



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ
MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
(SUMP) MIASTA ŁOWICZA

luty 2025





PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP) MIASTA ŁOWICZA

Zamawiający:



Gmina Miasto Łowicz
ul. Stary Rynek 1
99-400 Łowicz

Gmina Miasto Łowicz
ul. Stary Rynek 1
99-400 Łowicz

Wykonawca:



Pheno Horizon
OLP Sp. z o.o.
ul. Traugutta 25 lok. 1512
90-013 Łódź

Pheno Horizon
OLP Sp. z o.o.
ul. Traugutta 25 lok. 1512
90-013 Łódź



Spis treści

4		
1.	WPROWADZENIE	4
2.	RAMY PRAWNE I STRATEGICZNE	8
3.	CEL I ZAKRES PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ MIASTA ŁOWICZA	19
4.	CHARAKTERYSTYKA MIASTA ŁOWICZA	24
4.1.	Położenie i układ przestrzenny	24
4.2.	Uwarunkowania demograficzne	27
4.3.	Uwarunkowania gospodarcze	30
4.4.	Synteza uwarunkowań społeczno-gospodarczych w zakresie wyzwań zrównoważonej mobilności miejskiej ...	33
5.	DIAGNOZA STANU MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ	36
5.1.	Komunikacja piesza	36
5.2.	Komunikacja rowerowa	38
5.3.	Transport publiczny	41
5.4.	Układ drogowy i komunikacja samochodowa	52
5.5.	Synteza diagnozy obecnego stanu mobilności miejskiej w zakresie wyzwań zrównoważonej mobilności	63
6.	DIAGNOZA WZORCÓW ZACHOWAŃ TRANSPORTOWYCH	68
6.1.	Podstawowe informacje dotyczące respondentów	68
6.2.	Wzorce zachowań komunikacyjnych	70
6.3.	Komunikacja piesza	72
6.4.	Komunikacja rowerowa	73
6.5.	Transport samochodowy	76
6.6.	Podsumowanie diagnozy wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza	78
7.	EMISYJNOŚĆ SEKTORA TRANSPORTU	80
7.1.	Emisja spalin i jakość powietrza	80
7.2.	Hałas komunikacyjny – drogowy	83
7.3.	Hałas komunikacyjny - kolejowy	85
8.	ANALIZA SWOT	87
9.	ZAŁOŻENIA SUMP MIASTA ŁOWICZA	90
9.1.	Scenariusze zrównoważonej mobilności miejskiej Miasta Łowicza	90
9.2.	Wizja Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza	92
9.3.	Cele rozwoju zrównoważonej mobilności w Łowiczu	93
10.	FINANSOWANIE	107
11.	WDRAŻANIE, MONITOROWANIE I EWALUACJA	109
12.	SAMOCENA SUMP	112
13.	SPIS TABEL I RYCIN	117



1. WPROWADZENIE



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (*Sustainable Urban Mobility Plans - SUMP*) jest kompleksowym dokumentem strategicznym, wdrażanym przez władze miasta oraz podmioty zaangażowane w realizację polityki transportowej. Dokument stanowi narzędzie ułatwiające planowanie, uwzględniające szerszy kontekst funkcjonowania miasta i perspektywę długookresową. SUMP określa zestaw działań, które mają w efektywny sposób pomóc w rozwiązaniu problemów transportowych i w zrównoważony sposób zaspokoić potrzeby przemieszczania się ludzi i towarów w miastach. Główną ideą SUMP jest dążenie do stworzenia zrównoważonego systemu mobilności miejskiej¹.

Zgodnie z przyjętą powszechnie w Europie i na świecie definicją planu zrównoważonej mobilności miejskiej:

„Plan zrównoważonej mobilności miejskiej to strategiczny plan mający na celu zaspokojenie potrzeb mobilności ludzi i przedsiębiorstw w miastach i ich otoczeniu w zakresie lepszej jakości życia. Opiera się on na istniejących praktykach planowania i należyte uwzględnić zasady integracji, uczestnictwa i oceny”.

Głównym celem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest poprawa dostępności i jakości życia poprzez przejście na zrównoważoną mobilność, która stanowi jedno z głównych wyzwań w rozwoju współczesnych miast. Realizacja celu głównego, polegającego na dążeniu do stworzeniu zrównoważonego transportu w mieście odbywa się poprzez realizację celów pośrednich, tj.: zwiększanie bezpieczeństwa transportu, redukcja negatywnego wpływu na środowisko, poprawa skuteczności i efektywności transportu osób i towarów, poprawa atrakcyjności i jakości obszaru miejskiego, czy zwiększanie dostępności usług transportowych dla mieszkańców.

¹ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/plany-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sustainable-urban-mobility-plans--sump> [dostęp dnia 03.02.2025 r.]



Planowanie mobilności swoim zasięgiem obejmuje wszystkie rodzaje i formy przemieszczania się w mieście, tj:



Idea tworzenia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest odpowiedzią na konieczność realizacji celów klimatycznych i energetycznych wyznaczonych przez Unię Europejską oraz na rosnącą potrzebę skutecznego i zrównoważonego rozwiązywania problemów transportowych w miastach, które stanowią jedno z głównych wyzwań rozwoju współczesnych miast. Ze względu na wynikające z tego pogarszanie się jakości życia w miastach oraz wzrost kosztów ekonomicznych i środowiskowych na poziomie europejskim przyjęto odpowiednie regulacje prawne i zarządzania. W tym celu Komisja Europejska opracowała również dokument pn. *Wytyczne. Opracowywanie i wdrażanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej*² wskazując osiem podstawowych zasad tworzenia dokumentu:

- 1) **planowanie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju na „miejskim obszarze funkcjonalnym”**
- 2) **współpraca ponad granicami instytucjonalnymi**
- 3) **zaangażowanie mieszkańców i zainteresowanych stron**
- 4) **ocena obecnego i przyszłego funkcjonowania**
- 5) **określenie długoterminowej wizji i jasnego planu wdrażania**
- 6) **rozwój wszystkich środków transportu w sposób zintegrowany**
- 7) **ustalenie systemu monitorowania i ewaluacji**
- 8) **zapewnienie odpowiedniej jakości planowanych i wdrażanych działań**

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej stanowi zatem narzędzie wspierające proces planowania, uwzględniając szeroki kontekst funkcjonowania miasta. Jest to strategiczny zestaw powiązanych ze sobą działań, których realizacja sprzyjać będzie zaspokajaniu obecnych i przyszłych potrzeb mobilności mieszkańców oraz innych użytkowników miasta.

W kontraście do tradycyjnego podejścia do planowania, podejście to opiera się na ścisłej współpracy i zaangażowaniu interesariuszy, integracji polityk różnych sektorów, takich jak transport, planowanie

² *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan - Second Edition* - <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/dokumenty-dotyczace-sump>



przestrzenne, ochrona środowiska, rozwój gospodarczy, polityka socjalna czy zdrowie publiczne i bezpieczeństwo. Kluczowe znaczenie ma również koordynacja działań na poziomie lokalnym oraz współpraca między sąsiadującymi miejscowościami.

Tabela 1. Porównanie tradycyjnego podejścia do planowania transportu z planowaniem mobilności

TRADYCYJNE PODEJŚCIE DO PLANOWANIA TRANSPORTU	SUMP
Skoncentrowane na ruchu	Skoncentrowane na ludziach
Cel: płynność i prędkość ruchu	Cel: dostępność i jakość życia
Skoncentrowanie na środkach transportu	Zintegrowane z planowaniem przestrzennym, rozwojem gospodarczym, potrzebami socjalnymi, jakością środowiska i zdrowia
Cele krótko i średnio terminowe	Długoterminowa wizja
Granice administracyjne miasta	Granice funkcjonalne, uwzględniające obszary dojazdów do pracy
Mandat polityczny i planowanie przez ekspertów	Ważni interesariusze i społeczeństwo aktywnie zaangażowani
Domena inżynierów ruchu	Planowanie interdyscyplinarne
Skoncentrowane na infrastrukturze	Kombinacja rozwiązań infrastrukturalnych, rynkowych, usługowych, informacyjnych i promocyjnych
Ograniczona ocena wpływu	Intensywna ocena i kształtowanie procesów nauki i poprawy

Źródło: CIVITAS PROSPERITY – PORADNIK – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) - <https://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sump/dokumenty/>

Wśród korzyści wynikających z planowania zrównoważonej mobilności miejskiej wymienia się:



Poprawę jakości życia



Stworzenie korzyści gospodarczych



Przyczynianie się do osiągnięcia celów klimatycznych i środowiskowych



Zwiększanie odporności transportu

Złożoność procesu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej obrazowana jest w literaturze³ poprzez cykl składający się z czterech następujących po sobie etapów:

Etap 1: Przygotowanie i analiza

Etap 2: Opracowanie strategii

Etap 3: Planowanie działań

Etap 4: Wdrażanie i monitorowanie

³ Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan - Second Edition - <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/dokumenty-dotyczace-sump>



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP) MIASTA ŁOWICZA

Każdy z nich zakończony jest celem pośrednim, obejmującym z kolei trzy kroki. Łącznie daje to dwanaście kroków pełnego cyklu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

Rysunek 1. 12 kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.



Źródło: Podsumowanie dla decydentów dotyczące opracowania i wdrożenia plany zrównoważonej mobilności miejskiej



2. RAMY PRAWNE I STRATEGICZNE



W ramach strategicznych Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) istotne jest uwzględnienie kluczowych dokumentów na poziomie unijnym, krajowym, wojewódzkim oraz lokalnym, które odnoszą się do zrównoważonej mobilności. Poniżej przedstawiono najważniejsze z nich.

Dokumenty europejskie

Biała Księga Transportu (2011), stanowiąca Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.

Dokument wyznacza strategię transportową Unii Europejskiej, kładąc nacisk na rozwój zrównoważonej mobilności, redukcję CO₂ oraz promowanie zrównoważonych środków transportu. W ramach wizji konkurencyjnego i zrównoważonego transportu zawarto następujące założenia:

- zapewnienie wzrostu sektora transportu i wspieranie mobilności przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji o 60 %, poprzez:
 - rozwój i wprowadzenie nowych paliw i systemów napędowych zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju;
 - optymalizacja działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, m.in. poprzez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych środków transportu;
 - wzrost efektywności korzystania z transportu i infrastruktury dzięki systemom informacji i zachętom rynkowym;
- efektywna sieć multimodalnego podróżowania i transportu między miastami;
- równe szanse na całym świecie dla podróżowania na dalekie odległości i międzykontynentalnego transportu towarów;
- ekologiczny transport miejski i dojazdy do pracy.

Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach (2013)

W dokumencie podkreślane jest wyzwanie dla miast w UE w zakresie przejścia na taki rodzaj mobilności, który będzie bardziej zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Podstawą do wspólnego dążenia przez miasta europejskie do osiągnięcia konkurencyjności zasobooszczędnej mobilności są następujące działania:

- wdrażanie lokalnych strategii na rzecz mobilności w miastach – plan taki powinien obejmować w szczególności:



- transport publiczny;
 - transport niezmotoryzowany;
 - intermodalność (rozumianą jako ściślejszą integrację różnych rodzajów transportu);
 - bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach;
 - transport drogowy (upłynnianie i spowalnianie ruchu wraz z optymalizacją użytkowania istniejącej infrastruktury drogowej);
 - logistykę miejską;
 - zarządzanie mobilnością (działania sprzyjające przechodzeniu na bardziej zrównoważone wzorce mobilności);
 - inteligentne systemy transportowe.
- koordynowanie działań sektora publicznego i prywatnego, w tym więcej działań w obszarze logistyki miejskiej, inteligentniejsze regulacje dotyczące dostępu do miast i systemy opłat drogowych, skoordynowane stosowanie miejskich inteligentnych systemów transportowych oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach,
 - zintensyfikowania wsparcia UE, m.in. w zakresie wymiany doświadczeń, prezentacji najlepszych praktyk i wsparcia współpracy, ukierunkowanie działań z zakresu badań naukowych i innowacji dla wyzwań związanych z mobilnością miejską oraz dostarczenie przez UE ukierunkowanego wsparcia finansowego w tym zakresie.

Zgodnie z Załącznikiem pn. *Koncepcja dotycząca Planów Mobilności w Miastach zgodnej z zasadami Zrównoważonego Rozwoju do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 17.12.2013 roku „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”:*

„Głównym celem planu mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju jest zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności i transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar, jak również przemieszczanie się w jego obrębie. Dotyczy to bardziej potrzeb „funkcjonującego miasta” i jego obrzeży niż obszaru miejskiego jako jednostki podziału administracyjnego”.

Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej (2016)

Dokument obejmuje założenia w zakresie przyspieszenia tempa przechodzenia na mobilność niskoemisyjną w miastach europejskich. Dokument uwzględnia działania, które Komisja Europejska zamierza podjąć w zakresie regulacji ram prawnych i procedur. Wśród zasad dążenia na niskoemisyjnej mobilności ujęto:

- optymalizację systemu transportowego i zwiększenie jego efektywności, poprzez:
 - cyfrowe rozwiązania w zakresie mobilności
 - uczciwe i efektywne ustalanie cen w transporcie
 - propagowanie multimodalności
- zwiększenie wykorzystania niskoemisyjnych alternatywnych źródeł energii na potrzeby transportu, poprzez:
 - skuteczne ramy w zakresie niskoemisyjnych alternatywnych źródeł energii
 - tworzenie infrastruktury na potrzeby paliw alternatywnych
 - interoperacyjność i normalizacja na potrzeby elektromobilności
- dążenie do bezemisyjności pojazdów



- zapewnienie środowiska sprzyjającego mobilności niskoemisyjnej, tj.: Unia energetyczna (powiązanie systemów transportowego i energetycznego), badania naukowe, innowacje i konkurencyjność, technologie cyfrowe, inwestycje, działania podejmowane przez miasta oraz globalne działania w zakresie transportu międzynarodowego

Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości (2020)

Poprzez niniejszy dokument Komisja przedstawia kompleksowy zestaw środków w celu wprowadzenia UE na ścieżkę prowadzącą do stworzenia zrównoważonego, inteligentnego i odpornego systemu mobilności na miarę przyszłości oraz wprowadzenia zasadniczych zmian niezbędnych do osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu. Wśród nich skupiono się na następujących zagadnieniach:

- Mobilność zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju – nieodwracalne przejście na mobilność bezemisyjną, poprzez:
 - nadanie bardziej zrównoważonego charakteru wszystkim rodzajom transportu,
 - zwiększanie dostępności zrównoważonych alternatywnych rozwiązań, umożliwiających dokonywanie lepszych wyborów rodzaju transportu,
 - wprowadzanie zachęt pobudzających do transformacji w kierunku mobilności bezemisyjnej
- Inteligentna mobilność – zapewnienie płynności, bezpieczeństwa i wydajności połączeń;
- Odporna mobilność – Bardziej odporny jednolity europejski obszar transportu na rzecz sieci połączeń sprzyjającej włączeniu społecznemu;
- UE jako światowy węzeł komunikacyjny.

Nowe unijne ramy mobilności miejskiej (2021)

Nowe ramy dla mobilności miejskiej zostały opracowane w odpowiedzi na poważne wyzwania, przed którymi stoją miasta, związane z dalszym doskonaleniem systemów transportowych oraz poprawą mobilności. Celem jest jednocześnie minimalizowanie negatywnych skutków transportu dla społeczeństwa, zdrowia i środowiska, takich jak emisja gazów cieplarnianych, zanieczyszczenie powietrza, hałas, a także zatory komunikacyjne i wypadki drogowe, w tym te prowadzące do ofiar śmiertelnych. Wśród nich uwzględniono:

- wzmocnione podejście do węzłów miejskich TEN-T,
- wzmocnione podejście do planów zrównoważonej mobilności miejskiej i planów zarządzania mobilnością,
- monitorowanie postępów – wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej,
- atrakcyjne usługi transportu publicznego, wspierane przez podejście multimodalne i cyfryzację,
- mobilność zdrowsza i bezpieczniejsza: ponowne skoncentrowanie się na chodzeniu pieszo, jeżdżeniu rowerem i mikromobilności,
- logistyka bezemisyjnego miejskiego transportu towarowego oraz dostawa na „ostatniej mili”,
- cyfryzacja, innowacyjność i nowe usługi w zakresie mobilności,
- ku neutralnym dla klimatu miastom: odporny, przyjazny dla środowiska i energooszczędny transport miejski,
- zwiększanie świadomości i budowanie zdolności.



Dokumenty krajowe

Krajowa Polityka Miejska 2030 przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2022 r., stanowiąca dokument będący reakcją na negatywne zjawiska występujące na obszarach zurbanizowanych Polski. Wśród wyzwań Krajowej Polityki Miejskiej 2030 ujęto: dbałość o ład przestrzenny i estetyczny, niwelowanie procesów chaotycznej suburbanizacji, wzmocnienie współpracy samorządowej w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych, niwelowanie negatywnych skutków zmian klimatu w miastach, poprawa jakości środowiska przyrodniczego w miastach, zapewnienie zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym, poprawa dostępności mieszkaniowej, poprawa zdolności inwestycyjnych miast, zwiększenie wykorzystania potencjału społecznego, przyspieszenie tempa transformacji cyfrowej miast.

W zakresie zapewnienia zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej dokument proponuje następujące rozwiązania:

- działania w zakresie zniesienia istniejących barier prawnych utrudniających integrację systemu transportu publicznego,
- działania wynikające z rozwoju technologicznego i organizacyjnego transportu publicznego,
- działania w zakresie informacyjnym i związane z digitalizacją usług mobilnościowych,
- działania organizacyjne na rzecz wspierania najlepszej praktyki, w tym m.in. plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) jako narzędzia integrujące politykę przestrzenną z polityką transportową, a także uwzględniające zależności pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu,
- działania na rzecz wzrostu ruchu pieszego i rowerowego,
- działania na rzecz wsparcia dla aktywnych form mikromobilności,
- działania na rzecz ograniczania uciążliwości środowiskowej (emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu i gazów cieplarnianych) transportu drogowego,
- działania na rzecz ograniczania ruchu samochodowego w miastach.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 roku

Głównym celem krajowej polityki transportowej przedstawionej w strategii jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym.

Zgodnie z zapisami dokumentu, realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wymaga podjęcia następujących działań:

- budowy zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego);
- poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- poprawy efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.



Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025

Dokument przygotowano w celu przedstawienia go Parlamentowi tak, aby zgodnie z praktyką większości krajów Unii Europejskiej, polityka transportowa była sformułowana przez ciało ustawodawcze, wytyczając kierunki działania władz wykonawczych oraz stwarzając warunki dla działania samorządów.

Celem Polityki Transportowej Państwa jest zatem spełnienie racjonalnych oczekiwań społeczeństwa wywołanych wzrostem mobilności, co oznacza wzrost zapotrzebowania na dostępność transportową, uwzględniając przy tym wieloletnie niedoinwestowanie systemu transportu oraz następujące czynniki:

- tempo wzrostu gospodarczego, przekraczające obecnie 5% PKB rocznie, które spowoduje dalszy wzrost zapotrzebowania na transport,
- przekształcenia przestrzenne oraz zmiany stylu życia, które będą powodowały wydłużanie podróży,
- konieczność zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i warunki życia.

Przyjmuje się następujące podstawowe instrumenty polityki państwa w odniesieniu do transportu w miastach:

- Wprowadzenie obowiązku formułowania polityki transportowej (jako uchwał) na różnych poziomach struktur samorządowych (szczególnie dla dużych miast i dla obszarów metropolitarnych). Tworzenie strategii rozwoju miasta i powiązanego z nią systemu transportowego z uwzględnieniem zasady zwartego i zrównoważonego miasta i systemu transportowego wspierane będzie ze szczebla centralnego.
- Wprowadzenie obowiązku analiz ruchowych i parkingowych dla planów zagospodarowania przestrzennego i innych dokumentów oraz uzasadnień decyzji, skutkujących istotnymi zmianami w systemie transportowym.
- Promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych, w tym zachęcanie do tworzenia systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy „parkuj i jedź” – P+R, itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych, wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników w skali regionów i kraju przez szkolenia i publikacje.
- Promowanie i wspomaganie w dużych miastach roli transportu szynowego w tym w szczególności kolei i tramwaju, jako podstawowych środków transportu publicznego, poprzez współfinansowanie projektów modernizacji tras i wymiany taboru w ramach projektów rządowo – samorządowych oraz wsparcie środkami UE.
- Wspieranie demonopolizacji rynku usług przewozowych we wszystkich rodzajach transportu publicznego (kolej, autobus, tramwaj) i uruchamianie mechanizmów konkurencji przez wprowadzenie zasady „sterowanej konkurencji”
- Promowanie i wspieranie działań technicznych, organizacyjnych, prewencyjnych i propagandowo-wychowawczych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Promowanie roweru jako ekologicznego środka transportu, w tym przez wspieranie rozwoju sieci dróg rowerowych.
- Promowanie rozwiązań zmniejszających uciążliwość ruchu ciężarowego (w tym dostawczego)
- Tworzenie wymogów i zachęt dla dostosowywania systemów transportowych miast do potrzeb niepełnosprawnych użytkowników przez odpowiednie przepisy oraz współfinansowanie projektów.
- Promowanie innowacyjnych rozwiązań technicznych



- Podejmowanie inicjatyw legislacyjnych własnych oraz na wnioski samorządów lokalnych
- Tworzenie i upowszechnianie standardów technicznych (np. w zakresie: projektowania, utrzymania dróg, ulic i parkingów w mieście, systemów informacji, systemów opłat, itp.) i promowanie dobrych rozwiązań technicznych.
- Wspieranie i upowszechnianie działań prowadzących do zarządzania mobilnością w sensie skłaniania do rezygnacji z niekoniecznych podróży samochodowych i wykonywania ich „przyjaznymi” środowisku środkami podróżowania, lub do odbywania podróży poza godzinami szczytów przewozowych.

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności

Jest dokumentem określającym główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz kierunki przestrzennego zagospodarowania kraju, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, obejmującym okres co najmniej 15 lat. Celem głównym jest poprawa jakości życia Polaków mierzona zarówno wskaźnikami jakościowymi, jak i wartością oraz tempem wzrostu PKB w Polsce. Wśród kierunków dotyczących zrównoważonego transportu wymieniono m.in.:

- Tworzenie kanałów dyfuzji pomiędzy miastami a obszarami wiejskimi rozwiązania instytucjonalne pozwalające na integrację sieci transportu.
- Budowa efektywnych systemów transportu, z uwzględnieniem połączeń z najbliższym otoczeniem miasta
- Poprawa jakości usług świadczonych w zakresie transportu kolejowego
- Wdrożenie docelowego modelu ITS (inteligentnego transportu) w zakresie zarządzania ruchem drogowym i powiązanie go z istniejącymi lokalnymi systemami.
- Wprowadzenie regulacji prawnych zobowiązujących zarządców infrastruktury funkcjonujących w różnych gałęziach transportu do współpracy w zakresie planowania i realizacji inwestycji.
- Wdrożenie regulacji prawnych umożliwiających i usprawniających głównie integrację taryfową, biletową i infrastrukturalną różnych gałęzi transportu.
- Podjęcie działań na rzecz upłynnienia ruchu transportu miejskiego, zapewnienie dogodnych przesiadek, lepsza koordynacja środków transportu zbiorowego, integracja systemów taryfowych, podniesienie jakości oferty transportu publicznego.

Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce

Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce ma na celu wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej poprzez promowanie transportu elektrycznego. Wśród działań ujętych w dokumencie możemy wymienić m.in.:

- Wypromowanie pojazdów elektrycznych jako środka transportu w miastach przyszłości - (rozbudowa sieci ładowania pojazdów elektrycznych)
- Rozwój rynku pojazdów (korzyści dla użytkownika)
- Finansowanie przemysłu elektromobilności
- Regulacja dla rozwoju elektromobilności
- Inteligentna sieć zintegrowana z rynkiem pojazdów

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

Przyjęta przez Radę Ministrów 8 listopada 2019 roku KSRR jest podstawowym dokumentem kształtowania polityki regionalnej w Polsce do 2030 r. KSRR identyfikuje wyzwania rozwojowe kraju w ujęciu regionalnym do 2030 r., określa najważniejsze kierunki oraz zasady, wyznacza cele polityki regionalnej do 2030 r. i działania, jakie dla ich osiągnięcia powinien podjąć rząd, samorząd terytorialny



i inne podmioty uczestniczące w realizacji tej polityki oraz określa system realizacji i ramy finansowe KSRR. Wśród działań w dokumencie zawarta zostały m.in.:

- zintegrowany system transportu publicznego
- uzupełnienie braków i luk w podstawowej infrastrukturze transportowej o charakterze krajowym, regionalnym i lokalnym, co ma na celu zwiększenie odpowiedniej dostępności województw i obszarów
- zwiększenie poziomu dostępu do usług transportowych
- podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie

Dokumenty regionalne

Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030

Strategia rozwoju województwa jest najważniejszym dokumentem samorządu województwa określającym wizję i cele polityki regionalnej w wymiarze gospodarczym, społecznym i przestrzennym oraz działania niezbędne do ich osiągnięcia. *Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030* jest odpowiedzią władz województwa na zmieniające się uwarunkowania i wyzwania, przedstawia spójny plan powiązanych i przemyślanych działań w perspektywie najbliższej dekady, stanowiący punkt wyjścia do szerokiej współpracy, której efektem będzie podniesienie jakości życia mieszkańców województwa łódzkiego.

W strategii, zrównowazona mobilność jest często rozumiana jako integracja różnych form transportu, poprawna obsługa usług transportowych oraz możliwość minimalizacji emisji gazów cieplarnianych. Poniżej przedstawiono elementy kluczowej mobilności, jakie są uwzględnione w *Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 20230*:

- Wzmocnienie ładunku transportowego
- Rozwój transportu publicznego
- Promowanie mobilności aktywnej
- Infrastruktura transportowa (modernizacja dróg oraz nowych połączeń komunikacyjnych)
- Redukcja emisji cieplarnianych
- Współpraca międzyregionalna
- Przeciwdziałanie hałasowi i zanieczyszczeniom powietrza

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego oraz Plan Zagospodarowania Przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łodzi,

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa jest wyrazem polityki przestrzennej samorządu województwa i odgrywa istotną rolę w gospodarowaniu przestrzenią. Określa cele i kierunki rozwoju przestrzennego regionu w perspektywie długookresowej, uwzględnia ustalenia strategii rozwoju województwa stanowiąc jednocześnie podstawę dla wyboru działań priorytetowych w kolejnych okresach programowania oraz uwzględnia rekomendacje i wnioski zawarte w audycie krajobrazowym. Dokument ten identyfikuje kluczowe wyzwania, takie jak przeciwdziałanie depopulacji miast, zapobieganie peryferyzacji obszarów wiejskich oraz wzmocnienie transportowej dostępności regionu. W szczególności, dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łodzi, plan zakłada:

- Wykorzystanie strategicznego położenia w kraju i Europie w celu poprawy dostępności transportowej.
- Zwiększenie spójności przestrzennej poprzez rozwój i integrację publicznego transportu zbiorowego.
- Podniesienie atrakcyjności osadniczej poprzez poprawę jakości środowiska.



- Minimalizację negatywnych skutków suburbanizacji oraz dbałość o ład przestrzenny.
- Rozwój funkcji metropolitalnych i budowanie pozytywnego wizerunku regionu, z uwzględnieniem lokalnego potencjału i dziedzictwa kulturowego.

Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego

Przyjęty 23 kwietnia 2024 roku plan wyznacza kierunki rozwoju transportu w regionie do 2030 roku, z perspektywą do 2050 roku. Skupia się na integracji różnych form transportu oraz promowaniu zrównoważonej mobilności. Dokument ten kładzie duży nacisk na integrację różnych form transportu oraz promowanie zrównoważonej mobilności miejskiej. W ramach RPT WŁ sformułowano cztery cele strategiczne, które obejmują dziesięć kierunków działań oraz 44 konkretne inicjatywy. Część strategiczna dokumentu tworzy spójny układ zamierzeń rozwojowych w zakresie obsługi transportowej regionu, uwzględniając optymalną integrację międzygałęziową transportu, interoperacyjność sieci, poprawę bezpieczeństwa oraz ograniczanie wpływu transportu na środowisko. Realizacja założeń RPT WŁ ma na celu stworzenie zrównoważonego systemu transportowego, który zapewni mieszkańcom regionu lepszą mobilność miejską oraz przyczyni się do ogólnego rozwoju społeczno-gospodarczego województwa łódzkiego. Wśród działań możemy wymienić:

- Integracja różnych form transportu
- Rozwój infrastruktury dla transportu publicznego
- Promowanie ekologicznych środków transportu
- Poprawa infrastruktury rowerowej i pieszej
- Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS)
- Ograniczanie ruchu samochodowego w centrach miast
- Edukacja i promocja zrównoważonej mobilności

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego, zaktualizowany w grudniu 2022 roku, określa cele i działania na rzecz rozwoju transportu publicznego w regionie z perspektywą do 2030 roku. Dokument ten kładzie duży nacisk na zrównoważoną mobilność miejską, uwzględniając następujące kluczowe aspekty:

- Integracja systemów transportowych: Plan promuje tworzenie spójnej sieci transportu publicznego, która łączy różne środki transportu, takie jak autobusy, tramwaje i pociągi, umożliwiając płynne przesiadki i skracając czas podróży dla mieszkańców miast.
- Rozwój ekologicznych środków transportu: Dokument zakłada modernizację floty pojazdów transportu publicznego poprzez wprowadzanie pojazdów niskoemisyjnych lub zeroemisyjnych, co ma na celu redukcję zanieczyszczeń powietrza w obszarach miejskich.
- Poprawa infrastruktury dla pieszych i rowerzystów: Plan uwzględnia rozwój i modernizację infrastruktury pieszej i rowerowej, aby zachęcić mieszkańców do korzystania z alternatywnych, ekologicznych form transportu, co przyczynia się do zmniejszenia ruchu samochodowego w centrach miast.
- Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS): Dokument przewiduje implementację nowoczesnych technologii zarządzania ruchem, które mają na celu optymalizację przepływu pojazdów, poprawę bezpieczeństwa na drogach oraz dostarczanie aktualnych informacji dla pasażerów.
- Edukacja i promocja zrównoważonej mobilności: Plan zakłada prowadzenie kampanii informacyjnych i edukacyjnych, mających na celu zwiększenie świadomości społecznej na temat



korzyści płynących z korzystania z transportu publicznego oraz innych ekologicznych form przemieszczania się

Program Ochrony powietrza dla strefy w województwie łódzkim

Program Ochrony Powietrza (POP) dla strefy w województwie łódzkim jest kluczowym dokumentem mającym na celu poprawę jakości powietrza w regionie. Chociaż głównym celem POP jest redukcja zanieczyszczeń atmosferycznych, dokument ten uwzględnia również działania wspierające zrównoważoną mobilność miejską, które przyczyniają się do ograniczenia emisji z transportu.

W ramach POP przewidziano następujące działania związane ze zrównoważoną mobilnością miejską:

- Promowanie transportu publicznego
- Rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej
- rozwój transportu szynowego (m.in. elektryfikacja połączeń regionalnych, budowa parkingów typu Park&Ride oraz Park&Bike, poprawa komfortu i funkcjonowania węzłów przesiadkowych komunikacji publicznej)
- Wspieranie pojazdów niskoemisyjnych
- Edukacja i świadomość ekologiczna
- kontynuacja rozwoju i wdrażania IST
- wprowadzenie systemu monitorowania emisji z transportu, pozwalającego na bieżący monitoring wpływu ruchu drogowego na jakość powietrza

Dokumenty lokalne

Strategia Rozwoju Miasta Łowicza na lata 2015 - 2023

Strategia rozwoju miasta jest kompleksową i perspektywiczną koncepcją rozwoju, określającą cele rozwoju oraz drogi ich osiągnięcia. Strategia jest planem obejmującym wszystkie płaszczyzny życia lokalnego, jest koncepcją rozwoju miasta w długiej perspektywie czasowej. Jest podstawowym instrumentem zarządzania miastem. *Strategia Rozwoju Miasta Łowicza na lata 2015-2023* kładzie nacisk na zrównoważoną mobilność miejską, uwzględniając następujące kluczowe działania:

- Modernizacja taboru transportowego Miasta Łowicza oraz infrastruktury związanej z obsługą taboru i prowadzonym transportem zbiorowym
- zwiększenie dostępności komunikacyjnej miasta
- Skomunikowanie wewnętrznego układu drogowego z siecią dróg zewnętrznych
- Poprawa jakości dróg lokalnych, w tym modernizacja zabytkowej części miasta
- Współdziałanie z PKP i PKS w celu poprawy połączeń komunikacyjnych miasta z otoczeniem
- Rozwój infrastruktury komunikacyjnej

Aktualnie miasto opracowuje Strategię Rozwoju Miasta „Łowicz 2030”

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Łowicza

Przyjęty Uchwałą Nr XXXII/2019/2016 Rady Miejskiej w Łowiczu z dnia 24.11.2016 r. *Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Łowicza* ma na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych oraz poprawę jakości powietrza w mieście. Dokument ten kładzie duży nacisk na zrównoważoną mobilność miejską, proponując szereg działań mających na celu ograniczenie emisji z transportu oraz promowanie ekologicznych form przemieszczania się. Kluczowe działania związane ze zrównoważoną mobilnością miejską w ramach Planu obejmują:

- wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej



- Poprawa zdolności do planowania mobilności na funkcjonalnych obszarach miejskich w celu obniżenia emisji CO₂
- Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi
- Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności

Program Ochrony Środowiska dla miasta Łowicza na lata 2023 – 2026 z perspektywą do 2030

Jest podstawowym narzędziem prowadzenia polityki ochrony środowiska na terenie miasta. Według założeń przedstawionych w niniejszym opracowaniu, realizacja *Programu* doprowadzi do poprawy stanu środowiska naturalnego, efektywnego zarządzania środowiskiem, zapewni skuteczne mechanizmy chroniące środowisko przed degradacją, a także stworzy warunki dla wdrożenia wymagań obowiązującego w tym zakresie prawa. Kluczowe inicjatywy dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej to:

- Przebudowę i modernizację dróg
- Budowę ścieżek rowerowych
- Ograniczanie emisji zanieczyszczeń
- Usprawnienia komunikacji

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Łowicza

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Obejmuje on szereg działań, które mają na celu zwiększenie dostępności, efektywności i ekologiczności systemu transportu miejskiego, w tym m.in.:

- Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu
- Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego
- Integracja systemu transportowego
- Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru
- Poprawa bezpieczeństwa
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego oraz Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łowicza

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego oraz Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łowicza koncentrują się na zrównoważonym rozwoju przestrzennym, który ma kluczowe znaczenie dla zrównoważonej mobilności miejskiej. Główne elementy, które odnoszą się do zrównoważonej mobilności miejskiej to:

- realizacja systemu ścieżek rowerowych
- utrzymanie na terenie miasta obszarów kolejowych linii: Warszawa-Kutno-Poznań, Łowicz-Skierniewice-Łuków, - Łowicz-Łódź
- modernizacja istniejącej sieci ulic z doprowadzeniem parametrów technicznych do wymogów ustalonych klas funkcjonalnych
- przyjęcie elastycznej strategii etapowania zadań inwestycyjnych i modernizacyjnych



- utworzenie strefy ruchu uspokojonego w obrębie najcenniejszego kulturowo obszaru zabudowy śródmiejskiej

Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Łowickiego na lata 2016 – 2019 z perspektywą na lata 2020 – 2023

Nadrzędnym celem Programu jest wskazanie działań naprawczych, których realizacja doprowadzi do poprawy stanu jakości powietrza w możliwie najkrótszym czasie, co w konsekwencji spowoduje ograniczenie niekorzystnego wpływu zanieczyszczeń powietrza na zdrowie i życie mieszkańców województwa łódzkiego. Celem Programu jest również wskazanie przyczyn wystąpienia przekroczeń substancji w powietrzu. Wśród działań zawartych w dokumencie możemy wymienić m.in.:

- Bieżące remonty i modernizacje dróg powiatowych
- Budowa, przebudowa dróg powiatowych i innych inwestycji komunikacyjnych oraz pomoc finansowa gminom na działania w tym zakresie
- Tworzenie ścieżek rowerowych i ciągów ruchu pieszego oraz pomoc finansowa dla gmin na rozbudowę sieci dróg rowerowych
- Promowanie korzystania z komunikacji zbiorowej, rowerów i środków transportu wykorzystujących napędy przyjazne środowisku
- Realizacja działań podnoszących bezpieczeństwo na drogach powiatowych: oznakowanie poziome i pionowe, elementy bezpieczeństwa ruchu, przejścia dla pieszych
- Promowanie odnawialnych źródeł energii oraz budownictwa energooszczędnego.



3. CEL I ZAKRES PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ MIASTA ŁOWICZA



Celem stworzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) Miasta Łowicza jest wypracowanie celów i planu działań strategicznych dla miasta co najmniej do 2030 roku z uwzględnieniem unijnej i krajowej polityki zrównoważonej mobilności, polityki klimatycznej, polityki miejskiej i innych pokrewnych.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) Miasta Łowicza koncentruje się na kompleksowym podejściu do transportu miejskiego, uwzględniając potrzeby wszystkich jego uczestników. Główne założenia planu obejmują:

- **poprawę jakości życia mieszkańców** – poprzez zwiększenie atrakcyjności miasta, poprawę zdrowia publicznego oraz redukcję zanieczyszczenia powietrza, hałasu i emisji gazów cieplarnianych;
- **wsparcie zrównoważonego rozwoju miasta** – poprzez integrację różnych form transportu w celu optymalizacji ich efektywności, kosztów i wpływu na środowisko;
- **równowagę między aspektami ekonomicznymi i społecznymi** – z uwagi na zapewnienie opłacalności rozwiązań transportowych przy jednoczesnym zagwarantowaniu dostępności dla wszystkich grup społecznych;
- **efektywne zarządzanie infrastrukturą** – maksymalne wykorzystanie zasobów istniejącej infrastruktury i przestrzeni miejskiej;
- **bezpieczeństwo i komfort przemieszczania się** – poprzez wdrażanie rozwiązań podnoszących poziom bezpieczeństwa na drogach oraz poprawiających jakość transportu publicznego i alternatywnych form mobilności.

3.1. Określenie ram czasowych i obszaru oddziaływania

Kluczowym elementem wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) jest określenie jego ram czasowych. **Dokument obejmuje działania planowane na lata 2025–2030**, co zapewnia jego spójność z innymi strategicznymi planami rozwoju, w tym **ze Strategią Rozwoju Miasta „Łowicz 2030+”⁴**, w ramach której Miasto Łowicz podjęło procedurę opracowania dokumentu. Synchronizacja obu dokumentów umożliwia kompleksowe podejście do kształtowania polityki mobilności w mieście oraz lepszą koordynację działań inwestycyjnych i organizacyjnych.

⁴ Uchwała nr IV/25/2024 z dnia 27 czerwca 2024 w sprawie przystąpienia do sporządzenia Strategii Rozwoju Miasta "Łowicz 2030+" oraz określenia szczegółowego trybu i harmonogramu opracowania projektu Strategii, w tym trybu konsultacji



SUMP Miasta Łowicza koncentruje się nie tylko na potrzebach mieszkańców samego miasta, lecz także uwzględnia gminę wiejską Łowicz, z którą tworzy spójny obszar powiązany pod względem gospodarczym, społecznym i komunikacyjnym. Oznacza to, że rozwój mobilności będzie zaplanowany w sposób zintegrowany, a tym samym przyczyni się do poprawy dostępności transportowej miasta dla mieszkańców okolicznych miejscowości, zwiększając ich możliwości w zakresie dostępu do miejsc pracy, edukacji, usług, rekreacji i wypoczynku. Wdrożenie zaplanowanych działań pozwoli na zrównoważony rozwój systemu transportowego, poprawę jakości życia mieszkańców oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.



Ryc. 1. Położenie Gminy Miasto Łowicz względem gmin ościennych.
Źródło: <https://lowicz24.eu/> [dostęp dn. 16.02.2025]

3.2. Proces opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza

Ryc. 2. Położenie Gminy Miasto Łowicz względem gmin ościennych.
Źródło: <https://lowicz24.eu/> [dostęp dn. 16.02.2025]

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza (SUMP) został opracowany zgodnie przyjętą na poziomie europejskim i krajowym metodą przygotowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej, tj. z uwzględnieniem cyklu 12 kroków zrównoważonego planowania mobilności w miastach^{5,6}. W przeciwieństwie do tradycyjnego podejścia w planowaniu transportu, w SUMP Miasta Łowicza szczególny nacisk nałożono na zaangażowanie w proces mieszkańców i różnych grup interesariuszy.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza (SUMP) składa się z:

- procesu przygotowania
- części diagnostycznej, opisującej tło społeczno-gospodarcze miasta oraz stan mobilności miejskiej
- analizy SWOT, określającej mocne i słabe strony, szanse oraz zagrożenia dla rozwoju zrównoważonej mobilności Miasta Łowicza
- analizy strategicznej systemu transportowego
- założeń strategicznych realizujących zagadnienia zrównoważonej mobilności miejskiej

⁵ Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan - Second Edition - <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/dokumenty-dotyczace-sump>

⁶ CIVITAS PROSPERITY – PORADNIK – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) - <https://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sump/dokumenty/>



- systemu wdrażania i monitorowania SUMP

Dokument został przygotowany w oparciu o *Wytyczne. Opracowywanie i wdrażanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej*⁷ oraz poradnik dotyczący opracowania *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) - CIVITAS PROSPERITY*.

Charakterystyki systemów transportowych dokonano w oparciu o dane otrzymane m.in.



- z Urzędu Miejskiego w Łowiczu
- z Miejskiego Zakładu Komunikacji w Łowiczu
- **Badania ankietowego w zakresie wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza i okolic** prowadzonego w formie elektronicznej w dniach 06.02 – 12.02.2025 roku.
- **Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie**
- **Innych opracowań branżowych udostępnianych przez odpowiednie instytucje**

3.3. Udział społeczeństwa w tworzeniu dokumentu

Należy podkreślić, że od początku w proces przygotowania dokumentu zostali włączeni mieszkańcy i interesariusze, którzy mieli możliwość aktywnego udziału w tworzeniu dokumentów strategicznych Gminy⁸. Ich zaangażowanie obejmowało m.in. identyfikację potrzeb związanych z mobilnością miejską.

Włączenie społeczności lokalnej zarówno na etapie diagnozy problemów, jak i w procesie decyzyjnym pozwoliło uwzględnić zróżnicowane perspektywy oraz potrzeb użytkowników przestrzeni miejskiej. Dzięki temu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza jest lepiej dostosowany do rzeczywistych wyzwań i oczekiwań mieszkańców.

Zaangażowanie społeczeństwa zostało zrealizowane poprzez szereg konsultacji i badań, które umożliwiły zebranie opinii, uwag i sugestii od przedstawicieli różnych grup interesariuszy, w tym:

- **Spotkania konsultacyjne z radami osiedli** – jednostkami pomocniczymi gminy miasto Łowicz, które reprezentują interesy mieszkańców poszczególnych części miasta. W trakcie tych spotkań, poza omówieniem ogólnych potrzeb rozwojowych miasta i bieżących problemów, identyfikowano kluczowe kwestie związane z mobilnością oraz analizowano potencjalne kierunki zmian w organizacji transportu. Spotkania odbywały się w listopadzie, grudniu 2024 r. i styczniu 2025 r.
- **Spotkanie konsultacyjne z przedstawicielami szkół podstawowych** – tj. przedstawicielami samorządów uczniowskich łowickich szkół podstawowych. Celem tych konsultacji było omówienie procesów sporządzania dokumentów strategicznych w gminie, a także poznanie potrzeb młodych ludzi oraz ich spostrzeżeń dotyczących problemów w przestrzeni miasta i jego

⁷ *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan - Second Edition* - <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/dokumenty-dotyczace-sump>

⁸ m.in. Strategii Rozwoju Miasta „Łowicz 2030” oraz Gminnego Programu Rewitalizacji Miasta Łowicza, które uwzględniły również badanie potrzeb związanych z mobilnością miejską.



funkcjonowaniu. Spotkanie odbyło się 29.11.2024 roku w Urzędzie Miejskim w Łowiczu. Udział w spotkaniu wzięło łącznie 16 uczniów, będących przedstawicielami: SP1, SP2, SP3, SP4 i SP7.

- **Spotkanie konsultacyjne ze słuchaczami Uniwersytetu Trzeciego Wieku w Łowiczu** – spotkanie zostało zorganizowane na potrzeby opracowania gminnych dokumentów strategicznych. Poza zagadnieniami dotyczącymi stanu przestrzeni miejskiej i ogólnego funkcjonowania miasta, uczestnicy poruszali również problemy związane z mobilnością w Łowiczu. Seniorzy jako ważna grupa użytkowników przestrzeni miejskiej przedstawili swoje oczekiwania dotyczące dostępności transportu publicznego, infrastruktury pieszej oraz barier architektonicznych, z którymi borykają się w codziennym funkcjonowaniu. Istotnym poruszonym tematem rozmów była również dostępność ścieżek rowerowych, co podkreśla rosnące zainteresowanie seniorów aktywnymi formami mobilności. Spotkanie odbyło się 16.01.2025 r. w siedzibie Łowickiego Uniwersytetu Trzeciego Wieku. Wzięło w nim udział łącznie 54 uczestników.
- **Badanie ankietowe online** – przeprowadzone wśród mieszkańców Łowicza i okolic w celu zebrania danych na temat wzorców zachowań transportowych, preferencji komunikacyjnych oraz problemów, z jakimi spotykają się użytkownicy różnych form transportu. Badanie zostało przeprowadzone w formie elektronicznej w dniach 06.02 – 12.02. 2025 r. W ramach badania wpłynęło 201 odpowiedzi.

Dzięki zastosowaniu wieloaspektowego podejścia do konsultacji i badań, dokument uwzględnia szerokie spektrum potrzeb użytkowników mobilności miejskiej, w tym pieszych, rowerzystów, użytkowników komunikacji zbiorowej oraz kierowców. Taka metodologia zapewnia, że Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza będzie narzędziem realnie odpowiadającym na potrzeby mieszkańców i przyczyni się do poprawy jakości życia w mieście.

3.4. SOOŚ

Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.) stanowi, iż przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymaga projekt:

- 1) planu ogólnego gminy oraz planu zagospodarowania przestrzennego, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, a także koncepcji rozwoju kraju, strategii rozwoju, programu, polityki publicznej i dokumentu programowego, z zakresu polityki rozwoju, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko;
- 2) polityki, strategii, planu i programu w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywany lub przyjmowany przez organy administracji, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko;
- 3) polityki, strategii, planu i programu innego niż wymienione w pkt 1 i 2, którego realizacja może spowodować znaczące oddziaływanie na obszar Natura 2000, jeżeli nie jest on bezpośrednio związany z ochroną obszaru Natura 2000 lub nie wynika z tej ochrony.



- 4) dokumentu innego niż wyżej wymienione oraz w przypadku projektu zmiany takiego dokumentu, jeżeli w uzgodnieniu z właściwym organem, o którym mowa art. 57 przytoczonej ustawy, organ opracowujący projekt stwierdzi, że realizacja postanowień danego dokumentu albo jego zmiany może spowodować znaczące oddziaływanie na środowisko.

Wskazane w **Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza (SUMP)** działania dotyczą prowadzenia polityki promującej wykorzystanie zeroemisyjnego transportu, a zatem ich realizacji nastawiona jest na ochronę środowiska – w szczególności poprawę jakości powietrza. Przewidziane do realizacji działania nie mają charakteru dużych inwestycji infrastrukturalnych i nie znajdują się na liście przedsięwzięć mogących zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839).

Tym samym, stwierdzić można, że:

- dokument nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,
- realizacja ustaleń dokumentu nie spowoduje znaczącego oddziaływania na obszar NATURA 2000,
- realizacja dokumentu nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko.

Dla przyjęcia dokumentu nie jest zatem konieczne przeprowadzanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.



4. CHARAKTERYSTYKA MIASTA ŁOWICZA

5. Ryc. 3. Saldo migracji w Łowiczu w latach 2019-2023. CHARAKTERYSTYKA MIASTA ŁOWICZA



4.1. Położenie i układ przestrzenny

Miasto Łowicz położone jest w centralnej Polsce na Mazowszu, w północno-wschodniej części województwa łódzkiego oraz centralnej części powiatu łowickiego, którego jest

stolicą. Miasto otacza gmina wiejska Łowicz, a od północnej części niewielkim fragmentem graniczy z gminą Chaśno.

Łowicz cechuje dogodne położenie komunikacyjne pod względem transportu kolejowego jak i drogowego. Miasto jest ważnym węzłem kolejowym na przecięciu linii międzynarodowych i krajowych, co daje mu strategiczne połączenia z innymi regionami Polski oraz Europy. Trasa linii kolejowej Warszawa – Łódź – Śląsk, przecina miasto z kierunku północnowschodniego na południowo-zachodni i dzieli je na dwie części. Występują węzły kolejowe linii E20, które łączą Warszawę z Poznaniem i dalej z granicą polsko-niemiecką; linii towarowej CE20 będącej częścią transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, a także linia regionalna Łowicz – Łódź (nr 15). W przypadku transportu drogowego, około 20 km od miasta w kierunku południowym znajduje się Autostrada A2, natomiast ok. 35 km na zachód od Łowicza zlokalizowana jest Autostrada A1, dzięki czemu mieszkańcy w szybki sposób mogą dotrzeć do Trójmiasta, Łodzi, Katowic, Warszawy czy Poznania. Przez Łowicz przebiegają 3 drogi krajowe:

- **Droga krajowa nr 14:** łączy Łowicz z Łodzią na południu i z Poznaniem na zachodzie oraz z Warszawą na wschodzie.
- **Droga krajowa nr 92:** łączy Łowicz z Sochaczewem i Warszawą oraz z Kutnem i Poznaniem.
- **Droga krajowa nr 70:** łączy Łowicz ze Skierniewicami.

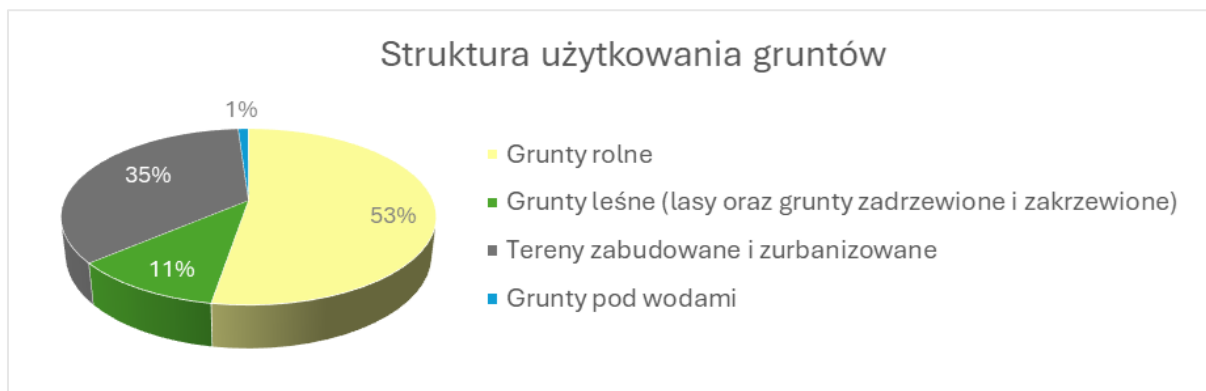
W mieście przebiegają również drogi wojewódzkie (DW 584, DW 703, DW 704) oraz liczne drogi powiatowe tworzące siatkę ulic w obszarze całego miasta.



Ryc. 4. Położenie miasta Łowicza na tle układu komunikacyjnego o znaczeniu ponadlokalnym.
Źródło: opracowanie własne.

Łowicz to gmina miejska o łącznej powierzchni równej 23,42 km².

Według Bazy Danych Obiektów Topograficznych nieco ponad połowę powierzchni miasta (52,6%) stanowią użytki rolne, 11,1% - grunty leśne, zadrzewione i zakrzewione, natomiast grunty pod wodami ok. 1% powierzchni miasta w jego granicach administracyjnych. Tereny zabudowane i zurbanizowane wg stanu na rok 2024 zajmowały powierzchnię 8,24 km², co stanowi 35,2% powierzchni miasta.



Ryc. 5. Struktura użytkowania gruntów
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Topograficznych BDOT10

Wśród terenów zabudowanych i zurbanizowanych dominuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna zajmując prawie 42% zurbanizowanej powierzchni miasta. Tereny pod drogami kołowymi i szynowymi zajmują ok. 12% łącznej powierzchni terenów zabudowanych i zurbanizowanych.



Ryc. 6. Struktura użytkowania gruntów zabudowanych i zurbanizowanych.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Topograficznych BDOT10

Struktura funkcjonalno-przestrzenna Łowicza opiera się na historycznym układzie urbanistycznym, którego centralnym elementem jest Stare Miasto z rynkiem pełniącym kluczową rolę w organizacji przestrzeni miejskiej. Historyczna zabudowa koncentruje się wokół rynku, gdzie znajdują się zabytkowe kamienice, ratusz oraz bazylika. W przeszłości Rynek pełnił funkcje handlowe, administracyjne i społeczne, jednak współcześnie został przekształcony w przestrzeń parkingową. W pobliżu Starego Rynku, na południowy wschód, zlokalizowany jest Nowy Rynek, który wyróżnia się nietypowym, trójkątnym kształtem i stanowi otwartą przestrzeń publiczną.

Centralna część miasta charakteryzuje się zwartą, historyczną zabudową kamieniczną, w której często występują lokale usługowe na poziomie parteru. Wraz z rozwojem Łowicza na obrzeżach zaczęły powstawać osiedla mieszkaniowe wielorodzinne, składające się głównie z bloków mieszkalnych. Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna koncentruje się na peryferyjnych terenach miasta oraz w dzielnicach takich jak Bratkowice, Węgierska Górka i Złotniki. W ostatnich latach zauważalna jest tendencja do rozlewania się zabudowy jednorodzinnej na tereny podmiejskie.

Łowicz podzielony jest administracyjnie na 10 osiedli, które pełnią funkcję jednostek pomocniczych miasta. Należą do nich: Osiedle "Korabka", Osiedle "Stare Miasto", Osiedle "Zatorze", Osiedle "Stefana Starzyńskiego", Osiedle "Nowe Miasto", Osiedle "Przedmieście", Osiedle "Kostka", Osiedle "Bratkowice", Osiedle "Górki" oraz Osiedle "Henryka Dąbrowskiego".

Przemysł i działalność produkcyjna koncentrują się głównie na obrzeżach miasta, w jego południowo-zachodniej oraz północno-zachodniej części. W Łowiczu funkcjonują przedsiębiorstwa związane z budownictwem, przemysłem lekkim, spożywczym oraz motoryzacją, co stanowi istotny element lokalnej gospodarki.

Istotnym elementem struktury przestrzennej miasta jest rzeka Bzura, dzieląca Łowicz na część północną i południową. Wzdłuż jej koryta zachowano rozległe tereny zielone pełniące funkcję korytarza przewietrzającego oraz ekologicznego. W południowej części miasta znajduje się miejski kompleks leśny o powierzchni 115,7 ha, natomiast w północnej dominują grunty rolne, które stanowią część wysoko wyspecjalizowanego sektora rolniczego regionu.



4.2. Uwarunkowania demograficzne

Struktura demograficzna oraz społeczno-gospodarcza Miasta Łowicza ma kluczowy wpływ na sposób przemieszczania się mieszkańców i kształtowanie wzorców mobilności. Różne grupy ludności wykazują odmienne potrzeby transportowe, co wymaga kompleksowego podejścia do planowania zarówno komunikacji zbiorowej, jak i innych form mobilności, w tym ruchu pieszego, rowerowego czy transportu indywidualnego.

O podstawowych czynników determinujących popyt na transport i mobilność w mieście należą:

- **Liczba mieszkańców** – wielkość populacji miasta bezpośrednio przekłada się na ogólne zapotrzebowanie na różne środki transportu.
- **Struktura wiekowa mieszkańców** – udział dzieci, młodzieży, osób w wieku produkcyjnym i seniorów wpływa na sposób i częstotliwość korzystania z różnych form transportu (np. młodzież częściej korzysta z komunikacji publicznej, a seniorzy częściej poruszają się pieszo).
- **Aktywność zawodowa i edukacyjna** – liczba pracujących mieszkańców oraz uczniów i studentów określa intensywność codziennych podróży, zwłaszcza w godzinach szczytu.
- **Wielkość i kierunki migracji** – przepływy ludności, zarówno wewnętrzne (np. między dzielnicami), jak i zewnętrzne (np. do Łowicza i innych ośrodków), mają wpływ na organizację systemu transportowego i jego przepustowość.
- **Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych** – poziom motoryzacji wpływa na konkurencyjność transportu publicznego wobec transportu indywidualnego, a także na zapotrzebowanie na infrastrukturę drogową i parkingową.
- **Dostępność i jakość alternatywnych form transportu** – rozwój infrastruktury rowerowej, systemów współdzielonych (np. system rowerów miejskich) oraz polityka promowania ruchu pieszego mogą wpływać na wybory transportowe mieszkańców.

Oprócz wymienionych czynników, istotne znaczenie mają również aspekty ekonomiczne, takie jak poziom dochodów mieszkańców, a także polityka przestrzenna miasta, w tym rozmieszczenie miejsc pracy, usług, edukacji i rekreacji.

Analiza tych uwarunkowań pozwala na lepsze zrozumienie obecnych wzorców mobilności i prognozowanie ich zmian w przyszłości. Stanowi to podstawę do opracowania skutecznych rozwiązań transportowych dostosowanych do realnych potrzeb mieszkańców i poprawiających jakość życia w Łowiczu.

Uwarunkowania społeczne

Na koniec 2023 roku liczba ludności Łowicza wynosiła 25 972 mieszkańców. Podobnie jak w przypadku zdecydowanej większości miast województwa łódzkiego – notowany jest spadek liczby ludności w stosunku do lat poprzednich. W latach 2013-2023 liczba mieszkańców zmniejszyła się o ok. 11%. Populację miasta w poszczególnych latach przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 2. Liczba mieszkańców Łowicza w latach 2013-2023.

Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Liczba mieszkańców	29 420	29 169	28 936	28 811	28 704	28 501	28 224	27 896	27 436	26 247	26 099

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP) MIASTA ŁOWICZA

Trend ten powoduje przyrost naturalny w Łowiczu, który od lat przyjmuje wartości ujemne. Zmiany w liczbie ludności, poza przyrostem naturalnym kształtowane są przez saldo migracji. W całym województwie łódzkim, od wielu lat obserwowane jest ujemne saldo migracji (ubytek wynikający z odpływu migracyjnego stanowi około 25% ogólnego spadku ludności). W Łowiczu saldo migracji przyjmuje wyższe natężenie i tempo niż ogółem w województwie łódzkim i w Polsce.



Ryc. 7. Saldo migracji w Łowiczu w latach 2019-2023.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS.

Prognozy dotyczące liczby ludności omawianego obszaru nie są korzystne. Zgodnie z nimi do 2030 roku w Łowiczu ubędzie powyżej 5% odnotowanej obecnie liczby ludności. Zgodnie z prognozami, gminy położone przy granicy województwa łódzkiego będą należeć do jednostek o największym przewidywanym spadku liczby ludności w stosunku do większości gmin położonych bliżej aglomeracji łódzkiej.

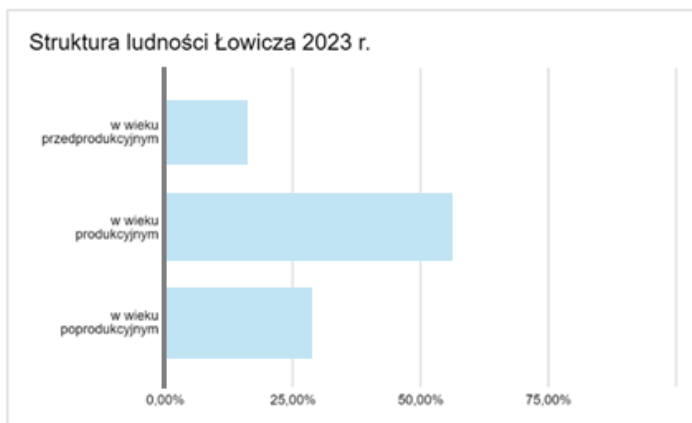
Struktura ludności pod względem wieku i płci nie zmieniała się znacząco na przestrzeni lat 2013-2023. W mieście, w 2023 roku dominującą grupą były kobiety w przedziale wiekowym 65-69 lat. Następną pod względem liczebności grupą wiekową były osoby w wieku 40-44 oraz 45-49, wśród których w obu kategoriach przeważali mężczyźni. Dość duży udział w liczbie ludności mają kobiety powyżej 70 życia.



Ryc. 8. Piramida wieku mieszkańców Łowicza w 2023 r.

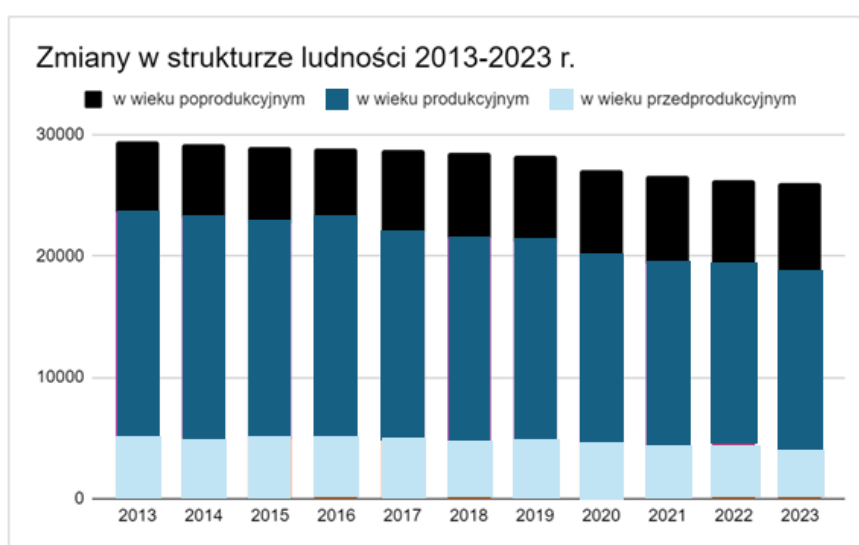
Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS.

Analizując strukturę płciową mieszkańców Łowicza można zauważyć przewagę kobiet. Według danych na 2023 r., kobiety stanowią ok. 53% wszystkich mieszkańców.



Ryc. 9. Struktura ludności według ekonomicznych grup wieku.
Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS.

Średni wiek mieszkańców Łowicza wynosi 44 lata i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa łódzkiego oraz porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski. 57% mieszkańców analizowanego obszaru to osoby w wieku produkcyjnym, 17,1% w wieku przedprodukcyjnym, a 25,9% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.



Ryc. 10. Zmiany w strukturze ludności Łowicza w latach 2013-2023.
Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS.

Według danych za 2023 rok, średni współczynnik obciążenia demograficznego⁹ w Łowiczu wynosił 81%, co stanowi wartość wyższą niż średnia dla całości województwa łódzkiego oraz Polski. W całej Polsce obserwowany jest trend wzrostowy niniejszego zjawiska, jednak w Łowiczu przybiera on wyższe tempo. Wysoka, wciąż wzrastająca wartość wskaźnika obciążenia demograficznego determinowana jest przede wszystkim spadkiem liczby urodzeń, ale może również wynikać z sytuacji migracyjnej, a zatem wysiedlania się osób w wieku produkcyjnym i przeprowadzki do bardziej zurbanizowanych obszarów.

Tab. 1. Współczynnik obciążenia demograficznego w Łowiczu, województwie łódzkim oraz Polsce w latach 2013-2023.

Jednostka	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Dynamika
Miasto Łowicz	59%	60%	63%	66%	68%	71%	73%	76%	77%	79%	81%	+22pp
Województwo łódzkie	60%	62%	63%	65%	67%	68%	70%	72%	74%	75%	76%	+16pp
Polska	58%	59%	60%	62%	63%	65%	67%	68%	69%	70%	71%	+13pp

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS.

⁹ stosunek liczby osób w wieku przedprodukcyjnym i poprodukcyjnym do liczby osób w wieku produkcyjnym



4.3. Uwarunkowania gospodarcze

Istotnym czynnikiem kształtującym mobilność miasta oraz jakość życia mieszkańców jest również rozwój gospodarczy. Łowicz, dzięki swojemu strategicznemu położeniu na przecięciu ważnych szlaków komunikacyjnych – autostrad, dróg krajowych i linii kolejowych – posiada korzystne warunki dla rozwoju przedsiębiorczości i przyciągania inwestorów. Jednak mimo potencjału, analiza danych gospodarczych wskazuje na stagnację w liczbie podmiotów gospodarki narodowej oraz wyzwania związane z odpływem ludności i niewystarczającym wykorzystaniem zasobów inwestycyjnych miasta.



Podmioty gospodarcze i przedsiębiorczość mieszkańców

Na koniec 2023 roku w rejestrze REGON zarejestrowanych było 2 979 podmiotów gospodarki narodowej, z czego 2 216 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W tym samym roku powstało 200 nowych podmiotów, natomiast 133 zostały wyrejestrowane. Choć bilans rejestracji pozostaje dodatni, stosunkowo wysoka liczba likwidowanych działalności może wskazywać na trudne warunki funkcjonowania przedsiębiorstw.



Łowicz jest miastem o charakterze rolniczo-przemysłowym, a jego gospodarka opiera się na kilku kluczowych branżach, zwłaszcza przemyśle spożywczym i chemicznym. Do największych firm związanych z przetwórstwem rolno-spożywczym należą Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska, Firma Bracia Urbanek oraz ZPOW Agros Łowicz, które odgrywają istotną rolę w lokalnym rynku pracy. W mieście funkcjonują także inne znaczące zakłady przemysłowe, takie jak Opakomet i Lamela.

Pomimo korzystnej lokalizacji i obecności rozwiniętego sektora przemysłowego, gospodarka Łowicza stoi przed wyzwaniami, do których należą:

- migracja młodych ludzi oraz starzenie się społeczeństwa, co prowadzi do zmniejszenia aktywnej zawodowo populacji.
- silna konkurencja ze strony większych ośrodków miejskich, takich jak Warszawa i Łódź, które „wchłaniają” potencjał gospodarczy Łowicza, przyciągając zarówno inwestorów, jak i pracowników.
- niewykorzystany potencjał turystyczny i niedostateczna promocja regionu, co ogranicza możliwości rozwoju sektora usług i rekreacji.

Analiza porównawcza Łowicza z ogółem powiatu łowickiego wskazuje na brak dynamicznych zmian w liczbie podmiotów gospodarki narodowej w ostatnich dziesięciu latach. Podczas gdy ogółem na obszarze powiatu obserwuje się tendencję wzrostową, w samym Łowiczu liczba przedsiębiorstw pozostaje na zbliżonym poziomie, co świadczy o stagnacji gospodarczej miasta.

W kontekście przyszłego rozwoju istotną rolę może odegrać teren przeznaczony pod produkcję w południowej części miasta, który został wyznaczony w kierunkach Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (SUiKZP). Jego efektywne zagospodarowanie może sprzyjać przyciąganiu nowych inwestorów oraz tworzeniu miejsc pracy, co wpłynie na poprawę stabilności gospodarczej miasta.



Struktura budżetu



W celu oceny kondycji gospodarczej miasta oraz priorytetów samorządu wykonana została analiza struktury budżetu miasta Łowicza, obejmującej dochody i wydatki podzielone na poszczególne działy.

W 2023 r. dochody Łowicza wyniosły 169 454 085,75 zł. Choć były one wyższe niż w 2022 r., nadal pozostawały poniżej poziomu z lat 2020 i 2021. Największym źródłem dochodów (37%) były wpływy od osób prawnych, fizycznych oraz innych jednostek nieposiadających osobowości prawnej. Istotne udziały w strukturze dochodów miały również różne rozliczenia (21%), gospodarka mieszkaniowa (9%) oraz transport i łączność (7%).

W ostatnich latach zauważalny był spadek dochodów z turystyki, rodziny oraz pozostałych zadań, natomiast wzrosły wpływy z handlu, transportu, administracji publicznej i kultury fizycznej. Znacznemu ograniczeniu uległy środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej. W 2023 r. wyniosły one jedynie 49 729,58 zł, co stanowi jedynie 26% kwoty z 2019 r. Natomiast subwencje wzrosły do 33 160 885,95 zł.

Łączne wydatki w budżecie miasta w 2023 roku wyniosły 174 992 177 zł, co oznacza spadek o 12,1 mln zł w porównaniu do roku poprzedniego. Największe wydatki dotyczyły oświaty i wychowania (56,9 mln zł, 33% ogółu wydatków), a ich wartość systematycznie rosła w ostatnich latach. Transport i łączność pochłonęły 26,1 mln zł (ok. 15% ogółu wydatków), a gospodarka komunalna i ochrona środowiska 19,8 mln zł (ok. 11% ogółu wydatków), przy czym w tym ostatnim sektorze zanotowano znaczny spadek. Najmniejsze koszty poniesiono na działalność usługową (67,9 tys. zł) oraz rolnictwo i łowiectwo (39,7 tys. zł). Warto odnotować, że po raz pierwszy poniesiono wydatki w dziale wytwarzania i zaopatrywania w energię elektryczną, gaz i wodę (121,9 tys. zł), podczas gdy w poprzednich latach wynosiły one 0 zł.



Ryc. 11. Struktura wydatków budżetowych Łowicza w 2023 roku.
Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS.

Tab. 2. Wydatki budżetu gminy w latach 2019-2030 w ramach poszczególnych z uwzględnieniem klasyfikacji działów budżetowych.

Numer i nazwa Działu	2019	2020	2021	2022	2023
Dział 010 - Rolnictwo i łowiectwo	19 998,78	21 957,13	21 849,97	23 416,04	39 788,60
Dział 400 – Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz i wodę	0	0	0	0	121 869,92
Dział 500 - Handel	1 422 875,97	544 884,20	220 127,00	1 430 291,94	2 247 861,65



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP) MIASTA ŁOWICZA

Numer i nazwa Działu	2019	2020	2021	2022	2023
Dział 600 - Transport i łączność	24 243 678,12	18 067 900,39	12 423 854,31	14 512 839,81	26 097 481,46
Dział 630 - Turystyka	426 101,02	396 149,92	422 853,24	86 685,49	80 811,63
Dział 700 - Gospodarka mieszkaniowa	6 967 696,70	8 168 824,76	7 873 448,39	8 456 076,78	14 081 571,42
Dział 710 - Działalność usługowa	82 888,42	73 570,45	63 753,03	105 360,09	67 922,85
Dział 750 - Administracja publiczna	10 835 773,29	10 055 603,39	11 048 625,49	12 469 147,71	13 680 575,43
Dział 751 - Urzędy naczelnych organów władzy państwowej, kontroli i ochrony prawa oraz sądownictwa	244 173,98	218 422,27	5 557,38	5 447,45	206 510,11
Dział 754 - Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa	268 681,17	448 397,02	371 659,35	491 846,27	340 040,97
Dział 757 - Obsługa długu publicznego	607 868,90	659 021,94	525 857,77	3 287 649,93	4 444 509,49
Dział 801 - Oświata i wychowanie	42 341 917,10	43 131 223,05	46 043 033,95	51 156 255,52	56 914 364,88
Dział 851 - Ochrona zdrowia	819 706,31	765 392,12	701 758,13	1 182 660,68	677 277,46
Dział 852 - Pomoc społeczna	7 598 591,40	7 713 545,91	8 385 297,82	16 690 216,20	14 176 280,05
Dział 853 - Pozostałe zadania w zakresie polityki społecznej	323 491,73	304 838,06	337 383,27	8 790 024,82	171 806,46
Dział 854 - Edukacyjna opieka wychowawcza	1 861 909,95	1 792 456,99	1 847 147,28	393 661,25	404 593,45
Dział 855 - Rodzina	31 307 740,85	38 135 734,13	36 822 771,72	20 430 193,63	9 690 111,94
Dział 900 - Gospodarka komunalna i ochrona środowiska	9 511 358,00	48 405 539,96	30 326 649,36	37 997 489,17	19 770 662,20
Dział 921 - Kultura i ochrona dziedzictwa narodowego	8 422 483,74	2 292 070,71	2 415 212,07	2 760 224,16	2 886 085,82
Dział 926 - Kultura fizyczna	5 401 623,76	4 977 422,74	5 525 833,07	6 860 498,27	8 892 051,54

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS.

Wydatki na transport i łączność stanowią istotną część budżetu miasta, odpowiadając za 15% całkowitych wydatków. Ich struktura odgrywa kluczową rolę w kształtowaniu systemu mobilności oraz wpływa na jakość życia mieszkańców. Analiza alokacji środków pozwala określić priorytetowe obszary finansowania oraz ocenić ich zgodność z założeniami zrównoważonej mobilności.

Największa część środków w dziale Transport i łączność została przeznaczona na lokalny transport zbiorowy, co pokazuje, że transport publiczny odgrywa kluczową rolę w polityce miejskiej Łowicza. Środki te w dużej mierze pokrywały wynagrodzenia pracowników, zakup materiałów i wyposażenia oraz składki ubezpieczeniowe. Dodatkowo, część budżetu przeznaczono na remonty, opłaty eksploatacyjne oraz koszty administracyjne, co wskazuje na konieczność utrzymania i bieżącego funkcjonowania transportu publicznego.

Znaczący udział w budżecie (43%) miały również drogi publiczne gminne. Większość funduszy skierowanych było na zakup usług związanych z utrzymaniem infrastruktury drogowej, co sugeruje działania związane z naprawami, konserwacją oraz bieżącą eksploatacją dróg.

Z kolei funkcjonowanie systemów rowerów publicznych stanowiło jedynie 4% całkowitych wydatków poniesionych w dziale Transport i łączność. Całość tej kwoty skierowano na zakup usług



związanych z obsługą systemu rowerów miejskich. Niska kwota przeznaczona na ten cel może wskazywać na ograniczone zainteresowanie mieszkańców tym środkiem transportu lub jego niewielką rolę w miejskim systemie mobilności Łowicza.

Dodatkowo, niewielka część budżetu została wydatkowana w kategorii pozostała działalność, obejmującej różnego rodzaju usługi związane z transportem i łącznością, jednak ich udział w całości wydatków był marginalny.



Ryc. 12. Struktura wydatków budżetowych Łowicza w Dziale 600 Transport i łączność”
Źródło: Sprawozdanie z wykonania budżetu Gminy Miasto Łowicz za 2023 r.

4.4. Synteza uwarunkowań społeczno-gospodarczych w zakresie wyzwań zrównoważonej mobilności miejskiej

Przeprowadzona analiza uwarunkowań społeczno-gospodarczych Miasta Łowicza wykazuje potencjał, ale i szereg wyzwań związanych z kształtowaniem polityki zrównoważonej mobilności miejskiej. Czynniki te obejmują przede wszystkim położenie i układ przestrzenny miasta, strukturę demograficzną oraz sytuację gospodarczą.

Poniższa synteza stanowi podsumowanie kluczowych determinant i ich wpływu na funkcjonowanie systemu mobilności w mieście

Położenie i układ przestrzenny



Strategiczne położenie miasta

- ważny węzeł transportowy – w szczególności w zakresie transportu kolejowego i drogowego



Przecięcie kluczowych szlaków kolejowych, drogi krajowe

- dobre połączenie z innymi ośrodkami miejskimi w Polsce



Układ przestrzenny miasta podzielony linią kolejową

- wyzwanie w zakresie integracji transportowej



Wysoki udział terenów zurbanizowanych (35,2%), rozbudowywane tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej

- wzrost zależności od transportu indywidualnego





Łowicz, ze względu na swoje strategiczne położenie, stanowi ważny węzeł transportowy, szczególnie w zakresie transportu kolejowego i drogowego. Miasto przecinają kluczowe szlaki kolejowe oraz drogi krajowe, zapewniając dobre połączenia z innymi ośrodkami w Polsce. Jednak układ przestrzenny miasta, podzielonego linią kolejową, stanowi wyzwanie w zakresie integracji transportowej. Wysoki udział terenów zurbanizowanych (35,2%) oraz rozrastająca się zabudowa jednorodzinna wpływają na wzrost zależności od transportu indywidualnego.

Wyzwania demograficzne:



Problem depopulacji i starzenia się społeczeństwa



Wzrost współczynnika obciążenia demograficznego

- istotne wyzwanie dla funkcjonowania mobilności miejskiej

Miasto Łowicz boryka się z problemem depopulacji i starzenia się społeczeństwa. W latach 2013-2023 liczba mieszkańców zmniejszyła się o około 11%, a prognozy wskazują dalszy spadek populacji. Wzrost współczynnika obciążenia demograficznego (z 59% w 2013 r. do 81% w 2023 r.) stanowi istotne wyzwanie dla funkcjonowania systemu mobilności miejskiej. Rosnący odsetek osób starszych wymaga dostosowania transportu publicznego do ich potrzeb, w tym poprawy dostępności i komfortu przemieszczania się.

Wyzwania gospodarcze:



Ograniczona liczba nowych przedsiębiorstw



Migracja mieszkańców do większych aglomeracji

- wzrost liczby samochodów i ograniczenie roli miejskiej komunikacji zbiorowej

Gospodarka Łowicza opiera się głównie na przemyśle spożywczym i chemicznym, jednak miasto zmaga się z wyzwaniami związanymi z odpływem ludności oraz stagnacją w liczbie podmiotów gospodarczych. Mimo korzystnej lokalizacji, ograniczona liczba nowych przedsiębiorstw może wpływać na spadek zatrudnienia i zmniejszenie popytu na transport publiczny. Dobre położenie i optymalne połączenia z większymi ośrodkami miejskimi wpływają w tym przypadku mogą stanowić dodatkowy deficyt rozwojowy związany z migracją mieszkańców do pracy w innych miastach, a tym samym dalszym wzrostem liczby samochodów i ograniczaniem roli miejskiej komunikacji zbiorowej.

Podsumowując, najważniejsze wyzwania w kontekście tworzenia zrównoważonej mobilności miejskiej w Łowiczu to:

- **Starzenie się społeczeństwa** – Wzrost odsetka osób w wieku poprodukcyjnym (25,9%) oraz wysoki współczynnik obciążenia demograficznego (81%) wskazują na **konieczność dostosowania systemu transportowego do potrzeb seniorów**. Oznacza to m.in. poprawę



dostępności transportu publicznego, bezpieczniejsze przestrzenie piesze oraz zwiększenie komfortu podróży.

- **Spadek liczby osób w wieku produkcyjnym** – Odpływ mieszkańców do większych aglomeracji może skutkować zmniejszeniem popytu na transport publiczny, co wymaga optymalizacji tras, dostosowania rozkładów jazdy do rzeczywistych potrzeb oraz integracji różnych form transportu.
- **Zmieniające się potrzeby transportowe** – Wzrost średniego wieku mieszkańców i zmniejszająca się liczba ludności mogą wymagać zmian w priorytetach inwestycyjnych. **Większy nacisk należy położyć na rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej oraz poprawę dostępności transportu publicznego zamiast dalszej rozbudowy układu drogowego dla ruchu samochodowego.**
- **Negatywny trend migracyjny** – Odpływ mieszkańców, zwłaszcza młodych i aktywnych zawodowo, **podkreśla potrzebę stworzenia atrakcyjnej i funkcjonalnej przestrzeni miejskiej. Zrównoważona mobilność, poprawa jakości transportu publicznego i rozwój form transportu o zmniejszonym oddziaływaniu na środowisko mogą stanowić jeden z czynników zwiększających atrakcyjność Łowicza jako miejsca do życia.**



5. DIAGNOZA STANU MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

W ŁOWICZU



Diagnoza stanu mobilności miejskiej stanowi bardzo ważną część **Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza**. Jej celem jest szczegółowa analiza funkcjonowania różnych form transportu na terenie miasta, z uwzględnieniem komunikacji pieszej, rowerowej, transportu publicznego (w tym miejskiego transportu zbiorowego oraz połączeń kolejowych) oraz indywidualnego. Analiza ta pozwala na ocenę dostępności i jakości infrastruktury transportowej, natężenia ruchu, a także wskazanie problemów, które mogą ograniczać komfort, bezpieczeństwo i dążenie do zrównoważonej mobilności w mieście.

Niniejsza analiza oparta została na danych z różnych źródeł, w tym:



- **Danych z Urzędu Miejskiego w Łowiczu**
- **Danych z Miejskiego Zakładu Komunikacji w Łowiczu**
- **Badania ankietowego w zakresie wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza i okolic** prowadzonego w formie elektronicznej w dniach 06.02 – 12.02.2025 roku.
- **Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) 2020/21** – stanowiącego dane raportowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi
- **Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie**

5.1. Komunikacja piesza

Kluczowym elementem systemu mobilności miejskiej jest komunikacja piesza, która zapewnia podstawowy sposób przemieszczania się mieszkańców na krótkich dystansach oraz odgrywając istotną rolę w integracji różnych środków transportu.

Szczególnie intensywnym ruchem pieszym, ze względu na koncentrację obiektów administracyjnych, usługowych i kulturalnych cechuje się centralna część miasta. Należy zaznaczyć, że w obszarze historycznego centrum Miasta Łowicza (plac Stary Rynek) dochodzi do konfliktu przestrzennego między ruchem pieszym a transportem indywidualnym. Stary Rynek, pełniący funkcję parking, ogranicza przestrzeń dostępną dla pieszych, co może wpływać na komfort i płynność ich ruchu.





Łowicz jako miasto o zwartej strukturze urbanistycznej, charakteryzuje się stosunkowo wysokim udziałem podróży pieszych w codziennych przemieszczeniach mieszkańców. Z prowadzonego wśród mieszkańców na potrzeby sporządzenia niniejszego dokumentu badania ankietowego¹⁰ wynika, że **niemal połowa mieszkańców Łowicza regularnie porusza się pieszo, co świadczy o dużej roli tej formy mobilności w lokalnym systemie transportowym.**

Stan infrastruktury pieszej

– określony na podstawie analizy wyników *Badania ankietowego w zakresie wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza i okolic* prowadzonego na potrzeby sporządzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Łowicza w dniach 06.02 – 12.02.2025 roku.

System komunikacji pieszej w Mieście Łowiczu opiera się na sieci chodników oraz przejść dla pieszych, które umożliwiają swobodne przemieszczanie się zarówno w centrum, jak i na obrzeżach miasta. Według stanu na luty 2025 r.¹¹ na terenie Łowicza znajduje się 18 przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną, które pełnią kluczową rolę w organizacji ruchu pieszego, zwłaszcza na głównych arteriach drogowych (DK14, DK70, DK92 oraz DW584 i DW703).

Istniejące przejścia dla pieszych są rozmieszczone w sposób zapewniający dostępność podstawowych funkcji miasta, jednak w kilku miejscach obserwuje się deficyt przejść¹², co może negatywnie wpływać na komfort poruszania się pieszo.

Układ chodników obejmuje większość ulic na terenie Łowicza. Standard infrastruktury pieszej można określić jako przeciętny, przy czym na głównych arteriach chodniki charakteryzują się dobrym stanem technicznym.

Z analizy wyników przeprowadzonego wśród mieszkańców Łowicza w dniach 06.02-12.02.2025 r. badania ankietowego wynika, że ogólny standard infrastruktury pieszej w mieście oceniany jest jako dobry. 48,2% respondentów uznało ją za dobrą, a 7,9% za bardzo dobrą. Mimo to, 38,8% oceniło ją średnio, co sugeruje, że istnieje przestrzeń do poprawy. Większość mieszkańców, bo aż 69%, uważa, że w Łowiczu nie brakuje chodników ani przejść dla pieszych. Jednakże wśród osób, które zauważyły braki w tym zakresie, wskazywane są m.in.: ul. Małszyce, osiedle Górki, ul. Prymasowska. Ponadto, mieszkańcy zwrócili uwagę na brak przejścia dla pieszych pomiędzy osiedlem Bartkowice a Jastrzębiem, który jest ważnym połączeniem dla pieszych i rowerzystów.

Wśród innych wskazanych problemów związanych z funkcjonowaniem infrastruktury pieszej w Łowiczu wymieniano zły stan techniczny chodników w niektórych częściach miasta. Z informacji deklarowanych przez respondentów chodniki na ul. Armii Krajowej, ul. Prymasowskiej, czy w rejonie Starego Rynku często są nierówne, co może stanowić zagrożenie, szczególnie dla osób starszych czy poruszających się z wózkami dziecięcymi.

Innym wskazywanym przez mieszkańców problemem jest niedostateczne oświetlenie niektórych przejść dla pieszych, zwłaszcza w rejonach o dużym natężeniu ruchu pieszego, jak okolice OSIR 1, przejścia w okolicach ul. Mostowej oraz ul. Klickiego.

¹⁰ Dane wynikające z analizy wyników *Badania ankietowego w zakresie wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza i okolic* prowadzonego na potrzeby sporządzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Łowicza w dniach 06.02 – 12.02.2025 roku.

¹¹ Dane pozyskane od Urzędu Miejskiego w Łowiczu

¹² Dane wynikające z analizy wyników *Badania ankietowego w zakresie wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza i okolic* prowadzonego na potrzeby sporządzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Łowicza w dniach 06.02 – 12.02.2025 roku.



Podsumowując, mimo że standard infrastruktury pieszej w Łowiczu jest ogólnie oceniany pozytywnie przez większość mieszkańców, istnieją liczne lokalizacje, w których infrastruktura wymaga poprawy.

5.2. Komunikacja rowerowa

Infrastruktura rowerowa w Łowiczu stanowi ważny element miejskiego systemu transportowego, który wspiera zrównoważony rozwój miasta.

Składa się na nią szereg elementów, które zapewniają rowerzystom komfort i bezpieczeństwo w poruszaniu się po mieście. W analizie stanu infrastruktury rowerowej w Łowiczu uwzględniono jej kluczowe komponenty, takie jak: ścieżki rowerowe, stojaki rowerowe, stacje rowerów miejskich, a także połączenia z innymi rodzajami transportu publicznego.



Długość ścieżek rowerowych:	11,34 km
Wskaźnik długości dróg rowerowych:	ok. 584 km na 1 tys. km ²
Stojaki rowerowe:	144 miejsca postojowe

Rower w Łowiczu jest wykorzystywany przez część mieszkańców, jednak nie jest to główny środek transportu. Z przeprowadzonej ankiety¹³ wynika, że **22,4% respondentów regularnie korzysta z roweru w codziennych podróżach po mieście**. Choć 18,9% wskazuje rower jako preferowany środek transportu w przyszłości, to system rowerów miejskich i ogólna infrastruktura rowerowa w mieście nie przyciągają jeszcze dużej liczby użytkowników.

Główne trasy rowerowe, jakie wybierają respondenci badania ankietowego stanowią miejsca, gdzie dostępna jest infrastruktura rowerowa. Najczęściej uczęszczane szlaki przebiegają wzdłuż ulic Jana Pawła II, Kaliskiej, Piłsudskiego, Dmowskiego, Powstańców, Łęczyckiej, Mostowej, Bolimowskiej oraz Zduńskiej. Szczególnie istotne są trasy łączące osiedla mieszkaniowe, takie jak Osiedle Górki, Bratkowice, Katarzynów czy Nowe Miasto, z centrum miasta, co potwierdza znaczenie infrastruktury rowerowej w codziennych dojazdach mieszkańców.

Oprócz tras o charakterze komunikacyjnym istotną rolę odgrywają szlaki rekreacyjne, w tym ścieżki prowadzące przez Park Błonie, wał nad Bzurą oraz Lasek Miejski. Popularność tych tras wskazuje na duże zapotrzebowanie na infrastrukturę rowerową nie tylko w przestrzeni miejskiej, ale również w miejscach przeznaczonych do rekreacji i wypoczynku.

Ścieżki rowerowe

Według stanu na 2023 r.¹⁴ długość sieci ścieżek rowerowych w Łowiczu wynosiła 13,7 km, co stanowi stabilny poziom w porównaniu do lat ubiegłych. Od 2021 roku długość ścieżek rowerowych w mieście nie uległa zmianie, natomiast największy wzrost nastąpił w latach 2017-2018, kiedy to długość dróg

¹³ Dane wynikające z analizy wyników *Badania ankietowego w zakresie wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza i okolic* prowadzonego na potrzeby sporządzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Łowicza w dniach 06.02 – 12.02.2025 roku.

¹⁴ Bank Danych Lokalnych, GUS



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP) MIASTA ŁOWICZA

rowerowych wzrosła z 5,9 km do 11,1 km. W kontekście rozwoju infrastruktury rowerowej, miasto osiągnęło wskaźnik długości dróg rowerowych na poziomie 584,9 km na 1 tys. km², co można uznać za dobry wynik w porównaniu z innymi miastami średniej wielkości w Polsce.

Chociaż w ostatnich latach długość sieci ścieżek rowerowych nie wzrosła, to obecny stan nadal stanowi solidną podstawę dla dalszego rozwoju transportu rowerowego.

Analizując dane pozyskane z Urzędu Miejskiego w Łowiczu (Tab. 3) **według stanu na luty 2025 r. łączna długość ścieżek rowerowych na obszarze miasta wynosi 11,34 km.** Stan wszystkich wymienionych w poniższej tabeli odcinków ścieżek rowerowych oceniany jest jako zadowalający¹⁵.

Tab. 3. Wykaz dróg rowerowych na obszarze Miasta Łowicza - według danych na luty 2025 r.

Lp.	Ulica	Odcinek		Długość [m]
		od	do	
1	Jana Pawła II	Uchanka	Rondo Księstwa Łowickiego	2240
2	Starościńska, Topolowa	Rondo Księstwa Łowickiego	Tuszeńska	695
3	Tuszeńska, Piaskowa	Jana Pawła II	Prymasowska	1765
4	Łęczycka	Prymasowskiej (za zakrętem)	gr. Miasta	1020
5	Broniewskiego, Marsz Piłsudskiego	Rondo Księstwa Łowickiego	Rondo Niepodległości	895
6	Dmowskiego	Rondo Niepodległości	Rondo Zdzisława Pagowskiego	800
7	Wiadukt T. Rozwadowskiego i Bolimowska	Rondo Zdzisława Pagowskiego	skrzyżowanie ul. Bolimowskiej i ul. Aradyjskiej	1546
8	Klickiego	Gr. Miasta	Przejazd Kolejowy PKP/okolica skrzyżowania z ul. Arkadyjską	470
9	Chelmońskiego	Strzelczewska	Poznańska	1250
10	Kiernozka	Strzelecka	Płocka	660
Łączna długość ścieżek rowerowych [m]				11 341

Źródło: Dane pozyskane od Urzędu Miejskiego w Łowiczu – stan na luty 2025 r.

Pomimo tego, że sieć ścieżek rowerowych jest stosunkowo dobrze rozwinięta, a ich wykorzystanie jest stosunkowo duże zauważalnym problemem jest brak ciągłości tras oraz ich fragmentacja.

Również respondenci wspomnianego badania ankietowego zwracają uwagę na istotne bariery w poruszaniu się po mieście rowerem. Jedną z najczęściej wymienianych lokalizacji problemowych są okolice wiaduktu, gdzie ze względu na nachylenie występuje trudność w jego pokonywaniu mimo dostępności windy i przejścia podziemnego.

Biorąc pod uwagę ocenę infrastruktury rowerowej przez mieszkańców w ramach przeprowadzonego na potrzeby niniejszego Planu badania ankietowego¹⁶ oceniana jest ona na średnim poziomie. Zdaniem uczestników badania jazdę po Łowiczu rowerem najbardziej utrudnia zbyt mała ilość ścieżek rowerowych (53% wszystkich wskazań) oraz obecność stwarzających zagrożenia bezpieczeństwa dla rowerzystów skrzyżowań (21% wskazań). Newralgicznym punktem wskazywanym przez respondentów badania jest ulica Kaliska, gdzie brak wydzielonej infrastruktury rowerowej oraz trudne przejazdy przez rondo prowadzą do niebezpiecznych sytuacji i wymuszają na rowerzystach korzystanie z przejść dla pieszych.

¹⁵ Dane pozyskane z Urzędu Miejskiego w Łowiczu, Wydział Spraw Komunalnych – luty 2025 r.

¹⁶ Dane wynikające z analizy wyników *Badania ankietowego w zakresie wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza i okolic* prowadzonego na potrzeby sporządzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Łowicza w dniach 06.02 – 12.02.2025 roku.



Stojaki rowerowe

Stojaki rowerowe to nieodłączny element infrastruktury rowerowej, który pozwala użytkownikom rowerów na bezpieczne i wygodne pozostawienie pojazdu w trakcie realizowania innych czynności. W Łowiczu, według stanu na luty 2025 roku znajdują się 144 miejsca postojowe dla rowerów¹⁷, co stanowi podstawową infrastrukturę umożliwiającą rowerzystom parkowanie w różnych częściach miasta.

Chociaż dostępność stojaków rowerowych jest w Łowiczu dość dobra, konieczne jest dalsze zwiększenie liczby tych urządzeń, szczególnie w rejonach intensywnie uczęszczanych, takich jak centra handlowe, miejsca rekreacyjne czy potencjalne miejsca integracji z transportem publicznym.

Istotnym elementem integracji transportu rowerowego z innymi środkami mobilności jest infrastruktura typu Park&Ride, która w Łowiczu obejmuje jeden zintegrowany węzeł przesiadkowy. Rozwój tego typu obiektów może znacząco zwiększyć atrakcyjność roweru jako środka transportu w codziennych podróżach, szczególnie w kontekście połączeń z transportem publicznym.

System rowerów miejskich



W Łowiczu funkcjonuje system wypożyczalni miejskich rowerów, w ramach którego dostępnych jest 12 stacji rozmieszczonych na terenie miasta, z łączną liczbą niemal 100 rowerów. Stacje rowerowe znajdują się w następujących lokalizacjach:

- Armii Krajowej
- Grunwaldzka (SP 3)
- Dworcowa (Łowicz Główny)
- Kaliska (pływalnia)
- Łowicz Przedmieście
- Podleśna
- Medyczna
- Sadowa (os. Górki)
- Starościńska
- Starzyńskiego (targowisko)
- Nowy Rynek
- Stary Rynek

Pomimo dostępności infrastruktury, system rowerów miejskich nie cieszy się dużym zainteresowaniem wśród mieszkańców Łowicza. Dane przekazane przez operatora systemu, firmę Nextbike Polska S.A., wskazują na spadek liczby wypożyczeń. W sezonie 2023 odnotowano 4 893 wypożyczenia, podczas gdy w 2024 liczba ta zmniejszyła się do 3 172 (spadek o 35,2%).

Stan infrastruktury rowerowej

– określony na podstawie analizy wyników **Badania ankietowego w zakresie wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza i okolic** prowadzonego na potrzeby sporządzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Łowicza w dniach 06.02 – 12.02.2025 roku.

Z danych uzyskanych w wyniku ankiety wynika, że 49% respondentów ocenia istniejącą infrastrukturę rowerową jako średnią, a 26% wskazuje ją jako złą. Niezadowolenie wynika zazwyczaj z innych czynników niż zły stan nawierzchni, który wskazywany był stosunkowo rzadko (13% odpowiedzi). Brak dostępności lub zbyt mała dostępność stojaków rowerowych wskazana została przez 9% respondentów.

¹⁷ Dane pozyskane od Urzędu Miejskiego w Łowiczu



5.3. Transport publiczny

System transportu publicznego w Łowiczu tworzą trzy podsystemy:



- **system transportu miejskiego (komunikacja autobusowa)**, w Łowiczu, który kształtuje ofertę przewozową na obszarze gminy;
- **realizowany system połączeń autobusowych** organizowany przez PKS-y oraz przewoźników prywatnych;
- **system połączeń kolejowych** organizowany m.in. przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną, Przewozy Regionalne oraz PKP Intercity S.A.

Potrzeby transportowe mieszkańców na obszarze miasta zaspokaja system transportu miejskiego. Pozostałe systemy (połączenia autobusowe i kolejowe) stanowią systemy komunikacji zewnętrznej, nieingerujące w przewozy wewnątrzmijskie.

System transportu miejskiego

Realizacją transportu zbiorowego na terenie Miasta Łowicz zajmuje się **Miejski Zakład Komunikacji w Łowiczu (MZK Łowicz)**. Spółka realizuje również przejazdy na terenie gminy wiejskiej Łowicz oraz gminy Chaśno. Dzięki miejskim liniom autobusowym osoby spoza Łowicza mają możliwość codziennego dojazdu do centrum miasta, gdzie znajdują się główne miejsca pracy, edukacji i usług publicznych.



4 linie autobusowe

70 kursów realizowanych na terenie Łowicza w dniu powszednim

Ponad 50 kursów realizowanych na terenie gmin sąsiednich w dniu powszednim

10 szt. autobusów obsługujących komunikację zbiorową

Dostępność dla ponad 30 000 użytkowników

Analiza danych z przeprowadzonego na potrzeby niniejszego opracowania badania ankietowego¹⁸ wskazuje, że komunikacja zbiorowa w Łowiczu jest mało popularnym sposobem poruszania się po mieście. Mimo że transport publiczny pełni istotną rolę w mieście, jego wykorzystanie wciąż pozostaje ograniczone na rzecz wyboru indywidualnego środka transportu. Mimo, iż w ciągu ostatnich czterech lat część mieszkańców zaczęła częściej korzystać z komunikacji zbiorowej¹⁹, to nadal jest to niewielki odsetek. Warto zauważyć jednak, że część uczestników badania ankietowego wyraża chęć korzystania z transportu publicznego w Łowiczu w przyszłości, co wskazuje na potencjał do rozwoju tej formy mobilności.

¹⁸ Dane wynikające z analizy wyników *Badania ankietowego w zakresie wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza i okolic* prowadzonego na potrzeby sporządzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Łowicza w dniach 06.02 – 12.02.2025 roku.

¹⁹ Ibidem



61,0%

respondentów badania ankietowego prowadzonego wśród mieszkańców Łowicza i okolic nie korzysta z miejskiej komunikacji zbiorowej

7,0%

respondentów korzysta regularnie z miejskiej komunikacji zbiorowej

23,4%

respondentów wyraża chęć korzystania z transportu publicznego w przyszłości

Organizacja i funkcjonowanie systemu komunikacji miejskiej

MZK Łowicz obsługuje²⁰ cztery regularne linie autobusowe:

- **Linia nr 1** (Armii Krajowej – Łódzka)
- **Linia nr 2** (Strzelczewska – Dąbkowice)
- **Linia nr 3** (Niedźwiada – Lasek Miejski)
- **Linia nr 5** (Armii Krajowej – Jamno)

Do wykonywania zadań przewozowych w ramach niniejszych linii **w dni powszednie wykorzystywanych jest 7 pojazdów**, natomiast **w soboty, niedziele i święta 3 pojazdy**²¹.

Linia nr 1 (Armii Krajowej – Łódzka)

Początek trasy znajduje się w miejscowości Goleńsko na obszarze sąsiadującej z Miastem Łowicz gminy Chaśno. Na terenie gminy Chaśno linia obsługuje również przystanki zlokalizowane w miejscowości Sierzniki. W granicach administracyjnych miasta Łowicza przebieg linii autobusowej jest następujący: Armii Krajowej (pętla) – Armii Krajowej - Nadburzańska – Warszawska – Klickiego – Napoleońska (dworzec PKP Łowicz Główny) – 3-go Maja – Aleje Henryka Sienkiewicza – Gen. Władysława Sikorskiego – Starzyńskiego – Kaliska – Kaliska (Dworzec PKP Łowicz Przedmieście), Czajki – Kaliska (Dworzec PKP Łowicz Przedmieście), Powstańców 1863 r., Jana Pawła II, Łódzka, Łódzka (pętla). Następnie linia wyjeżdża na teren gminy wiejskiej Łowicz, obsługując przystanki w miejscowości Jamno i wracając w kierunku miasta Łowicz kończy trasę na przystanku Łódzka (pętla)

Linia nr 2 (Strzelczewska – Dąbkowice)

Trasa linii nr 2 rozpoczyna się w Łowiczu. Przebieg linii jest następujący: Strzelczewska Pętla – Popów (Gmina Wiejska Łowicz) – Warszawska – Rondo k. ul. Bolimowskiej – Dworzec PKP Główny – Bolimowska – Filtrowa – Bolimowska – Rondo kierunek Warszawska – Marii Konopnickiej – Nadburzańska – Mostowa – Aleje Sienkiewicza – Kurkowa – Wojska Polskiego – Ułańska – Topolowa - Tuszewska – Zagórska – Sadowa – Łęczycka (Cmentarz). Następnie linia przebiega przez obszar gminy wiejskiej Łowicz, obejmując przystanki w miejscowościach: Jastrzębia, Otolice, Pilaszków i Dąbkowice, gdzie kończy kurs.

Linia nr 3 (Niedźwiada – Lasek Miejski)

Początek trasy znajduje się w miejscowości Niedźwiada na obszarze sąsiadującej z Miastem Łowicz gminy wiejskiej Łowicz. W gminie tej trasa linii obejmuje również przystanki w Klewkowie i Małzycach. Przebieg na terenie Miasta Łowicz jest następujący: Kiernozka – Strzelecka – Blich – Topolowa - Ułańska

²⁰ stan na luty 2025

²¹ Dane Miejskiego Zakładu Komunikacji w Łowiczu – stan na luty 2025 r.



– Długa – Kurkowa – Aleje Henryka Sienkiewicza – 3-go Maja – Napoleońska (Dworzec PKP) – Klickiego – Dmowskiego – Kaliska – Powstańców 1863 r. – Katarzynów). Kończy trasę na przystanku Katarzynów/Lasek Miejski.

Linia nr 5 (Armii Krajowej – Jamno)

Trasa linii nr 5 rozpoczyna się w Łowiczu. Przebieg linii jest następujący: Armii Krajowej (ZUK) – Mostowa – 3-go Maja – Napoleońska (Dworzec PKP) – Napoleońska – Aleje Henryka Sienkiewicza – Gen. Władysława Sikorskiego – Starzyńskiego – Kaliska – Powstańców 1863 r. – Jana Pawła II – Łódzka – Łódzka (pętla). Następnie linia przebiega przez obszar gminy wiejskiej Łowicz, obejmując przystanki w miejscowości Jamno i kończąc kurs na przystanku Jamno/Kwiatek.

Wykaz miejscowości, obsługiwanych liniami zbiorowej komunikacji miejskiej w Łowiczu, wraz z liczbą mieszkańców oraz oznaczeniami linii i liczbą połączeń w skali doby, przedstawiono w Tab. 5. Liczbę kursów określono wg stanu na luty 2025 r. Dni powszednie rozdzielono na dni szkolne oraz dni, w których zajęcia szkole się nie odbywają (tj. wakacje, ferie zimowe itp.) Ze względu na spójny rozkład jazdy w soboty, niedziele i święta – w przypadku tych dni przyjęto jeden przedział.

Tab. 4. Liczba ludności w miejscowościach obsługiwanych przez MZK w Łowiczu – według danych NSP 2021

Odnosząc się do danych z Narodowego Spisu Powszechnego prowadzonego w 2021 r. (NSP 2021), sieć zbiorowej komunikacji miejskiej prowadzona przez Miejski Zakład Komunikacji w Łowiczu obsługuje około 30 282 osób. Dane ostatniego Narodowego Spisu Powszechnego pochodzą z 2021 r., należy mieć zatem na uwadze, że w związku z uwarunkowaniami demograficznymi powiatu łowickiego²² obecnie liczba ludności w poszczególnych miejscowościach może być niższa. Według stanu odnotowanego w NSP 2021, liczba ludności gminy miasto Łowicz wynosiła 26 928 osób. Na podstawie dostępnych danych można zatem szacować, że **MZK w Łowiczu poza**

Miejscowość	Liczba ludności wg NSP 2021
Łowicz	26 928
Goleńsko	362
Sierzniki	259
Jamno	452
Otolice	293
Pilaszków	278
Dąbkowice Dolne	257
Dąbkowice Górne	204
Niedźwiada	325
Klewków	183
Małszyce	281
Jastrzębia	460
suma	30 282

mieszkańcami miasta obsługuje ok. 3 300 osób z miejscowości ościennych, należących do gmin sąsiednich. W miejscowościach ościennych zamieszkiwało więc tylko ok. 11% mieszkańców całego obszaru obsługiwanego liniami zbiorowej komunikacji miejskiej w Łowiczu.

Obsługiwane miejscowości ościenne położone są w dwóch jednostkach administracyjnych w powiecie łowickim:

- w **gminie Łowicz** (miejscowości: Jamno, Jastrzębia, Otolice, Pilaszków, Dąbkowice Dolne, Dąbkowice Górne, Niedźwiada, Klewków i Małszyce),
- w **gminie Chańno** (miejscowości: Goleńsko i Sierzniki).

²² Względem 2021 r. liczba ludności ogółem na obszarze powiatu łowickiego w 2023 r. zmniejszyła się o 1,5%. W tym samym czasie na terenie gminy miasto Łowicz ubyło 2,3% mieszkańców. Liczba ludności w gm. Chańno zmalała nieznacznie, natomiast w gm. Łowicz mieszkańców nieznacznie (poniżej 1%) przybyło.

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, dane na rok 2021 i 2023.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP) MIASTA ŁOWICZA

Tab. 5. Miejscowości obsługiwane przez Miejski Zakład Komunikacji w Łowiczu - stan na luty 2025 r.

Miejscowość	Linia	Dzienna liczba kursów „do i z” z danej miejscowości w dniu powszednim dni szkolne	Dzienna liczba kursów „do i z” z danej miejscowości w dniu powszednim dni bez szkoły	Dzienna liczba kursów „do i z” z danej miejscowości w soboty, niedziele i święta
Łowicz	wszystkie	70	68	34
Goleńsko (gm. Chaśno)	1	2	0	0
Sierzniki (gm. Chaśno)	1	2	0	0
Jamno Smug, Smolarnia, Nowiny, Trasa (gm. Łowicz)	1	5	0	0
Jamno trasa (gm. Łowicz)	5	12	10	0
Jastrzębia (gm. Łowicz)	2	2	0	0
Otolice (gm. Łowicz)	2	15	15	10
Pilaszków (gm. Łowicz)	2	15	15	10
Dąbkowice Dolne (gm. Łowicz)	2	15	15	10
Dąbkowice Górne (gm. Łowicz)	2	15	15	10
Niedźwiada (gm. Łowicz)	3	19	19	10
Klewków (gm. Łowicz)	3	19	19	10
Malszyce (gm. Łowicz)	3	19	19	10
SUMA		210	195	104

Źródło: Dane Miejskiego Zakładu Komunikacji w Łowiczu – stan na luty 2025 r.

Tab. 6. Szczegółowe zestawienie liczby kursów zbiorowej komunikacji miejskiej na terenie Miasta Łowicza.

Linia	Dzienna liczba kursów w dniu powszednim	Dzienna liczba kursów w soboty, niedziele i święta	Relacje
1	22	12	Armii Krajowej - Czajki - Łódzka
1	1	0	Armii Krajowej - Łódzka (pominięcie ul. Czajki)
2	15	10	Strzelczewska - Dąbkowice
2	1	2	Strzelczewska - Łęczyczka
3	19	10	Niedźwiada - Lasek Miejski
5	12	0	Armii Krajowej - Jamno (w dni bez szkoły 10 kursów w dni powszednie)
SUMA	70	34	

Źródło: Dane Miejskiego Zakładu Komunikacji w Łowiczu – stan na luty 2025 r.

Analizując zestawienie miejscowości obsługiwanych przez MZK w Łowiczu, można zauważyć, że **transport publiczny w Łowiczu jest dobrze rozwinięty**, co potwierdza liczba codziennych kursów, wynosząca 70 w dni powszednie, w których odbywa się nauka szkolna, 68 w dni powszednie, w który nauka szkolna się nie odbywa (np. wakacje, ferie zimowe itp.) oraz 34 w weekendy i święta. Duża liczba połączeń gwarantuje sprawną komunikację dla mieszkańców miasta.

Największe natężenie ruchu pasażerskiego w Łowiczu można zaobserwować na linii nr 1, która realizuje 22 kursy dziennie w dni robocze oraz 12 kursów w weekendy lub święta, łącząc osiedle Armii Krajowej z ulicą Łódzką przez ulicę Czajki. W ramach tej samej linii funkcjonuje również jedno połączenie



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP) MIASTA ŁOWICZA

dziennie na trasie Armii Krajowej – Łódzka z pominięciem ul. Czajki, co świadczy o elastycznym dostosowaniu oferty przewozowej do różnych potrzeb pasażerów.

Linia nr 2 kursuje 15 razy dziennie w dni robocze oraz 10 razy w weekendy lub święta na trasie Strzelczewska – Dąbkowice, zapewniając sprawną komunikację pomiędzy kluczowymi obszarami miasta. Dodatkowo realizowane są pojedyncze kursy na trasie Strzelczewska – Łęczycka (1 kurs w dni robocze, 2 kursy w weekendy lub święta).

Linia nr 3, obsługująca trasę Niedźwiada – Lasek Miejski, oferuje 19 kursów dziennie w dni robocze oraz 10 kursów w weekendy lub święta, co świadczy o dużym zapotrzebowaniu na przewozy w tej relacji.

Linia nr 5, realizująca połączenie Armii Krajowej – Jamno, funkcjonuje z mniejszą częstotliwością, zapewniając 12 kursów dziennie w dni nauki szkolnej oraz 10 kursów w dni powszednie bez zajęć szkolnych. Jest to specyficzna trasa o dużym znaczeniu dla mieszkańców tej części miasta, jednak w weekendy nie realizowane są na niej żadne kursy.

Miasto Łowicz od lat angażuje się w zapewnienie połączeń dla mieszkańców obszarów podmiejskich, wychodząc naprzeciw ich potrzebom transportowym, a tym samym umożliwiając codzienne podróże do pracy, szkół oraz placówek usługowych. Analiza rozkładu jazdy MZK pokazuje, **miasto udostępnia istotną liczbę kursów do miejscowości ościennych z terenów gmin: Łowicz i Chańno.**

Mając na uwadze kursy obsługujące okoliczne miejscowości, największa ich liczba skierowana jest do miejscowości leżących w gminie Łowicz, takich jak Niedźwiada, Klewków i Małszyce, gdzie w dni robocze dostępnych jest nawet 19 kursów dziennie. Miejsca te są połączone z Łowiczem linią nr 3, która pełni istotną funkcję w lokalnym systemie komunikacji. Ponadto w miejscowościach takich jak Otolice, Pilaszków czy Dąbkowice kursuje linia nr 2, oferując 15 połączeń dziennie w dni powszednie oraz 10 kursów w weekendy.

Mieszkańcy Goleńska i Sierznik położonych na terenie gminy Chańno mają natomiast możliwość skorzystania z linii nr 1, która kursuje dwa razy dziennie w dni nauki szkolnej.

Ograniczona liczba kursów w weekendy, święta oraz w dni robocze poza okresem szkolnym wynika z analizy popytu na transport publiczny.

Tab. 7. Liczba kilometrów wykonywanych na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej prowadzonej przez MZK w Łowiczu w dniu powszednim (nauki szkolnej), dniu powszednim (be nauki szkolnej) oraz w weekendy o święta - dane z lutego 2025

Linia	dzień powszedni w dni szkolne	dzień powszedni w dni bez nauki szkolnej	sobota, niedziela i święta
[km]			
1	415,9	355,0	186,0
2	334,3	324,9	235,8
3	317,3	300,4	167,0
5	157,2	131,0	nie funkcjonuje
SUMA	1 224,7	1 111,3	588,8
przeciętny miesiąc dni szkolne [km]			30 429,1
przeciętny miesiąc dni bez szkoły [km]			28 047,7

Źródło: Dane Miejskiego Zakładu Komunikacji w Łowiczu – luty 2025 r.

Analiza pracy eksploatacyjnej Miejskiego Zakładu Komunikacji w Łowiczu wskazuje na wysoką efektywność organizacji transportu publicznego, dostosowaną do realnych potrzeb mieszkańców. System komunikacji miejskiej uwzględnia sezonowe zmiany zapotrzebowania na przewozy, co znajduje odzwierciedlenie w zmiennej liczbie przejeżdżanych kilometrów w zależności od okresu nauki szkolnej oraz charakterystyki poszczególnych dni tygodnia.



W dni nauki szkolnej autobusy MZK w Łowiczu pokonują łącznie **1 224,7 km**, z czego **największy udział ma linia nr 1** (ok. 34%). To pokazuje, że kluczowe trasy wewnątrzmijskie cieszą się największym zainteresowaniem, co ma bezpośredni związek z koniecznością zapewnienia sprawnej komunikacji pomiędzy osiedlami mieszkaniowymi, centrami usługowymi i edukacyjnymi.

W okresach wolnych od zajęć szkolnych liczba przejechanych kilometrów spada do **1 111,3 km**, co wynika z ograniczenia przewozów uczniów (zarówno w Łowiczu jak i na terenie ościennych miejscowości), przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego poziomu dostępności transportu dla innych grup pasażerów.

W weekendy i święta zapotrzebowanie na transport publiczny jest mniejsze, co znajduje odzwierciedlenie w liczbie przejeżdżanych kilometrów – **588,8 km**, co stanowi 48% wartości realizowanej w dni powszednie. W tym okresie największy udział w pracy eksploatacyjnej ma **linia nr 2** (40%), co wynika z jej roli w zapewnieniu komunikacji mieszkańcom miejscowości ościennych, dla których weekendowe podróże mogą być związane zarówno z celami rekreacyjnymi, jak i zakupowymi.

Zróżnicowanie intensywności kursowania autobusów przekłada się na miesięczne przebiegi pojazdów. W miesiącach szkolnych łączna liczba przejechanych kilometrów wynosi średnio **30 429,1 km/miesiąc**, natomiast w okresie wakacyjnym jest nieco niższa i osiąga wartość **28 047,7 km/miesiąc**. Świadczy to o elastycznym zarządzaniu systemem transportowym, który optymalizuje wykorzystanie zasobów i dostosowuje podaż usług do zmieniającego się popytu.

System taryfowy

System taryfowy komunikacji zbiorowej obsługiwanej przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Łowiczu obejmuje zróżnicowane ceny biletów w zależności od strefy przejazdu oraz dostępność licznych ulg dla pasażerów. Według danych na luty 2025 r.²³ cena biletu jednorazowego normalnego jest jednolita zarówno w przedsprzedaży, jak i przy zakupie u kierowcy i wynosi 3,00 zł w strefie miejskiej oraz 4,40 zł w strefie podmiejskiej.

W ramach polityki dostępności funkcjonują bilety ulgowe, dostosowane do różnych grup społecznych. Bilety jednorazowe ulgowe w strefie miejskiej kosztują 1,50 zł lub 0,80 zł, natomiast w I strefie podmiejskiej 2,20 zł lub 1,10 zł, w zależności od rodzaju ulgi.

Użytkownicy mogą skorzystać również z biletów miesięcznych – w przypadku przejazdu jedną linią kosztują one 66 zł (ulgowy 33 zł), natomiast dla I strefy podmiejskiej odpowiednio 110 zł (ulgowy 55 zł). Miesięczny bilet na wszystkie linie w strefie miejskiej kosztuje 100 zł (ulgowy 50 zł).

Dodatkowo oferowany jest również specjalny bilet roczny za 20 zł dla wybranych grup pasażerów, w tym osób posiadających Kartę Dużej Rodziny, seniorów 70+, honorowych i zasłużonych dawców krwi, osób z orzeczeniem o niepełnosprawności oraz ich opiekunów, a także pracowników MZK i ich rodzin oraz dzieci do lat 7.

Zróżnicowanie taryfowe oraz szeroki wachlarz ulg w komunikacji zbiorowej w Łowiczu wskazują na dążenie do zwiększenia dostępności transportu publicznego dla różnych grup mieszkańców, co wpisuje się w zasady zrównoważonej mobilności miejskiej.

²³ Dane Miejskiego Zakładu Komunikacji w Łowiczu – stan na luty 2025 r.



Tabor komunikacji miejskiej

Duży wpływ na wysoki poziom standardu świadczonych usług oraz postrzeganie transportu publicznego ma jakość taboru. Aktualny²⁴ tabor MZK w Łowiczu stanowią pojazdy Solaris Urbino 10, które stanowią 60% całego taboru przewoźnika. Warto podkreślić, że wszystkie pojazdy eksploatowane w ruchu pasażerskim przystosowane są do obsługi osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

6 szt. 

pojazdów Solaris Urbino 10

rok produkcji: 2010

4 szt. 

pojazdów Solaris Urbino 8.9 LE

rok produkcji: 2018

Struktura wiekowa taboru pokazuje, że więcej niż połowę floty stanowią pojazdy mające już 15 lat eksploatacji, co w perspektywie najbliższych lat może generować zwiększone koszty utrzymania oraz ograniczenia związane z efektywnością energetyczną i emisją spalin. Nowsze autobusy, stanowiące 40% taboru, wpisują się w obowiązujące standardy ekologiczne, co poprawia jakość usług transportowych oraz redukuje negatywny wpływ transportu na środowisko.

Analizując parametry techniczne eksploatowanych autobusów, można zauważyć, że starsze pojazdy spełniają normę emisji spalin EURO 5, podczas gdy nowsze jednostki odpowiadają bardziej rygorystycznym standardom EURO 6. Wszystkie autobusy są zasilane olejem napędowym (ON), co wskazuje na potrzebę dalszej modernizacji floty w kierunku bardziej ekologicznych napędów, np. hybrydowych, elektrycznych lub wykorzystujących gaz ziemny CNG/LNG.

Z punktu widzenia zrównoważonej mobilności **istotnym wyzwaniem dla MZK w Łowiczu będzie sukcesywna wymiana starszych pojazdów na nowoczesne, niskoemisyjne jednostki**, co wpłynie zarówno na poprawę komfortu podróży pasażerów, jak i na zmniejszenie poziomu emisji zanieczyszczeń w mieście.

Liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Łowiczu

Liczba pasażerów korzystających z transportu publicznego w Łowiczu stanowi ważny wskaźnik efektywności funkcjonowania systemu komunikacji miejskiej, a także wskazuje na potrzeby mieszkańców w zakresie mobilności. Analiza liczby pasażerów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w ciągu tygodnia oraz w różnych dniach miesiąca pozwala na identyfikację kluczowych obszarów do dalszego rozwoju i optymalizacji oferty transportowej.



ok. 718 pasażerów w dzień roboczy

ok. 30 752 pasażerów w miesiącu

ok. 369 021 pasażerów w ciągu roku

²⁴ Dane Miejskiego Zakładu Komunikacji w Łowiczu - stan na luty 2025 r.



Na podstawie danych udostępnionych przez Miejski Zakład komunikacji w Łowiczu²⁵, można zauważyć, że **największy popyt na przewozy występuje w dni powszednie (robocze)**, co jest typowe dla miejskich systemów transportowych, gdzie transport publiczny pełni istotną rolę w dojazdach do pracy, szkoły czy innych instytucji. Według danych MZK w Łowiczu największe obciążenie komunikacji miejskiej w godzinach 6:00–9:00 oraz 13:00–16:00. Taki rozkład podróży również potwierdza, że w strukturze mobilności miejskiej dominują dojazdy do pracy, szkół oraz instytucji publicznych. Poza godzinami szczytu w dni robocze ruch pasażerski znacząco spada, co może wskazywać na przewagę alternatywnych form mobilności, takich jak transport indywidualny czy piesze przemieszczanie się na krótszych dystansach.

W weekendy MZK największy ruch pasażerski notuje w godzinach 7:00–10:00, co sugeruje, że mieszkańcy mogą korzystać z transportu publicznego głównie w celach zakupowych.

Zdecydowanie najwyższa liczba pasażerów dotyczy linii autobusowe nr 1, co ponownie podkreśla jej główną rolę w systemie komunikacji miejskiej Łowicza. Mimo mniejszego popytu (w porównaniu do linii nr 1) na uwagę zasługują również linie 2 i 3, odgrywające ważną rolę w uzupełnianiu struktury transportowej miasta, szczególnie dla osób podróżujących do bardziej peryferyjnych lokalizacji.

Tab. 8. Liczba pasażerów korzystających z miejskiej komunikacji zbiorowej - według danych MZK w Łowiczu - luty 2025 r.

Linia	Liczba pasażerów miejskiej komunikacji zbiorowej				
	dzień powszedni	sobota	niedziela	przeciętny miesiąc	Rok
1	287	74	49	12 301	147 608
2	179	46	31	7 688	92 255
3	179	46	31	7 688	92 255
5	72	18	12	3 075	36 902
SUMA:	718	185	123	30 752	369 021

Źródło: Dane Miejskiego Zakładu Komunikacji w Łowiczu - stan na luty 2025 r

System informacji pasażerskiej

Jednym z kluczowych elementów wpływających na funkcjonalność i atrakcyjność transportu publicznego jest sprawny system informacji pasażerskiej. Od 2018 roku w Mieście Łowicz działa **aplikacja MyBus**, która umożliwia pasażerom śledzenie rzeczywistych godzin odjazdów autobusów, co stanowi istotne wsparcie w codziennym korzystaniu z komunikacji miejskiej. Narzędzie to pełni ważną rolę w procesie poprawy dostępności transportu publicznego, zwiększając jego konkurencyjność względem transportu indywidualnego. Z punktu widzenia dostępności dla różnych grup użytkowników, istotnym elementem jest wielojęzyczność aplikacji. MyBus funkcjonuje w sześciu językach: polskim, angielskim, czeskim, niemieckim, słowackim i ukraińskim. Jest to szczególnie istotne w kontekście ruchu turystycznego oraz mobilności osób przyjezdnych, w tym migrantów.

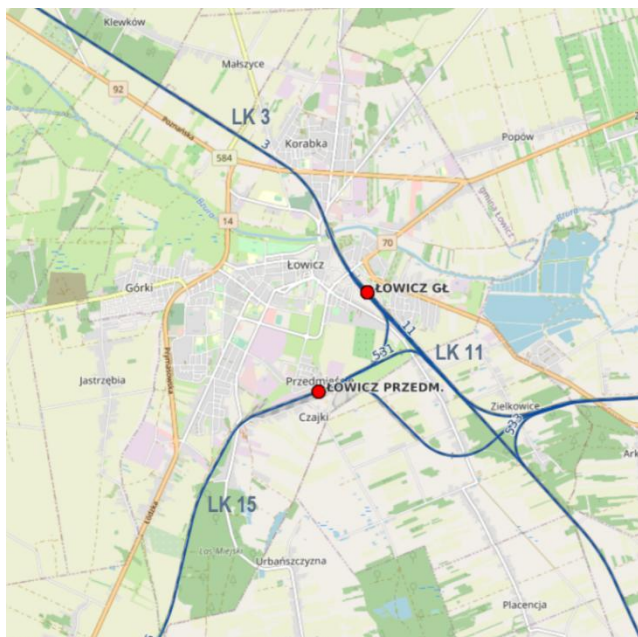
²⁵ Dane Miejskiego Zakładu Komunikacji w Łowiczu - luty 2025 r.



System połączeń kolejowych

Przez teren miasta przebiegają 3 linie kolejowe:

- **Linia kolejowa nr 3:**
Warszawa Zachodnia- Łowicz-
Poznań- Frankfurt
- **Linia kolejowa nr 11:**
Skierniewice- Łowicz Główny
- **Linia kolejowa nr 15:**
Bednary- Łódź Kaliska



Ryc. 13. Schemat przebiegu linii kolejowych w gminie miasteczko Łowicz.
Źródło: <https://mapa.plk-sa.pl/> [dostęp dnia 16.02.2025]

Na obszarze miasta zlokalizowane są dwie stacje kolejowe:

- **Łowicz Główny** pełni funkcję głównego węzła komunikacyjnego, obsługując zarówno połączenia regionalne, jak i dalekobieżne. Dworzec w latach 2022-2024 r. był poddany modernizacji, dzięki czemu obecnie stanowi nowoczesną przestrzeń, w pełni dostosowaną do potrzeb wszystkich pasażerów (w tym osób o szczególnych potrzebach)²⁶.
- **Łowicz Przedmieście** obsługuje natomiast głównie ruch regionalny, zapewniając dodatkową dostępność dla mieszkańców miasta i okolic.

Wśród przewoźników kolejowych obsługujących stacje w Łowiczu można wyróżnić:

- Łódzka Kolej Aglomeracyjna (m.in. do Łodzi, Kutna, Skierniewic),
- Koleje Mazowieckie (m.in. do Warszawy, Kutna, Płocka)
- PKP Intercity (m.in. do Warszawy, Torunia, Bydgoszczy, Poznania, Szczecina, Świnoujścia, Lublina, Rzeszowa).



CPK

zintegrowany system miejskiej komunikacji zbiorowej w Łowiczu
z połączeniami Łódzką Koleją Aglomeracyjną

przyszłe wyzwania wynikające z inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego

²⁶ <https://raportkolejowy.pl/dworzec-lowicz-glowny-oficjalnie-otwarty-zdjecia/> [dostęp dnia 15.02.2025]



Analiza aktualnych rozkładów jazdy²⁷ wskazuje na **wysoką częstotliwość połączeń w kierunku Warszawy i Łodzi**, co podkreśla rolę Łowicza jako istotnego punktu przesiadkowego dla osób dojeżdżających do pracy i szkoły. Regularne kursy obsługiwane przez Koleje Mazowieckie i Łódzką Kolej Aglomeracyjną zapewniają mieszkańcom dobrą dostępność transportową w ciągu dnia, ze szczególnym nasileniem w godzinach porannych i popołudniowych, odpowiadającym szczytom komunikacyjnym.

Szczególne znaczenie w tej kwestii ma **integracja systemu biletowego w ramach Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego (WBA)**, który umożliwia mieszkańcom korzystanie z połączonej oferty przewozowej Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej oraz komunikacji miejskiej w Łowiczu i innych miastach regionu.

Takie rozwiązanie przyczynia się do zwiększania atrakcyjności transportu publicznego, eliminując bariery taryfowe oraz ułatwiając planowanie podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu. Dzięki honorowaniu biletów miesięcznych WBA zarówno w pociągach ŁKA, jak i ŁKA Sprinter, mieszkańcy Łowicza mogą w sposób płynny i efektywny przemieszczać się w obrębie aglomeracji łódzkiej, co sprzyja ograniczaniu liczby podróży samochodowych oraz redukcji emisji spalin.

Z perspektywy zrównoważonej mobilności miejskiej zintegrowana taryfa biletowa stanowi istotny krok w kierunku poprawy dostępności transportu zbiorowego, a jej dalszy rozwój – np. poprzez rozszerzenie oferty na kolejne przewozy regionalne – może dodatkowo wzmocnić rolę Łowicza jako węzła komunikacyjnego oraz zwiększyć udział transportu publicznego w codziennych podróżach mieszkańców.

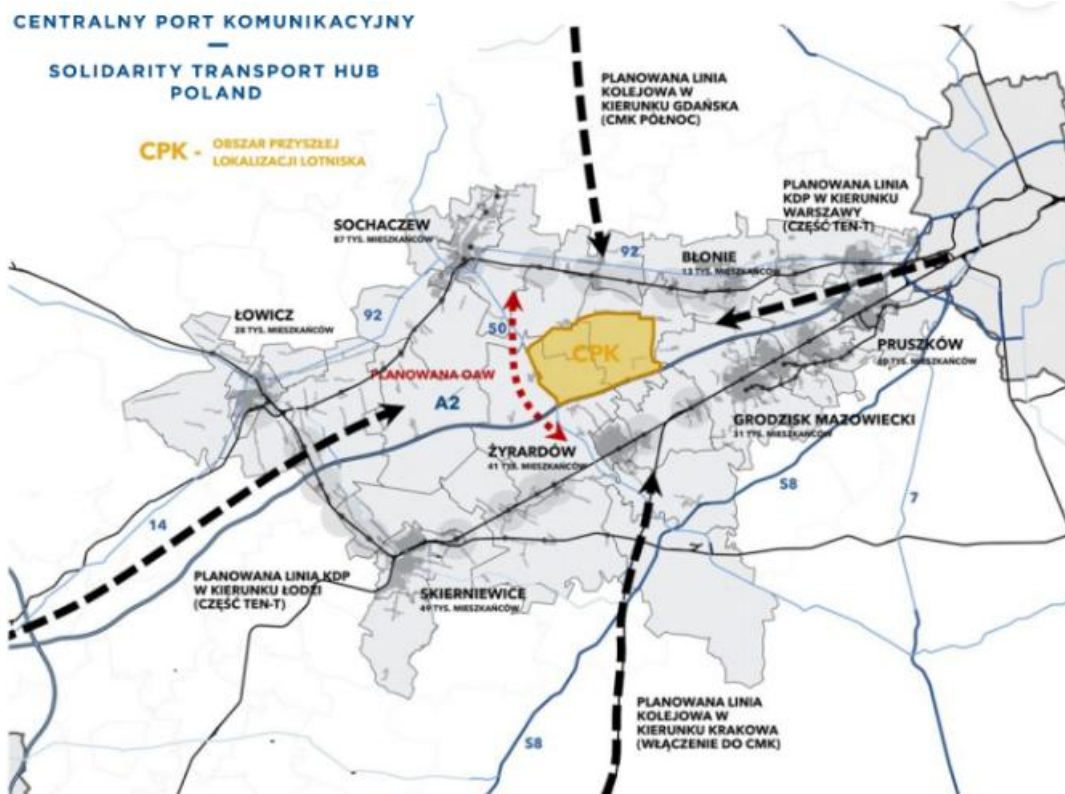
W kontekście połączeń dalekobieżnych, oferta PKP Intercity umożliwia bezpośrednie podróże do miast takich jak Poznań, Szczecin, Lublin czy Rzeszów. Połączenia te pełnią ważną funkcję zarówno dla ruchu turystycznego, jak i dla mobilności zawodowej.

Położenie Łowicza w odległości około 40 km od planowanej lokalizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) w połączeniu z dobrze rozwiniętą infrastrukturą kolejową może przynieść miastu wymierne korzyści. Obecnie Łowicz posiada dogodne połączenia kolejowe z rejonem przyszłego lotniska, co w kontekście realizacji inwestycji może przełożyć się na wzrost znaczenia miasta jako zaplecza dla pracowników CPK oraz pasażerów korzystających z nowego węzła transportowego.

²⁷ <https://rozklad-pkp.pl/> [dostęp dnia 15.02.2025]



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP) MIASTA ŁOWICZA



Ryc. 14. Położenie Miasta Łowicza względem planowanego Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK)

Źródło: <https://intermodalnews.pl/2020/12/30/konsultacje-strategii-rozwoju-regionu-centralnego-portu-komunikacyjnego/>
[dostęp dnia 15.02.2025]

Stosunkowa bliskość CPK może wpłynąć na zwiększenie liczby podróżnych korzystających z transportu kolejowego, szczególnie jeśli w przyszłości przewoźnicy zdecydują się na uruchomienie dedykowanych połączeń dowozowych do nowego lotniska. Istniejąca siatka połączeń kolejowych, w tym linie obsługiwane przez Koleje Mazowieckie, ŁKA i PKP Intercity, zapewnia już teraz szybki dojazd do obszaru przyszłej inwestycji, co stwarza korzystne warunki dla rozwoju mobilności regionalnej.

W tym kontekście kluczowe staje się strategiczne planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w Łowiczu. Wzrost liczby pasażerów korzystających z transportu kolejowego może prowadzić do większego zapotrzebowania na sprawne i zrównoważone systemy transportu miejskiego, które zapewnią efektywne skomunikowanie dworców kolejowych z innymi częściami miasta. Aby w pełni wykorzystać potencjał, konieczne będzie dostosowanie miejskiego systemu transportu do rosnących potrzeb mobilnościowych, w tym integracja rozkładów jazdy, rozwój niskoemisyjnej floty autobusowej oraz poprawa infrastruktury pieszo-rowerowej.

Priorytetem powinna być także dalsza integracja taryfowa kolei z miejską komunikacją zbiorową, ułatwiająca korzystanie z różnych środków transportu bez barier czasowych i kosztowych. W dłuższej perspektywie odpowiednie planowanie zrównoważonej mobilności pozwoli na minimalizację negatywnych skutków zwiększonego ruchu, ograniczenie emisji zanieczyszczeń oraz podniesienie jakości życia mieszkańców. Efektywny transport publiczny i infrastruktura przyjazna dla pieszych oraz rowerzystów staną się kluczowymi elementami adaptacji Łowicza do nowych wyzwań wynikających z realizacji CPK, umożliwiając miastu pełne wykorzystanie swojego potencjału jako ważnego węzła komunikacyjnego w regionie.



5.4. Układ drogowy i komunikacja samochodowa

Układ drogowy miasta jest podstawowym elementem wpływającym na sprawne funkcjonowanie zarówno komunikacji zbiorowej jak i transportu indywidualnego.

Łowicz jako kluczowy węzeł komunikacyjny w północnej części województwa łódzkiego, odgrywa istotną rolę w regionalnym systemie transportowym. Bliskość autostrad A1 i A2 oraz przecinające miasto drogi krajowe i wojewódzkie sprawiają, że Łowicz zmagają się z intensywnym ruchem tranzytowym, generującym istotne obciążenia dla lokalnej infrastruktury.

94,0%

respondentów badania ankietowego prowadzonego wśród mieszkańców Łowicza i okolic deklaruje posiadanie samochodu

93,8%

respondentów posiadających samochód – dysponuje pojazdem napędzanym silnikiem spalinowym

85,6%

respondentów najczęściej przemieszcza się po Łowiczu samochodem

Obecna diagnoza mobilności miejskiej w Łowiczu poparta wynikami prowadzonego na potrzeby niniejszej dokumentacji badania ankietowego²⁸ wskazuje na wyraźną **dominację transportu indywidualnego, w szczególności samochodów spalinowych**. Wysoki wskaźnik posiadania pojazdów, częsta ich eksploatacja oraz niechęć mieszkańców do ograniczeń w ruchu samochodowym²⁹ determinują układ i funkcjonowanie mobilności miejskiej w Łowiczu. Kluczowym wyzwaniem pozostaje optymalizacja ruchu w centrum miasta, poprawa bezpieczeństwa w newralgicznych punktach oraz wdrażanie działań na rzecz bardziej zrównoważonej mobilności.

Układ drogowy i infrastruktura transportowa

Miasto Łowicz charakteryzuje się zwartą zabudową miejską, w której układ drogowy pełni kluczową funkcję w organizacji transportu. Przez Łowicz przebiegają trzy drogi krajowe oraz dwie drogi wojewódzkie o następującym przebiegu:

- **DK nr 14:** Łowicz- Pabianice
- **DK nr 70:** Łowicz- Bełchów- Zawady
- **DK nr 92:** Rzepin – Łowicz - Kałuszyn
- **DW nr 584:** Sanniki- Łowicz
- **DW nr 703:** Porczyny- Łęczycyca- Łowicz

Sieć drogową miasta uzupełniają drogi powiatowe oraz drogi gminne, które pełnią istotną rolę w obsłudze codziennych podróży mieszkańców. Analiza danych z 2023 roku³⁰ dotyczących dróg gminnych wskazuje, że Łowicz dysponuje 82,5 km dróg gminnych o nawierzchni twardej, w tym taką samą długością dróg o nawierzchni twardej ulepszonej oraz 11,1 km dróg o nawierzchni gruntowej.

²⁸ Badanie ankietowe w zakresie wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza i okolic prowadzonego na potrzeby sporządzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Łowicza w dniach 06.02 – 12.02.2025 roku.

²⁹ Ponad 55% respondentów biorących udział w badaniu ankietowym opowiada się za niewyłączeniem ścisłego centrum Łowicza (Stare Miasto) z ruchu samochodowego

³⁰ Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny – dane za rok 2023

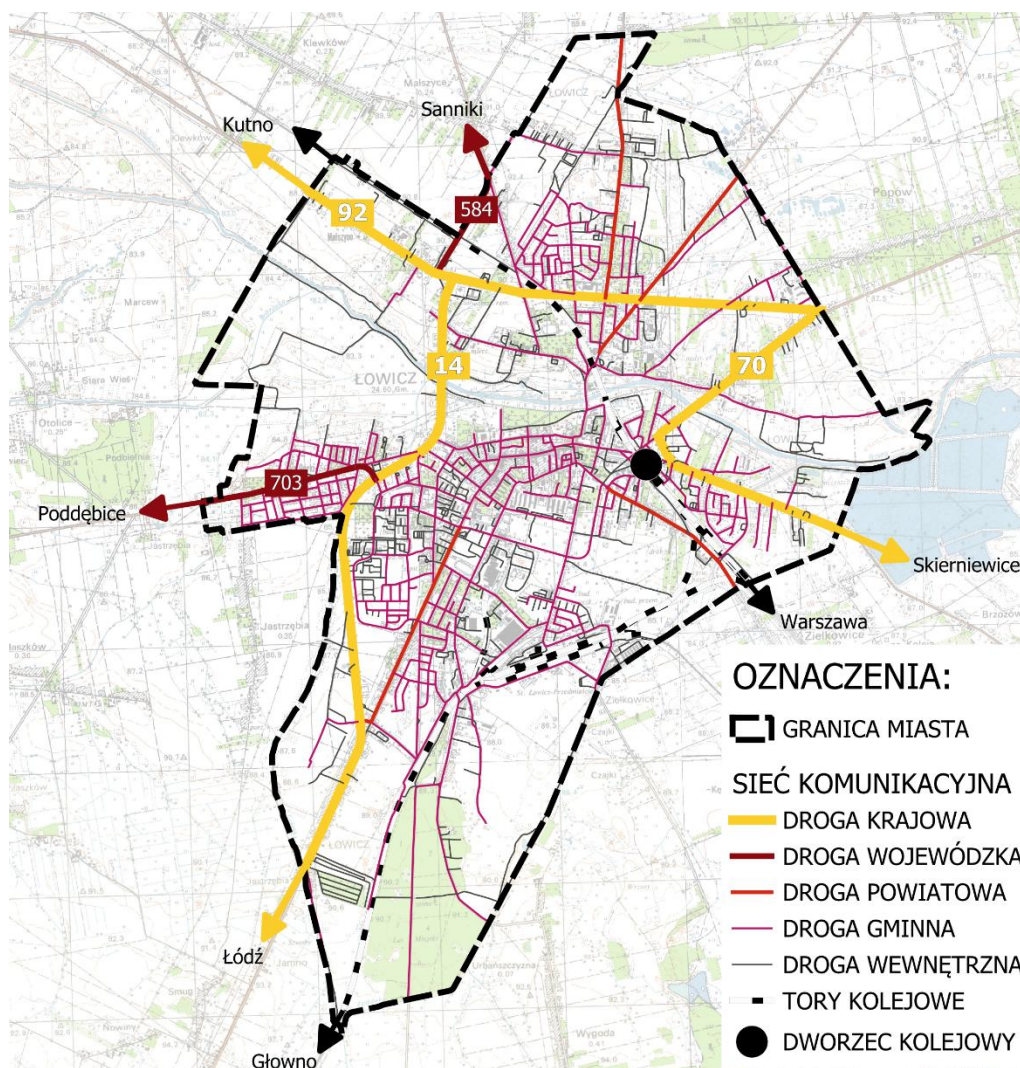




Dominacja dróg o nawierzchni twardej świadczy o relatywnie dobrym stanie infrastruktury drogowej i jej przystosowaniu do obsługi ruchu kołowego. Jednocześnie obecność odcinków o nawierzchni gruntowej, choć niewielka w skali całego miasta, może wskazywać na obszary wymagające dalszej modernizacji, szczególnie w kontekście zapewnienia odpowiedniej dostępności komunikacyjnej.

Układ drogowy w Łowiczu, z dominacją dróg twardych i stosunkowo dobrze rozwiniętą siecią dróg krajowych oraz wojewódzkich, stanowi solidną podstawę do organizacji transportu zarówno w skali lokalnej, jak i regionalnej. Jednocześnie konieczne jest prowadzenie dalszych analiz w zakresie jakości nawierzchni oraz przepustowości wybranych odcinków, szczególnie w kontekście rozwoju mobilności zrównoważonej i zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników dróg.

Układ sieci ulicznej miasta nie jest ściśle związany z układem dróg zamiejskich.



Ryc. 15. Istniejący układ komunikacyjny Łowicza
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDOT 10k.

Natężenie ruchu drogowego

Miasto Łowicz jako ważny węzeł komunikacyjny w regionie, charakteryzuje się intensywnym ruchem pojazdów, szczególnie na drogach krajowych i wojewódzkich.



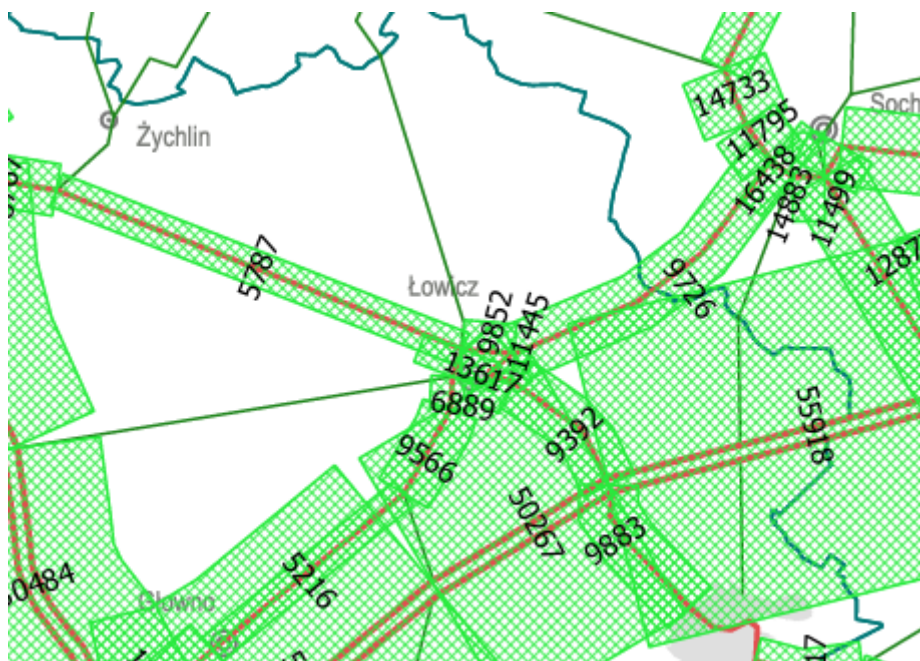


Natężenie ruchu drogowego na drogach krajowych

W ramach *Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) 2020/21*³¹ na drogach krajowych na terenie miasta Łowicza przeprowadzono pomiary natężenia ruchu drogowego na następujących odcinkach przebiegających przez obszar miasta dróg krajowych:

- Droga krajowa nr 14 – odcinek między ul. Poznańską (DK92) a ul. Piaskową (DW703)
- Droga krajowa nr 14 – odcinek między ul. Piaskową (DW703) a ul. Jana Pawła II
- Droga krajowa nr 14 – odcinek od ul. Jana Pawła II do miejscowości Jamno (gm. Łowicz)
- Droga krajowa nr 70 – odcinek od ul. Poznańskiej (DK92) do granicy miasta
- Droga krajowa nr 92 – odcinek od miejscowości Bedlno (DW583) do ul. Zamkowej w Łowiczu (DK14)
- Droga krajowa nr 92 – odcinek od ul. Zamkowej (DK14) do ul. Warszawskiej (DK70)
- Droga krajowa nr 92 – odcinek od ul. Warszawskiej (DK70) do Sochaczewa – odcinek ten przebiega w większości poza obszarem administracyjnym Miasta Łowicza. W związku z tym został pominięty w poniższej analizie, gdyż nie daje pełnego obrazu ruchu drogowego w samym Łowiczu.

Dane dotyczące natężenia ruchu na drogach krajowych pozwalają na szczegółową analizę struktury ruchu drogowego w Łowiczu, która jest istotnym elementem w diagnozie obecnej sytuacji transportowej w kontekście planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.



Ryc. 16. Fragment Mapy przedstawiającej Średni Dobowy Ruch Roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich w GPR 2020/21 w Łowiczu oraz na terenach otaczających.

Źródło: Generalny Pomiar Ruchu 2020/21, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

³¹ Dane raportowane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi



Punkt pomiarowy 91864 – DK14 (Łowicz / Przejście 1: Ul. Poznańska (DK92) - Ul. Piaskowa (DW703))



- **Długość odcinka:** 1,913 km
- **SDRR:** 13 617 pojazdów na dobę

Na analizowanym odcinku drogi krajowej nr 14 (DK14), pomiar wskazuje bardzo wysokie natężenie ruchu, osiągające 13 617 pojazdów dziennie. Dominują pojazdy osobowe i mikrobusy, które stanowią aż 79,9% całkowitego ruchu (10 867 pojazdów). Z tego wynika, że **jest to kluczowa trasa komunikacyjna zarówno dla mieszkańców Łowicza, jak i dla ruchu tranzytowego w obrębie miasta**. Istotną rolę w tym ruchu pełnią także pojazdy dostawcze (1025 pojazdów, 7,5%) oraz pojazdy ciężarowe (376 pojazdów, 2,8%), wskazując na znaczenie tej drogi w kontekście transportu towarowego.

Pomimo dominacji ruchu osobowego, odcinek ten pełni także rolę w obsłudze transportu dostawczego i ciężarowego.

Punkt pomiarowy 91872 – DK14 (Łowicz / Przejście 2: Ul. Piaskowa (DW703) - Ul. Jana Pawła II)



- **Długość odcinka:** 2,070 km
- **SDRR:** 6 889 pojazdów na dobę

Na tym odcinku drogi krajowej nr 14 natężenie ruchu wynosi 6 889 pojazdów dziennie. Ponownie, dominującą grupą są pojazdy osobowe i mikrobusy, które stanowią 68,9% całkowitego ruchu (4 747 pojazdów). Odsetek pojazdów dostawczych (598 pojazdów, 8,7%) oraz ciężarowych (253 pojazdy, 3,7%) wskazuje na rolę tej drogi w obsłudze transportu towarowego. Podobnie jak w poprzednim punkcie pomiarowym, wskazanie takie sugeruje znaczenie tego odcinka zarówno dla ruchu pasażerskiego, jak i dostawczego. Udział pojazdów ciężarowych i dostawczych pozostaje na stosunkowo niskim poziomie, co może sugerować, że jest to odcinek o głównie lokalnym charakterze komunikacyjnym, ale także wykorzystywany do transportu towarów.

Punkt pomiarowy 91207 – DK14 (Łowicz / Ul. Jana Pawła II - Jamno (DW704))



- **Długość odcinka:** 5,871 km
- **SDRR:** 9 566 pojazdów na dobę

Ten odcinek drogi krajowej nr 14 jest najdłuższy spośród analizowanych, z długością wynoszącą prawie 6 km i wykracza poza granice miasta Łowicz – prowadzi do miejscowości Jamno (gm. Łowicz). W związku z tym, wyniki pomiaru dotyczą nie tylko ruchu wewnętrznego miasta, ale także ruchu między miastem a jego okolicami. Średnie dobowe natężenie ruchu wynosi 9 566 pojazdów, co stanowi pośrednią wartość pomiędzy odcinkami wewnątrz miasta. Dominują pojazdy osobowe i mikrobusy (7 335 pojazdów, 76,7%), ale widać też wyraźniejszy udział pojazdów dostawczych (698 pojazdów, 7,3%) i ciężarowych (315 pojazdów, 3,3%).

Punkt pomiarowy 91203 – DK70, DK70c, DK70 (Łowicz / Przejście: Ul. Poznańska (DK92) - Granica Miasta)



- **Długość odcinka:** 3,298 km
- **SDRR:** 11 445 pojazdów na dobę



Na tym odcinku drogi krajowej nr 70, natężenie ruchu wynosi 11 445 pojazdów dziennie. Podobnie jak w poprzednich przypadkach, dominują pojazdy osobowe i mikrobusy (8 241 pojazdów, 72,0%). W tym przypadku udział pojazdów dostawczych (936 pojazdów, 8,2%) oraz ciężarowych (259 pojazdów, 2,3%) wskazuje na znaczenie tego odcinka w kontekście transportu towarowego. Udział pojazdów dostawczych i ciężarowych jest wyższy niż w punktach pomiarowych dotyczących drogi krajowej nr 14, co może sugerować większą rolę tej drogi w obsłudze transportu towarowego.

Punkt pomiarowy 91864 – DK92 (Łowicz / Przejście 1: Ul. Poznańska (DK92) - Ul. Piaskowa (DW703))



- **Długość odcinka:** 1,913 km
- **SDRR:** 13 617 pojazdów na dobę

Odcinek drogi krajowej nr 92 na trasie od ul. Poznańskiej do ul. Piaskowej wykazuje **bardzo wysokie natężenie ruchu**, wynoszące 13 617 pojazdów na dobę. Podobnie jak na innych drogach krajowych w Łowiczu, dominują pojazdy osobowe i mikrobusy, które stanowią 79,9% całkowitego ruchu (10 867 pojazdów). Mimo że ten **odcinek charakteryzuje się głównie ruchem pasażerskim**, występuje również znaczna liczba pojazdów dostawczych (1 025 pojazdów, 7,5%) oraz pojazdów ciężarowych (376 pojazdów, 2,8%), co świadczy o roli DK92 w obsłudze transportu lokalnego i regionalnego, a także częściowo tranzytowego.

Punkt pomiarowy 91203 – DK92 (Łowicz / Przejście: Ul. Poznańska (DK92) - Granica Miasta)



- **Długość odcinka:** 3,298 km
- **SDRR:** 11 445 pojazdów na dobę

Na tym odcinku drogi krajowej nr 92, pomiar wskazuje średnie dobowe natężenie ruchu na poziomie 11 445 pojazdów. Odcinek ten cechuje się wysokim udziałem pojazdów osobowych i mikrobusów, które stanowią 72% całkowitego ruchu (8 241 pojazdów). Jednakże, w porównaniu do poprzednich odcinków, na tym fragmencie drogi można zauważyć wyższy udział pojazdów dostawczych (936 pojazdów, 8,2%). Nieco niższy jest natomiast udział samochodów ciężarowych (259 pojazdów, 2,3%).



Tab. 9. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) na drogach krajowych przebiegających przez obszar gminy miasto Łowicz.

Nr pkt pomiarowego	Nr drogi	Odcinek	Długość (km)	SDRR	Motocykle	Sam. osob. i mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe	Autobusy	Ciągniki rolnicze
91864	14	ŁOWICZ /PRZEJŚCIE 1: UL. POZNAŃSKA (DK92) - UL. PIASKOWA (DW703)	1,913	13617	44	10867	1025	376	1272	15
91872	14	ŁOWICZ /PRZEJŚCIE 2: UL. PIASKOWA (DW703) - UL. JANA PAWŁA II	2,070	6889	45	4747	598	253	1234	7
91207	14	ŁOWICZ /UL. JANA PAWŁA II/ - JAMNO /DW704/	5,871	9566	44	7335	698	315	1097	47
91203	70, 70c, 70	ŁOWICZ /PRZEJŚCIE: UL. POZNAŃSKA (DK92) - GR. MIASTA	3,298	11445	46	8241	936	259	1886	63
91126	92	BEDLNO /DW583/ - ŁOWICZ /UL. ZAMKOWA (DK14)	26,594	5787	16	3060	616	239	1840	6
91202	92	ŁOWICZ /OBWODNICA: UL. ZAMKOWA (DK14) - UL. WARSZAWSKA (DK70)	2,936	9852	36	5505	999	470	2791	24
10901	92	ŁOWICZ /UL. WARSZAWSKA (DK70) - SOCHACZEW /DK50/	20,241	9726	39	6378	946	374	1939	47

Źródło: Generalny Pomiar Ruchu 2020/21, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Natężenie ruchu drogowego na drogach wojewódzkich

W ramach *Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) 2020/21*³² na drogach wojewódzkich na terenie miasta Łowicza przeprowadzono pomiary natężenia ruchu drogowego w następujących punktach:

- Droga wojewódzka nr 703 – punkt pomiarowy zlokalizowany na ul. Prymasowskiej (DK14), na odcinku od granicy miasta do skrzyżowania z DK14.

³² Dane raportowane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi





- Droga wojewódzka nr 584 – punkt pomiarowy zlokalizowany na ul. Poznańskiej (DK92), na odcinku od granicy miasta do skrzyżowania z DK92.

Punkt pomiarowy – DW703 (Łowicz / Przejście: gr. Miasta – ul. Prymasowska (DK14))



- **Długość odcinka:** 1,800 km
- **SDRR:** 7 530 pojazdów na dobę

Średni dobowy ruch roczny (SDRR) w punkcie pomiarowym na DW 703 (ul. Prymasowska, DK14) wyniósł 7 530 pojazdów. Struktura ruchu pokazuje dominację samochodów osobowych i mikrobusów, które stanowią 87,6% wszystkich pojazdów, co może świadczyć o intensywnym wykorzystaniu tej trasy przez mieszkańców oraz ruch tranzytowy związany z dostępem do centrum miasta.

W ruchu uczestniczy stosunkowo niewielka liczba pojazdów ciężarowych (254 pojazdy -3,4% całkowitego ruchu) oraz autobusów (25 pojazdów), co sugeruje, że trasa ta pełni głównie funkcję komunikacyjną dla ruchu lokalnego i regionalnego.

Punkt pomiarowy – DW583 (Łowicz / Przejście: gr. Miasta – ul. Poznańska (DK92))



- **Długość odcinka:** 1,700 km
- **SDRR:** 2 800 pojazdów na dobę

Znacznie mniejsze, choć wciąż istotne natężenie ruchu występuje na DW 584 w rejonie ul. Poznańskiej (DK92), gdzie SDRR wynosi 2 800 pojazdów na dobę. W ramach ruchu drogą wojewódzką nr 584 również dominuje transport osobowy (samochody osobowe i mikrobusy stanowią 79,4% całkowitego ruchu). Zauważalny jest jednak nieco wyższy udział pojazdów ciężarowych, zwłaszcza tych z przyczepami (194 pojazdy – 10,9% całkowitego ruchu), co wskazuje na istotną rolę tej drogi w obsłudze transportu towarowego.

Tab. 10. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) na drogach wojewódzkich w Łowiczu

Nr drogi	Odcinek	Długość (km)	SDRR (poj. silnik. ogółem)	Motocykle	Samochody osobowe i mikrobusy	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	Samochody ciężarowe bez przyczepy	Samochody ciężarowe z przyczepą	Autobusy	Ciągniki rolnicze
DW 703	Łowicz /przejście: gr. miasta - ul. Prymasowska (DK14)/	1,800	7530	68	6594	563	131	123	25	26
DW 584	Łowicz /przejście: gr. miasta - ul. Poznańska (DK92)/	1,700	2800	19	2223	231	113	194	4	16

Źródło: Generalny Pomiar Ruchu 2020/21, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi

Natężenie ruchu drogowego w mieście jest wysokie, co wynika zarówno z intensywnego ruchu wewnętrznego, jak i znaczącego udziału ruchu tranzytowego. Zgodnie z rządowym Programem budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030, w ciągu DK 14/70/92 **planowana jest budowa obwodnicy Łowicza,**



której głównym celem jest przekierowanie ruchu tranzytowego poza centrum miasta. Przewiduje się, że realizacja inwestycji przełoży się na poprawę jakości powietrza, zmniejszenie hałasu oraz poprawę bezpieczeństwa na miejskich drogach³³.

Mimo wysokiego natężenia ruchu drogowego, w tym w centralnej części miasta, mieszkańcy Łowicza nie wykazują jednoznacznej gotowości do wprowadzenia ograniczeń ruchu samochodowego w tym rejonie. Zapytani w badaniu ankietowym prowadzonym na potrzeby niniejszego opracowania³⁴ o opinię na temat wyłączenia z ruchu samochodowego części Starego Miasta w celu poprawy jakości powietrza, zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu pieszych oraz ochrony zabytkowego charakteru, respondenci, wyrazili zróżnicowane stanowiska, w obawie o wygodę codziennego transportu.

58%

respondentów badania ankietowego prowadzonego wśród mieszkańców Łowicza i okolic deklaruje, że ruch samochodowy w Starym Mieście powinien pozostać bez zmian.

22%

respondentów popiera całkowite wyłączenie części Starego Miasta z ruchu samochodowego

11%

respondentów opowiada się za ograniczeniem ruchu tylko w określonych godzinach.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Analiza danych pozyskanych z Urzędu Miejskiego w Łowiczu³⁵ wskazuje, że w mieście występuje kilka szczególnie niebezpiecznych miejsc pod względem liczby wypadków i kolizji drogowych. Do skrzyżowań o największej częstotliwości zdarzeń należą m.in.:

- skrzyżowanie ul. Piaskowej z ul. Prymasowską (DK14),
- skrzyżowanie ul. Długiej z ul. Podgrodzie (DK14),
- skrzyżowanie ul. Poznańskiej (DK92) z ul. Armii Krajowej,
- skrzyżowanie Al. H. Sienkiewicza z ul. Pijarską (przejście dla pieszych),
- skrzyżowanie ul. Zamkowej (DK14) z ul. Blich,
- skrzyżowanie ul. Powstańców 1863 r. z ul. Jana Pawła II (rejon OSiR),
- skrzyżowanie ul. Powstańców 1863 r. z ul. Kaliską,
- skrzyżowanie ul. Katarzynów z ul. Powstańców 1863 r. (rejon stadionu im. 10 Pułku Piechoty).

Najczęstszymi przyczynami zdarzeń drogowych w tych miejscach jest nadmierna prędkość oraz nieustąpienie pierwszeństwa pieszym.

Poza wymienionymi powyżej lokalizacjami, szczególne trudności w ruchu samochodowym powodują także inne skrzyżowania, które stanowią wyzwanie dla kierowców pod względem płynności ruchu oraz organizacji pierwszeństwa. Można wśród nich wymienić: skrzyżowanie ul. Arkadyjskiej z ul. Bolimowską

³³ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wojewodztwo-lodzkie> [dostęp dnia 14.02.2025]

³⁴ Badanie ankietowe w zakresie wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza i okolic prowadzonego na potrzeby sporządzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Łowicza w dniach 06.02 – 12.02.2025 roku.

³⁵ Według stanu na luty 2025 r.



(DK 70), skrzyżowanie ul. Świętojańskiej z ul. Podgródzie (DK 14), skrzyżowanie ul. Kaliskiej z ul. Plac Koński Targ oraz skrzyżowanie ul. Chełmońskiego z ul. Poznańską (DK 92)³⁶.

Wszystkie wymienione miejsca wskazują na konieczność dalszej analizy i przygotowania działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa oraz płynności ruchu drogowego. Kluczowe w tym zakresie jest prowadzenie audytów bezpieczeństwa, szczegółowa analiza organizacji ruchu oraz identyfikacja możliwych rozwiązań technicznych.

Działania miasta na rzecz poprawy bezpieczeństwa

Miasto Łowicz podejmuje działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez realizację inwestycji infrastrukturalnych, których celem jest zarówno redukcja liczby wypadków i kolizji, jak i zwiększenie ochrony niechronionych uczestników ruchu. Kluczowym elementem tej strategii jest wprowadzanie rozwiązań uspokajających ruch, takich jak budowa rond, modernizacja przejść dla pieszych oraz rozwój infrastruktury rowerowej.

Jednym z kluczowych realizowanych przez miasto³⁷ projektów infrastrukturalnych jest **przebudowa skrzyżowania ul. Ułańskiej z ul. Topolową i ul. Starościńską**, gdzie w miejsce dotychczasowego układu drogowego powstanie rondo. Skrzyżowanie to jest jednym z najbardziej problematycznych punktów w Łowiczu. Decyzja o realizacji wynika z analizy zdarzeń drogowych (kolizji i wypadków), które w ostatnich latach często miały miejsce w tym rejonie. Skrzyżowanie pełni istotną funkcję komunikacyjną, obsługując zarówno ruch wewnętrzny, jak i dojazdy do wielu kluczowych instytucji, w tym szpitala, przychodni, placówek edukacyjnych, urzędów i obiektów handlowych. W bliskim sąsiedztwie znajdują się II Liceum Ogólnokształcące im. Mikołaja Kopernika, Szkoła Podstawowa nr 2, Starostwo Powiatowe, Urząd Pracy, komisariat policji, a także duże osiedla mieszkaniowe, w tym Osiedle Bratkowice, będące największym zespołem mieszkaniowym w Łowiczu. Z tego też względu cechuje się wysokim natężeniem ruchu samochodowego oraz dużym udziałem ruchu pieszych i rowerzystów.

Wprowadzenie ronda na skrzyżowaniu ulic Ułańskiej, Topolowej i Starościńskiej znacząco wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i płynności ruchu. Według informacji pozyskanych z Urzędu Miejskiego w Łowiczu, przebudowa obejmuje nie tylko organizację ruchu kołowego, ale także działania w zakresie zapewnienia lepszej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, którzy obecnie napotykają trudności w bezpiecznym przekraczaniu jezdni. W ramach inwestycji planowane jest wyznaczenie dedykowanej ścieżki rowerowej oraz modernizacja przejść dla pieszych, co pozwoli na ograniczenie ryzyka kolizji z udziałem niechronionych uczestników ruchu. Dodatkowym efektem inwestycji będzie zwiększenie dostępności do instytucji publicznych i usługowych, co wpłynie na poprawę funkcjonalności układu drogowego w tej części miasta.

Mając na uwadze powyższe, można stwierdzić, że Miasto Łowicz konsekwentnie realizuje strategię poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, koncentrując się na inwestycjach infrastrukturalnych w najbardziej problematycznych lokalizacjach. Działania te są elementem długofalowej strategii zrównoważonego rozwoju mobilności miejskiej, zakładającej stopniowe tworzenie bezpiecznego, funkcjonalnego i efektywnego systemu transportowego odpowiadającego na rosnące potrzeby mieszkańców.

³⁶ Informacje z Urzędu Miejskiego w Łowiczu – luty 2025 r.

³⁷ Informacje Urzędu Miejskiego – luty 2024 r.



Komunikacja samochodowa

Transport samochodowy odgrywa kluczową rolę w systemie mobilności Łowicza, co znajduje potwierdzenie zarówno w analizie liczby pojazdów w regionie, jak i w wynikach badania ankietowego przeprowadzonego na potrzeby Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej³⁸.

32,8 %

wzrostu liczby samochodów osobowych w powiecie łowickim na przestrzeni lat 2018-2023

85,6 %

respondentów badania ankietowego prowadzonego wśród mieszkańców Łowicza i okolic deklaruje, że najczęściej przemieszcza się po mieście samochodem

Z danych Głównego Urzędu Statystycznego wynika, że w 2023 roku w powiecie łowickim zarejestrowanych było 56 863 samochody osobowe, co oznacza wzrost o 1 230 pojazdów w stosunku do roku poprzedniego oraz o 6 631 pojazdów (32,8%) w porównaniu do 2018 roku.

Również wyniki prowadzonego w lutym 2025 r. badania ankietowego w zakresie wzorców transportowych mieszkańców Łowicza i okolic wskazują, że samochód osobowy pozostaje dominującym środkiem transportu w ich codziennych podróżach, a poziom motoryzacji w mieście jest wysoki i wciąż rośnie.

Wzrost liczby pojazdów wynika zarówno ze zmieniających się ogólnych wzorców mobilności, jak i z ogólnych trendów gospodarczych, które sprzyjają indywidualnej motoryzacji. W ogólnym ujęciu, wśród czynników wpływających na ten proces wymienia się najczęściej:

- niezadowalające funkcjonowanie transportu publicznego i brak konkurencyjnych alternatyw,
- potrzeba elastyczności czasowej w codziennych podróżach, zwłaszcza wśród przedsiębiorców,
- rosnąca liczba miejsc pracy w mieście, które generują ruch dojazdowy z sąsiednich gmin,
- wzrost poziomu zamożności mieszkańców, przekładający się na posiadanie większej liczby pojazdów w gospodarstwach domowych.

W Łowiczu, wyniki przeprowadzonego badania ankietowego potwierdzają zarówno silne uzależnienie mieszkańców od samochodu, jak i relatywnie niską gotowość do zmiany obecnych nawyków transportowych. Wynika z nich, że dla większości mieszkańców transport indywidualny stanowi podstawowy sposób przemieszczania się, co ma bezpośredni wpływ na natężenie ruchu, zatłoczenie ulic oraz jakość przestrzeni miejskiej.

³⁸ Badanie ankietowe w zakresie wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza i okolic prowadzonego na potrzeby sporządzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Łowicza w dniach 06.02 – 12.02.2025 roku.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP) MIASTA ŁOWICZA

94,0 %

respondentów badania ankietowego prowadzonego wśród mieszkańców Łowicza i okolic deklaruje posiadanie samochodu/ów

28,3%

respondentów nie planuje zmiany środka transportu w przyszłości

51,2 %

respondentów deklaruje, że w porównaniu do sytuacji sprzed 4 lat korzysta z samochodu częściej lub zdecydowanie częściej

9,0 %

respondentów ograniczyło użytkowanie samochodu w ciągu ostatnich 4 lat

Parkowanie i zarządzanie polityką transportową

System parkowania w Łowiczu charakteryzuje się brakiem stref płatnego parkowania.



165 miejsc parkingowych



1 parking Park&Ride

Według danych uzyskanych z Urzędu Miejskiego w Łowiczu³⁹ na koniec 2024 r. na obszarze miasta funkcjonowało **165 miejsc parkingowych**. W kontekście rosnącej liczby pojazdów⁴⁰, obecna polityka parkingowa, opierająca się na bezpłatnym dostępie do miejsc parkingowych może prowadzić do nadmiernego obciążenia dostępnej infrastruktury. Brak regulacji w postaci stref płatnego parkowania lub ograniczeń czasowych powoduje, że miejsca postojowe, zwłaszcza w centralnej części miasta, są często zajmowane przez dłuższy czas, ograniczając dostępność dla krótkoterminowych użytkowników. W Łowiczu funkcjonuje **jeden parking typu Park & Ride**⁴¹, który pełni istotną funkcję w integracji transportu indywidualnego z transportem rowerowym i transportem zbiorowym.

W kontekście braku stref płatnego parkowania oraz niewielkiej liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych, istotne jest również podejście mieszkańców do ograniczeń w ruchu samochodowym w centralnej części miasta. Wyniki prowadzonego na potrzeby niniejszego Planu zrównoważonej mobilności miejskiej badania ankietowego wskazują, że większość respondentów (58%) sprzeciwia się wyłączeniu Starego Miasta z ruchu samochodowego, uznając jego dostępność dla pojazdów za priorytet. Jedynie 22% ankietowanych opowiada się za całkowitym zamknięciem ruchu w tej części miasta, a 11% dopuszcza ograniczenia czasowe.

Takie wyniki mogą sugerować, że społeczne poparcie dla restrykcyjnych zmian w polityce transportowej, takich jak strefy ograniczonego ruchu czy regulacje dotyczące parkowania, jest obecnie niewielkie. Jednocześnie wskazują na potrzebę zwiększenia świadomości mieszkańców w zakresie korzyści

³⁹ Dane z Urzędu Miejskiego w Łowiczu, stan na 31.12.2024 r.

⁴⁰ Respondenci *Badania ankietowego w zakresie wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza i okolic* prowadzonego na potrzeby sporządzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Łowicza w dniach 06.02 – 12.02.2025 roku - na pytanie o środek transportu w którego chcieliby korzystać w przyszłości w dużym udziale wskazywali samochody.

⁴¹ Dane z Urzędu Miejskiego w Łowiczu, stan na 31.12.2024 r.



plynących z ograniczenia ruchu samochodowego, zwłaszcza w kontekście poprawy jakości powietrza, bezpieczeństwa i ochrony zabytkowego charakteru miasta.

5.5. Synteza diagnozy obecnego stanu mobilności miejskiej w zakresie wyzwań zrównoważonej mobilności

Przeprowadzona analiza stanu systemu mobilności miejskiej w Łowiczu ujawnia kluczowe wyzwania w zakresie transportu pieszego, rowerowego, publicznego oraz samochodowego. **Miasto posiada potencjał do wdrażania działań wspierających zrównoważoną mobilność**, jednak wymaga to poprawy integracji różnych form transportu, zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz optymalizacji przestrzeni miejskiej. Poniższa synteza wskazuje główne obszary wymagające interwencji oraz możliwe kierunki rozwoju.

Mimo względnie dobrej dostępności podstawowej infrastruktury, występują liczne bariery ograniczające rozwój zrównoważonego transportu, związane zarówno z jakością infrastruktury, jej integracją, jak i poziomem wykorzystania dostępnych środków transportu przez mieszkańców. Kluczowe wyzwania obejmują organizację przestrzeni publicznej, poprawę bezpieczeństwa, dostosowanie infrastruktury do realnych potrzeb użytkowników oraz skuteczne promowanie alternatywnych form mobilności.

Wyzwania w zakresie komunikacji pieszej

Wysoki udział podróży pieszych w codziennych przemieszczeniach mieszkańców Łowicza wskazuje na istotną rolę tej formy mobilności w miejskim systemie transportowym.



Konflikt przestrzenny w historycznej części miasta

- dominacja ruchu samochodowego, ograniczenie dostępności dla pieszych



Stan infrastruktury chodników

- konieczność dostosowania do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się



Bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych

- doświetlenie przejść dla pieszych w niektórych lokalizacjach,
- deficyt przejść dla pieszych w niektórych lokalizacjach

Jednym z istotnych problemów komunikacji pieszej jest konflikt przestrzenny w historycznym centrum miasta, gdzie dominacja ruchu samochodowego, w tym funkcja parkingowa Starego Rynku, co ogranicza **dostępność przestrzeni dla pieszych**. Przekłada się to na obniżenie komfortu przemieszczania się i spójności ruchu pieszego w obszarze śródmiejskim. Mimo że infrastruktura piesza jest oceniana przez mieszkańców w większości pozytywnie, pojawiają się wskazania dotyczące nierówności nawierzchni i złego stanu technicznego chodników w określonych rejonach, co szczególnie utrudnia poruszanie się osobom starszym oraz osobom z ograniczoną mobilnością.

Kolejnym wyzwaniem jest **bezpieczeństwo pieszych, zwłaszcza w obszarach o dużym natężeniu ruchu**. Niedostateczne oświetlenie przejść dla pieszych w kluczowych lokalizacjach obniża poziom bezpieczeństwa, a deficyt przejść dla pieszych w niektórych częściach miasta powoduje trudności w swobodnym poruszaniu się pieszo. Braki te mogą zniechęcać do wyboru pieszych form przemieszczania się, mimo ich naturalnej przewagi w strukturze urbanistycznej Łowicza.





Wyzwania w zakresie komunikacji rowerowej

Analiza stanu infrastruktury rowerowej w Łowiczu wskazuje, że miasto posiada podstawy do dalszego rozwoju tego środka transportu, jednak nadal mierzy się z szeregiem wyzwań, które ograniczają potencjał roweru jako alternatywy dla transportu indywidualnego i publicznego.



Fragmentacja ścieżek rowerowych i brak ciągłości

- jako jeden z kluczowych problemów komunikacji rowerowej



Spadkowa tendencja wypożyczeń w ramach systemu rowerów miejskich

Pomimo istnienia stosunkowo rozbudowanej sieci ścieżek rowerowych oraz dostępności systemu rowerów miejskich, zarówno dane statystyczne, jak i wyniki badania ankietowego sugerują, że rower nie jest jeszcze dominującym środkiem transportu w codziennych podróżach mieszkańców. Wyniki przeprowadzonego na potrzeby niniejszego dokumentu badania ankietowego wskazują, że mieszkańcy jako istotną barierę w korzystaniu z roweru wskazują wciąż niewystarczającą liczbę ścieżek rowerowych.

Jednym z kluczowych problemów komunikacji rowerowej w Łowiczu jest brak spójności infrastruktury rowerowej. Fragmentacja sieci ścieżek rowerowych oraz brak ich ciągłości w niektórych obszarach sprawiają, że poruszanie się rowerem po mieście jest niekiedy utrudnione, zwłaszcza w rejonach o wysokim natężeniu ruchu samochodowego.

Potencjał rozwoju komunikacji rowerowej wiąże się przede wszystkim z koniecznością rozbudowy i lepszej integracji sieci rowerowej, tak aby umożliwić mieszkańcom płynne i bezpieczne przemieszczanie się między różnymi częściami miasta.

Wyzwania w zakresie komunikacji publicznej



System transportu publicznego w Łowiczu jest dobrze rozwinięty. Występują jednak ograniczenia w zakresie popularności transportu zbiorowego - korzystanie z komunikacji miejskiej wciąż jest stosunkowo niskie, mimo że część mieszkańców deklaruje chęć jej częstszego wykorzystywania w przyszłości.

Niska popularność komunikacji zbiorowej

- mimo dostępności optymalnie zaplombowanych kursów, transport publiczny w Łowiczu nie cieszy się dużą popularnością wśród mieszkańców



Wizerunek transportu publicznego

- wśród części mieszkańców, transport publiczny postrzegany jest jako mniej wygodny niż indywidualne środki transportu



Integracja transportu publicznego

- zintegrowane bilety miejskiej komunikacji zbiorowej i regionalnej komunikacji kolejowej
- potencjał do dalszego rozwoju



Aplikacja mobilna MyBus

- która stanowi dobry punkt wyjścia do dalszego rozwoju transportu publicznego



Koszty utrzymania taboru komunikacyjnego

- ponad połowę floty stanowią pojazdy mające już 15 lat eksploatacji, co w perspektywie najbliższych lat może generować zwiększone koszty utrzymania oraz ograniczenia związane z efektywnością energetyczną i emisją spalin



Zróżnicowanie taryfowe, dostępność biletów ulgowych, szeroki zakres oferowanych tras kursowania komunikacji zbiorowych oraz dostępność do cyfrowych narzędzi usprawniających korzystanie z miejskiej komunikacji publicznej (tj. aplikacja MyBus) świadczą o dbałości o komfort użytkowników i efektywność systemu transportowego. Tego rodzaju rozwiązania umożliwiają mieszkańcom łatwiejszy dostęp do usług komunikacyjnych, poprawiając ich mobilność oraz dostosowując ofertę transportową do zróżnicowanych potrzeb użytkowników, co powinno sprzyjać zwiększaniu atrakcyjności komunikacji miejskiej jako alternatywy dla transportu indywidualnego.

Istnieją jednak wyzwania związane z jakością taboru autobusowego, gdzie starsze pojazdy, mimo spełniania norm EURO 5, mogą w przyszłości wymagać wymiany na nowoczesne jednostki, zgodne z bardziej rygorystycznymi standardami środowiskowymi.

Łowicz dysponuje także dostępem do połączeń sieci kolejowej z dobrze rozwiniętą ofertą kursów w kierunku większych miast, takich jak Warszawa czy Łódź, a także z możliwością skorzystania z Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego, co integruje transport kolejowy z miejskim, ułatwiając podróże.

Podsumowując, transport publiczny w Łowiczu pokazuje potencjał do dalszego rozwoju, zwłaszcza w kontekście zrównoważonej mobilności oraz dostosowania oferty do zmieniających się potrzeb mieszkańców.

Wyzwania w zakresie komunikacji samochodowej

Miasto Łowicz jako istotny węzeł komunikacyjny w regionie staje przed wyzwaniem zrównoważonego zarządzania mobilnością, szczególnie w kontekście rosnącego natężenia ruchu samochodowego. Obecność dróg krajowych (DK) i wojewódzkich (DW) na terenie miasta, które łączą różne części regionu i pełnią funkcje tranzytowe, prowadzi do intensyfikacji ruchu pojazdów, szczególnie w godzinach szczytu.



Wysokie natężenie ruchu dróg krajowych i wojewódzkich

- ruch tranzytowy odbywający się przez obszar miasta



Bezpieczeństwo na drogach

- Miasto Łowicz prowadzi inwestycje na rzecz uspokojenia ruchu w ramach najbardziej problematycznych skrzyżowań



Samochody najczęściej wybraną formą przemieszczania się po mieście

- ponad 85% respondentów prowadzonego badania ankietowego deklaruje codzienne lub regularne korzystanie z samochodu jako głównego środka transportu w obrębie miasta.



Niska akceptacja społeczna dla ograniczeń w ruchu samochodowym

- większość mieszkańców Łowicza nie jest gotowa na wprowadzenie restrykcyjnych zmian, takich jak wyłączenie Starego Miasta z ruchu samochodowego

Z uwagi na uwarunkowania drogowe Łowicza, bezpieczeństwo na drogach jest jednym z kluczowych obszarów wymagających uwagi. W odpowiedzi na problemy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, Miasto Łowicz podejmuje działania mające na celu poprawę funkcjonowania infrastruktury komunikacyjnej w zakresie poprawy bezpieczeństwa. Przykładem jest przebudowa skrzyżowania ulic



Ułańskiej, Topolowej i Starościńskiej, które zostało uznane za jedno z najbardziej problematycznych w Łowiczu. Liczne wypadki i kolizje w tym rejonie stały się podstawą decyzji o modernizacji skrzyżowania i jego przekształceniu w rondo. Przebudowa skrzyżowania poprawi płynność ruchu i zwiększy bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, szczególnie pieszych i rowerzystów. Zapewnienie bezpieczeństwa tych grup jako uczestników ruchu drogowego stanowi istotny element wspierający rozwój zrównoważonej mobilności.

Dotychczasowe inwestycje infrastrukturalne w Łowiczu, takie jak przebudowa jednego z najbardziej niebezpiecznych skrzyżowań na terenie miasta, stanowią odpowiedź na najpilniejsze problemy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Istotnym krokiem w dalszym rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej jest kontynuacja monitorowania i oceny stopnia bezpieczeństwa na drogach. W tym kontekście, rekomendowanym działaniem jest prowadzenie systematycznych audytów bezpieczeństwa drogowego, które umożliwią władzom samorządowym identyfikację priorytetowych obszarów wymagających interwencji i podjęcia działań inwestycyjnych.

W odpowiedzi na rosnące wyzwania związane z transportem samochodowym, kluczowe będzie także promowanie zrównoważonych form mobilności miejskiej, szczególnie komunikacji publicznej oraz komunikacji rowerowej. Miasto powinno skupić się na budowie sprawnego systemu komunikacji zbiorowej, który stanie się realną alternatywą dla prywatnych samochodów. Inwestowanie w transport publiczny może wpłynąć na zmniejszenie liczby pojazdów na drogach, co z kolei przyczyni się do poprawy jakości powietrza oraz zmniejszenia hałasu.

W obszarze komunikacji rowerowej zaleca się wzmacnianie już istniejącej infrastruktury rowerowej poprzez wprowadzenie nowych elementów wspierających użytkowników rowerów i poprawiających komfort korzystania z tego środka transportu. Do takich działań można zaliczyć instalację punktów naprawczych dla rowerzystów, szczególnie w miejscach umożliwiających integrację różnych środków transportu, co sprzyjać będzie większej mobilności mieszkańców i zachęci ich do korzystania z rowerów jako alternatywnego środka transportu.

Podsumowując, najważniejsze wyzwania w kontekście tworzenia zrównoważonej mobilności miejskiej w Łowiczu to:

Wysoka zależność od transportu samochodowego i wysokie natężenie ruchu samochodowego – Dominacja prywatnych samochodów w strukturze mobilności mieszkańców miasta prowadzi do przeciążenia infrastruktury drogowej, problemów z parkowaniem, zanieczyszczenia powietrza oraz zatorów w godzinach szczytu. Istnieje zatem konieczność znalezienia sposobów na zmniejszenie dominacji transportu samochodowego i poprawę efektywności innych form mobilności.

- **Bezpieczeństwo ruchu drogowego** - Pomimo przeprowadzonych inwestycji uspokajających ruch, bezpieczeństwo ruchu drogowego pozostaje jednym z głównych wyzwań, zwłaszcza w rejonach o dużym natężeniu ruchu pieszych i rowerzystów. Nadal istnieją punkty, w których dochodzi do wypadków, a infrastruktura drogowa nie zawsze jest odpowiednio dostosowana do potrzeb pieszych i rowerzystów. Regularne audyty bezpieczeństwa drogowego stanowią kluczowe narzędzie w wytypowaniu miejsc, które wymagają dalszych inwestycji w celu zapewnienia bezpiecznego poruszania się wszystkich uczestników ruchu.
- **Brak pełnej integracji różnych środków transportu** - Mimo iż Łowicz dysponuje systemem transportu publicznego, jego integracja z innymi środkami transportu jest niewystarczająca. Jednym z istotnych wyzwań w Łowiczu jest konieczność pełniejszej integracji różnych środków



transportu: pieszych, rowerowych oraz transportu publicznego. Rekomendowanym działaniem jest rozwijanie punktów integracji, takich jak stacje naprawcze dla rowerów czy wprowadzenie udogodnień umożliwiających łatwe przesiadanie się między różnymi formami transportu (np. parkingi Park&Ride, Bike&Ride). Tego typu rozwiązania mogą znacząco poprawić komfort użytkowników oraz zachęcić do korzystania z alternatywnych form mobilności.

- **Zrównoważony rozwój floty transportu publicznego** – Struktura wiekowa taboru miejskiego wskazuje na konieczność sukcesywnej wymiany starszych pojazdów na nowoczesne, nisko- lub zeroemisyjne autobusy. Sukcesywna wymiana istniejących pojazdów w zakresie emisyjności i efektywności energetycznej jest kluczowa dla zmniejszenia negatywnego wpływu transportu publicznego na środowisko, a także poprawy komfortu i jakości usług transportowych. Wprowadzenie niskoemisyjnych lub bez emisyjnych pojazdów może również przyczynić się do zmniejszenia kosztów eksploatacji, dzięki mniejszemu zużyciu paliwa oraz niższym kosztom utrzymania bardziej nowoczesnych jednostek.
- **Niska świadomość mieszkańców i gotowość do zmiany nawyków transportowych** – Pomimo rosnącej troski o środowisko, duża część mieszkańców nie wykazuje gotowości do zmiany swoich przyzwyczajeń komunikacyjnych, szczególnie w odniesieniu do korzystania z samochodów. Niezbędne staje się podjęcie działań edukacyjnych oraz promujących korzyści z alternatywnych środków transportu, takich jak rowery czy transport publiczny.
- **Kampanie promujące transport publiczny** – Opracowanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych, które podkreślają zalety korzystania z transportu publicznego, takich jak obniżenie emisji spalin, zmniejszenie natężenia ruchu drogowego oraz oszczędność czasu i pieniędzy.
- **Promocja zrównoważonego transportu** - Wspieranie zrównoważonego transportu pieszego, rowerowego i transportu publicznego wymaga także działań promujących te formy mobilności wśród mieszkańców. Działania te mogą obejmować kampanie informacyjne, zachęcające do korzystania z alternatywnych środków transportu. Zmiana nawyków komunikacyjnych mieszkańców wymaga zintegrowanych działań i współpracy z różnymi podmiotami, w tym instytucjami publicznymi oraz organizacjami pozarządowymi.



6. DIAGNOZA WZORCÓW ZACHOWAŃ TRANSPORTOWYCH



Kształtowanie zrównoważonej mobilności w mieście w dużej mierze zależy od postaw i nawyków transportowych mieszkańców. Postawy te mają kluczowe znaczenie dla skutecznego wdrażania polityk mobilności zrównoważonej, gdyż to właśnie nawyki użytkowników transportu – takie jak wybór środka transportu, częstotliwość korzystania z komunikacji publicznej, skłonność do korzystania z rowerów czy pieszych wędrówek – wpływają na obciążenie systemu transportowego oraz poziom jego efektywności.

Diagnoza wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza stanowi kluczowy element dla zrozumienia potrzeb oraz barier, przed którymi stoi miasto w procesie wdrażania zrównoważonego systemu transportowego. Niniejsza diagnoza została oparta o:



Badanie ankietowe w zakresie wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza i okolic

- przeprowadzone w dniach 06.02 – 12.02.2025 roku
- w ankiecie udział wzięło 201 osób

Celem przeprowadzonego badania było uzyskanie dokładnych informacji na temat preferencji transportowych, które mogą stanowić podstawę do dalszego kształtowania działań w ramach **Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza (SUMP)**.

W niniejszym rozdziale zaprezentowane zostaną szczegółowe wyniki badania oraz wnioski, które stanowią podstawę do dalszych działań w zakresie transformacji systemu transportowego w Łowiczu, zgodnie z założeniami zrównoważonej mobilności miejskiej.

6.1. Podstawowe informacje dotyczące respondentów

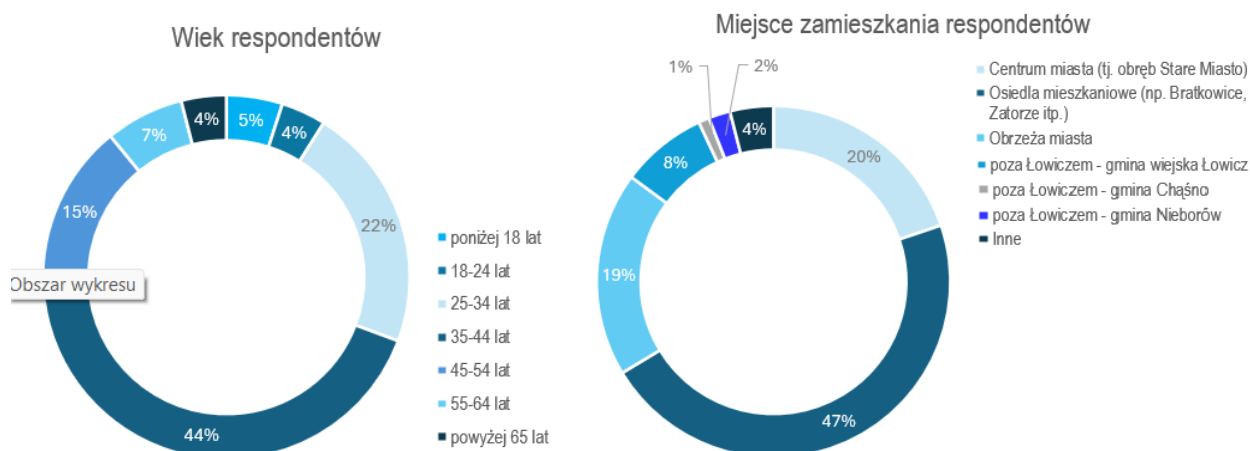
Struktura wiekowa respondentów badania ankietowego wskazuje na dominację osób w wieku 25-44 lata, które łącznie stanowią największą grupę badanych, stanowiącą aż 66% ogółu ankietowanych. Najliczniejszą kategorią są osoby w przedziale wiekowym 35-44 lata, co sugeruje, że w badaniu wzięły udział głównie osoby aktywne zawodowo i społecznie, często realizujące codzienne podróże związane z pracą, edukacją dzieci czy innymi obowiązkami.





PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP) MIASTA ŁOWICZA

Najmniej liczną grupę stanowi seniorzy (osoby powyżej 65 lat) oraz młodzież (osoby 18. roku życia), co sugeruje, że w badaniu w ograniczonym stopniu wzięli udział uczniowie oraz osoby starsze, dla których dostępność i dostosowanie transportu publicznego do ich potrzeb może mieć istotne znaczenie.



W badaniu ankietowym wzięli udział mieszkańcy różnych części Łowicza, przy czym największą grupę stanowili mieszkańcy osiedli mieszkaniowych (47%). Reprezentacja respondentów z centralnej części miasta oraz obrzeży była również istotna (odpowiednio 20% i 19%).

Warto zaznaczyć, że w ankiecie wzięli udział również użytkownicy ruchu spoza miasta Łowicza, tj. mieszkańcy gmin: Łowicz, Nieborów, Chańsko i innych, których łączny udział wynosił niemal 15% osób biorących udział w badaniu. Obecność w badaniu mieszkańców gmin ościennych odzwierciedla funkcjonalne powiązania tych obszarów z Miastem Łowiczem, wynikające z codziennych migracji związanych z pracą, edukacją czy dostępem do usług.

W kontekście **codziennych przemieszczeń po mieście**, wyniki ankiety pokazują, że mieszkańcy Łowicza najczęściej przemieszcza się w celach związanych z codziennymi obowiązkami.



37% respondentów najczęściej przemieszcza się po mieście w drodze na zakupy



30% respondentów w drodze do pracy



13% respondentów w drodze do szkoły



7% respondentów w drodze do lekarza lub urzędu



6% respondentów w celach rekreacyjnych



5% respondentów do znajomych lub rodziny



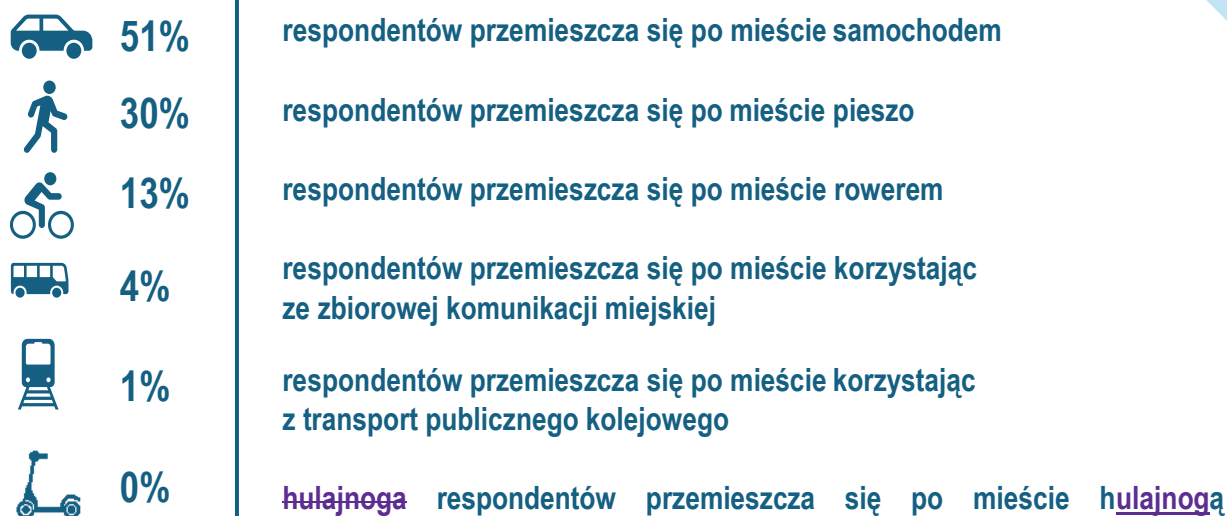
3% respondentów wskazuje inne cele podróży



Analiza dziennych przemieszczeń mieszkańców sugeruje, że system transportowy powinien koncentrować się na poprawie dostępności do miejsc, które pełnią kluczową rolę w życiu codziennym mieszkańców. **Szczególną uwagę należy zwrócić zatem na poprawę dostępności i efektywności transportu w kierunkach najbardziej popularnych, tj. do miejsc pracy, obszarów handlowych, szkół oraz ośrodków zdrowia i administracyjnych.**

6.2. Wzorce zachowań komunikacyjnych

Kolejna część ankiety dotyczyła wzorców transportowych mieszkańców Łowicza, czyli **sposobów, w jakie respondenci codziennie poruszają się po mieście.**



Analizując odpowiedzi dotyczące najczęstszych środków transportu, które mieszkańcy Łowicza wykorzystują do codziennych przemieszczeń po mieście, można zauważyć, że **dominującym środkiem transportu jest samochód**, zarówno jako kierowca, jak i pasażer. Aż 172 osoby wskazały ten środek transportu, **co świadczy o silnej roli motoryzacji w codziennych podróżach miejskich.**

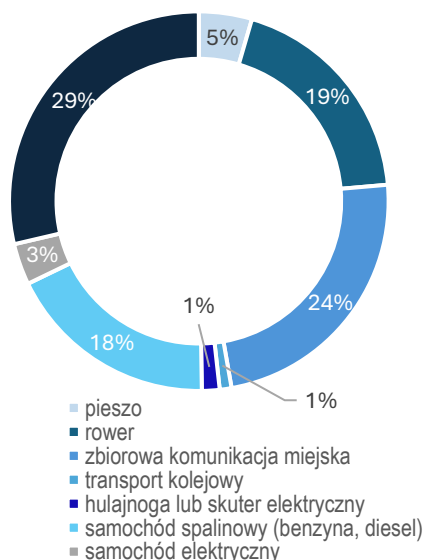
Drugim najczęstszym sposobem przemieszczania się są podróże piesze.

Rower jest również popularnym środkiem transportu, jednak jego obecność w codziennym poruszaniu się po mieście jest mniejsza w porównaniu do pieszych podróży i samochodów. Z kolei **zbiorowa komunikacja miejska oraz transport kolejowy mają marginalną rolę**, co może wskazywać na niewielką popularność tych środków transportu wśród mieszkańców.

W odniesieniu do przyszłych preferencji transportowych, **zauważalna jest chęć korzystania z transportu zbiorowego, co może świadczyć o potrzebie poprawy oferty komunikacji miejskiej.** Również coraz większą rolę w wyborze środka transportu może odgrywać kwestia komfortu, oszczędności czasu oraz troski o środowisko – te odpowiedzi wskazują na rosnące zainteresowanie nowoczesnymi i zrównoważonymi rozwiązaniami, takimi jak samochody elektryczne czy rowery.

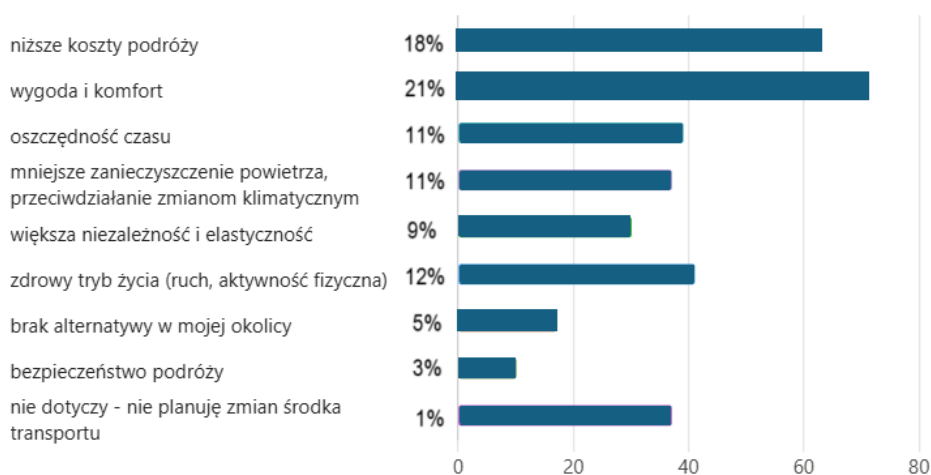


Preferencje dotyczące zmiany środka przemieszczania się po mieście w przyszłości



Istotnym wnioskiem z analizy jest również duża liczba osób, które nie planują zmiany swojego środka transportu (29%), co może sugerować, że **zmiana postaw i nawyków transportowych wymaga dodatkowych działań edukacyjnych, infrastrukturalnych oraz zachęt, aby mieszkańcy skłonili się ku zrównoważonym formom mobilności.**

Powody chęci zmiany środka przemieszczania się po mieście



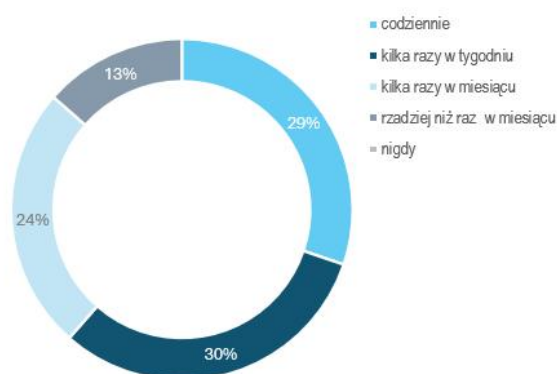
Głównymi czynnikami, które motywują mieszkańców skłonnych do zmiany środka transportu, są wygoda i komfort, a także chęć oszczędności czasu i kosztów podróży. Warto zauważyć, że spora część respondentów wskazuje również na zdrowy tryb życia oraz mniejsze zanieczyszczenie powietrza jako ważne motywacje, co sugeruje rosnącą świadomość ekologiczną i zdrowotną wśród mieszkańców.



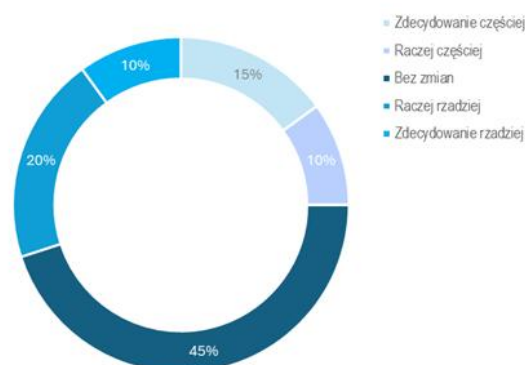
6.3. Komunikacja piesza

Komunikacja piesza stanowi jedną z najczęstszych form przemieszczania się, szczególnie w obrębie codziennych aktywności. Jak wskazano w podrozdziale 6.2. *Wzorce zachowań komunikacyjnych – 30 % respondentów biorących udział w badaniu przemieszcza się po Łowiczu pieszo.*

Częstotliwość przemieszczania się po mieście pieszo



Częstotliwość przemieszczania się po mieście pieszo w porównaniu do sytuacji sprzed 4 lat



Warto zwrócić uwagę, że wyniki ankiety wskazują na relatywnie dużą częstotliwość przemieszczania się pieszo – ponad połowa badanych deklaruje codzienne lub częste (kilka razy w tygodniu) korzystanie z pieszej mobilności w mieście.

W kontekście zmiany wzorców transportowych na przestrzeni ostatnich czterech lat, warto zauważyć, że większość respondentów wskazała na stabilność swoich zachowań w zakresie pieszych podróży. Aż 90% badanych przyznało, że nie zmieniło swojego podejścia do pieszych podróży, co może sugerować, że piesza mobilność w Łowiczu nie uległa znaczącym zmianom w tym okresie.

49%

respondentów ocenia stan infrastruktury pieszej w Łowiczu jako dobry

39%

respondentów ocenia stan infrastruktury pieszej w Łowiczu jako średni

8%

respondentów ocenia stan infrastruktury pieszej jako bardzo dobry

3%

respondentów ocenia stan infrastruktury pieszej w Łowiczu jako zły

1%

respondentów ocenia stan infrastruktury pieszej w Łowiczu jako bardzo zły

Analizując stan infrastruktury pieszej, mieszkańcy Łowicza ocenili ją w większości jako „dobrą” lub „średnią”, wskazując jednocześnie na kilka istotnych problemów.

Zdecydowana większość respondentów, bo aż 69% ocenia infrastrukturę pieszą w Łowiczu pozytywnie, uznając ją za wystarczającą i funkcjonalną, co może sugerować, że **obecny system chodników i przejść dla pieszych w mieście w dużej mierze odpowiada potrzebom mieszkańców**. Niemniej



jednak, 31% ankietowanych wskazuje na brak odpowiedniej ilości chodników lub przejść dla pieszych, co stanowi istotny sygnał dotyczący potrzeb w zakresie częściowej poprawy infrastruktury pieszej.

Najczęściej wskazywanymi problemami były:



Brak chodników

- w rejonie przejazdu kolejowego przy ul. Mostowej
- ul. Bolimowska między osiedlem Zatorze a dyskontem handlowym

Brak ciągłości chodników

- ul. Łódzka, Prymasowska, Armii Krajowej
- w obrębie osiedli Górki, Zatorze czy Bratkowice

Brak odpowiedniego oświetlenia przejść dla pieszych

- ul. Łyszkowice, Górki oraz osiedla Bratowice
- w północnej części miasta - w rejonie ul. Chełmońskiego i Armii Krajowej

Niewłaściwa lokalizacja przejść dla pieszych

- Skrzyżowanie ul. Chełmońskiego i Poznańskiej, ul. Jana Pawła II, ul. Łódzka

Przejścia dla pieszych uznane za niebezpieczne

- ul. Jana Pawła II w rejonie osiedli mieszkaniowych – ograniczona widoczność
- brak odpowiednich oznaczeń przejść w pobliżu szkół

6.4. Komunikacja rowerowa

Komunikacja rowerowa stanowi kluczowy element zrównoważonej mobilności miejskiej, wspierając zdrowy tryb życia, redukując emisję spalin i zmniejszając obciążenie infrastruktury drogowej w miastach.

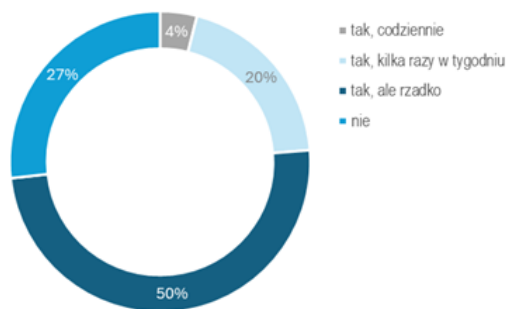
W Łowiczu rower jako środek transportu cieszy się umiarkowaną popularnością, choć zaledwie 7% respondentów korzysta z niego codziennie, a 39% kilka razy w tygodniu. W porównaniu do sytuacji sprzed czterech lat, 20% ankietowanych deklaruje częstsze korzystanie z roweru, jednak aż 60% nie zauważyło zmian w częstotliwości korzystania z tego środka transportu. Wskazuje to na **stagnację w rozwoju rowerowej mobilności w mieście, pomimo rosnącej świadomości proekologicznych form transportu.**



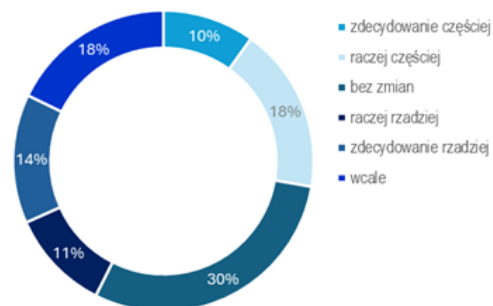


PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP) MIASTA ŁOWICZA

Częstotliwość przemieszczania się po mieście rowerem



Częstotliwość przemieszczania się po mieście rowerem w porównaniu do sytuacji z przed 4 lat



49%

respondentów ocenia stan infrastruktury rowerowej w Łowiczu jako średni

26%

respondentów ocenia stan infrastruktury rowerowej w Łowiczu jako zły

15%

respondentów ocenia stan infrastruktury rowerowej jako dobry

8%

respondentów ocenia stan infrastruktury rowerowej w Łowiczu jako bardzo zły

2%

respondentów ocenia stan infrastruktury rowerowej w Łowiczu jako bardzo dobry

Mieszkańcy Łowicza oceniają infrastrukturę rowerową głównie jako średnią (98 odpowiedzi) i złą, wskazując na liczne problemy w zakresie jakości i dostępności tras rowerowych. Główne trudności, z jakimi borykają się rowerzyści, to zbyt mała liczba dedykowanych ścieżek rowerowych, szczególnie w centralnych częściach miasta, brak ich ciągłości oraz złej jakości nawierzchnia, np. z kostki brukowej. Odpowiedzi wskazują również na niebezpieczne skrzyżowania oraz brak wystarczających stojaków rowerowych, co utrudnia użytkowanie rowerów w codziennym transporcie.

Główne problemy związane z infrastrukturą rowerową w Łowiczu to:



Zbyt mała ilość ścieżek rowerowych

szczególne w centrum miasta, co zmusza rowerzystów do jazdy chodnikami lub włączania się do ruchu samochodowego, zwiększając ryzyko wypadków

Nierówna nawierzchnia ścieżek rowerowych

- ścieżki rowerowe wzdłuż ul. Łęczyckiej

Brak ciągłości tras rowerowych

- ul. Łyszkowice, Górki oraz osiedla Bratowice
- w północnej części miasta - w rejonie ul. Chełmońskiego i Armii Krajowej

Zbyt mała ilość stojaków rowerowych

- Brak stojaków w rejonie centrum
-

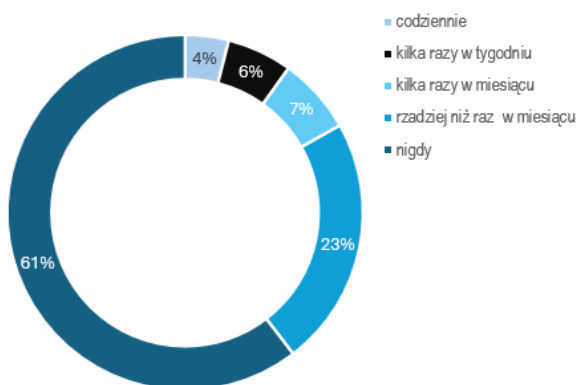
Niebezpieczne skrzyżowania



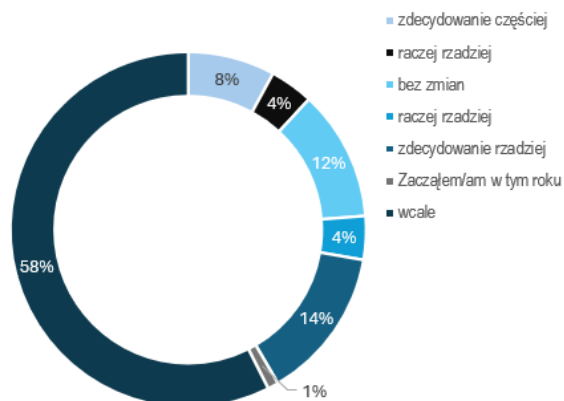
Komunikacja publiczna

Dostępność transportu publicznego oraz chęć korzystania z tego środka transportu w Łowiczu pozostaje na stosunkowo niskim poziomie, co świadczy o **konieczności poprawy jakości i rozwoju tej formy mobilności**.

Częstotliwość korzystania z miejskiej komunikacji publicznej



Częstotliwość korzystania z miejskiej komunikacji publicznej w porównaniu do sytuacji z przed 4 lat



Na podstawie danych dotyczących częstotliwości korzystania z miejskiej komunikacji publicznej, można zauważyć, że **transport publiczny w Łowiczu nie cieszy się dużą popularnością**. Większość respondentów nie korzysta z niego regularnie – ponad połowa badanych nigdy nie korzysta z tego środka transportu, a kolejna duża grupa korzysta z niego bardzo rzadko, czyli mniej niż raz w miesiącu. **Niski poziom użytkowania komunikacji publicznej może wskazywać na ograniczoną efektywność systemu transportowego w Łowiczu oraz na potrzebę jego lepszego dopasowania do realnych potrzeb mieszkańców**. Zmiana w stosunku do przed 4 lat jest niewielka, co sugeruje, że brak istotnych zmian czy poprawy w tej dziedzinie nie sprzyja rozwojowi popularności komunikacji miejskiej.

48%

respondentów ocenia dostępność transportu publicznego w Łowiczu jako średnią

17%

respondentów ocenia dostępność transportu publicznego w Łowiczu jako dobrą

17%

respondentów ocenia dostępność transportu publicznego w Łowiczu jako złą

15%

respondentów ocenia dostępność transportu publicznego w Łowiczu jako bardzo złą

4%

respondentów ocenia dostępność transportu publicznego w Łowiczu jako Łowiczu jako bardzo dobrą

Oceny dostępności transportu publicznego wskazują na istotne niedostatki w tej sferze. **Większość mieszkańców ocenia dostępność transportu publicznego jako średnią lub złą, co jest wskazaniem na konieczność poprawy infrastruktury**. Niska ocena wynika prawdopodobnie z niedostatecznej liczby połączeń, szczególnie poza godzinami szczytu, a także z ograniczonego zasięgu tras, który może



powodować, że komunikacja publiczna nie spełnia oczekiwań mieszkańców. nadal istotne dla codziennego funkcjonowania.

Wśród przyczyn wskazywanych przez mieszkańców, które determinują niską ocenę można wyróżnić:

- Zbyt rzadkie kursy (32% odpowiedzi),
- braku dogodnych połączeń (25% odpowiedzi),
- preferencja innego środka transportu (21%).

Problemy te sygnalizują konieczność dostosowania siatki połączeń i poprawy organizacji kursów, aby system transportu publicznego stał się bardziej efektywny i odpowiadał rzeczywistym potrzebom mieszkańców Łowicza.

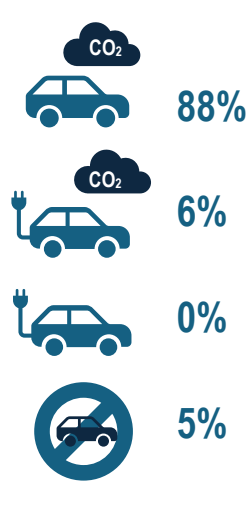
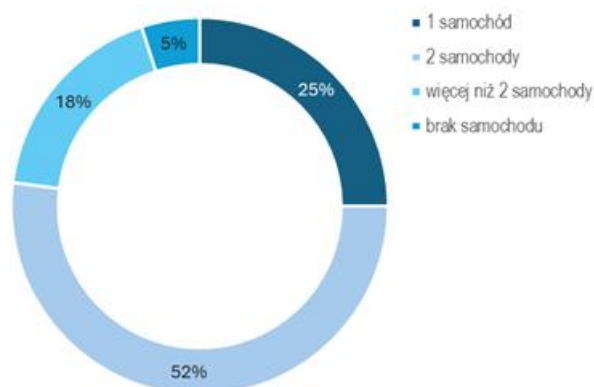
Wysoka liczba odpowiedzi wskazujących na preferencje innych środków transportu może wiąże się z ryzykiem zwiększenia liczby samochodów na drogach, co prowadzi do większych korków, wyższych emisji spalin i zanieczyszczenia powietrza.

6.5. Transport samochodowy

Analiza wyników badania ankietowego w zakresie komunikacji samochodowej w Łowiczu pokazuje, jak duży wpływ na codzienne zachowania transportowe mają samochody osobowe.

Większość gospodarstw domowych w mieście posiada co najmniej jeden samochód, przy czym duży odsetek mieszkańców dysponuje dwoma pojazdami.

Liczba samochodów w gospodarstwie domowym



respondentów posiada samochód/y napędzany/e silnikiem spalinowym
(benzyna, diesel, zasilany gazem)

respondentów posiada samochód/y napędzany/e silnikiem hybrydowym
(spalinowo - elektryczny)

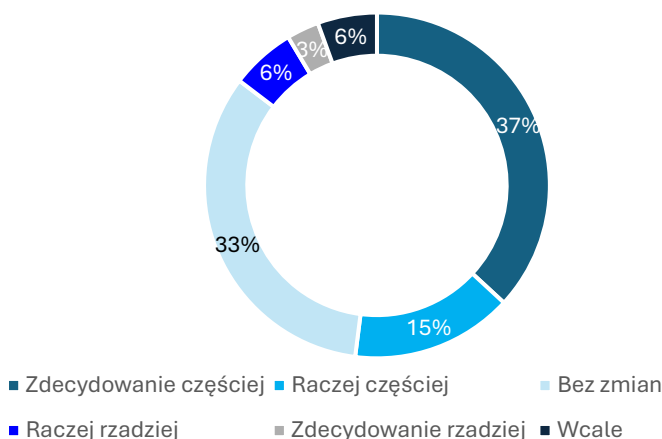
respondentów posiada samochód/y napędzany/e silnikiem elektrycznym

respondentów nie posiada samochodu

Ponadto, **dominującym typem napędu wśród posiadanych samochodów są pojazdy spalinowe**, co potwierdza zależność od tradycyjnych środków transportu w tym zakresie. Warto podkreślić, że elektryczne samochody są nieobecne wśród osób biorących udział w badaniu.



Częstotliwość poruszania się po mieście samochodem względem sytuacji z przed 4 lat



W odniesieniu do częstotliwości korzystania z samochodu, **większość mieszkańców wskazuje na wzrost użycia pojazdów osobowych w porównaniu do sytuacji sprzed 4 lat**, co może wskazywać na rosnącą zależność od samochodów oraz potencjalne problemy związane z zatłoczeniem i emisjami. Zwiększone korzystanie z samochodów może również wiązać się z brakiem alternatywnych, zrównoważonych środków transportu, takich jak komunikacja publiczna czy rower.

Analizując preferencje mieszkańców dotyczące wprowadzenia ograniczeń ruchu samochodowego, wyniki wskazują, że są oni **niechętni do wprowadzenia istotnych zmian w zakresie ograniczenia ruchu samochodowego w Starym Mieście**. Zdecydowana większość uczestników badania (58%), uznała, że ruch samochodowy w Starym Mieście powinien pozostać bez zmian. Może to sugerować silne przywiązanie do tradycyjnej mobilności opartej na samochodach. Warto zaznaczyć jednak, że mieszkańcy mogą również obawiać się ograniczenia dostępu do centrum, co mogłoby utrudnić codzienne funkcjonowanie, zwłaszcza w kontekście dojazdu do sklepów, usług czy pracy.

58%

respondentów badania ankietowego prowadzonego wśród mieszkańców Łowicza i okolic deklaruje, że ruch samochodowy w Starym Mieście powinien pozostać bez zmian.

22%

respondentów popiera całkowite wyłączenie części Starego Miasta z ruchu samochodowego

11%

respondentów opowiada się za ograniczeniem ruchu tylko w określonych godzinach

1%

respondentów opowiada się za ograniczeniem ruchu tylko dla samochodów spalinowych

9%

respondentów nie ma zdania



Jedynie 22% osób biorących udział w badaniu ankietowym popiera całkowite wyłączenie ruchu samochodowego z tej strefy, co świadczy o niewielkiej, ale rosnącej liczbie mieszkańców, którzy dostrzegają korzyści z ograniczenia samochodów w centrum – takie jak poprawa jakości powietrza czy większy komfort pieszych. Pozostałe odpowiedzi, w tym preferencja dla ograniczenia ruchu tylko w określonych godzinach (11%) lub tylko dla samochodów spalinowych (1%), wskazują na preferencje kompromisowe, które nie zakładają całkowitego wyłączenia samochodów

21% respondentów natomiast popiera całkowite wyłączenie ruchu samochodowego z tej strefy, co może świadczyć o rosnącej świadomości ekologicznej i chęci poprawy jakości przestrzeni miejskiej w sercu Łowicza. Dodatkowo, 10% opowiada się za wprowadzeniem ograniczeń, ale tylko w określonych godzinach, co może wskazywać na elastyczne podejście do tematu, zakładające kompromis między potrzebami ruchu samochodowego a poprawą warunków życia pieszych i rowerzystów.

Analiza wyników badania w tym zakresie potwierdza mocną zależność mieszkańców Łowicza od samochodów, **co może stanowić barierę w dążeniu do bardziej zrównoważonej mobilności w mieście**. Wskazuje to na konieczność przeprowadzenia szerokiej edukacji i działań promujących alternatywne formy transportu, takie jak transport publiczny czy rowery, a także zapewnienia mieszkańcom odpowiednich rozwiązań komunikacyjnych, które mogłyby ułatwić im codzienne poruszanie się po mieście bez konieczności korzystania z samochodów.



6.6. Podsumowanie diagnozy wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza

Na podstawie przeprowadzonej diagnozy wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza można wskazać kilka kluczowych tendencji, które mają istotne znaczenie w kontekście rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej.

Wnioski dotyczące wzorców zachowań transportowych mieszkańców Łowicza i okolic wskazują na:



Silną zależność od samochodów osobowych jako głównego środka transportu oraz stosunkowo niewielką gotowość do zmiany przyzwyczajeń komunikacyjnych



Rosnącą preferencją dla alternatywnych środków transportu ograniczoną ograniczoną infrastrukturą

- część mieszkańców wykazuje rosnącą świadomość ekologiczną, wybierając alternatywne środki transportu, takie jak rowery, jednak gotowość do regularnego korzystania z tych form mobilności jest ograniczona przez istniejące bariery infrastrukturalne



Preferencje wyboru wygodnego i szybkiego środka transportu

- mieszkańcy Łowicza wykazują silne preferencje dotyczące wygody i czasu podróży, które w przypadku komunikacji publicznej są niezaspokojone.
- mimo rosnącej świadomości ekologicznej, mieszkańcy Łowicza wciąż wykazują silną preferencję do komfortu transportowego, co może wynikać z przyzwyczajenia do samochodów osobowych.



Wyniki badania wskazują, że transport zrównoważony nie jest jeszcze powszechnie wykorzystywany przez mieszkańców Łowicza. Najczęstszym środkiem poruszania się mieszkańców po Łowiczu jest samochód. Co więcej, większość ankietowanych nie chciałaby zmienić w przyszłości swojego obecnego środka transportu. Takie wyniki stanowią wyzwanie w kontekście planowanych działań mających na celu zwiększenie udziału transportu zrównoważonego w codziennym poruszaniu się po mieście. Komfort i wygoda, jakie oferuje transport samochodowy, stanowią kluczowe czynniki decydujące o preferencjach mieszkańców.

Aby zachęcić mieszkańców do częstszego korzystania z alternatywnych środków transportu, takich jak rower, transport publiczny czy piesze przemieszczanie się, konieczne jest poprawienie komfortu i dostępności tych rozwiązań. Respondenci wskazują średni i niską jakość nawierzchni istniejących ścieżek rowerowych, jednak głównymi problemami w zakresie komunikacji rowerowej jest niewielka liczba ścieżek rowerowych oraz niebezpieczne skrzyżowania. W opinii mieszkańców, poprawy wymaga również dostępność transportu publicznego.



7. EMISYJNOŚĆ SEKTORA TRANSPORTU



Sektor transportu jest jednym z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu w miastach. Wzrost liczby pojazdów oraz intensyfikacja ruchu drogowego, szczególnie w obszarach miejskich, powodują znaczące obciążenie środowiska zarówno pod względem emisji spalin, jak i uciążliwości akustycznych. **W Łowiczu, ze względu na specyfikę układu komunikacyjnego oraz brak obwodnicy, problem hałasu komunikacyjnego i emisji transportowych jest szczególnie istotny i wymaga podejmowania działań ograniczających ich negatywne skutki.**

Miasto Łowicz posiada rozwinięty układ drogowy, przez który przebiegają trzy drogi krajowe (DK 14, DK 70, DK 92) oraz dwie drogi wojewódzkie (DW 703 i DW 584). Szczególne znaczenie mają drogi krajowe DK 14 i DK 70, które przebiegają przez śródmieście i generują największe obciążenie ruchem.

Brak obwodnicy powoduje, że ruch tranzytowy prowadzony jest przez centrum miasta, co skutkuje:

- wzrostem natężenia ruchu, zwłaszcza pojazdów ciężkich,
- wysokim poziomem emisji hałasu, przekraczającym dopuszczalne normy w kluczowych lokalizacjach,
- pogorszeniem jakości powietrza, szczególnie w rejonach o dużej kumulacji ruchu.

7.1. Emisja spalin i jakość powietrza

Emisja zanieczyszczeń powietrza z sektora transportu stanowi istotny czynnik wpływający na jakość życia mieszkańców Łowicza. Wpływ transportu na stan powietrza jest szczególnie widoczny w rejonach o wysokim natężeniu ruchu, gdzie dochodzi do kumulacji emisji spalin oraz pyłów wtórnych powstających w wyniku ścierania nawierzchni drogowej, klocków hamulcowych i opon. **W Łowiczu, podobnie jak w innych miastach średniej wielkości, zanieczyszczenia komunikacyjne są jednym z głównych składników ogólnego obciążenia środowiska, obok emisji powierzchniowej i warunków meteorologicznych.**

Główne zanieczyszczenia pochodzące z transportu drogowego to:

- **Tlenki azotu (NO_x)** – powstające w wyniku spalania paliwa w silnikach, szczególnie wysokoprężnych, negatywnie wpływające na układ oddechowy i przyczyniające się do powstawania smogu fotochemicznego.





- **Pyły zawieszane (PM10, PM2.5)** – generowane nie tylko przez spaliny, ale także procesy ścierania i resuspensji pyłów z nawierzchni drogowej.
- **Benzo(a)piren (B(a)P)** – silnie toksyczny składnik pyłu zawieszonego, którego przekroczenia odnotowano w Łowiczu.
- **Tlenek węgla (CO)** – produkt niepełnego spalania paliwa, którego emisja zmniejsza się wraz z modernizacją floty pojazdów.
- **Lotne związki organiczne** – pochodzące głównie z wyparowywania paliwa oraz procesów spalania.

CO₂

Stan powietrza atmosferycznego

Stan powietrza atmosferycznego w Łowiczu oceniono na podstawie *Rocznej oceny jakości powietrza w województwie łódzkim, stanowiącej Raport wojewódzki za rok 2023*. Badania i analizy prowadzone są przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska (GIOŚ) w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska. *Roczna ocena jakości powietrza za 2023 r.* została wykonana w oparciu o układ stref, określony w *Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 6 marca 2008 r. w sprawie stref*.

Gmina Miasto Łowicz została zakwalifikowana do strefy łódzkiej. Strefę, scharakteryzowano ze względu na: SO₂, NO₂, PM10, CO, benzen, ołów, arsen, nikiel, kadm i benzo/a/piren. Ocena wykonana została według kryteriów dotyczących ochrony zdrowia oraz kryteriów określonych w celu ochrony roślin.

Wynikowe klasy dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej za 2023 r. dokonanej w oparciu o kryteria ustanowione w celu ochrony zdrowia przedstawiały się następująco:

Tab. 11. Klasy poszczególnych zanieczyszczeń uzyskane w ocenie z rok 2023 dla strefy łódzkiej, dokonanej z uwzględnieniem kryteriów dla celu ochrony zdrowia ludzi.

Kod strefy	Nazwa strefy	SO ₂	NO ₂	C ₆ H ₆	CO	O ₃ ¹⁾	PM10	Pb	As	Cd	Ni	BaP	PM2,5 ²⁾
PL1002	strefa łódzka	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	C	A1

¹⁾ Dla ozonu – poziom celu długoterminowego, strefy uzyskały klasę D2,

²⁾ Dla pyłu zawieszonego PM2,5 – poziom dopuszczalny I faza, obie strefy uzyskały klasę A.

Źródło: *Roczna ocena jakości powietrza w województwie łódzkim, raport wojewódzki za rok 2023*, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska (GIOŚ)

Przeprowadzone badania wskazują na przekroczenia dopuszczalnych stężeń w zakresie benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym.

Wynikowe klasy dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej za 2023 r. dokonanej w oparciu o kryteria ustanowione w celu ochrony roślin, przedstawiały się następująco:

Tab. 12. Klasy poszczególnych zanieczyszczeń uzyskane w ocenie z rok 2023 dla strefy łódzkiej, dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony roślin

Kod strefy	Nazwa strefy	SO ₂	NO _x	O ₃ ¹⁾
PL1002	strefa łódzka	A	A	A

1) Dla ozonu - poziom celu długoterminowego - strefa łódzka uzyskała klasę D2.

Źródło: *Roczna ocena jakości powietrza w województwie łódzkim, raport wojewódzki za rok 2023*, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska (GIOŚ)

Względem kryterium ochrony roślin, wykonane badania nie wykazały przekroczeń.



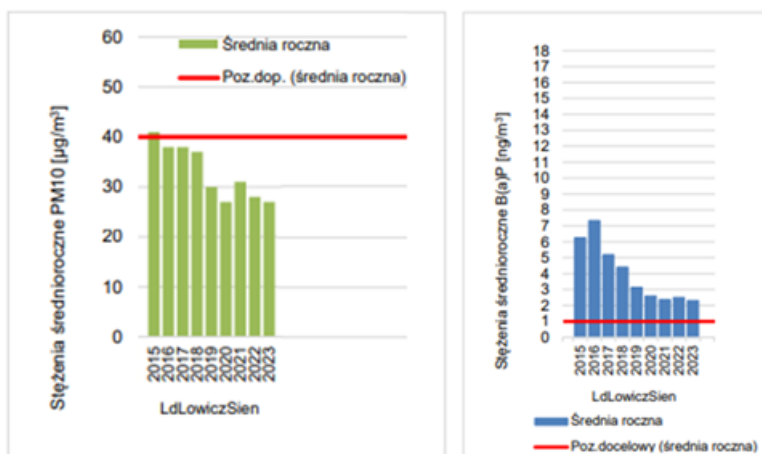
PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP) MIASTA ŁOWICZA

W ramach Państwowego Monitoringu Środowiska na obszarze miasta Łowicza Główny Inspektorat Ochrony Środowiska prowadzi pomiary zanieczyszczenia powietrza przy użyciu metod manualnych na stacji pomiarowej przy ul. Aleje Henryka Sienkiewicza 62. W ramach punktu pomiarowego badane jest stężenie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM10 – B(a)P.

Na podstawie *Rocznej oceny jakości powietrza za 2023 rok* można stwierdzić, że:

- **Stężenie średnioroczne pyłu PM10 w punkcie pomiarowym w Łowiczu wyniosło 27 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, co nie przekracza normy** (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Jednak liczba dni z przekroczeniem dopuszczalnego poziomu 24-godzinnego wyniosła 23 dni, co wskazuje na okresowe wzrosty zanieczyszczenia, zwłaszcza w sezonie grzewczym i przy intensywnym ruchu drogowym.
- **W punkcie pomiarowym w Łowiczu odnotowano przekroczenie normy dla benzo(a)pirenu (B(a)P) w pyłe zawieszonym PM10** – jego stężenie wyniosło 2 ng/m^3 przy dopuszczalnym poziomie 1 ng/m^3 . W związku z tym mieszkańcy mogą być narażeni na długotrwały kontakt z tą substancją, dlatego zalecanym jest bieżące monitorowanie jakości powietrza oraz dążenie do minimalizowania stężenia tej substancji w powietrzu.
- **Brak przekroczeń norm dla NO_2 i CO**, co sugeruje, że problem emisji gazów spalinywych w Łowiczu jest mniej dotkliwy niż w większych miastach.
- **Mierzone w punkcie pomiarowym w Łowiczu stężenia średnie roczne PM10 i B(a)P na przestrzeni ostatnich 8 lat wykazują trend spadkowy.**

Tab. 13. Stężenia średnioroczne PM10 i B(a)P mierzone w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska w punkcie pomiarowym w Łowiczu na przestrzeni lat 2015-2023.



Źródło: *Roczna ocena jakości powietrza w województwie łódzkim, raport wojewódzki za rok 2023*, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska (GIOŚ)

Jak wskazuje *Roczna ocena jakości powietrza w województwie łódzkim za rok 2023*, głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza w Łowiczu pozostaje niska emisja, wynikająca ze spalania paliw stałych w sektorze komunalno-bytowym, zwłaszcza w sezonie grzewczym. Emisje z indywidualnych systemów ogrzewania budynków są kluczowym czynnikiem wpływającym na wysokie stężenia pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu, oraz czasowych przekroczeniach norm jakości powietrza.

Mimo, iż prowadzone w ramach PMŚ oceny nie wskazują, aby to transport był głównym źródłem zdiagnozowanych zanieczyszczeń atmosferycznych, należy mieć na uwadze, że ze względu na układ drogowy Łowicza również może być on istotny. Przez obszar miasta przebiegają trzy drogi krajowe (DK14, DK70, DK92) oraz dwie drogi wojewódzkie (DW703, DW584), co generuje znaczący ruch tranzytowy, zwłaszcza pojazdów ciężkich. W połączeniu z lokalnym ruchem drogowym oraz ograniczoną

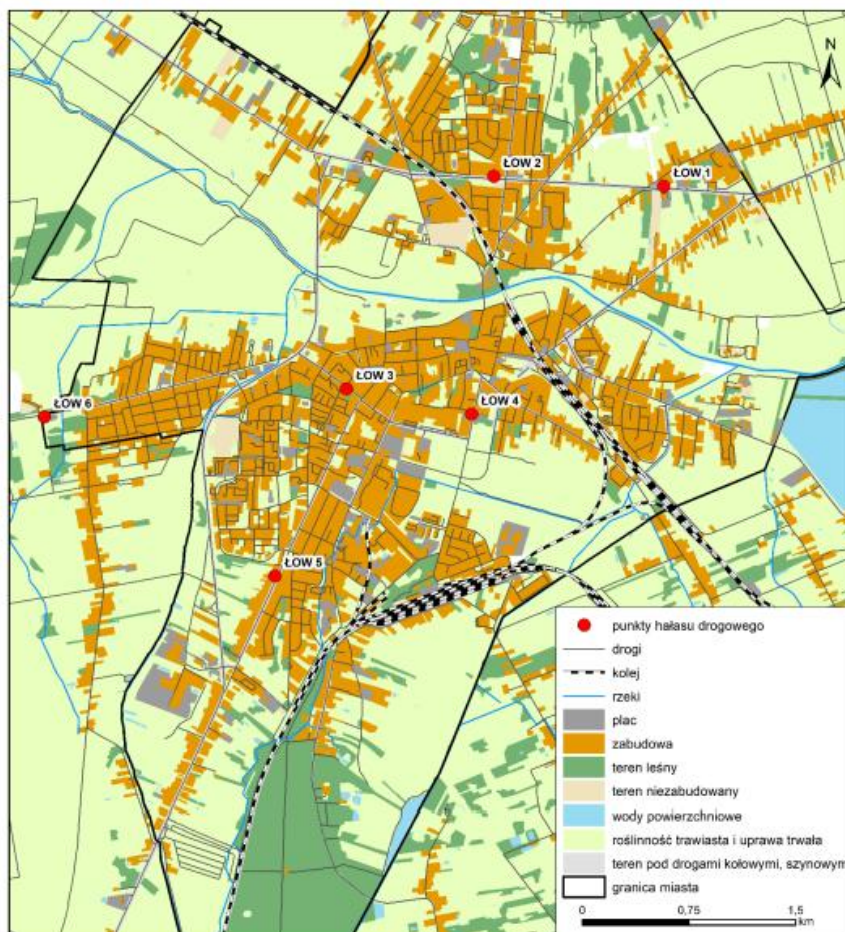


przepustowością niektórych odcinków, może prowadzić to do zjawiska liniowej emisji komunikacyjnej i wtórnego pylenia z nawierzchni.

7.2. Hałas komunikacyjny – drogowy

W ostatnich latach (2020-2023) w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska (PMŚ) Główny Inspektor Ochrony Środowiska (GIOŚ) nie prowadził obserwacji i oceny stanu akustycznego na obszarze Łowicza. W związku z tym analiza została oparta na danych z realizacji PMŚ w roku 2020 r. Wówczas na **terenie Gminy Miasto Łowicz pomiary hałasu drogowego wykonane zostały w 6 punktach pomiarowych**:

- **ŁOW 1** – ul. Poznańska 42 – pomiar długookresowy
- **ŁOW 2** – ul. Poznańska 108 – pomiar krótkookresowy
- **ŁOW 3** – ul. Długa 3 – pomiar krótkookresowy
- **ŁOW 4** – ul. Kaliska 12 – pomiar krótkookresowy
- **ŁOW 5** – ul. Jana Pawła II 52 – pomiar krótkookresowy
- **ŁOW 6** – ul. Łęczycka 107 – pomiar krótkookresowy



Ryc. 17. Lokalizacja punktów pomiarowych hałasu drogowego w Łowiczu w 2020 r. w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, GIOŚ.

Źródło: Ocena stanu akustycznego środowiska na terenie województwa łódzkiego w roku 2020, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska

W ocenie hałasu komunikacyjnego wykorzystano następujące wskaźniki:

- LAeqD (równoważny poziom dźwięku w porze dziennej, 6:00–22:00) – wartość średnia poziomu hałasu w ciągu dnia,



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP) MIASTA ŁOWICZA

- LAeqN (równoważny poziom dźwięku w porze nocnej, 22:00–6:00) – wartość średnia poziomu hałasu w nocy,
- LDWN (długookresowy wskaźnik hałasu dla całej doby) – wskaźnik stosowany do mapowania akustycznego,
- LN (długookresowy wskaźnik hałasu nocnego) – kluczowy dla oceny wpływu hałasu na zdrowie mieszkańców.

Poziom hałasu w porze dziennej w 2020 r. przedstawiał się następująco:

Tab. 14. Wyniki krótkookresowych pomiarów hałasu drogowego w porze dziennej (LAeqD) oraz natężenie i struktura ruchu drogowego na terenie Miasta Łowicz w 2020 r.

Punkt pomiarowy	Lokalizacja	LAeqD [dB]	Przekroczenie normy [dB]	Średnie natężenie ruchu [pojazdy/dzień]	Udział pojazdów ciężkich [%]
ŁOW 1	ul. Poznańska 41 (DK 92)	71,0	+ 6,1	6 604	28%
ŁOW 2	ul. Poznańska 108 (DK 92)	68,6	+ 3,6	6 419	35%
ŁOW 3	ul. Długa 3	67,4	+ 2,4	4 860	20%
ŁOW 4	ul. Kaliska 12	66,8	+ 1,8	5 210	15%
ŁOW 5	ul. Jana Pawła II 52	66,6	+ 1,6	5 425	13%
ŁOW 6	ul. Łęczycka 107 (DW 703)	64,9	- 0,1	4 120	19%

Źródło: Ocena stanu akustycznego środowiska na terenie województwa łódzkiego w roku 2020, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska

Poziom hałasu w porze nocnej w 2020 r. przedstawiał się następująco:

Tab. 15. Wyniki krótkookresowych pomiarów hałasu drogowego w porze nocnej (LAeqN) oraz natężenie i struktura ruchu drogowego na terenie Miasta Łowicz w 2020 r.

Punkt pomiarowy	Lokalizacja	LAeqN [dB]	Przekroczenie normy [dB]	Średnie natężenie ruchu [pojazdy/dzień]	Udział pojazdów ciężkich [%]
ŁOW 1	ul. Poznańska 41 (DK 92)	66,6	+ 10,6	931	36%
ŁOW 2	ul. Poznańska 108 (DK 92)	60,4	+ 4,4	1 121	55%
ŁOW 3	ul. Długa 3	59,7	+ 3,7	850	20%
ŁOW 4	ul. Kaliska 12	57,0	+ 1,0	569	4%
ŁOW 5	ul. Jana Pawła II 52	61,0	+ 5,0	520	20%
ŁOW 6	ul. Łęczycka 107 (DW 703)	59,5	+ 3,5	384	19%

Źródło: Ocena stanu akustycznego środowiska na terenie województwa łódzkiego w roku 2020, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska

Wyniki długookresowych pomiarów hałasu drogowego wykonanych w 2020 r. w Łowiczu zawierają poniższe tabele:



Tab. 16. Wyniki długookresowych pomiarów hałasu drogowego w porze dziennej (LDWN) na terenie Miasta Łowicz w 2020 r.

Oznaczenie punktu	Lokalizacja punktu pomiarowego	Poziom L_{dwn} [dB]	Przekroczenie normy [dB]
ŁOW 1	ul. Poznańska 42, Łowicz (DK92)	72,6	+ 4,6
długookresowy poziom dopuszczalny dla dróg i linii kolejowych: LDWN = 68 dB			

Źródło: Ocena stanu akustycznego środowiska na terenie województwa łódzkiego w roku 2020, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska

Tab. 17. Wyniki długookresowych pomiarów hałasu drogowego w porze dziennej (LN) na terenie Miasta Łowicz w 2020 r.

Oznaczenie punktu	Lokalizacja punktu pomiarowego	Poziom LN [dB]	Przekroczenie normy [dB]
ŁOW 1	ul. Poznańska 42, Łowicz (DK92)	64,7	+ 5,7
długookresowy poziom dopuszczalny dla dróg i linii kolejowych: LN = 59 dB			

Źródło: Ocena stanu akustycznego środowiska na terenie województwa łódzkiego w roku 2020, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska

Głównym problemem komunikacyjnym Miasta Łowicza jest to, że mimo swojego strategicznego położenia na przecięciu ważnych szlaków komunikacyjnych, wciąż nie posiada obwodnicy. Ruch tranzytowy, który w innych miastach jest wyprowadzany poza obszary mieszkalne, tutaj odbywa się bezpośrednio przez centralną część miasta. W efekcie generuje on wysokie poziomy hałasu, szczególnie w porze nocnej, co może istotnie obniżać komfort życia mieszkańców.

Wyniki analiz prowadzonych przez GIOŚ w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska wskazują, że **na kluczowych odcinkach dróg krajowych (np. DK 92) udział pojazdów ciężarowych przekracza 35% w ciągu dnia i 50% w godzinach nocnych**. Pojazdy te, ze względu na swoją konstrukcję i masę, generują hałas o większym natężeniu oraz w niższych częstotliwościach, które są bardziej uciążliwe dla mieszkańców.

Pomiary wykazują, że w większości lokalizacji poddanych badaniom hałas przekracza dopuszczalne normy, zarówno w dzień, jak i w nocy. **Przekroczenia te są szczególnie wyraźne w rejonie ulic Poznańskiej (DK 92), Jana Pawła II (nieдалekie sąsiedztwo DK 14) oraz Łęczyckiej (DW 703)**, co wskazuje na konieczność wdrożenia działań minimalizujących ich wpływ na mieszkańców.

7.3. Hałas komunikacyjny - kolejowy

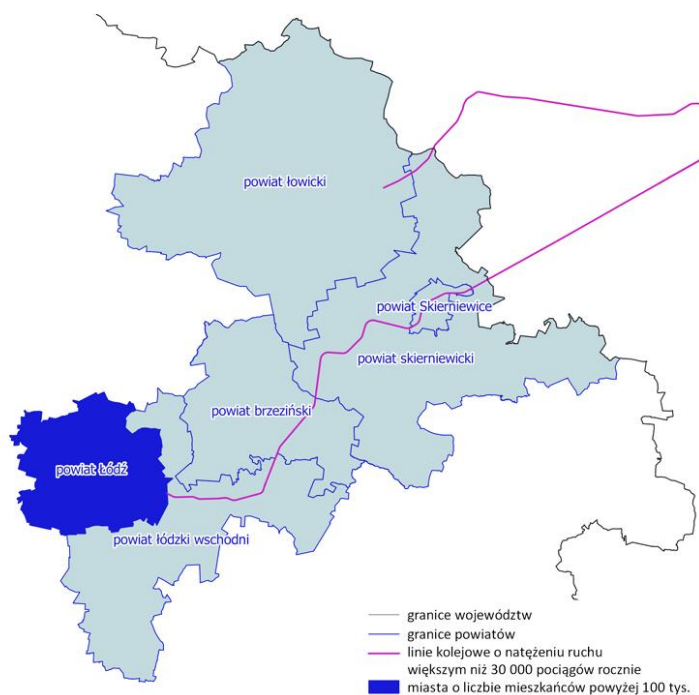
Według opracowanej w 2022 roku przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. *Strategicznej mapy hałasu dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie - województwo łódzkie* – przez Miasto Łowicz nie przebiegają linie kolejowe o natężeniu ruchu większym niż 30 000 rocznie (Ryc. 18).

Niemniej jednak ze względu na skrzyżowanie na obszarze miasta 3 linii kolejowych (LK nr 3, LK nr 11 i LK nr 15), poszczególne tereny znajdują się w strefie oddziaływania hałasu komunikacyjnego, którego źródłem jest ruch kolejowy. Hałas generowany przez ruch kolejowy może być szczególnie problematyczny w obszarach mieszkalnych, ze względu na możliwość naruszania komfortu życia mieszkańców.



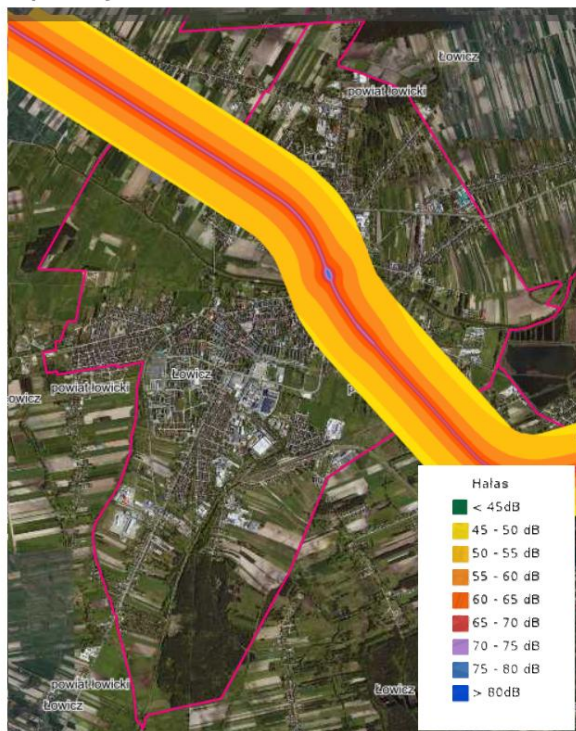


PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP) MIASTA ŁOWICZA

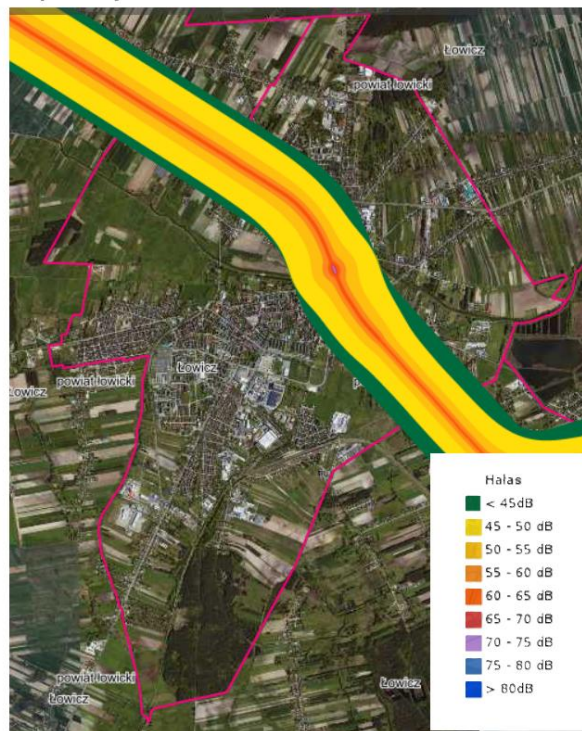


Ryc. 18. Przebieg linii kolejowych o natężeniu ruchu większym niż 30 000 pociągów
Źródło: Strategicznej mapy hałasu dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie - województwo łódzkie – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, 2022.

Mapa emisji LDWN



Mapa emisji LN



Ryc. 19. Strefa oddziaływania hałasu, którego źródłem jest linia kolejowa LK nr 11 w Łowiczu – emisja w porze dnia (LDWN) oraz w porze nocnej (LN)
Źródło: Mapy akustyczne opracowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, <https://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy>



8. ANALIZA SWOT



Analiza SWOT stanowi kluczowy element diagnozy **Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza**, obejmujący kompleksową ocenę obecnego systemu transportowego oraz uwarunkowań wpływających na mobilność mieszkańców miasta. Analiza ta identyfikuje mocne i słabe strony, a także wskazuje na szanse oraz zagrożenia wynikające z czynników zewnętrznych.

Nazwa SWOT pochodzi z języka angielskiego i oznacza:

S	Strengths (mocne strony): wszystko, co stanowi silne strony gminy i planowanych rozwiązań
W	Weaknesses (słabości): wszystko, co utrudnia realizację założonych planów,
O	Opportunities (możliwości, szanse): wszystko, co może zwiększyć szanse powodzenia założonych planów,
T	Threats (zagrożenia): wszystko, co zmniejsza szanse powodzenia założonych planów.

Łowicz, jako miasto o znaczącym potencjale rozwojowym, położone na skrzyżowaniu kluczowych szlaków komunikacyjnych, stoi przed szeregiem wyzwań związanych z rosnącą liczbą mieszkańców korzystających z transportu indywidualnego, modernizacją transportu publicznego oraz integracją różnych środków komunikacji.

Dodatkowo, w perspektywie najbliższych lat, na system mobilności miasta istotny wpływ może mieć inwestycja związana z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) a także potencjalne zmiany w krajowej i regionalnej polityce transportowej.

Poniższa analiza SWOT umożliwia syntetyczne podsumowanie kluczowych aspektów mobilności miejskiej w Łowiczu i stanowi punkt wyjścia do sformułowania celów i zakresu działań na rzecz rozwoju systemu zrównoważonej mobilności.



MOCNE STRONY

Dogodne położenie komunikacyjne miasta

Dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa – Dominacja dróg o nawierzchni twardej (82,5%), co świadczy o wysokim standardzie infrastruktury drogowej w mieście.

Dobrze funkcjonujący system miejskiego transportu zbiorowego – miasto oferuje szeroką sieć połączeń, obejmującą także miejscowości sąsiednie (m.in. gminy Łowicz i Chańsko)

Integracja transportu kolejowego i miejskiej komunikacji zbiorowej - możliwość korzystania z jednolitego biletu w połączeniach kolejowych i autobusowych)

Tabor autobusowy spełniający europejskie normy emisji – EURO 5 i EURO 6

Dostępność narzędzi cyfrowych wspierających mobilność – tj. aplikacji mobilnej MyBus ułatwiającej korzystanie z transportu publicznego

Dobra ocena infrastruktury pieszej przez mieszkańców – większość respondentów uważa ją za dobrą lub bardzo dobrą

Realizowane inwestycje w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. inwestycja przebudowy skrzyżowania Ułańskiej, Topolowej i Starościńskiej)

Istniejący parking Park & Ride – umożliwiający integrację transportu indywidualnego z komunikacją zbiorową.

SŁABE STRONY

Wysokie natężenie ruchu tranzytowego – z uwagi na układ i klasę dróg w mieście

Dominacja transportu samochodowego

Niska popularność komunikacji zbiorowej

Starzejący się tabor autobusowy – 56% autobusów eksploatowanych w mieście ma ponad 15 lat

Brak bezemisyjnych autobusów – cały tabor jest zasilany olejem napędowym (ON), brak pojazdów elektrycznych lub hybrydowych

Wzrost liczby samochodów w ruchu miejskim (51,2% mieszkańców korzysta z auta częściej niż 4 lata temu)

Problemy z bezpieczeństwem ruchu drogowego

Ograniczona rozbudowa infrastruktury rowerowej (długość ścieżek rowerowych nie zmieniła się od 2021 r.)

Brak spójności infrastruktury rowerowej – istniejące ścieżki rowerowe nie tworzą ciągłej i logicznej sieci, co ogranicza ich funkcjonalność.

Niska integracja transportu rowerowego z innymi środkami komunikacji - niewystarczająca infrastruktura umożliwiającej łatwe przesiadanie się między rowerem a autobusem/koleją

Niski poziom korzystania z rowerów miejskich – utrzymująca się tendencja spadku liczby wypożyczeń

Brak stref płatnego parkowania

SZANSE

Planowana obwodnica Łowicza – Projekt realizowany w ramach rządowego Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030, który odciąży centrum miasta od ruchu tranzytowego.

Bliskość przyszłego Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) – z uwagi na położenie Łowicza w odległości ok. 40 km, miasto może stać się ważnym punktem przesiadkowym, co zwiększy zapotrzebowanie na transport publiczny i wpłynie na jego rozwój.

Wzrost zainteresowania komunikacją zbiorową – Ankietowani wyrażają chęć częstszego korzystania z transportu publicznego, co może przyczynić się do jego rozwoju.

Możliwość modernizacji transportu publicznego – dostępne fundusze unijne umożliwiają wymianę taboru na niskoemisyjne autobusy

Potencjał dla rozwoju ruchu rowerowego – istniejąca infrastruktura rowerowa oraz możliwość dalszej rozbudowy systemu rowerowego

ZAGROŻENIA

Brak społecznego poparcia dla zmian w polityce transportowej – niechęć mieszkańców do regulacji ograniczających ruch samochodowy może utrudnić wdrażanie strategii zrównoważonej mobilności.

Konkurencja dla rozwoju zrównoważonej mobilności ze strony transportu indywidualnego – Duża liczba samochodów w mieście ogranicza rozwój komunikacji zbiorowej.

Rosnące koszty utrzymania taboru komunikacji zbiorowej – Stare autobusy mogą generować coraz wyższe koszty napraw i paliwa, co może obciążać budżet MK.

Rosnące ceny paliwa – Może wpłynąć na wzrost kosztów funkcjonowania transportu publicznego i konieczność podwyżek cen biletów.

Starzejące się społeczeństwo –wymaga dostosowania infrastruktury transportowej i komunikacji miejskiej do potrzeb osób starszych.



Potencjał rewitalizacji przestrzeni Starego Rynku – ograniczenie ruchu samochodowego mogłoby poprawić jakość przestrzeni publicznej i komfort pieszych.

Edukacja i promocja zrównoważonej mobilności – kampanie informacyjne mogą wpłynąć na zmianę nawyków transportowych

Dofinansowania unijne i krajowe – możliwość pozyskania środków zewnętrznych na rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej





9. ZAŁOŻENIA SUMP MIASTA ŁOWICZA



9.1. Scenariusze zrównoważonej mobilności miejskiej Miasta Łowicza

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej wymaga strategicznego podejścia do przyszłych kierunków rozwoju w tym zakresie na obszarze Miasta Łowicza. W celu analizy możliwych ścieżek rozwojowych zrównoważonej mobilności miejskiej miasta Łowicza określono trzy scenariusze:



SCENARIUSZ NEUTRALNY („0”) – scenariusz bazowy, zakładający brak istotnych zmian względem obecnej sytuacji w zakresie mobilności miejskiej, niezakładający rozwoju, ale również regresu



SCENARIUSZ NEGATYWNY („1”) – scenariusz negatywny, zakładający dominację słabych stron i zagrożeń zdefiniowanych w analizie SWOT



SCENARIUSZ POZYTYWNY („2”) - scenariusz pozytywny, zakładający wykorzystanie mocnych stron i dominację szans rozwoju zdefiniowanych w analizie SWOT

Każdy z tych scenariuszy pozwala lepiej zrozumieć konsekwencje działań lub ich braku oraz ocenić, jakie kroki powinny zostać podjęte w ramach długofalowej polityki transportowej Łowicza.



SCENARIUSZ NEUTRALNY („0”) – brak istotnych zmian, kontynuacja obecnej sytuacji

Scenariusz neutralny zakłada brak istotnych zmian w systemie mobilności miejskiej, czyli utrzymanie obecnego stanu infrastruktury, organizacji transportu publicznego oraz polityki transportowej miasta. Nie przewiduje on znaczącego rozwoju nowych inicjatyw, ale jednocześnie nie zakłada regresu.

W tym modelu komunikacja miejska w Łowiczu pozostaje na dotychczasowym poziomie, opierając się na obecnym taborze Miejskiego Zakładu Komunikacji (MZK), istniejącej sieci drogowej i systemach parkingowych. Nie wprowadza się nowych inwestycji w transport niskoemisyjny ani nie rozwija infrastruktury rowerowej czy pieszej.



Potencjalne konsekwencje tego scenariusza to:

- Stopniowe pogarszanie się stanu infrastruktury transportowej z powodu naturalnego zużycia,
- Brak dostosowania systemu transportowego do rosnących potrzeb mieszkańców i zmian demograficznych,
- Zwiększające się koszty eksploatacji i utrzymania przestarzałej floty transportowej,
- Brak poprawy w zakresie jakości powietrza i emisji hałasu,
- Utrzymanie obecnego poziomu zatłoczenia w centrum miasta i braku zachęt do korzystania z alternatywnych form transportu.

Scenariusz neutralny oznacza stagnację w rozwoju mobilności miejskiej, co w dłuższej perspektywie może prowadzić do wzrostu problemów komunikacyjnych i obniżenia jakości życia mieszkańców.



SCENARIUSZ NEGATYWNY („1”) – regres w zakresie mobilności miejskiej

Scenariusz negatywny zakłada dominację zagrożeń i słabych stron systemu transportowego miasta. Oznacza to pogorszenie warunków mobilności, spowodowane m.in. brakiem inwestycji, rosnącymi kosztami utrzymania infrastruktury oraz niekontrolowanym wzrostem ruchu indywidualnego kosztem transportu publicznego.

Charakterystyczne cechy tego scenariusza obejmują:

- Spadek jakości transportu publicznego – brak modernizacji taboru i infrastruktury skutkuje obniżeniem standardu usług, co zniechęca mieszkańców do korzystania z autobusów miejskich,
- Wzrost ruchu samochodowego – większa liczba pojazdów prywatnych powoduje większe korki, wzrost emisji spalin oraz hałasu,
- Zaniedbanie infrastruktury rowerowej i pieszej – brak inwestycji w bezpieczne trasy rowerowe i chodniki obniża atrakcyjność alternatywnych form transportu,
- Negatywny wpływ na środowisko – pogarszająca się jakość powietrza oraz rosnące emisje CO₂ wynikające z dominacji transportu indywidualnego,
- Ograniczenie dostępności transportu – z powodu braku inwestycji komunikacja miejska staje się mniej efektywna, co szczególnie dotyka osoby starsze, dzieci oraz mieszkańców terenów peryferyjnych.

Efektom scenariusza negatywnego może być postępujące pogorszenie jakości życia w Łowiczu, wzrost kosztów transportu dla mieszkańców oraz degradacja środowiska naturalnego. Taki model rozwoju mobilności prowadzi do długofalowych problemów urbanistycznych i gospodarczych.



SCENARIUSZ POZYTYWNY („2”) – zrównoważony rozwój mobilności miejskiej

Scenariusz pozytywny zakłada aktywne wykorzystanie mocnych stron miasta oraz realizację działań sprzyjających poprawie systemu transportowego. Koncentruje się na wdrażaniu nowoczesnych i przyjaznych środowisku rozwiązań, promowaniu transportu zbiorowego i niskoemisyjnego oraz poprawie dostępności komunikacyjnej.



Elementy kluczowe tego scenariusza to:

- Rozwój ekologicznego transportu publicznego – wprowadzenie do floty nowoczesnych autobusów elektrycznych i niskoemisyjnych oraz rozbudowa infrastruktury ładowania,
- Poprawa jakości i efektywności transportu zbiorowego – wdrożenie nowych linii autobusowych, np. linii handlowej, oraz usprawnienie systemu informacji pasażerskiej dzięki aplikacji MyBus,
- Rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej – budowa nowych tras rowerowych, montaż stacji naprawczych oraz poprawa bezpieczeństwa pieszych,
- Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta – poprzez inwestycje w alternatywne środki transportu oraz poprawę oferty komunikacji miejskiej,
- Inteligentne zarządzanie ruchem – wprowadzenie rozwiązań z zakresu Smart City, umożliwiających lepsze zarządzanie ruchem i informacją pasażerską,
- Działania edukacyjne i promocyjne – kampanie informacyjne zachęcające mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego i alternatywnych środków transportu.

Wdrożenie tego scenariusza przyniesie wymierne korzyści, takie jak zmniejszenie emisji spalin, poprawa płynności ruchu, większy komfort podróży oraz lepsza jakość życia mieszkańców Łowicza. Miasto stanie się bardziej przyjazne dla mieszkańców i turystów, a system transportowy będzie nowoczesny i zrównoważony.



9.2. Wizja Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza

Wizja Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza stanowi kluczowy element planu zrównoważonej Mobilności Miejskiej, wyznaczając kierunek rozwoju systemu transportowego na obszarze miasta do 2030 roku. Jest to koncepcja, która odpowiada na potrzeby mieszkańców, uwzględniając ich oczekiwania wobec mobilności, oraz opisuje docelowy model transportowy powiązany z zagospodarowaniem przestrzennym miasta. Wizja ta pełni rolę przewodnika w procesie realizacji celów strategicznych i operacyjnych, stanowiąc solidną podstawę dla dalszych działań na rzecz poprawy jakości transportu miejskiego oraz zrównoważonego rozwoju Łowicza.

WIZJA

Łowicz w 2030 roku to miasto, w którym komunikacja publiczna, piesza i rowerowa są kluczowymi elementami mobilności, a zrównoważony rozwój transportu przyczynia się do poprawy jakości życia mieszkańców, ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa na drogach.

Miasto stawia na elektryczną flotę pojazdów komunikacji miejskiej, nowoczesną infrastrukturę oraz integrację różnych form mobilności, eliminując dominację transportu

MISJA

Misją miasta Łowicz w zakresie zrównoważonej mobilności jest stworzenie systemu transportu, który będzie oparty na nowoczesnych technologiach, minimalizowaniu negatywnych skutków jego funkcjonowania na środowisko i integracji różnych form mobilności, zapewniając mieszkańcom wygodny, bezpieczny i dostępny transport publiczny oraz rowerowy.

Dzięki inwestycjom w infrastrukturę, wymianę taboru oraz cyfryzację, miasto będzie promować zrównoważoną mobilność, zmniejszając emisję spalin i poprawiając jakość życia.



9.3. Cele rozwoju zrównoważonej mobilności w Łowiczu

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza (SUMP) wyznacza ramy czasowe do 2030 roku. W związku z tym, priorytety działań na najbliższe pięć lat zostały określone na podstawie szczegółowej analizy wyzwań, zasobów oraz możliwości miasta. Ze uwagi na stosunkowo krótki okres realizacji, skoncentrowano się na działaniach, które mogą zostać wprowadzone w krótkim czasie, a jednocześnie stanowią fundament dalszego rozwój systemu mobilności miejskiej w Łowiczu.

Priorytety realizacji SUMP Miasta Łowicza na lata 2025-2030 koncentrują się zatem głównie na przygotowaniu infrastruktury do dalszego rozwoju oraz na poprawie efektywności istniejącego systemu transportowego.

W zakresie transportu drogowego SUMP nie skupia się bezpośrednio na przebudowie problematycznych skrzyżowań czy dróg, lecz na działaniach przygotowawczych, które będą stanowić fundament przyszłych inwestycji infrastrukturalnych w dłuższej perspektywie. Głównym celem w tym zakresie będzie przeprowadzenie analiz oraz wskazanie krytycznych punktów, wymagających działań inwestycyjnych. Takie podejście zapewnia kompleksowe przygotowanie, które stworzy solidne podstawy do kontynuacji realizacji SUMP w dalszej perspektywie czasowej.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza (SUMP) koncentruje się na trzech głównych celach, których założeniem jest zwiększenie wykorzystania zrównoważonych środków transportu, takich jak transport publiczny, rowery i pieszy ruch, przy jednoczesnym ograniczeniu liczby podróży samochodowych. Cele dokumentu są zgodne z innymi dokumentami planistycznymi i strategicznymi miasta.

CELE GŁÓWNE

CEL 1	CEL 2	CEL 3
TRANSFORMACJA I MODERNIZACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO	ZINTEGROWANY SYSTEM MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ	ZMIANA NAWYKÓW KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

CELE DZIAŁANIA

Działanie 1.1: Zwiększenie efektywności i niskoemisyjności transportu publicznego	Działanie 2.1: Wzmocnienie i rozwój systemu komunikacji rowerowej	Działanie 3.1: Zwiększenie wykorzystania narzędzi cyfrowych wspierających transport publiczny
Działanie 1.2: Dostosowanie dostępności transportu publicznego do potrzeb mieszkańców	Działanie 2.2: Poprawa bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu	Działanie 3.2: Promowanie zrównoważonej mobilności miejskiej
Działanie 1.3: Zwiększenie efektywności zarządzania infrastrukturą transportu publicznego		



CEL 1: TRANSFORMACJA I MODERNIZACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Miasto Łowicz jako ważny węzeł komunikacyjny, zmagają się z dużym natężeniem ruchu drogowego, na które znaczący wpływ ma tranzyt prowadzony drogami krajowymi i wojewódzkimi. W tej sytuacji jednym z kluczowych wyzwań w zakresie mobilności miejskiej może być ograniczenie indywidualnego ruchu lokalnego, czyli codziennych podróży mieszkańców na terenie miasta.

Obecnie transport publiczny nie stanowi dla mieszkańców Łowicza atrakcyjnej alternatywy wobec samochodu, co prowadzi do dalszego wzrostu liczby pojazdów prywatnych na ulicach miasta, zwiększając zatory, emisję spalin oraz zajętość przestrzeni parkingowej. W związku z tym miasto powinno podjąć działania zwiększające atrakcyjność miejskiej komunikacji zbiorowej, co może w przyszłości zachęcić mieszkańców do korzystania z tej formy transportu. Niezbędne w realizacji celu będzie unowocześnienie systemu komunikacji miejskiej i dostosowanie jej do realnych potrzeb użytkowników. Jednym z najważniejszych kroków jest wymiana taboru poprzez wprowadzenie autobusów elektrycznych, co nie tylko poprawi komfort podróży, ale również ograniczy negatywny wpływ transportu na środowisko. Wsparciem dla tej zmiany będzie dostosowanie infrastruktury MZK w Łowiczu do obsługi nowoczesnych pojazdów oraz wdrożenie systemów mobilnego ładowania, umożliwiających ich efektywne wykorzystanie.

Aby transport publiczny mógł stać się realną alternatywą dla mieszkańców, niezbędne jest także dostosowanie siatki połączeń do rzeczywistych potrzeb użytkowników. Obejmuje to zarówno analizę efektywności istniejących linii, jak i ewentualne wprowadzenie nowych połączeń, które lepiej skomunikują kluczowe obszary miasta. Istotnym elementem jest również poprawa dostępności przystanków i infrastruktury transportowej, tak aby były one wygodne i funkcjonalne dla wszystkich mieszkańców, w tym osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności.

Wśród istotnych aspektów realizacji celu należy również wskazać podniesienie efektywności zarządzania infrastrukturą transportową. Obniżenie kosztów eksploatacji oraz zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii do zasilania pojazdów i infrastruktury transportowej pozwoli na długofalowe oszczędności oraz większą stabilność finansową systemu.

Podjęte działania mają na celu przekształcenie miejskiego transportu zbiorowego w wygodną, dostępną i atrakcyjną alternatywę dla podróży samochodowych. Zmniejszenie ruchu samochodowego na obszarze Łowicza przełoży się na lepszą jakość życia mieszkańców, poprawę bezpieczeństwa na drogach oraz na ograniczenie negatywnych skutków transportu indywidualnego, takich jak zanieczyszczenie powietrza, hałas czy wzrost zapotrzebowania na miejsca parkingowe.

Nr	Nazwa działania	Nazwa poddziałania
1.1.	Zwiększenie efektywności i niskoemisyjności transportu publicznego	Poddziałanie 1.1.1 Wymiana taboru komunikacji miejskiej na pojazdy elektryczne Poddziałanie 1.1.2 Dostosowanie istniejącej infrastruktury MZK w Łowiczu do obsługi elektrycznych autobusów Poddziałanie 1.1.3. Wdrożenie mobilnych systemów ładowania dla autobusów elektrycznych
1.2.	Dostosowanie dostępności transportu publicznego do potrzeb mieszkańców	Poddziałanie 1.2.1 Optymalizowanie siatki połączeń transportu publicznego (w tym powoływanie nowych linii autobusów) Poddziałanie 1.2.2 Doskonalenie mechanizmów monitorowania i oceny efektywności połączeń komunikacyjnych Poddziałanie 1.2.3. Dostosowanie infrastruktury przystankowej i transportowej do potrzeb wszystkich grup społecznych (w tym osób z ograniczoną możliwością poruszania się i osób z niepełnosprawnościami)



1.3. Zwiększenie efektywności zarządzania infrastrukturą transportu publicznego

Poddziałanie 1.3.1

Zmniejszenie kosztów eksploatacji istniejącej infrastruktury, w tym zwiększanie efektywności energetycznej obiektów funkcjonujących na potrzeby transportu zbiorowego

Poddziałanie 1.3.2

Zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii (OZE) do zasilania infrastruktury transportowej oraz pojazdów elektrycznych

CEL 2: EFEKTYWNY I ZINTEGROWANY SYSTEM MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Efektywna mobilność miejska wymaga podejścia uwzględniającego rzeczywiste potrzeby mieszkańców oraz specyfikę przestrzenną. Wykraczające poza granice administracyjne Miasta Łowicza codzienne przepływy migracyjne wskazują na konieczność integracji różnych form transportu – publicznego, rowerowego, pieszego, a także samochodowego – w ramach spójnego systemu obejmującego gm. wiejską Łowicz. Odpowiednio skoordynowane działania w tym zakresie mogą skutecznie zwiększyć dostępność i efektywność środków transportu, jednocześnie minimalizując negatywne skutki nadmiernej motoryzacji, m.in. takie jak zwiększone natężenie ruchu czy zanieczyszczenie powietrza.

W kontekście mobilności rowerowej kluczowym zadaniem jest rozbudowa infrastruktury rowerowej zarówno w mieście, jak i na terenach sąsiednich gmin, które pozostają w ścisłej relacji funkcjonalnej z Łowiczem. Uzupełnieniem działań infrastrukturalnych jest tworzenie punktów przesiadkowych łączących transport rowerowy z komunikacją publiczną, co ma na celu zwiększenie elastyczności systemu i ułatwienie podróży multimodalnych.

Niezależnie od wybranego środka transportu jednym z fundamentów zrównoważonej mobilności jest bezpieczeństwo użytkowników ruchu. W kontekście transportu samochodowego dotychczasowe inwestycje infrastrukturalne w Łowiczu, takie jak przebudowa jednego z najbardziej niebezpiecznych skrzyżowań w mieście, były odpowiedzią na najpilniejsze potrzeby w zakresie bezpieczeństwa drogowego. Mając na uwadze, że kluczowe zagadnienia w tym zakresie zostały już przez Miasto podjęte - w SUMP nie wskazuje się obecnie działań dotyczących dalszych modernizacji skrzyżowań, czy też innych działań infrastrukturalnych na rzecz uspokajania ruchu. Priorytetem w zakresie działań przewidzianych do 2030 roku jest natomiast systematyczna ocena i monitorowanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W tym celu rekomenduje się prowadzenie regularnych audytów bezpieczeństwa, które umożliwią identyfikację miejsc wymagających interwencji oraz pozwolą na podejmowanie decyzji o ewentualnych inwestycjach w oparciu o rzetelne dane. Tego typu działania stanowią elastyczny i efektywny mechanizm reagowania na dynamicznie zmieniające się potrzeby w zakresie bezpieczeństwa transportu na obszarze funkcjonalnym Łowicza.

Nr	Nazwa działania	Nazwa poddziałania
2.1.	Wzmocnienie i rozwój systemu komunikacji rowerowej	Poddziałanie 2.1.1 Rozwijanie infrastruktury rowerowej na terenie Miasta Łowicz Poddziałanie 2.1.2 Rozwijanie infrastruktury rowerowej na terenach gmin sąsiednich, współdzielących komunikację publiczną z Gminą Miastem Łowicz Poddziałanie 2.2.3. Tworzenie punktów przesiadkowych łączących transport rowerowy z komunikacją publiczną, w tym montaż stacji naprawczych
2.2.	Poprawa bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu	Poddziałanie 2.2.1. Prowadzenie regularnych audytów bezpieczeństwa, mających na celu identyfikację miejsc wymagających przebudowy infrastruktury lub uspokojenia ruchu



**CEL 3: ZMIANA NAWYKÓW KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW
NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI**

Zrównoważona mobilność miejska nie ogranicza się wyłącznie do inwestycji infrastrukturalnych czy też usługowych – kluczowe jest także kształtowanie postaw i nawyków transportowych mieszkańców.

Zmiana zachowań komunikacyjnych użytkowników ruchu miejskiego powinna być wdrażana poprzez wspieranie i zachęcanie do alternatywnych form podróży, w tym komunikacji pieszej, rowerowej czy korzystania z transportu publicznego. W ramach niniejszego celu planowane jest przede wszystkim podjęcie działań ukierunkowanych na promocję zrównoważonej mobilności.

Istotnym elementem realizacji celu będzie również technologii, w tym aplikacje mobilnych i systemów informacji pasażerskiej, które zwiększają dostępność i wygodę korzystania z transportu publicznego. Wpływa to nie tylko na poprawę jego atrakcyjności, ale także na ograniczenie indywidualnego transportu samochodowego. Miasto powinno zatem skoncentrować się na intensyfikacji działań promujących już dostępne rozwiązania, podkreślając ich korzyści dla mieszkańców oraz środowiska.

Nr	Nazwa celu operacyjnego	Nazwa działania
3.1.	Zwiększenie wykorzystania narzędzi cyfrowych wspierających transport publiczny	Poddziałanie 3.1.1 Intensyfikacja promocji aplikacji mobilnej MyBus wśród mieszkańców w celu zwiększenia dostępności i atrakcyjności transportu publicznego Poddziałanie 3.1.2 Wdrożenie kampanii informacyjnych na temat cyfrowych rozwiązań ułatwiających korzystanie z komunikacji miejskiej
3.2.	Promowanie zrównoważonej mobilności miejskiej	Poddziałanie 3.2.1. Organizowanie kampanii edukacyjnych i promocyjnych zachęcających do korzystania z transportu publicznego, rowerów oraz innych zrównoważonych środków transportu. Poddziałanie 3.2.2. Organizowanie wydarzeń i akcji edukacyjnych propagujących ideę zrównoważonej mobilności, w tym dni bez samochodu, warsztaty dla mieszkańców i konkursy tematyczne. Poddziałanie 3.2.3. Promowanie korzyści płynących z integracji różnych form transportu, w tym poprawy jakości powietrza i bezpieczeństwa na drogach.

W celu realizacji określonych powyżej celów oraz działań zdefiniowane zostały konkretne zadania, które kluczowy element wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza.

Zadania wyróżnione w poniższej tabeli pozwolą na osiągnięcie głównych celów Planu w perspektywie do 2030 roku. Każde z zaplanowanych zadań jest powiązane z odpowiednimi celami dokumentu, co gwarantuje skuteczną realizację zamierzonych rezultatów.

Zdefiniowane zadania obejmują zarówno inwestycje infrastrukturalne, jak i organizacyjne oraz edukacyjne, mające na celu poprawę dostępności, efektywności i bezpieczeństwa systemu transportowego w Łowiczu. Dzięki precyzyjnie określonym zadaniom oraz przypisanym podmiotom realizującym, możliwe będzie systematyczne monitorowanie postępów, co zapewni realizację celów w perspektywie do 2030 roku.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP) MIASTA ŁOWICZA

Tab. 18. Zintegrowany plan zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza.

Nr	Nazwa zadania	Odniesienie do celów SUMP
I.	Zakup elektrycznych autobusów nisko- i zeroemisyjnych na potrzeby transportu publicznego	CEL 1: TRANSFORMACJA I MODERNIZACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Działanie 1.1.: Zwiększenie efektywności i niskoemisyjności transportu publicznego Poddziałanie 1.1.1 Wymiana taboru komunikacji miejskiej na pojazdy elektryczne
II.	Modernizacja wiaty autobusowej wraz z jej otoczeniem w celu dostosowania do obsługi autobusów elektrycznych	CEL 1: TRANSFORMACJA I MODERNIZACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Działanie 1.1.: Zwiększenie efektywności i niskoemisyjności transportu publicznego Poddziałanie 1.1.2 Dostosowanie istniejącej infrastruktury MZK w Łowiczu do obsługi elektrycznych autobusów
III.	Zakup i wdrożenie mobilnych systemów ładowania dla autobusów elektrycznych	CEL 1: TRANSFORMACJA I MODERNIZACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Działanie 1.1.: Zwiększenie efektywności i niskoemisyjności transportu publicznego Poddziałanie 1.1.3. Wdrożenie mobilnych systemów ładowania dla autobusów elektrycznych
IV.	Montaż instalacji fotowoltaicznych na wiacie autobusowej dla zasilania infrastruktury transportowej	CEL 1: TRANSFORMACJA I MODERNIZACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Działanie 1.3.: Zwiększenie efektywności zarządzania infrastrukturą transportu publicznego Poddziałanie 1.3.2 Zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii (OZE) do zasilania infrastruktury transportowej oraz pojazdów elektrycznych
V.	Remont i unowocześnienie budynku warsztatowego Miejskiego Zakładu Komunikacji w Łowiczu	CEL 1: TRANSFORMACJA I MODERNIZACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Działanie 1.3.: Zwiększenie efektywności zarządzania infrastrukturą transportu publicznego Poddziałanie 1.3.1 Zmniejszenie kosztów eksploatacji istniejącej infrastruktury, w tym zwiększanie efektywności energetycznej obiektów funkcjonujących na potrzeby transportu zbiorowego
VI.	Montaż stacji naprawczych dla rowerów na obszarze miasta Łowicz i gminy wiejskiej Łowicz	CEL 2: ZINTEGROWANY SYSTEM MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ Działanie 2.1: Wzmocnienie i rozwój systemu komunikacji rowerowej Poddziałanie 2.1.1 Rozwijanie infrastruktury rowerowej na terenie Miasta Łowicz Poddziałanie 2.1.2 Rozwijanie infrastruktury rowerowej na terenach gmin sąsiednich, współdzielących komunikację publiczną z Gminą Miastem Łowicz Poddziałanie 2.2.3. Tworzenie punktów przesiadkowych łączących transport rowerowy z komunikacją publiczną, w tym montaż stacji naprawczych
VII.	Kampania informacyjno – promocyjna na rzecz zrównoważonej mobilności, w tym cyfrowych narzędzi	CEL 3: PROMOCJA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ Działanie 3.1.: Zwiększenie wykorzystania narzędzi cyfrowych wspierających transport publiczny



Nr	Nazwa zadania	Odniesienie do celów SUMP
	wspierających transport publiczny	<p>Poddziałanie 3.1.1 Intensyfikacja promocji aplikacji mobilnej MyBus wśród mieszkańców w celu zwiększenia dostępności i atrakcyjności transportu publicznego</p> <p>Poddziałanie 3.1.2 Wdrożenie kampanii informacyjnych na temat cyfrowych rozwiązań ułatwiających korzystanie z komunikacji miejskiej</p> <p>Działanie 3.2. Kształtowanie zrównoważonych nawyków transportowych mieszkańców</p> <p>Poddziałanie 3.2.1. Organizowanie kampanii edukacyjnych i promocyjnych zachęcających do korzystania z transportu publicznego, rowerów oraz innych zrównoważonych środków transportu.</p> <p>Poddziałanie 3.2.2. Organizowanie wydarzeń i akcji edukacyjnych propagujących ideę zrównoważonej mobilności, w tym dni bez samochodu, warsztaty dla mieszkańców i konkursy tematyczne.</p> <p>Poddziałanie 3.2.3. Promowanie korzyści płynących z integracji różnych form transportu, w tym poprawy jakości powietrza i bezpieczeństwa na drogach.</p>
VIII.	Powołanie nowej linii autobusowej miejskiej komunikacji publicznej - „Linia Handlowa”	<p>CEL 1: TRANSFORMACJA I MODERNIZACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO</p> <p>Działanie 1.2.: Dostosowanie dostępności transportu publicznego do potrzeb mieszkańców</p> <p>Poddziałanie 1.2.1 Optymalizowanie siatki połączeń transportu publicznego (w tym powoływanie nowych linii autobusów)</p>

Źródło: opracowanie własne

W poniższych tabelach przedstawiono **szczegółowy zakres poszczególnych zadań**, w tym szacunkowe koszty, przewidywane efekty środowiskowe oraz wskazanie podmiotów odpowiedzialnych za realizację działań oraz potencjalnych partnerów.



ZADANIE I

Zakup elektrycznych autobusów nisko- i zeroemisyjnych na potrzeby transportu publicznego

Podmiot realizujący:
Gmina Miasto Łowicz

Partnerzy:
Miejski Zakład Komunikacji w Łowiczu



OKRES REALIZACJI

2025-2030



SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI

w trakcie szacowania



PRZEWIDYWANY EFEKT ŚRODOWISKOWY

- ↑ Zmniejszenie emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń powietrza
- ↑ Redukcja hałasu komunikacyjnego
- ↑ Poprawa jakości powietrza w Łowiczu



POTENCJALNE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

- Fundusze unijne
- Budżet miasta
- Kredyty ekologiczne

OPIS ZADANIA I:

Zadanie obejmuje zakup 8 szt. nowoczesnych autobusów elektrycznych: 5 autobusów standardowych (dużych) oraz 3 pojazdy mniejszych rozmiarów, które będą obsługiwać miejski transport publiczny w Łowiczu. Zakupione pojazdy zastąpią dotychczasową flotę w Miejskim Zakładzie Komunikacyjnym w Łowiczu. Aktualnie miasto dysponuje 10 autobusami napędzanymi paliwem ON, z normą Euro 5 dla 6 pojazdów i Euro 6 dla 4 pojazdów. Nowe elektryczne autobusy będą spełniać europejskie standardy emisji, zapewniając cichszą i bardziej ekologiczną komunikację miejską. Dzięki zastosowaniu autobusów elektrycznych, miasto zredukuje emisję spalin, poprawi jakość powietrza oraz ograniczy hałas w przestrzeni publicznej. Nowe pojazdy będą również bardziej energooszczędne i wygodne dla pasażerów, szczególnie dla osób z niepełnosprawnościami.



ZADANIE II

Modernizacja wiaty autobusowej wraz z jej otoczeniem w celu dostosowania do obsługi autobusów elektrycznych

Podmiot realizujący:
Gmina Miasto Łowicz

Partnerzy:
Miejski Zakład Komunikacji w Łowiczu



OKRES REALIZACJI

2025-2030



SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI

w trakcie szacowania



PRZEWIDYWANY EFEKT ŚRODOWISKOWY

- ↑ Wsparcie dla niskoemisyjnego transportu
- ↑ Zwiększenie retencji wód opadowych
- ↑ Zmniejszenie efektu miejskiej wyspy ciepła
- ↑ Poprawa jakości środowiska miejskiego



POTENCJALNE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

- Fundusze unijne
- Budżet miasta
- Kredyty ekologiczne

OPIS ZADANIA II:

Zadanie dotyczy modernizacji istniejącej wiaty autobusowej o powierzchni ok. 450 m², która zostanie dostosowana do obsługi nowych autobusów elektrycznych oraz wyposażona w niezbędne systemy do ładowania pojazdów.

Zakłada się odnowienie konstrukcji wiaty, w tym wykonanie sześciu stanowisk (po 5 m szerokości) oraz zainstalowanie infrastruktury do ładowania. Ponadto, zadanie uwzględnia zaprojektowanie przewodów elektrycznych, instalację odbojników antyuderzeniowych, a także stworzenie infrastruktury do mycia autobusów, w tym systemu kanalizacyjnego z osadnikami. Dzięki tej modernizacji, wiaty będzie mogła obsługiwać elektryczne autobusy, wspierając rozwój zrównoważonego transportu w mieście.

W ramach zadania wykonana zostanie również modernizacja nawierzchni w obrębie wiaty autobusowej oraz jej otoczeniu zapewniających wjazd i wyjazd. Zakłada się nawierzchnię z zastosowaniem kostki brukowej o zwiększonej przepuszczalności, umożliwiającej lepszą retencję wód opadowych.

Realizacja zadania zmniejszy ryzyko zalewania terenów wokół wiaty, a woda deszczowa terenów Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego będzie mogła być lepiej zarządzana. Ponadto, zastosowanie takiej nawierzchni zredukuje efekt wysp ciepła w mieście, poprawiając mikroklimat.



ZADANIE III

Zakup i wdrożenie mobilnych systemów ładowania dla autobusów elektrycznych

Podmiot realizujący:
Gmina Miasto Łowicz

Partnerzy:
Miejski Zakład Komunikacji w Łowiczu



OKRES REALIZACJI

2025-2030



SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI

w trakcie szacowania



PRZEWIDYWANY EFEKT ŚRODOWISKOWY

- ↑ Wsparcie funkcjonowania autobusów elektrycznych
- ↑ Wsparcie dla elektromobilności
- ↑ Zmniejszenie emisji spalin



POTENCJALNE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

- Fundusze unijne
- Budżet miasta
- Kredyty ekologiczne

OPIS ZADANIA III:

W ramach zadania zaplanowano zakup 4 mobilnych dwustanowiskowych stacji ładowania elektrycznych autobusów typu (plug-in), które będą wykorzystywane na terenie MZK w Łowiczu do szybkiego doładowania autobusów elektrycznych w czasie przerw między kursami. Mobilne stacje szybkiego ładowania pozwolą na elastyczne zarządzanie flotą elektrycznych pojazdów, a ich posiadanie przez MZK w Łowiczu zwiększy dostępność transportu publicznego i umożliwi skuteczniejszą eksploatację nowoczesnych autobusów.



ZADANIE IV

Montaż instalacji fotowoltaicznych na wiacie autobusowej dla zasilania infrastruktury transportowej

Podmiot realizujący:
Gmina Miasto Łowicz

Partnerzy:
Miejski Zakład Komunikacji w Łowiczu



OKRES REALIZACJI

2025-2030



SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI

w trakcie szacowania



PRZEWIDYWANY EFEKT ŚRODOWISKOWY

- ↑ Zmniejszenie emisji CO₂
- ↑ Redukcja kosztów energii
- ↑ Poprawa efektywności energetycznej



POTENCJALNE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

- Fundusze unijne
- Budżet miasta
- Kredyty ekologiczne

OPIS ZADANIA IV:

Na zmodernizowanej w ramach ZADANIA II wiacie autobusowej zostanie zamontowana mikroinstalacja fotowoltaiczna o mocy około 50 kW. System ten będzie produkować energię odnawialną, którą można wykorzystać do zasilania infrastruktury transportowej, w tym ładowania elektrycznych autobusów. System może posłużyć również celom zasilania oświetlenia wiaty czy też ewentualnych systemów monitoringu) Zainstalowanie paneli fotowoltaicznych przyczyni się do obniżenia kosztów eksploatacji infrastruktury, a także wspiera cel miasta w zakresie zrównoważonego rozwoju i zwiększenia efektywności energetycznej Miejskiego Zakładu Komunikacji w Łowiczu.



ZADANIE V

Remont i unowocześnienie budynku warsztatowego Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Łowiczu

Podmiot realizujący:
Gmina Miasto Łowicz

Partnerzy:
Miejski Zakład Komunikacji w Łowiczu



OKRES REALIZACJI

2025-2030



SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI

w trakcie szacowania



PRZEWIDYWANY EFEKT ŚRODOWISKOWY

- ↑ Zmniejszenie zużycia energii
- ↑ Poprawa efektywności energetycznej
- ↑ Ograniczenie emisji spalin



POTENCJALNE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

- Fundusze unijne
- Budżet miasta
- Kredyty ekologiczne

OPIS ZADANIA V:

Zadanie dotyczy modernizacji istniejącego budynku warsztatowego Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego. Zakres zadania obejmuje m.in. wymianę drzwi i okien, docieplenie dachu, ocieplenie elewacji, wymianę instalacji elektrycznej oraz modernizację systemu oświetleniowego. Prace obejmą także poprawę warunków pracy dla pracowników (nowe szafki, sanitariaty) oraz modernizację części warsztatowej. Dostosowanie budynku do potrzeb elektrycznych autobusów oraz poprawa jego efektywności energetycznej przyczyni się do zmniejszenia kosztów eksploatacji i zwiększenia komfortu użytkowania.



ZADANIE VI

Montaż stacji naprawczych dla rowerów na obszarze miasta Łowicz i gminy wiejskiej Łowicz**Podmiot realizujący:**
Gmina Miasto Łowicz**Partnerzy:**
Gmina Łowicz**OKRES REALIZACJI**

2025-2030

**SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

w trakcie szacowania

**PRZEWIDYWANY EFEKT ŚRODOWISKOWY**

- ↑ Zmniejszenie emisji CO₂
- ↑ Wspieranie aktywności fizycznej
- ↑ Poprawa jakości powietrza

**POTENCJALNE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA**

- Fundusze unijne
- Budżet miasta
- Kredyty ekologiczne

OPIS ZADANIA VII:

W zakres zadania wchodzi montaż stacji naprawczych w 11 lokalizacjach w Łowiczu oraz 3 na terenie gminy wiejskiej Łowicz, która jest silnie powiązana z miastem zarówno komunikacyjnie jak i funkcjonalnie. Stacje będą służyć użytkownikom prywatnych rowerów, ułatwiając ich serwisowanie i zachęcając do częstszego korzystania z tego środka transportu.

Stacje zostaną zlokalizowane w popularnych miejscach, takich jak pętla autobusowa czy tereny w pobliżu szkół i osiedli, co ułatwi mieszkańcom korzystanie z rowerów jako alternatywnego środka transportu. Dodatkowo, rowerzyści z obszarów wiejskich będą mogli łatwiej dojeżdżać do miasta, co wpłynie na integrację przestrzenną i komunikacyjną tych obszarów.

Stacje będą znajdować się na następujących adresach w Łowiczu (11 lokalizacji): ul. Armii Krajowej, ul. Grunwaldzka - SP 3, ul. Dworcowa – dworzec kolejowy Łowicz Główny, ul. Kaliska – pływalnia, rejon dworca kolejowego Łowicz Przedmieście, ul. Podleśna, ul. Medyczna, ul. Sadowa - os. Górki, ul. Starościńska, ul. Starzyńskiego – targowisko miejskie, rejon Nowego Rynku, rejon Starego Rynku. Ponadto, planuje się także ich lokalizację na terenie gm. wiejskiej Łowicz, w miejscach o dużym znaczeniu komunikacyjnym i powiązanych z systemem transportu publicznego. W szczególności: Niedzwieda i Dąbkowice w rejonie pętli autobusowych (z uwagi na regularne połączenia komunikacji publicznej organizowane przez MZK w Łowiczu), Popów – okolice Szkoły Podstawowej im. Janusza Korczaka (mimo, że lokalizacja ta znajduje się w granicach administracyjnych miasta, infrastruktura rowerowa dedykowana będzie przede wszystkim uczniom uczęszczającym do placówki zamieszkujących teren gminy wiejskiej).

Takie rozmieszczenie stacji naprawczych ma na celu zwiększenie dostępności infrastruktury rowerowej oraz stworzenie spójnego systemu transportu aktywnego, łączącego miasto z obszarami wiejskimi powiązanymi komunikacyjnie z Łowiczem.



ZADANIE VII

Kampania informacyjno – promocyjna na rzecz zrównoważonej mobilności, w tym cyfrowych narzędzi wspierających transport publiczny

Podmiot realizujący:
Gmina Miasto Łowicz

Partnerzy:
Miejski Zakład Komunikacji w Łowiczu



OKRES REALIZACJI

2025-2030



SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI

w trakcie szacowania



PRZEWIDYWANY EFEKT ŚRODOWISKOWY

- ↑ Wzrost liczby użytkowników transportu publicznego
- ↑ Zmniejszenie liczby samochodów na drogach
- ↑ Redukcja emisji spalin



POTENCJALNE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

- Fundusze unijne
- Budżet miasta
- Kredyty ekologiczne

OPIS ZADANIA VII:

Zadanie dotyczy organizacji kampanii informacyjno-promocyjnej funkcjonującej na rzecz zrównoważonej mobilności w Łowiczu, ze szczególnym uwzględnieniem cyfrowych narzędzi wspierających transport publiczny, takich jak aplikacja MyBus. Celem kampanii będzie zwiększenie świadomości mieszkańców na temat nowoczesnych rozwiązań transportowych oraz zachęcenie ich do częstszego korzystania z komunikacji miejskiej przy użyciu innowacyjnych technologii ale również komunikacji pieszej i rowerowej.

Aplikacja MyBus umożliwia użytkownikom śledzenie rzeczywistych godzin odjazdów autobusów w czasie rzeczywistym, z uwzględnieniem opóźnień i przyspieszeń kursów. Działa zarówno w trybie online, jak i offline, co zapewnia wygodę i dostępność dla wszystkich użytkowników. Dzięki funkcji predykcji czasów przyjazdów na podstawie śledzenia pojazdów GPS oraz powiadomień o opóźnieniach, aplikacja znacząco poprawia komfort podróżowania.

Istotnym elementem jest również fakt, że aplikacja jest dostępna w sześciu językach: polskim, angielskim, czeskim, niemieckim, słowackim i ukraińskim, co umożliwi korzystanie z niej również obcokrajowcom oraz turystom, poprawiając ich komfort podróży.

Kampania promocyjna obejmować będzie działania w lokalnych mediach (np. lokalna prasa), mediach społecznościowych oraz umieszczenie materiałów informacyjnych na tablicach w pojazdach komunikacji miejskiej. Poprzez te działania dąży się do promowania idei zrównoważonej mobilności oraz nowoczesnych narzędzi wspierających transport publiczny, w tym aplikacji MyBus, jako elementu wspierającego zrównoważone i efektywne sposoby przemieszczania się po mieście.



ZADANIE VIII

**Powołanie nowej linii autobusowej miejskiej komunikacji publicznej
- „Linia Handlowa”****Podmiot realizujący:**
Gmina Miasto Łowicz**Partnerzy:**
Miejski Zakład Komunikacji w Łowiczu**OKRES REALIZACJI**

2025-2030

**SZACUNKOWY KOSZT
REALIZACJI**w trakcie
szacowania**PRZEWIDYWANY
EFEKT
ŚRODOWISKOWY**

- ↑ Wzrost liczby użytkowników transportu publicznego
- ↑ Zmniejszenie liczby samochodów na drogach
- ↑ Redukcja emisji spalin

**POTENCJALNE
ŹRÓDŁA
FINANSOWANIA**

- Fundusze unijne
- Budżet miasta
- Kredyty ekologiczne

OPIS ZADANIA VIII:

W ramach działań na rzecz poprawy dostępności komunikacyjnej i ograniczenia ruchu indywidualnego w śródmieściu Łowicza planowane jest uruchomienie nowej linii autobusowej, tzw. „**Linii Handlowej**”. Jej głównym celem będzie zapewnienie mieszkańcom środka transportu, który ułatwi przemieszczanie się pomiędzy kluczowymi punktami handlowymi, usługowymi oraz administracyjnymi miasta. Dzięki temu ograniczeniu może ulec liczba samochodów osobowych w centrum, co przełoży się na zmniejszenie emisji spalin, hałasu oraz problemów związanych z parkowaniem.

Nowa linia autobusowa połączy m.in. galerie handlowe, targowisko, rynek oraz główne arterie miejskie, zapewniając wygodny dojazd dla mieszkańców i osób dojeżdżających do pracy. Przebieg trasy zaplanowano w taki sposób, aby obejmował zarówno obszary o wysokim natężeniu ruchu, jak i te, które dotychczas miały ograniczony dostęp do transportu publicznego. Autobusy kursować będą ulicami: Jana Pawła II, Stanisławskiego, Nowy Rynek, Zduńska, Stary Rynek, 3 Maja, Napoleńska, Klickiego, 1 Maja, Plac Koński Targ, Aleje Sienkiewicza, Sikorskiego, Broniewskiego, a następnie powrócą w okolice galerii handlowej.

Wprowadzenie nowej linii przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności komunikacji miejskiej jako alternatywy dla transportu indywidualnego. Ułatwi mieszkańcom dostęp do miejsc pracy, sklepów i usług, jednocześnie wspierając lokalną gospodarkę poprzez poprawę dostępności do obiektów handlowych. Szczególne znaczenie będzie miało to w godzinach szczytu oraz w weekendy, kiedy ruch w tych rejonach jest największy. Dodatkowo, dzięki wykorzystaniu nowoczesnych elektrycznych autobusów, przedsięwzięcie wpisze się w zrównoważony rozwój miasta.

Uruchomienie „Linii Handlowej” będzie ważnym krokiem w kierunku zrównoważonej mobilności miejskiej. Przyczyni się do zmniejszenia obciążenia komunikacyjnego centrum miasta, poprawy warunków ruchu drogowego i zwiększenia komfortu mieszkańców, a także pozytywnie wpłynie na środowisko naturalne.



10. FINANSOWANIE



Za finansowanie części inwestycji i działań wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza, odpowiedzialna będzie Gmina Miasto Łowicz ze środków własnych. Realizacja niektórych działań wymagać jednak będzie wsparcia finansowego. W zakresie potencjalnych źródeł finansowania inwestycji, poza funduszami gminnymi, możliwe jest staranie się o dofinansowanie jako beneficjent programów:

Fundusze Europejskie dla Województwa Łódzkiego (FELD)

FELD to inicjatywa, która wspiera województwo łódzkie w ramach dostępnych funduszy unijnych w okresie programowania 2021-2027. Program ten ma na celu zwiększenie rozwoju gospodarczego, poprawę jakości życia mieszkańców oraz wspieranie transformacji ekologicznej i cyfrowej.

Działanie FELD.03.01 Mobilność miejska – działanie obejmuje wsparcie dla projektów dotyczących inwestycji z zakresu niezmotoryzowanego transportu indywidualnego oraz inwestycji dot. ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych.

Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS)

Program stanowi kontynuację dwóch wcześniejszych programów Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 oraz 2014-2020. Jego głównym celem jest poprawa warunków rozwoju kraju poprzez budowę infrastruktury technicznej i społecznej zgodnie z założeniami rozwoju zrównoważonego, w tym poprzez:

- obniżenie emisyjności gospodarki transformację w kierunku gospodarki przyjaznej środowisku i o obiegu zamkniętym
- budowę efektywnego i odpornego systemu transportowego o jak najniższym negatywnym wpływie na środowisko naturalne
- dokończenie realizacji odcinków sieci bazowej TEN-T do roku 2030
- poprawę bezpieczeństwa transportu
- zapewnienie równego dostępu do opieki zdrowotnej oraz poprawę odporności systemu ochrony zdrowia
- wzmocnienie roli kultury w rozwoju społecznym i gospodarczym

W odniesieniu do zmniejszenia emisji w transporcie, program wspiera projekty w zakresie rozwijania transportu szynowego (w tym w miastach), zwiększania dostępności komunikacji zbiorowej, a także tworzenia alternatywnych wobec dróg łańcuchów logistycznych (porty morskie, drogi wodne śródlądowe,



przewozy intermodalne). W celu poprawy spójności komunikacyjnej i ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego program koncentruje się natomiast na budowie nowych i modernizacji istniejących linii kolejowych oraz dróg krajowych, w tym obwodnic miast.

LIFE

Program LIFE to instrument finansowy Unii Europejskiej poświęcony wyłącznie współfinansowaniu projektów z dziedziny ochrony środowiska i klimatu. Jego głównym celem jest wspieranie procesu wdrażania wspólnotowego prawa ochrony środowiska, realizacja unijnej polityki w tym zakresie, a także identyfikacja i promocja nowych rozwiązań dla problemów dotyczących środowiska w tym przyrody. Program LIFE funkcjonujący w UE nieprzerwanie od 1992 roku będzie kontynuowany w nowej perspektywie finansowej 2021-2027.

Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA)

Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA) został ustanowiony na podstawie ustawy z 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej to instrument wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorami publicznego transportu zbiorowego. Dzięki dofinansowaniu z FRPA [samorządy wspierane są w realizacji zadań własnych dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej](#). FRPA jest państwowym funduszem celowym. Jego dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.

Wymienione powyżej programy stanowią jedynie wybrane, przykładowe źródła finansowania, które mogą stanowić wsparcie dla realizacji działań Miasto Łowicz w zakresie rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej.

Dostępne oferty wsparcia finansowego, zarówno na poziomie unijnym jak i krajowym są zmienne i uzależnione od bieżących priorytetów polityk rozwojowych, ogłoszonych konkursów oraz specyficznych potrzeb inwestycyjnych regionu.

Miasto Łowicz, realizując cele założone w niniejszym SUMP, powinno systematycznie monitorować dostępne fundusze i elastycznie dostosowywać aplikacje do zmieniających się warunków oraz wymogów poszczególnych programów.



11. WDRAŻANIE, MONITOROWANIE I EWALUACJA



Wiodącą rolę w monitorowaniu i wdrażaniu **Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza** pełnić będzie **Gmina Miasto Łowicz**. Ze względu na zakres zadań przewidzianych w Planie, konieczna będzie ścisła współpraca Miasta jako organizatora publicznego transportu zbiorowego z **Miejskim Zakładem Komunikacji w Łowiczu** oraz razie konieczności innymi podmiotami zaangażowanymi w rozwój mobilności miejskiej.

W celu skutecznego wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza utworzony zostanie zespół roboczy, w którego skład wejdą przedstawiciele Urzędu Miejskiego, MZK w Łowiczu oraz innych podmiotów odpowiedzialnych za realizację poszczególnych działań.

Podział kompetencji i odpowiedzialności w ramach wdrażania
Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza



Wydział Inwestycji i Remontów

lub **Wydział Spraw Komunalnych Urzędu Miejskiego w Łowiczu**
z udziałem **Miejskiego Zakładu Komunikacji w Łowiczu**

- przygotowanie dokumentacji przetargowych
- nadzorowanie i koordynacja działań podejmowanych w ramach realizacji Planu
- monitoring realizacji Planu
- sprawozdawczość



Wydział Inwestycji i Pozyskiwania Środków

- monitorowanie dostępnych funduszy zewnętrznych na finansowanie zaplanowanych inwestycji
- wnioskowanie o przyznanie dofinansowania na planowane działania



Wydział Finansowy

- zabezpieczenie środków budżetowych na realizację planowanych zadań



Niniejszy dokument jest planem, co oznacza, że jego założenia powinny być wdrażane oraz monitorowane. Skuteczne prowadzenie monitoringu obejmuje:

- Opracowanie wskaźników umożliwiających pomiar zmian w odniesieniu do sytuacji zastanej (tj. określenie wartości wyjściowej i docelowej wskaźnika);
- Określenie oczekiwanego efektu po realizacji działania
- Wyznaczenie podmiotów odpowiedzialnych za zbieranie danych i informacji
- Określenie sposobu raportowania postępów we wdrażaniu Planu

Skuteczność wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza wymaga regularnego monitorowania postępów. **Proces ten powinien być realizowany w oparciu o coroczne przeglądy wdrażania założeń Planu. Zakłada się, że raz w roku odbędzie się spotkanie zespołu roboczego, podczas którego analizowane będą postępy rzeczowego realizowanych zadań. Wynikiem spotkań będą coroczne raporty monitoringowe**, podsumowujące stopień realizacji poszczególnych działań, a także identyfikujące potencjalne bariery w ich realizacji i ewentualne potrzeby dostosowania Planu do zmieniających się uwarunkowań. W raportach zaleca się poddanie analizie zestawu wskaźników ujętych w niniejszym dokumencie.

Coroczne raporty powinny zawierać informacje na temat postępu w realizacji strategii, w szczególności:

- Zrealizowane działania w okresie objętym raportowaniem,
- Informacje o poniesionych wydatkach budżetowych oraz pozyskanych środkach zewnętrznych na realizację Planu,
- Ocena wpływu zrealizowanych działań na cele Planu,
- Zidentyfikowane przeszkody i problemy w realizacji działań, wraz z rekomendacjami dotyczącymi ich rozwiązania,
- Rekomendacje dotyczące aktualizacji listy działań (usunięcie działań, których realizacja stała się niezasadna lub niemożliwa, oraz dodanie nowych działań, które przyczyniają się do osiągnięcia celów Planu).

Na podstawie cyklicznych raportów zespół roboczy może podejmować decyzje o konieczności aktualizacji Planu.

Proponowane wskaźniki do monitorowania i oceny zawarte są w poniższej tabeli.

Tab. 19. Wykaz wskaźników monitorujących rozwój zrównoważonej mobilności w Łowiczu.

Cel / cel operacyjny	Wskaźnik	Jedn. wsk.	Wartość wyjściowa	Wartość docelowa	Źródło danych
CEL 1: TRANSFORMACJA I MODERNIZACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO					
1.1. Zwiększenie efektywności i niskoemisyjności transportu publicznego	Liczba autobusów elektrycznych w taborze MZK w Łowiczu	[szt.]	0	8	MZK w Łowiczu
	Liczba funkcjonujących mobilnych systemów ładowania	[szt.]	0	4	MZK w Łowiczu
1.2. Dostosowanie siatki połączeń transportu	Liczba nowych linii autobusowych	[szt.]	0	1	MZK w Łowiczu



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP) MIASTA ŁOWICZA

Cel / cel operacyjny	Wskaźnik	Jedn. wsk.	Wartość wyjściowa	Wartość docelowa	Źródło danych
publicznego do potrzeb mieszkańców	Wzrost liczby pasażerów korzystających z transportu publicznego na terenie Gminy Miasto Łowicz	[% / rok]	0	3	MZK w Łowiczu
1.3. Zwiększenie efektywności zarządzania infrastrukturą transportu publicznego	Liczba wiat autobusowych zmodernizowanych pod kątem obsługi autobusów elektrycznych	[szt.]	0	1	MZK w Łowiczu
	Liczba budynków transportowych poddanych termomodernizacji	[szt.]	0	1	MZK w Łowiczu
	Liczba zainstalowanych nowych instalacji fotowoltaicznych na potrzeby transportu publicznego	[szt.]	0	1	MZK w Łowiczu
CEL 2: ZINTEGROWANY SYSTEM MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ					
2.1. Wzmocnienie i rozwój systemu komunikacji rowerowej	Liczba stacji naprawczych dla rowerów na terenie Gminy Miasto Łowicz	[szt.]	0	11	Urząd Miejski w Łowiczu
	Liczba stacji naprawczych dla rowerów na terenach gmin sąsiednich	[szt.]	0	3	Urząd Miejski w Łowiczu
2.2. Poprawa bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu	Liczba przeprowadzonych audytów bezpieczeństwa	[szt.]	0	1	Urząd Miejski w Łowiczu
CEL 3: PROMOCJA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ					
3.1. Zwiększenie wykorzystania narzędzi cyfrowych wspierających transport publiczny	Wzrost liczby użytkowników aplikacji MyBus	[% / rok]	0	3	MZK w Łowiczu
3.2. Kształtowanie zrównoważonych nawyków transportowych mieszkańców	Liczba przeprowadzonych kampanii promocyjnych z zakresu zrównoważonej mobilności	[szt.]	0	1	Urząd Miejski w Łowiczu/ MZK w Łowiczu

Źródło: opracowanie własne



12. SAMOOCENA SUMP



Wśród dostępnych narzędzi pozwalających na ocenę czy opracowany SUMP spełnia wymagania stawiane przez Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej) są tzw. narzędzia samooceny SUMP. Wśród nich można wyróżnić np.:

- **Narzędzie samooceny ELTIS** – dostępne na stronach internetowych portalu ELTIS. Obejmuje ono zestaw 100 pytań umożliwiających kompleksową analizę stopnia realizacji poszczególnych elementów planowania zrównoważonej mobilności w mieście oraz wskazanie obszarów wymagających poprawy.
- **Narzędzie samooceny metodą ADVANCE** – metoda opracowana w ramach unijnego projektu ADVANCE. Narzędzie to ocenia dwa kluczowe obszary: proces planowania transportu (misja) oraz realizowane i planowane działania. Formularz obejmuje pytania dotyczące pięciu aspektów związanych z procesem planowania (sytuacja wyjściowa, wizja i strategia, organizacja wewnętrzna, wdrażanie działań, monitoring i ewaluacja) oraz ośmiu obszarów działań (polityka parkingowa, zagospodarowanie przestrzeni miejskiej, ruch pieszki, ruch rowerowy, transport zbiorowy, ruch samochodowy, zarządzanie mobilnością oraz transport towarowy).

Alternatywnym podejściem do oceny procesu przygotowania SUMP, zgodnie z *Poradnikiem CIVITAS PROSPERITY*⁴² jest analiza mocnych i słabych stron procesu przygotowania dokumentu. Ze względu na podstawowy charakter **Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza** wykorzystano właśnie tę uproszczoną metodę, opierając się na wymogach stawianych dokumentom SUMP.

Proces planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w Łowiczu odniesiono do **12 kroków cyklu SUMP**, na który składają się cztery kluczowe etapy, tj.:⁴³

Etap 1: Przygotowanie i analiza

Etap 2: Opracowanie strategii

Etap 3: Planowanie działań

Etap 4: Wdrażanie i monitorowanie

⁴² CIVITAS PROSPERITY – PORADNIK – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) - <https://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sump/dokumenty/>

⁴³ Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan - Second Edition - <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/dokumenty-dotyczace-sump>



**SAMOCENA SUMP ŁOWICZA
METODĄ ANALIZY MOCNYCH I SŁABYCH STRON PROCESU OPRACOWANIA DOKUMENTÓW**

PROCES PLANOWANIA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ŁOWICZA

ETAP 1: PRZYGOTOWANIE I ANALIZA

1. Tworzenie struktur roboczych

Mocne strony:

- Na potrzeby SUMP Urząd Miejski w Łowiczu dokonał analizy wszystkich dostępnych zasobów do planowania (ludzkich, instytucjonalnych i finansowych) pozwalających na rozpoczęcie procesu oraz określił grupę interesariuszy

Słabe strony:

- Nie powołano formalnego zespołu ds. przygotowania SUMP oraz koordynatora prac nad SUMP (powołanego decyzją, zarządzeniem lub innym dokumentem)

2. Określenie ram planowania

Mocne strony:

- Określono czynniki mające wpływ na proces planowania: SUMP zawiera szeroki przegląd odpowiednich przepisów i dokumentów strategicznych na poziomie europejskim, krajowym i regionalnym
- Uzgodniono harmonogram planowania: SUMP posiada określone ramy czasowe, dostosowane do rozwoju i możliwości wdrażania
- Określono obszar planowania: SUMP obejmuje „obszar funkcjonalny” określony przez główne przepływy migracyjne, wykraczając poza granice administracyjne Miasta Łowicza
- Dokonano analizy konieczności przeprowadzenia Strategicznej Oceny Oddziaływania na środowiska – SUMP Miasta Łowicza nie wymaga przeprowadzania procedury SOOŚ

Słabe strony:

- brak

3. Analizowanie sytuacji w zakresie mobilności

Mocne strony:

- Szeroka i szczegółowa prezentacja danych jakościowych i ilościowych w zakresie wszystkich rodzajów transportu i sposobów poruszania się po mieście: ruchu pieszego, rowerowego, transportu publicznego (w tym: miejska komunikacja autobusowa oraz transport kolejowy), transportu samochodowego, a także zagadnień ruchu tranzytowego
- Analiza problemów związanych z transportem i mobilnością przeprowadzona dla każdego z ww. form transportu (w tym: bezpieczeństwa ruchu drogowego, kwestii środowiskowych, popytu na transport publiczny itp.)
- Diagnoza obejmuje analizę jakości powietrza i poziomów hałasu wraz z identyfikacją najbardziej narażonych punktów w mieście
- Diagnoza obejmuje ogólne uwarunkowania społeczno-gospodarcze miasta, mające wpływ na funkcjonowanie mobilności w mieście
- Diagnoza obejmuje analizę wzorców komunikacyjnych mieszkańców Łowicza i okolic, w tym analizę czynników wpływających na zachowania transportowe uczestników ruchu
- Szerokie zaangażowanie interesariuszy i społeczeństwa w diagnozowanie problemów (spotkania konsultacyjne oraz badanie ankietowe)
- Włączenie interesariuszy z grupy „użytkowników wrażliwych (tj. takich które mogą napotykać szczególne trudności w korzystaniu z mobilności miejskiej) – spotkanie z seniorami
- Szczegółowa analiza i synteza stanu istniejącego (w tym przeprowadzenie analizy SWOT)

Słabe strony:

- brak



ETAP 2: OPRACOWANIE STRATEGII

4. Tworzenie i wspólna ocena scenariuszy

Mocne strony:

- SUMP opisuje alternatywne scenariusze w zakresie mobilności miejskiej

Słabe strony:

- uproszczone, ogólne podejście omówienia scenariuszy

5. Opracowanie wizji strategii wraz z interesariuszami

Mocne strony:

- Szerokie zaangażowanie interesariuszy i społeczeństwa w celu wypracowania pożądanej wizji i kierunków rozwoju (obejmujące aktywny udział społeczny podczas spotkań konsultacyjnych kluczowych grup społecznych, spotkań z radami osiedli)
- Włączenie w wypracowanie wizji i kierunków rozwoju interesariuszy z grupy „użytkowników wrażliwych” (tj. takich które mogą napotykać szczególne trudności w korzystaniu z mobilności miejskiej) – spotkanie z seniorami
- Długoterminowa wizja – do 2030 r., która zachowuje spójność z diagnozą, zdiagnozowanymi problemami i przyjętym scenariuszem rozwoju
- Wizja obejmuje kluczowe elementy zrównoważonej mobilności tj. wpływ na jakość życia i jakość środowiska miejskiego

Słabe strony:

- Wizja nie obejmuje wszystkich rodzajów i form transportu, m.in. towarowych

6. Określenie celów i wskaźników

Mocne strony:

- Koncentracja celów na jakości życia ludzi, nie jak w tradycyjnym planowaniu transportu na warunkach ruchu drogowego
- Powiązanie proponowanych celów z innymi politykami sektorowymi, tj. zdrowie mieszkańców, jakość powietrza, aspekty ekonomiczne
- Połączenie rozwoju infrastruktury z działaniami „miękkimi” tj. informacyjnymi, usługowymi itp.
- Planowanie w kontekście regionalnym i funkcjonalnym (dojazdy do szkoły i pracy z terenów gminy sąsiedniej)
- SUMP zawiera zbiór jasno określonych celów, powiązanych z wizją rozwoju, umożliwiających monitorowanie postępów oraz ocenę skuteczności i efektywności działań
- Cele stanowią uporządkowany wzór w podziale na: cele główne, działania i poddziałania
- SUMP obejmuje działania na rzecz poprawy jakości, integracji i dostępności usług transportu publicznego (obejmując działania infrastrukturalne, tabor i usługi)
- SUMP obejmuje działania infrastrukturalne mające na celu zwiększenie atrakcyjności ruchu rowerowego
- SUMP wskazuje działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa i ochrony wszystkich użytkowników ruchu
- SUMP przewiduje działania promujące zrównoważone zachowania związane z przemieszczaniem się po mieście

Słabe strony

- SUMP nie obejmuje działań infrastrukturalnych mających na celu zwiększenie atrakcyjności ruchu pieszego
- SUMP nie obejmuje działań w zakresie przebudowy infrastruktury drogowej lub optymalizacji jej wykorzystania
- SUMP nie obejmuje działań w zakresie logistyki miejskiej i dostaw towarów
- SUMP nie wskazuje długoterminowych kosztów proponowanych działań, tj. np. kosztów utrzymania
- Cele i działania opracowane na podstawie analizy wyników prowadzonej na wstępnym etapie przygotowania dokumentu partycypacji społecznej – na etapie formułowania nie organizowano dodatkowych spotkań warsztatowych z mieszkańcami



ETAP 3: PLANOWANIE DZIAŁAŃ

7. Wybór pakietów działań wraz z interesariuszami

Mocne strony:

- SUMP obejmuje działania i poddziałania przypisane do poszczególnych celów wraz z listą szczegółowych wdrożeń (inwestycji). Każde z zadań przypisano do poszczególnych celów SUMP.
- Dokument określa sposób wdrażania SUMP i wskazuje przejrzyste przydzielenie obowiązków w tym zakresie
- Każdy z celów i działań SUMP zawiera propozycję wskaźników monitorowania i oceny
- SUMP posiada określone ramy budżetowe realizacji wskazanych zadań oraz wskazanie możliwych źródeł finansowania
- Zadania mają wskazanego podmiot realizujący oraz Partnerów biorących udział w ich wdrażaniu

Słabe strony

- SUMP nie zawiera analizy ryzyka dla poszczególnych działań
- Pakiet zadań opracowany na podstawie analizy wyników prowadzonej na wstępnym etapie przygotowania dokumentu partycypacji społecznej – na etapie ich wyboru nie organizowano dodatkowych spotkań warsztatowych z mieszkańcami

8. Uzgodnienie działań i obowiązków

Mocne strony:

- SUMP określa sposób wdrażania planu wraz z podziałem obowiązków na poszczególne jednostki

Słabe strony

- brak

9. Przygotowanie do przyjęcia i finansowania

Mocne strony:

- Uzgodniono budżet poszczególnych zadań
- SUMP wskazuje podmioty odpowiedzialne za realizację poszczególnych zadań oraz za prowadzenie monitoringu i ewaluacji

Słabe strony

- brak

ETAP 4: WDRAŻANIE I MONITOROWANIE

10. Zarządzanie wdrażaniem

Mocne strony:

- SUMP określa sposób wdrażania planu wraz z podziałem obowiązków na poszczególne jednostki
- SUMP wskazuje metodę prowadzenia monitoringu oraz podmioty odpowiedzialne za zbieranie informacji
- Zaproponowany system monitorowania i oceny obejmuje zarówno wskaźniki produktu jak i wskaźniki rezultatu
- SUMP przewiduje regularny proces monitorowania i przeglądu i określa formę raportowania jako coroczne raporty
- SUMP przewiduje cykliczne aktualizacje Planu

Słabe strony:

- W ramach monitorowania nie uwzględniano wskaźników dotyczących poprawy jakości powietrza i ograniczenia emisji CO₂

11. Monitorowanie, dostosowywanie i komunikacja

12. Przeglądanie i wyciągnięcie wniosków

Dwa ostatnie kroki cyklu SUMP dotyczą analizy sukcesów i porażek oraz informowaniu o tych wynikach interesariuszy i społeczeństwa. Ten proces przeglądu odnosi się do przyszłości i rozważa nowe wyzwania



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP) MIASTA ŁOWICZA

i rozwiązania w zakresie zrównoważonej mobilności. Plan Zrównoważonej Mobilności Miasta Łowicza przewiduje cykliczne aktualizacje Planu.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) Miasta Łowicza spełnia podstawowe wymagania stawiane tego typu dokumentom. Proces jego opracowania uwzględniał kluczowe etapy cyklu SUMP – od przygotowania i analizy, przez opracowanie strategii i planowanie działań, aż po wdrożenie i monitorowanie. Plan zawiera szeroką diagnozę sytuacji transportowej miasta, wskazuje konkretne cele, działania oraz metody ich realizacji, a także określa sposób monitorowania postępów.

Mocną stroną SUMP jest jego kompleksowe podejście do różnych form mobilności, w tym transportu publicznego, ruchu rowerowego i pieszego, a także aktywne angażowanie interesariuszy i mieszkańców w proces planowania. W dokumencie uwzględniono również powiązania funkcjonalne Łowicza z obszarami sąsiednimi oraz aspekty środowiskowe i społeczne.

Jednocześnie analiza samooceny wskazuje na obszary wymagające dalszego dopracowania w ramach późniejszych aktualizacji dokumentu, m.in. dotyczące zakresu logistyki miejskiej, infrastruktury dla ruchu pieszego czy działań infrastrukturalnych na rzecz uspokajania ruchu samochodowego.

Niemniej jednak, **SUMP Miasta Łowicza stanowi solidną podstawę do realizacji polityki zrównoważonej mobilności i dalszego rozwoju systemu transportowego Łowicza w sposób zgodny z standardami europejskimi.**



13. SPIS TABEL I RYCN

Spis tabel

Tab. 1. Współczynnik obciążenia demograficznego w Łowiczu, województwie łódzkim oraz Polsce w latach 2013-2023.	29
Tab. 2. Wydatki budżetu gminy w latach 2019-2030 w ramach poszczególnych z uwzględnieniem klasyfikacji działów budżetowych.	31
Tab. 3. Wykaz dróg rowerowych na obszarze Miasta Łowicza - według danych na luty 2025 r.	39
Tab. 4. Liczba ludności w miejscowościach obsługiwanych przez MZK w Łowiczu – według danych NSP 2021.	43
Tab. 5. Miejscowości obsługiwane przez Miejski Zakład Komunikacji w Łowiczu - stan na luty 2025 r.	44
Tab. 6. Szczegółowe zestawienie liczby kursów zbiorowej komunikacji miejskiej na terenie Miasta Łowicza.	44
Tab. 7. Liczba kilometrów wykonywanych na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej prowadzonej przez MZK w Łowiczu w dniu powszednim (nauki szkolnej), dniu powszednim (be nauki szkolnej) oraz w weekendy o święta - dane z lutego 2025.	45
Tab. 8. Liczba pasażerów korzystających z miejskiej komunikacji zbiorowej - według danych MZK w Łowiczu - luty 2025 r.	48
Tab. 9. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) na drogach krajowych przebiegających przez obszar gminy miasto Łowicz.	57
Tab. 10. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) na drogach wojewódzkich w Łowiczu.	58
Tab. 11. Klasy poszczególnych zanieczyszczeń uzyskane w ocenie z rok 2023 dla strefy łódzkiej, dokonanej z uwzględnieniem kryteriów dla celu ochrony zdrowia ludzi.	81
Tab. 12. Klasy poszczególnych zanieczyszczeń uzyskane w ocenie z rok 2023 dla strefy łódzkiej,	81
Tab. 13. Stężenia średnioroczne PM10 i B(a)P mierzone w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska w punkcie pomiarowym w Łowiczu na przestrzeni lat 2015-2023.	82
Tab. 14. Wyniki krótkookresowych pomiarów hałasu drogowego w porze dziennej (LAeqD) oraz natężenie i struktura ruchu drogowego na terenie Miasta Łowicz w 2020 r.	84
Tab. 15. Wyniki krótkookresowych pomiarów hałasu drogowego w porze dziennej (LAeqN) oraz natężenie i struktura ruchu drogowego na terenie Miasta Łowicz w 2020 r.	84
Tab. 16. Wyniki długookresowych pomiarów hałasu drogowego w porze dziennej (LDWN) na terenie Miasta Łowicz w 2020 r.	85



Tab. 17. Wyniki długookresowych pomiarów hałasu drogowego w porze dziennej (LN) na terenie Miasta Łowicz w 2020 r.	85
Tab. 18. Zintegrowany plan zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miasta Łowicza.	97
Tab. 19. Wykaz wskaźników monitorujących rozwój zrównoważonej mobilności w Łowiczu.	110

Spis rycin

Ryc. 1. Położenie Gminy Miasto Łowicz względem gmin ościennych.	20
Ryc. 2. Położenie miasta Łowicza na tle układu komunikacyjnego o znaczeniu ponadlokalnym.	25
Ryc. 3. Struktura użytkowania gruntów	25
Ryc. 4. Struktura użytkowania gruntów zabudowanych i zurbanizowanych.	26
Ryc. 5. Saldo migracji w Łowiczu w latach 2019-2023.	28
Ryc. 6. Piramida wieku mieszkańców Łowicza w 2023 r.	28
Ryc. 7. Struktura ludności według ekonomicznych grup wieku.	29
Ryc. 8. Zmiany w strukturze ludności Łowicza w latach 2013-2023.	29
Ryc. 9. Struktura wydatków budżetowych Łowicza w 2023 roku.	31
Ryc. 10. Struktura wydatków budżetowych Łowicza w Dziale 600 Transport i łączność"	33
Ryc. 11. Schemat przebiegu linii kolejowych w gminie mieście Łowicz.	49
Ryc. 12. Położenie Miasta Łowicza względem planowanego Centralnego Portu Komunikacyjnego	51
Ryc. 13. Istniejący układ komunikacyjny Łowicza	53
Ryc. 14. Fragment Mapy przedstawiającej Średni Dobowy Ruch Roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich w GPR 2020/21 w Łowiczu oraz na terenach otaczających.	54
Ryc. 15. Lokalizacja punktów pomiarowych hałasu drogowego w Łowiczu w 2020 r. w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, GIOŚ.	83
Ryc. 16. Przebieg linii kolejowych o natężeniu ruchu większym niż 30 000 pociągów	86
Ryc. 17. Strefa oddziaływania hałasu, którego źródłem jest linia kolejowa LK nr 11 w Łowiczu – emisja w porze dnia (LDWN) oraz w porze nocnej (LN)	86