ZAŁĄCZNIK 4

DO ZINTEGROWANEJ KONCEPCJI WPROWADZENIA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI W ŁÓDZKIM OBSZARZE METROPOLITALNYM

– ZINTEGROWANA ANALIZA SWOT

Szanse		Atuty	Słabości	Zagrożenia	
Zewnętrzne	**Wewnętrzne**			**Wewnętrzne**	**Zewnętrzne**
Sfera przestrzenna					
		• Stosunkowo duża gęstość zaludnienia w obszarze ŁOM szczególnie w centralnej i północno-zachodniej części • Centralne położenie ŁOM w sieci osadniczej kraju • Korzystne położenie ŁOM w układzie sieci autostrad i dróg ekspresowych • Wzrastający udział zrewitalizowanych przestrzeni publicznych	• Silna presja urbanizacyjna w obszarze ŁOM potęgująca nadkonsumpcję terenów otwartych • Niespójny system sieci kolejowej z siecią miast i procesami urbanizacji • Niekorzystna paskowa struktura podziałów rolnych (determinująca niska efektywność wykorzystania urbanizowanej przestrzeni) • Nadmierna w stosunku do populacji ŁOM koncentracja istotnych funkcji społeczno-gospodarczych w obszarze centralnym ŁOM • Zbyt mały potencjał demograficzny do realokacji funkcji	• Rozproszona lokalizacja centrów logistycznych w obszarze ŁOM skutkująca dużym natężeniem ruchu kołowego • Koncentracja dużych wydarzeń masowych w obszarze Łodzi wynikająca z centralnego położenia i wzrostu roli miasta w przyszłości • Znaczny udział wolnych terenów przeznaczonych pod zabudowę • Niedopasowanie infrastruktury społecznej do miejsca zamieszkania • Presja na grunty rolne i tanie grunty pod zabudowę mieszkaniową	• Wykorzystywanie decyzji o warunkach zabudowy jako podstawowego instrumentu planowania przestrzennego • Regulacje „Lex deweloper" nie sprzyjające koncentracji zabudowy • Duże natężenie ruchu kołowego na obwodnicach miasta związane z centralnym położeniem ŁOM w układzie osadniczym i transportowym • Ustawy regulujące funkcjonowanie gospodarki przestrzennej stymulujące chaos przestrzenny i rozlewanie się miast • Położenie ŁOM w zasięgu bezpośredniego oddziaływania infrastruktury transportowej o znaczeniu międzynarodowym, w tym głównie w ramach

			metropolitalnych poza centralny obszar ŁOM • Procesy dezurbanizacji wykraczające poza granice ŁOM • Brak terenów zabezpieczonych pod rozwój transportu publicznego (system parkingów, zaplecze dla komunikacji zbiorowej, system Park&Ride) • Rozproszona, policentryczna wewnętrzna struktura zabudowy ŁOM generująca popyt na usługi transportowe oraz przejazdy wielokierunkowe wewnątrz ŁOM • Rozproszenie indywidualnej aktywności gospodarczej generującej nadmierną mobilność w ŁOM		Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, zwiększające natężenie ruchu kołowego • Peryferyjne położenie (marginalizacja) ŁOM w krajowej i międzynarodowej sieci transportu kolejowego • Bierna polityka przestrzenna rządu skutkująca brakiem efektywnych instrumentów planowania przestrzennego • Brak powiązań polityki przestrzennej z polityką transportową w gminach • Wadliwy system planowania przestrzennego, stymulujący rozpraszanie chaotycznej zabudowy • Wadliwy system regulacji sfery gospodarki przestrzennej nieuwzględniający kosztów środowiskowych
Sfera społeczna					
• Wzrost świadomości ekologicznej polskiego społeczeństwa • Upowszechnienie wzorców zachowań skoncentrowanych na	• Budowa ścieżek rowerowych w obszarach atrakcyjnych przyrodniczo	• Relatywnie wysoki dostęp do ludności z wyższym wykształceniem • Wzrost zainteresowania	• Pogarszający się stan zdrowia mieszkańców, jako skutek silnego zanieczyszczenia powietrza • Niski poziom aktywności fizycznej mieszkańców	• Transport niespełniający standardów powszechnej dostępności (np. z punktu widzenia potrzeb osób starszych, niepełnosprawnych,	• Wysoki i rosnący udział indywidualnego transportu samochodowego • Niska kultura prawna obywateli w zakresie

zdrowym trybie życia i aktywności fizycznej • Wzrost znaczenia społecznej percepcji przestrzeni publicznej w miastach • Upowszechnienie zakupów realizowanych za pośrednictwem Internetu, zmieniających zachowania transportowe • Zmiana wzorców zakupowych w kierunku łączenia zakupów z rozrywką • Wzrastająca skłonność do używania pojazdów jednośladowych • Upowszechnianie się mobilności aktywnej, powiązanej z dbałością o kondycję fizyczną		mieszkańców wykorzystaniem ekologicznych środków transportu • Znaczny udział studentów i uczniów korzystających z transportu publicznego i alternatywnych środków transportu • Wysoka skłonność do korzystania z transportu kolejowego jako środka dojazdu do pracy	ŁOM • Odmładzanie strefy podmiejskiej i przyspieszone starzenie się stref centralnych miast skutkujące zmianami preferencji transportowych • Wyniszczająca konkurencja między jednostkami samorządów lokalnych o przyciąganie nowych mieszkańców • Występowanie stref biedy w strefach centralnych i gentryfikacja części zewnętrznych ŁOM • Niska skłonność do wypracowania i prowadzenia wspólnej polityki przestrzennej i transportowej gmin w ŁOM • Nadmierna ilość samochodów przypadających na jedno gospodarstwo domowe w ŁOM w stosunku do innych obszarów metropolitalnych • Zróżnicowana i relatywnie niska świadomość ekologiczna mieszkańców w gminach ŁOM	matek z dziećmi, etc.) • Niedopasowanie oferty usług publicznych i prywatnych do rozmieszczenia ludności w przestrzeni ŁOM, generujące nadmierne zapotrzebowanie na przemieszczenia • Nieracjonalna polityka przestrzenna (rozproszona i chaotyczna zabudowa) skutkująca efektami zewnętrznymi i wzrostem kosztów społecznych	przestrzegania przepisów prawa • Starzenie się społeczeństwa skutkujące zmianami preferencji transportowych • Skłonność do zakupu tanich, starych samochodów zza granicy • Popyt na tanie grunty budowlane nie uwzględniający kosztów środowiskowych w długim okresie czasu

			• Wysoka niepewność usług transportu pasażerskiego w małych gminach		
Sfera gospodarcza					
• Preferencje w finansowaniu dla rozwoju infrastruktury transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego płynące z polityki UE • Krajowe programy wsparcia finansowego dla rozwoju transportu zrównoważonego (m.in. program GEPARD, E-BUS) • Przyrost mocy z odnawialnych źródeł energii dający szansę na wdrażanie elektromobilności • Upowszechnienie technologii informatycznych związanych z share economy (m.in. car-sharing) • Wzrost zamożności społecznej stwarzającej możliwości zakupu samochodów o wyższych standardach	• Wsparcie dla transportu zrównoważonego płynące z regionu • Możliwość wykorzystania transportu kolejowego w dojazdach do pracy z miejscowości leżących na szlaku ŁKA	• Wydatki inwestycyjne w zakresie transportu zrównoważonego	• Wywołanie ruchu samochodowego lokalizacją centrów logistycznych w obszarze ŁOM • Niskie dochody mieszkańców ŁOM (poniżej średniej krajowej, szczególnie w części wschodniej ŁOM) • Stosunkowo duży udział szarej strefy w wielu gałęziach gospodarki • Natężenie ruchu spowodowane rozproszeniem działalności związanej z szarą strefą • Niski poziom wykorzystania kolei jako środka transportu produktów i materiałów • Nadmierna liczba samochodów spowodowana dyspersją małego biznesu w	• Niska kultura prawna przedsiębiorców w zakresie przestrzegania przepisów prawa • Silna presja motoryzacyjna (samochody służbowe oraz dostawcze wykorzystywane jako indywidualne – prywatne) skutkująca natężeniem ruchu kołowego na drogach ŁOM • Zmiany demograficzne i przestrzenne skutkujące ograniczeniem poziomu samofinansowania się transportu zbiorowego	• Niestabilność finansów publicznych • Małe firmy generujące dużą liczbę samochodów w leasingu i popyt na samochody prywatne do celów służbowych • Rozwój gospodarki przepływów, która zwiększa mobilność • Wzrost cen na rynku budowlanym (materiałów i usług) oraz skomplikowane i wydłużające się procedury zamówień publicznych skutkujące trudnościami w realizacji inwestycji

			obszarach zabudowy • Słaba kondycja budżetowa gmin • Obsługa podmiotów gospodarczych w ŁOM w dominującym stopniu oparta na transporcie samochodowym • Asymetria rozwoju usług metropolitalnych skoncentrowanych głównie w Łodzi • Prywatny monopol przewozów pasażerskich w małych gminach • Malejący popyt na transport masowy		
Sfera techniczna					
• Rozwój i upowszechnienie innowacji technicznych i technologicznych pojazdów • Rozwój technologii informatycznych dla systemów indywidualnego planowania podróży	• Projekty realizacji powiązań ŁKA z innymi systemami transportu zbiorowego • Rosnące zainteresowanie ekologicznymi środkami transportu • Zaostrzenie przepisów prawa w zakresie wprowadzania	• Rozwój systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej • Wdrożenia systemów IT do zarządzania ruchem • Budowa ścieżek rowerowych, głównie w Łodzi • Uruchomienie regionalnego systemu rowerowego	• Układ drogowy nadmiernie obciążony pojazdami towarowymi i pasażerskimi • Brak węzłów logistycznych, będący konsekwencją braku spójności transportu zbiorowego i indywidualnego • Transport niespełniający standardów powszechnej dostępności (np. z punktu	• Dysproporcje w urbanizacji demograficznej otoczenia Łodzi (w zachodniej części wyższy udział ludności miejskiej)Mała liczba samochodów elektrycznych w Polsce • Niski poziom wdrażania inteligentnego systemu zarządzania ruchem • Niedobór środków	• Upowszechnienie modelu mobilności opartego o transport indywidualny skutkujący kongestią • • Zmiany klimatyczne mające wpływ na efektywność transportu w okresie rosnących zagrożeń • Duży rynek w Polsce

	wyższych standardów ekologicznych pojazdów • Procesy rewitalizacji miast stwarzające warunki do wprowadzania rozwiązań na rzecz zrównoważonej mobilności • Potencjalne możliwości wykorzystania ŁKA jako środka transportu dla osób dojeżdżających do pracy przy założeniu lepszej koordynacji polityki przestrzennej, transportowej i inwestycyjnej oraz mieszkaniowej	województwa łódzkiego • Systematyczna modernizacja infrastruktury i zaplecza technicznego komunikacji w Łodzi • Niski na tle innych obszarów metropolitalnych poziom zatłoczenia w ruchu drogowym • Rosnąca liczba dobrze zlokalizowanych stacji rowerowych w miejscach „centralnych" Łodzi (uczelnie, skrzyżowania dróg) oraz poszczególnych dzielnicach • Dobrze rozwinięta sieć dróg lokalnych • Rozdzielność ruchu tranzytowego od ruchu lokalnego (z wyjątkiem zachodniej obwodnicy) • Nowoczesny tabor transportu zbiorowego w Łodzi • Budowa tunelu średnicowego w Łodzi	widzenia potrzeb osób starszych, niepełnosprawnych, matek z dziećmi, etc.) • Nadmierna liczba tanich, przestarzałych samochodów • Niedostosowanie infrastruktury transportowej do zmian klimatycznych • Zbyt wolno rozwijające się aplikacje indywidualnego planowania podróży • Zły stan infrastruktury tramwajowej na terenach podmiejskich • Ograniczanie linii i połączeń tramwajów podmiejskich • Brak dostatecznej integracji systemu transportu indywidualnego z transportem zbiorowym miejskim i podmiejskim • Wysoki poziom zużycia technicznego i moralnego taboru transportu zbiorowego w gminach ŁOM • Brak spójnego systemu dróg rowerowych w ŁOM (m.in. fragmentacja i	finansowych na innowacyjny tabor transportu zbiorowego w gminach ŁOM • Uboga i niekonkurencyjna oferta połączeń pasażerskich komunikacji zbiorowej ŁOM	samochodów mających powyżej 10 lat (największy udział starych samochodów w grupie krajów Wyszehradzkich)

			niespójność, niska jakość dróg rowerowych, brak bezpiecznych pasów rowerowych w centrum miast) • Słaba integracja ŁKA z transportem zbiorowym ŁOM • Duża liczba miejsc stwarzających zagrożenie w ruchu drogowym, szczególnie niechronionych uczestników (pieszych, rowerzystów) • Niska jakość i obsługa systemu wypożyczenia rowerów miejskich (awarie, brak rowerów na stacjach) • Przebieg linii kolejowych w Łodzi niezgodnie z potrzebami użytkowników i strukturą urbanistyczną • Trudności w wykorzystaniu infrastruktury kolejowej w transporcie zbiorowym poza miastem • Niski poziom wewnątrzgminnych powiązań i sieci transportu zbiorowego		

Sfera środowiskowa					
• Unijne regulacje prawne w zakresie ochrony powietrza (Dyrektywa 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy) • Unijne regulacje prawne zaostrzające wymogi w zakresie paliw i standardów pojazdów	• Wzrost świadomości i aktywności proekologicznych mieszkańców • Zwiększona dostępność alternatywnych środków transportu • Potencjalne możliwości rozwoju zielonych korytarzy komunikacyjnych dla indywidulanych/ alternatywnych środków transportu	• Rosnąca integracja systemu rowerowego z systemem przyrodniczym miasta/gminy	• Wysoki poziom zanieczyszczenia środowiska, przede wszystkim w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza (wysoki poziom emisji CO2, związków azotu, pyłów PM) oraz hałasu • Zawłaszczanie przestrzeni przez infrastrukturę transportową • Degradacja i fragmentacja krajobrazów przyrodniczych i kulturowych w efekcie rozwoju infrastruktury transportowej liniowej • Fragmentacja ekosystemów i przecinanie korytarzy migracyjnych w efekcie rozwoju infrastruktury liniowej transportu bez zachowania właściwych standardów technicznych • Efekt tunelowy (wykluczenie części ŁOM) wobec ludzi i zwierząt oraz gospodarki wynikający z rozwoju infrastruktury liniowej dróg i kolei, tworzącej	• Wysoki udział importu starych samochodów o niskich standardach ekologicznych • Infrastruktura techniczna ograniczająca zdolności adaptacyjne środowiska (retencje, mikroklimat) • Tereny zurbanizowane narażone na efekty klęsk naturalnych (podtopienia) • Naruszenie stosunków wodnych w skutek presji inwestycji transportowych • Nieracjonalna polityka przestrzenna (rozproszona i chaotyczna zabudowa) skutkująca efektami zewnętrznymi i wzrostem kosztów środowiskowych •	• Narażenie na wypadki komunikacyjne z udziałem zwierząt na skutek wzmożonego ruchu samochodowego • Efekty zmian klimatu (deszcze nawalne, susze i inne ekstremalne zjawiska klimatyczne)

			barierę przestrzenną • Zmniejszenie ilości i pogorszenie jakości terenów atrakcyjnych przyrodniczo i krajobrazowo dostępnych dla wypoczynku i rekreacji		
Sfera instytucjonalna					
• Wprowadzenie przepisów egzekwujących stosowanie filtrów cząstek stałych w samochodach DIESEL (ustawa prawo drogowe) • Przepisy prawne umożliwiające wprowadzanie stref zero emisyjnych jako prawa miejscowego • Zaostrzenie przepisów prawa w zakresie wprowadzania wyższych standardów ekologicznych pojazdów • Oferta współpracy i wymiany doświadczeń w zakresie rozwoju transportu zrównoważonego w miastach europejskich (m.in. URBACT) • Polityka państwa dedykowana miastom i	• Dostęp do środków finansowych wpierających zrównoważoną mobilność w programach regionalnych	• Opracowane Plany Gospodarki Niskoemisyjnej podejmujące kwestie transportu zrównoważonego • Istniejące porozumienia międzygminne (6 porozumień) dotyczące realizacji wspólnych przewozów tramwajowych i autobusowych • Nadanie priorytetu dla transportu zrównoważonego w polityce regionu	• Zróżnicowany między gminami poziom umiejętności w prowadzeniu i koordynacji projektów • Niski poziom wdrażania/stosowania instrumentów w zakresie ochrony powietrza, w tym szczególnie w zakresie gospodarki niskoemisyjnej • Sektorowość podejścia do planowania i zarządzania transportem • Dominacja reaktywnych i opóźnionych w czasie działań publicznych na rzecz rozwoju w ŁOM • Brak informacji o zachowaniach transportowych i mobilności ludności • Brak monitorowania przemieszczeń w obszarze	• Słabości w lokalnej koordynacji organizacji imprez masowych skutkujące krótkookresową lecz silną i skoncentrowaną przestrzennie presją środków transportu na otoczenie • Niski poziom egzekucji przepisów porządkowych dotyczących uciążliwości transportu dla mieszkańców przez odpowiednie służby lokalne • Dominacja Łodzi ukierunkowana na potrzeby mieszkańców miasta, a nie mieszkańców ŁOM • Monopol przewoźnika prywatnego obsługującego transport zbiorowy w małych	• Ułomne krajowe regulacje prawne w zakresie planowania przestrzennego (m.in. w zakresie koordynacji planowania i koordynacji działań w obszarach funkcjonalnych) • Brak mechanizmów sprzyjających koordynacji polityki w ramach obszarów funkcjonalnych • Ułomne krajowe regulacje prawne (m.in. spec ustawy) podtrzymujące sektorowy, skonfliktowany system planowania przestrzennego i innych polityk publicznych • Dominacja śledzącej (opóźnionej) polityki inwestycyjnej na rzecz rozwoju w polskich samorządach Legislacja wymuszająca w krajach ościennych wysokie

obszarom funkcjonalnym			ŁOM • Niespójność i fragmentaryczność planów gospodarki niskoemisyjnej, prowadząca do marginalizacji polityki zrównoważonego transportu • Niski poziom współpracy, wymiany doświadczeń w zakresie realizacji projektów, w tym w zakresie transportu zbiorowego	gminach i obowiązujące przepisy prawne skutkujące niemożliwością zapewnienia przez gminę transportu zbiorowego „z dnia na dzień”. • Wyniszczająca konkurencja między jednostkami samorządów lokalnych przyciąganie nowych mieszkańców	standardy ekologiczne dla samochodów osobowych i wypieranie starych technologii • Brak zachęt do korzystania z niskoemisyjnych środków transportu • Zbyt skomplikowane procedury pozyskania zewnętrznych środków finansowych • Duże trudności we współpracy z krajowymi operatorami infrastruktury transportowej skutkujące trudnościami w jej wykorzystaniu • Upartyjnienie samorządów i kadencyjność sprawowania władzy • Zwiększony nadzór i kontrola nad realizacją dużych, międzygminnych projektów • Rozwiązania prawno-ustrojowe nie sprzyjające tworzeniu obszarów funkcjonalnych (w tym współpracy w zakresie wspólnych interesów, integracji i finansowania przedsięwzięć transportowych)