymi środkami transportu dla Województwa łódzkiego

Streszczenie Projektu



Warszawa, grudzień 2015 r.

Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach pomocy technicznej Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2007-2013 oraz budżetu samorządu województwa łódzkiego. Fundusze Europejskie dla rozwoju regionu łódzkiego

Nazwa projektu: Opracowanie pn. „Studium integracji transportu kolejowego pasażerskiego z innymi środkami transportu”

Numer umowy: 4/2015/IFIV

Zamawiający: Województwo Łódzkie

Wykonawca Konsorcjum IDOM Inżynieria y Consultoria S.A. i IDOM Inżynieria Architektura i Doradztwo Sp. z o.o

Nazwa dokumentu: Studium integracji transportu kolejowego pasażerskiego z innymi środkami transportu dla Województwa Łódzkiego
Streszczenie Projektu

Nr referencyjny: PL0084

Data: grudzień 2015 r.

Rewizja: 02

Zatwierdził:

Imię i nazwisko	Data	Podpis
Wojciech Gawęda Kierownik Zespołu	09.12.2015 r.	

Skład autorski

Kierownik Zespołu	Wojciech Gawęda
Zespół projektowy	<p>Tadeusz Dyr – Specjalista ds. analiz społeczno-gospodarczych</p> <p>Stefano Nardi – Specjalista ds. planowania przestrzennego</p> <p>Jakub Sokoliński – Ekspert ds. transportu szynowego</p> <p>Marcin Warda – Ekspert ds. analiz wielokryterialnych i finansowych i PPP</p> <p>Przemysław Brona</p> <p>Tomasz Bużalek</p> <p>Paweł Kozubek</p> <p>Aleksandra Łazutka</p> <p>Ivana Martincevic</p> <p>Agata Pomykała</p> <p>Jan Raczyński</p> <p>Monika Samorajska</p> <p>Katarzyna Sokołowicz</p> <p>Piotr Trzpil</p>

Niniejsze opracowanie „Studium integracji transportu kolejowego pasażerskiego z innymi środkami transportu”, zwanego dalej Studium, stanowi uzupełnienie analiz przeprowadzonych dla potrzeb planowania i rozwoju publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym.

Głównym celem Studium jest wskazanie zmian w transporcie, głównie kolejowym, które przyczyniłyby się do stworzenia sprawnego i przyjaznego użytkownikowi multimodalnego systemu transportowego, którego osią będzie transport kolejowy. Propozycje te dotyczą w głównej mierze przystanków i stacji kolejowych, które są istotnym punktem podróży wpływających, na jej percepcję i atrakcyjność. Z tej właśnie przyczyny główny nacisk położony jest na zwiększanie dostępności przystanków/stacji kolejowych oraz ich integracji z innymi środkami transportu. Integracja transportu dotyczy nie tylko aspektu przestrzennego, a więc zorganizowania dogodnego systemu przesiadek i dojść z punktu widzenia podróżnego, który musi przesiąść się z jednego środka komunikacji do drugiego lub dotrzeć na miejsce rozpoczęcia podróży. Powinna być ona również rozpatrywana pod kątem organizacyjnym, operacyjnym, rozkładowym, informacyjnym, taryfowym, geograficznym i społecznym.

Wynik przeprowadzonych w Studium analiz w postaci postulowanych zmian będą leżały w gestii zarówno zarządcy infrastruktury i organizatorów publicznego transportu zbiorowego, a więc jednostek samorządu terytorialnego, na których terenie zlokalizowane są stacje/przystanki kolejowe oraz Spółek PKP S. A.

Zakres Studium obejmuje następujące linie kolejowe w województwie łódzkim:

- **linia kolejowa nr 1** Warszawa-Katowice na odcinku: granica województw mazowieckiego i łódzkiego – granica województw łódzkiego i śląskiego;
- **linia kolejowa nr 3** Warszawa-Kunowice na odcinku: granica województw mazowieckiego i łódzkiego - granica województw łódzkiego i wielkopolskiego;
- **linia kolejowa nr 4** Grodzisk Mazowiecki-Zawiercie: stacja kolejowa Opoczno Południe;
- **linia kolejowa nr 11** Skierniewice-Łowicz Główny;
- **linia kolejowa nr 14** Łódź Kaliska-Tuplice na odcinku: Łódź Kaliska-granica województw łódzkiego i wielkopolskiego;
- **linia kolejowa nr 15** Bednary-Łowicz Przedmieście;
- **linia kolejowa nr 16** Łódź Widzew - Kutno;
- **linia kolejowa nr 17** Łódź Fabryczna - Koruszki;
- **linia kolejowa nr 18** Kutno-Piła Główna na odcinku: Kutno-granica województwa łódzkiego i kujawsko-pomorskiego;
- **linia kolejowa nr 22** Tomaszów Mazowiecki - Radom na odcinku: Tomaszów Mazowiecki – granica województwa łódzkiego i mazowieckiego;
- **linia kolejowa nr 25** Łódź Kaliska-Dębica na odcinku: Łódź Kaliska-granica województw łódzkiego i świętokrzyskiego;
- **linia kolejowa nr 33** Kutno–Brodnica na odcinku Kutno–granica województw łódzkiego i mazowieckiego;
- **linia kolejowa nr 181** Herby Nowe–Oleśnica na odcinku granica województw opolskiego i łódzkiego-granica województw łódzkiego i wielkopolskiego;

- **linia kolejowa nr 534** Koluszki-Mikołajów;
- **linia kolejowa nr 540** Łódź Chojny-Łódź Widzew.

W opracowanym dokumencie uwzględniono również opracowane pilotażowe „Studium Integracji Transportu Kolejowego z innymi środkami transportu na przykładzie linii kolejowych 15, 531 Łódź Kaliska – Zgierz – Łowicz Główny”.

Zakres opracowania Studium obejmuje dużą liczbę linii kolejowych oraz leżących na nich stacji i przystanków kolejowych, co wiąże się z dużym obszarem analizy rozproszonym lokalizacyjnie na terenie województwa łódzkiego. W celu systematyzacji dokumentu obszar opracowania podzielono na terytorium funkcjonowania strefy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (Łódź, Zgierz, Pabianice) oraz osiem korytarzy odzwierciedlających główne kierunki podróżowania potoków pasażerskich. Podział ten w zamyśle Wykonawcy przyczyni się do przejrzystości analiz oraz ułatwi poruszanie się po dokumencie.

Dokument został opracowany w podziale 3-stopniowym.

1. Poziom 1 – dokument główny zawierający podstawowe założenia i informacje/analizy dotyczące całego zakresu opracowania (niniejszy dokument);
2. Poziom 2 – dokumenty sporządzone oddzielnie dla każdego korytarza oraz dokument podsumowujący i uzupełniający dla „Studium integracji transportu kolejowego z innymi środkami transportu na przykładzie linii kolejowych nr 15, 531” (tomy);
3. Poziom 3 – karty stacji będące wynikiem przeprowadzonych prac terenowych oraz analiz, zawierające wnioski w postaci propozycji zmian w celu integracji transportu wraz z ich kosztami, sporządzone osobno, dla każdej stacji i przystanku kolejowego (załączniki).

W ramach Studium zostały przeprowadzone liczne analizy, dzięki którym można było określić charakter i potencjał poszczególnych przystanków i stacji kolejowych, a w konsekwencji zaproponować adekwatne zmiany, które przyczynią się do polepszenia dostępności stacji i przystanków kolejowych i integracji z innymi środkami transportu.

Analiza potencjału demograficznego polegała na przedstawieniu liczby ludności oraz gęstości zaludnienia w roku 2013 oraz przedstawieniu dynamiki zmian demograficznych w latach 2003-2013, a także jej przedłużenie (jako prognozy) na lata 2015, 2020 oraz 2030 (na podstawie dotychczasowych trendów). Wyznaczono też liczbę mieszkańców w poszczególnych zasięgach stacji i przystanków kolejowych:

- Bufor 1 000 m - został zastosowany do obliczenia liczby ludności w zasięgu dojścia pieszo dla poszczególnych stacji i przystanków kolejowych;
- Bufor 5 000 m – oszacowanie liczby ludności znajdującej się w zasięgu dojazdu rowerem do danej stacji lub przystanku kolejowego (Bike&Ride);
- Bufor 10 000 m – obliczenie liczby ludności mogącej dojeżdżać samochodem lub środkiem komunikacji publicznej do danej stacji lub przystanku kolejowego (Park&Ride).

Analiza i opis linii, relacji i skali przewozów realizowanych w transporcie zbiorowym oraz indywidualnym została przeprowadzona zgodnie z podziałem korytarzy. Wynikiem

przeprowadzonej analizy jest macierz zawierająca m. in. informację o częstotliwości kursowania poszczególnych środków transportu, cenie, czasie przejazdu, średnia prędkość przejazdu, koszcie biletu (przy jednorazowym bilecie, bilecie miesięcznym, bilecie promocyjnym). Źródłem danych w tym przypadku były strony internetowe poszczególnych przewoźników, wyszukiwarki połączeń (www.epodroznik.pl), a także bezpośredni kontakt z przewoźnikami.

Przegląd planów i polityk zagospodarowania przestrzennego rozpoczęło pozyskanie odpowiednich dokumentów od jednostek samorządów terytorialnych (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, strategie rozwoju, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego). Następnie przeanalizowano dokumenty ze szczególnym uwzględnieniem kierunków zagospodarowania przestrzennego (mapy) oraz spójności dokumentów z przygotowanym Studium.

Przegląd kierunków rozwoju sieci przeprowadzono w oparciu o istniejące dokumenty oraz strony internetowe zarządców infrastruktury oraz organizatorów transportu publicznego. Efektem prac są zestawienia tabelaryczne planowanych inwestycji, a także prezentacje graficzne (szkice, mapy).

W ramach analizy wielokryterialnej (metoda punktowa) wykonano następujące etapy:

1. Ustalenie kryteriów oceny i ich wag.
2. Ustalenie elementów oceny dla poszczególnych kryteriów oraz ich znaczenia w kryterium.
3. Określenie względnej (znormalizowanej) oceny elementów oceny dla poszczególnych kryteriów oceny.
4. Określenie wartości względnej kryterium.
5. Określenie łącznej oceny ważonej dla każdego wariantu.
6. Sporządzenie rankingu przystanków wg wyników analizy.

Sporządzono listy z wynikową punktacją osobno dla każdego korytarza. Po przeanalizowaniu punktacji poszczególnych stacji i przystanków kolejowych okazało się, że w każdym korytarzu najważniejsze miejsce w rankingu zajmują wybrane stacje, niekonieczne będące dużymi węzłami, ale znajdujące się w centrum większych miast. Obiekty o najwyższej ocenie są przystankami i stacjami kolejowymi o najwyższym stopniu multimodalności.

W ramach Studium przeprowadzono również analizę SWOT, w której jako mocne strony dla transportu kolejowego pasażerskiego w województwie łódzkim podano między innymi jego położenie oraz silną pozycję na rynku Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Jako słabe strony uznano niską gęstość sieci kolejowej, znaczną ilość linii jednotorowych oraz brak wysokiej jakości połączeń kolejowych pomiędzy Łodzią, a pozostałymi miastami w Polsce. Jako szanse wymieniono budowę linii KDP, a także włączenie województwa w system sieci TEN-T. Z kolei zagrożeniem są m. in. niski poziom wykorzystania środków unijnych w sektorze kolejowym czy peryferyzacja gmin województwa pozbawionych bezpośrednich połączeń transportem publicznym z Łodzią.

Dla każdego przystanku i stacji kolejowej przedstawiono źródła finansowania. Procentowy podział stacji i przystanków ze względu na źródło finansowania przedstawia się następująco:

- Środki Unijne – 70%;
- Projekt budowy linii Bełchatów – Wieluń – 5 %;
- Środki własne – 1 %.
- Brak zdefiniowanych źródeł finansowania – 24 %.

Jedną z najważniejszych części wykonania Studium była inwentaryzacja terenowa, która dostarczyła aktualnych i rzetelnych informacji na temat stanu przystanków i stacji kolejowych. Sprawdzano m. in. dostępność, stopień integracji z innymi środkami transportu, występowanie małej architektury, budynki dworcowe i ich funkcje czy otoczenie stacji. Przeprowadzono inwentaryzację 139 stacji i przystanków kolejowych. Stwierdzono niedostosowanie stacji i przystanków kolejowych dla celów podróźnych w większości przypadków. Wynikiem inwentaryzacji są propozycje zmian mające na celu ulepszenie stanu technicznego przystanków/stacji oraz ich integrację z innymi środkami transportu.

Po złożeniu całości dokumentacji przesłano Studium do interesariuszy (gminy, powiaty, a także PKP PLK, PKP S.A. oraz ZDiT Łódź). Wykonawca otrzymał 57 odpowiedzi.

Z uwagi na zakres opracowanego dokumentu, obejmujący obszar niemal całego województwa łódzkiego, dokument ten będzie podstawą do dalszych (bardziej szczegółowych) studiów i projektów, które będą podstawą do implementacji rozwiązań zaproponowanych w Studium i w konsekwencji do poprawy jakości całego systemu transportowego województwa.