

ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA JAKO CZYNNIK POPRAWY DOSTĘPNOŚCI W REGIONIE

DATA PRZEŚŁANIA: 22.10.2018, DATA AKCEPTACJI: 14.01.2019, KODY JEL: 018, R41

Agata Pomykała

Instytut Kolejnictwa
a.pomykala@ikolej.pl

STRESZCZENIE

Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego realizując założenia rozwoju przewidziane w dokumentach strategicznych, przygotował i wdrożył projekt „Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej”. Charakteryzuje się on się kompleksowym i nowatorskim podejściem do usługi kolejowej, obejmując zarówno zagadnienia organizacyjne, jak i techniczne, marketingowe oraz związane z komunikacją społeczną. Od uruchomienia pierwszych pociągów ŁKA minęły ponad 4 lata, podczas których potwierdziła się zasadność podjętych działań: uruchomiono przejazdy w nowych relacjach, wzrosła liczba pasażerów, wysoko oceniany jest komfort podróżowania, poprawiła się dostępność stolicy regionu. W artykule przedstawiono uwarunkowania powstania projektu i jego historię oraz przeanalizowano aspekty techniczne i organizacyjne działalności spółki. Analizie poddano wyniki oceny pasażerów korzystających z usługi przewozowej w okresie 2014–2018. Celem artykułu jest analiza zmian w zakresie dostępności wewnętrznej województwa łódzkiego.

SŁOWA KLUCZOWE

transport, aglomeracja, kolej, rozwój regionalny

WPROWADZENIE

Polityka spójności Unii Europejskiej (UE) obejmuje działania ukierunkowane na poprawę spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, uznając je za kluczowe dla wzrostu gospodarczego i konkurencyjności. Żeby osiągnąć te cele, UE przeznaczona znaczne środki finansowe na pomoc w realizacji projektów mających na celu zmniejszenie dysproporcji rozwojowych i poprawienie sytuacji mieszkańców słabiej rozwiniętych regionów. W okresie 2007–2013 na realizację polityki spójności w krajach członkowskich UE wydatkowano 347 mld EUR. Znaczna część tych środków trafiła do Polski (67 mld EUR) w ramach funduszu spójności i funduszy strukturalnych, z czego województwo łódzkie wykorzystało 1,6 mld EUR (Pawlak, 2016).

Kreowanie rozwoju społeczno-gospodarczego jako zadanie i wyzwanie dla władz wymaga dostrzeżenia i zaktywizowania pewnych specyficznych zasobów endogenicznych występujących na danym obszarze. Zasoby te, odpowiednio wykorzystane i stymulowane m.in. przez środki zewnętrzne, w tym fundusze unijne, prowadzą do rozwoju społeczeństwa i gospodarki (Churski, 2012). Wśród czynników konkurencyjności regionu wymieniana jest m.in. jakość i poziom wyposażenia w infrastrukturę oraz dostępność komunikacyjna ułatwiająca wykorzystywanie zasobów (Szewczuk, Kogut-Jaworska i Ziolo, 2011).

Korzystając z dostępności środków, Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego realizował założenia rozwoju przewidziane w dokumentach strategicznych na okres unijnego planowania 2007–2013 w ramach osi priorytetowej VII Transport przyjazny środowisku, działania 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych i przygotował projekt „Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej” (POIiŚ 7.3-19 na liście projektów indywidualnych). Jego wartość wyniosła 457 770 847,00 PLN, z czego wartość dofinansowania – 296 440 534,40 PLN (Grabowska, 2014). Obejmował on oprócz innych zadań również utworzenie spółki Łódzka Kolej Aglomeracyjna (ŁKA), realizującej przewozy pomiędzy największymi ośrodkami regionu. Swoim zasięgiem geograficznym objął powiaty: łódzki-wschodni, zgierski, pabianicki, brzeziński i Miasto Łódź. Ze względu na przebieg planowanych do obsługi linii w strefie oddziaływania projektu znalazły się także powiaty łęczycki, kutnowski, łowicki, łaski, zduńskowolski i sieradzki.

Ponadto dla uzyskania efektów poprawy dostępności stolicy regionu zrealizowano kompletarne projekty inwestycyjne, jak:

- modernizacja linii kolejowej nr 15 na odcinku Zgierz – Łowicz Przedmieście (sfinansowana ze środków RPO przy udziale województwa łódzkiego),
- modernizacja linii nr 16 na odcinku Łódź Widzew – Zgierz (środki RPO przy udziale woj. łódzkiego),
- modernizacja linii nr 1 na odcinku Koluszki – Skierniewice i nr 17 Koluszki – Łódź Fabryczna wraz z przebudową st. Łódź Widzew, przystanku Łódź Niciarniana oraz budową nowej stacji podziemnej Łódź Fabryczna (środki POIiŚ),
- rewitalizacja linii nr 540 Łódź Karolew – Łódź Chojny – Łódź Widzew (kolej obwodowa).

HISTORIA PROJEKTU

Infrastruktura kolejowa w województwie łódzkim po 1989 roku ulegała systematycznej degradacji, a w pierwszych latach XXI wieku ograniczenia techniczne w znaczny sposób wpłynęły na obniżenie jakości pasażerskiego transportu kolejowego w regionie. Realizację zamierzeń rozwojowych w regionie, odpowiadających wyzwaniom nowej sytuacji politycznej i gospodarczej, utrudniały niewystarczające powiązania komunikacyjne Łodzi z miastami województwa związane z:

- niedostateczną liczbą uruchamianych pociągów regionalnych,
- brakiem wykorzystania kolei obwodowej na terenie Łodzi,
- niskim stopniem intermodalności z innymi środkami transportu,
- niespójnością łódzkiego węzła kolejowego (m.in. brak linii średnicowej przez centrum miasta) ograniczającą możliwość wykorzystania kolei w obsłudze miasta Łodzi,
- małym zainteresowaniem pasażerów systemem połączeń o niskiej atrakcyjności i jakości.

Koncepcja utworzenia systemu transportu aglomeracyjnego w województwie łódzkim powstała w 2008 roku w trakcie prac nad projektem restrukturyzacji węzła łódzkiego. Analizy prowadzone w latach 2007–2008 (SITK, 2008a, 2008b) udowodniły, że utworzenie takiego systemu jest nie tylko możliwe z punktu widzenia technicznego i organizacyjnego, ale także konieczne ze względów urbanistycznych. Głównym animatorem projektu był Łódzki Oddział Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, który zaprezentował projekt utworzenia Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej w trakcie seminarium „Problemy transportu publicznego w aglomeracji łódzkiej” (marzec 2008 roku) zorganizowanego przez Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi. Dyskusja czołowych ekspertów transportu publicznego i poparcie przedstawionej koncepcji przyczyniły się do podjęcia przez Urząd Marszałkowski decyzji o zgłoszeniu projektu do sfinansowania ze środków pomocowych Projektu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w ramach działania 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych. Główne założenia projektu dotyczyły skorelowania przedsięwzięć inwestycyjnych zaplanowanych do realizacji w obszarze województwa: modernizacji linii kolejowych, przebudowy i budowy stacji oraz przystanków, zakupu taboru z planami rozwoju transportu miejskiego oraz zagospodarowania przestrzennego dla uzyskania efektów synergii i uatrakcyjnienia transportu publicznego. Wśród założonych celów znalazło się m.in.:

- stymulowanie ulepszenia warunków rozwoju gospodarczego dzięki poprawie mobilności mieszkańców,
- poprawa spójności przestrzennej aglomeracji i kreowanie głównych kierunków jej rozwoju przestrzennego,
- zapewnienie spójności systemu transportowego dzięki węzłom intermodalnym pozwalającym na integrację różnych środków transportu,
- zmniejszenie emisji CO₂, zanieczyszczenia powietrza oraz wypadkowości w ruchu drogowym (Giedryś, Raczyńska-Buława, 2015; Raczyński, Giedryś i Wesołowski, 2012).

Przyznanie środków na realizację projektu umożliwiło latach 2009–2010 wykonanie niezbędnych studiów wykonalności oraz utworzenie 10 maja 2010 roku spółki z ograniczoną odpowiedzialnością Łódzka Kolej Aglomeracyjna, a następnie uruchomienie pierwszych połączeń Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (15 czerwca 2014 roku).

ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA

Na podstawie zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku nakładających na urzędy marszałkowskie obowiązek finansowania przewozów regionalnych oraz na mocy Uchwały Sejmiku Województwa Łódzkiego w 2010 roku została utworzona spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Łódzka Kolej Aglomeracyjna, odpowiedzialna za realizację inwestycji polegającej na utworzeniu systemu kolei aglomeracyjnej i jego etapowaniu zależnym od rozwoju infrastruktury kolejowej w regionie łódzkim (Uchwała, 2010).

Do zadań wyznaczonych do realizacji w ramach I etapu należał:

- zakup 20 nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych o konstrukcji typowej dla ruchu aglomeracyjnego wraz obowiązkiem utrzymania taboru przez producenta przez 15 lat,
- budowa zaplecza dla potrzeb utrzymania taboru na stacji Łódź Widzew, obejmująca obiekty budowlane, tory postojowe i system zasilania trakcyjnego; narzędzia, systemy diagnostyczne

i informatyczne oraz inne ruchome wyposażenie wchodzące w zakres kontraktu na utrzymanie taboru,

- budowa nowych i przebudowa istniejących przystanków kolejowych jako węzłów multimodalnych (w ramach odrębnego projektu finansowanego ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego, PKP PLK SA oraz miast Łódź i Zgierz).

W wyniku realizacji zadań przewidzianych w I etapie możliwe było uruchomienie pociągów z Łodzi do Sieradza, Kutna, Łowicza, Koluszek i Skierniewic.

Zadania II etapu, przewidziane na lata 2016–2023, są następujące:

- zakup trzywagonowych zespołów trakcyjnych (14 szt.) o parametrach analogicznych jak dla taboru zakupionego w etapie I,
- zakup trzeciego wagonu do 10 zespołów dostarczonych w ramach I etapu,
- budowa i przebudowa przystanków na terenie aglomeracji łódzkiej (środku RPO woj. łódzkie).

W wyniku realizacji zadań etapu II uruchomione zostaną połączenia z Łodzi do Radomska, Opoczna oraz do Częstochowy przez Zduńską Wolę Karsznice. Dodatkowo zostanie uruchomiona relacja Kutno – Łowicz – Skierniewice. Planowana jest także relacja Łódź – Poddębice.

W kolejnym, III etapie, planuje się zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów i zakup kolejnej partii taboru. Analizowana jest możliwość poszerzenia sieci połączeń w wyniku inwestycji w infrastrukturę kolejową, m.in. budowy odcinka linii kolejowej Chorzew Siemkowice – Wieluń, nowej linii Zgierz – Kutno, rewitalizacji linii nr 24 Piotrków Tryb. – Bełchatów oraz budowy linii Bełchatów – Wieluń (Raczyński, Pomykała i Bużałek, 2018a, 2018b).

KOMPLEKSOWOŚĆ PROJEKTU

Projekt Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej jest jednym z narzędzi w kształtowaniu nowego systemu przewozów pasażerskich w województwie łódzkim. Jest on realizowany na podstawie założeń strategicznych przyjętych przez urząd marszałkowski. Głównym założeniem dla wdrożenia tej strategii było przyjęcie kompleksowego podejścia do wszystkich aspektów organizacji przewozów, począwszy od zakupu taboru, organizacji zaplecza technicznego, zarządzania przewozami po ustalenie efektywnej polityki taryfowej. Założono także, że system kolejowy w województwie zostanie zintegrowany z transportem w miastach, w szczególności w Łodzi. Jednocześnie w planowaniu przedsięwzięć inwestycyjnych taborowych przyjęto nowatorską w Polsce metodykę zakupu pojazdów z uwzględnieniem kosztów cyklu życia pojazdu. Łódzka Kolej Aglomeracyjna jest pierwszym przewoźnikiem pasażerskim w Polsce, który rozpoczął działalność przewozową, dysponując całkowicie nowym taboru o wysokiej jakości i doskonałych parametrach, przyjaznym środowisku oraz łatwo dostępnym dla osób z ograniczoną mobilnością (Skalski, 2012).

W procesie tworzenia oferty Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej zwrócono uwagę na konieczność zwiększenia dostępności oferowanej przez nią usługi przewozu dzięki powiązaniu z transportem miejskim i gminnym obsługiwanych przez nią miejscowości. W okresie poprzedzającym uruchomienie przewozów zawarto umowy partnerskie o współpracy dotyczącej organizowania i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na trasach ŁKA. Porozumienia te zobowiązały partnerów gminnych do podjęcia współpracy w celu poprawy dostępności komunikacyjnej woj. łódzkiego w zakresie m.in. organizacji dowozu podróźnych do miejsc przesiadkowych przy dworcach i przystankach kolejowych, współpracy na rzecz integracji biletowej oraz rozkładów jazdy

z ŁKA, tworzenia węzłów integrujących różne środki transportu przy dworcach i przystankach kolejowych. Realizacja planu przedsięwzięć związanych z modernizacją istniejących przystanków i budową nowych, z których każdy został wyposażony w ułatwienia dla osób z ograniczoną mobilnością oraz miejsca postojowe rowerów, wpłynęła w znaczący sposób na zwiększenie dostępności usługi kolejowej.

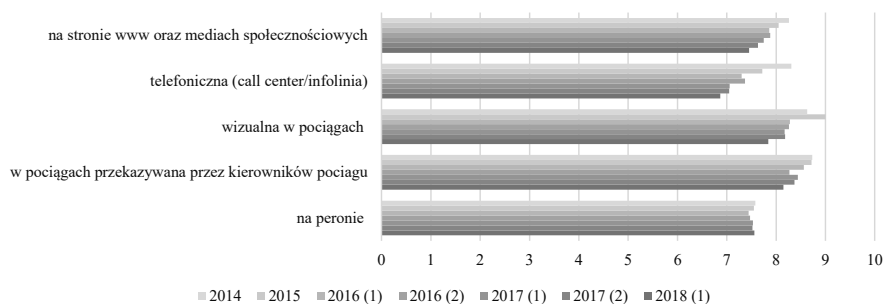
OCENA DOSTĘPNOŚCI USŁUGI PRZEZ PASAŻERÓW

W ramach realizowanych w okresie 2014–2018 badań satysfakcji klienta¹ (tab. 1) oceniane przez podróżnych były m.in.:

- dostępność informacji na temat podróży (rozkład jazdy, ceny biletów i struktura taryfowa, przewozy rowerowe, opóźnienia, prace torowe),
- dostępność biletów (liczba kanałów sprzedaży i łatwość zakupu biletów w poszczególnych kanałach),
- stacje i przystanki kolejowe (gęstość sieci przystanków, integracja rozkładów jazdy komunikacji publicznej z rozkładem jazdy pociągów).

Wyniki badań przedstawiono na rysunkach 1–4 (liczba 1 oznacza badanie przeprowadzone wiosną, 2 – jesienią).

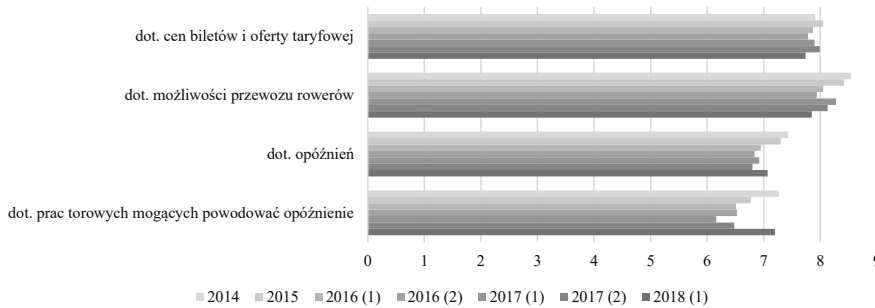
Podróżni w kolejnych latach przeważnie bardzo przychylnie oceniali usługę oferowaną przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną (średnia ocen w kolejnych latach waha się w przedziale 7,5–8,7 w 10-stopniowej skali). Ocena w poszczególnych latach prawie się nie zmienia w badanych obszarach. Wzrost zadowolenia w ostatnim okresie zaobserwowano w kategorii dostępności informacji na temat podróży (+0,01), przy czym podróżni najbardziej docenili dostępność informacji na temat prac torowych mogących spowodować opóźnienia (+0,72). Największy spadek zadowolenia (choć i tak nieznaczny – 0,19) widoczny jest w obszarze dostępności biletów i ogólnej informacji dotyczącej podróży.



Rysunek 1. Poziom dostępności informacji w opinii pasażerów podróżujących pociągami ŁKA

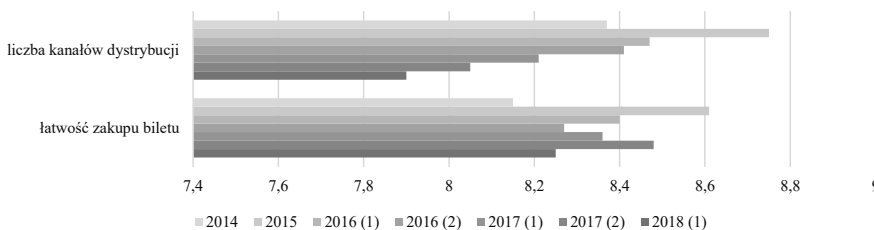
Źródło: opracowanie własne.

¹ Badania prowadzone wśród pasażerów przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym oraz wynikających z niego uregulowań Ministerstwa odpowiedzialnego za transport w zakresie obowiązkowych badań satysfakcji klientów.



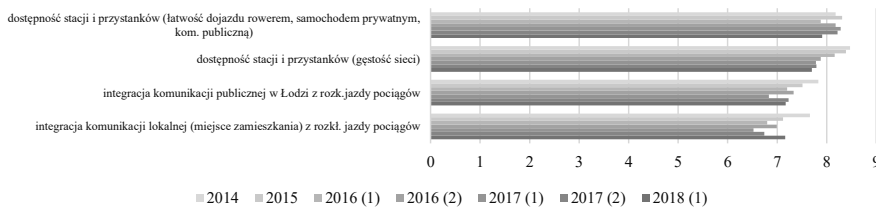
Rysunek 2. Poziom dostępności informacji z podziałem na treść w opinii pasażerów podróżujących pociągami ŁKA

Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 3. Dostępność biletów w opinii pasażerów podróżujących pociągami ŁKA

Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 4. Dostępność stacji i przystanków w opinii pasażerów podróżujących pociągami ŁKA

Źródło: opracowanie własne.

ZMIANY DOSTĘPNOŚCI CZASOWEJ NA OBSZARZE WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Rozwój badań nad dostępnością czasową w okresie powojennym związany był z powstaniem i rozwojem koncepcji lokalizacyjnych (Christaller, 1933; Lösch, 1961). W ostatnich latach zauważalny jest – również w Polsce – wzrost zainteresowania zagadnieniami dostępności w kontekście rozwoju regionalnego i równoważenia transportu.

Jednym z najprostszycy sposobów identyfikacji dostępności przestrzennej jest ocena dostępności czasowej (zob. Komornicki i in., 2018). Jej uniwersalność i porównywalność pozwalające na analizy w różnych systemach transportowych sprawiają, że jest stosunkowo często stosowana w bada-

niach, w których miernikiem jest czas dojazdu. Przyjmując za Śleszyńskim (2014) dostępność jako możliwość zajścia relacji pomiędzy co najmniej dwoma punktami (miejscami), należy uznać, że atrybut czasowy określa, że do zaistnienia tych relacji potrzebny jest określony czas. Porównując zmiany w dostępności, można uwzględniać zmiany czasu potrzebnego do przebycia pewnej przestrzeni albo też zmiany w częstotliwości zachodzenia relacji. W transporcie zbiorowym odnosi się to do częstotliwości kursowania środków transportu pomiędzy wyznaczonymi punktami.

Dla potrzeb badania, którego wyniki zostały opisane w niniejszym artykule i przedstawione na rysunkach 5a i 5b, przyjęto poniższe założenia:

- w analizach wykorzystano dane uwzględnione w rozkładach jazdy PKP PLK SA na dzień powszedni w maju 2014 roku (rj 2013/2014) oraz na czwartek – 11 października 2018 roku (rj 2017/2018),
- określeniem „Łódź” objęte są stacje Łódź Kaliska oraz Łódź Widzew,
- z analizy wyłączone zostały miasta powiatowe bez dostępu do sieci kolejowej (Brzeziny, Rawa Mazowiecka, Pajęczno) oraz miasta pozbawione bezpośrednich połączeń z Łodzią (Bełchatów, Wieluń, Wieruszów), włączono zaś Koluszki jako ważny regionalny węzeł multimodalny,
- dostępność czasową (długość podróży) określono, opierając się na najkrótszym czasie przejazdu pomiędzy Łodzią a głównymi ośrodkami w woj. łódzkim (miasta powiatowe i węzły przesiadkowe),
- obszary dostępności określono dla czasu dojazdu do Łodzi do 30 minut (kolor zielony) i do 60 minut (kolor żółty),
- do analizy włączono podróże pociągami regionalnymi lub aglomeracyjnymi,
- określenie częstotliwości kursowania pociągów w dobie nastąpiło na podstawie danych uwzględnionych w rozkładach jazdy PKP PLK SA na dzień powszedni w maju 2014 roku (rj 2013/2014) oraz na czwartek 11 października 2018 roku (rj 2017/2018).

Stosując przedstawioną metodę analizy, określono liczbę połączeń pomiędzy Łodzią a głównymi miastami województwa oraz najkrótszy czas przejazdu pomiędzy nimi. Z danych tych, zawartych w tabeli 1, wynika, że:

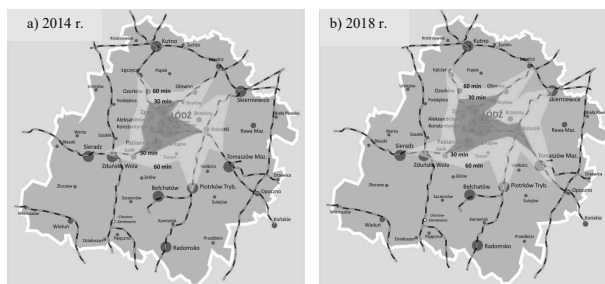
- generalnie nastąpił wzrost liczby połączeń pomiędzy Łodzią a głównymi miastami województwa (wyjątek stanowi Zduńska Wola i Sieradz, co jest związane z aktualnymi czasowymi ograniczeniami ruchu związanymi z modernizacją linii kolejowej nr 14),
- największa ilościowa zmiana dotyczy połączenia Łódź – Zgierz (wzrost z 18 na 46, tj. o 156%),
- uruchomiono połączenia regionalne z Łodzi do Tomaszowa Maz. (6 par) i Opoczna (4 pary),
- nieznacznie zwiększyła się liczba połączeń pomiędzy Łodzią a Radomskiem (z 8 na 9), Łodzią a Kutnem (z 9 na 10) oraz Łodzią a Łęczycą (z 9 na 11),
- w 2018 roku Łódzka Kolej Aglomeracyjna była dominującym w województwie regionalnym przewoźnikiem kolejowym, realizującym blisko 65% połączeń, przy czym pomiędzy Łodzią a Pabianicami (74%), Łaskiem (71%), Zgierzem (96%), Łęczycą (82%), Kutnem (80%). Ponadto pomiędzy Łodzią a Strykowem, Łodzią i Głownem oraz Łodzią i Łowiczem Gł. kolejowy pasażerski transport regionalny w 100% obsługiwany był przez ŁKA,
- najkrótsze czasy przejazdu generalnie uległy skróceniu (z wyjątkiem relacji Łódź – Radomsko),
- największa poprawa czasu przejazdu nastąpiła pomiędzy Łodzią a Koluszkami (najkrótszy czas poprawił się o ponad 48%).

Tabela 1. Zmiany w połączeniach pasażerskiego transportu kolejowego na obszarze woj. łódzkiego

Relacja	Liczba połączeń			Średni czas przejazdu [hh:mm]		Najkrótszy czas przejazdu [hh:mm]	
	V 2014	X 2018		V 2014	X 2018	V 2014	X 2018
			w tym ŁKA				
Łódź – Pabianice	16	27	20	00:18	00:16	00:17	00:16
Łódź – Łask	16	24	17	00:40	00:38	00:39	00:37
Łódź – Zduńska Wola*	16	11	4	00:55	00:52	00:52	00:50
Łódź – Sieradz*	16	11	4	01:12	01:08	01:11	01:06
Łódź – Zgierz	18	46	44	00:17	00:12	00:14	00:11
Łódź – Stryków	9	16	16	00:41	00:28	00:33	00:26
Łódź – Głowno	9	16	16	00:50	00:38	00:43	00:35
Łódź – Łowicz Główny	9	15	15	01:25	01:05	01:15	01:01
Łódź – Łęczyca	9	11	9	01:01	00:53	00:58	00:50
Łódź – Kutno	9	10	8	01:33	01:23	01:23	01:20
Łódź – Koluszki	21	38	16	00:42	00:19	00:33	00:17
Łódź – Skierniewice	15	19	7	01:14	01:00	01:07	00:38
Łódź – Piotrków Tryb.	9	9	–	01:11	00:59	00:56	00:54
Łódź – Radomsko	8	9	–	01:50	01:41	01:23	01:27
Łódź – Tomaszów Maz.	–	6	–	–	00:50	–	00:40
Łódź – Opoczno	–	4	–	–	01:23	–	01:13

* zmniejszenie liczby pociągów w wyniku ograniczeń ruchu związanych z modernizacją linii kolejowej nr 14.
 „–” brak przewozów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy PKP PLK SA 2013/2014 i 2017/2018.



Rysunek 5. Dostępność Łodzi pasażerskim transportem kolejowym z ośrodków miejskich województwa

Źródło: opracowanie T. Buzałek.

PODSUMOWANIE

Koncepcja budowy systemu kolei aglomeracyjnej w regionie łódzkim w kompleksowy i nowatorski sposób obejmowała zarówno zagadnienia organizacyjne, jak i techniczne, przez co wносиła nową jakość do przewozów pasażerskich. Od samego początku była elementem strategii rozwoju województwa łódzkiego, w której transport kolejowy miał odegrać znaczącą rolę. Przed 2008 rokiem w województwie podejmowane były tylko doraźne działania w celu podtrzymania malejącego z roku na rok wolumenu przewozów pasażerskich, kończące się niepowodzeniem. Nowa

strategia oparta na kompleksowej diagnozie rynku przewozowego, przede wszystkim w aspekcie społeczno-gospodarczym, połączyła działania w zakresie organizacji rynku, zapewnienia środków technicznych (tj. nowej generacji taboru kolejowego i nowoczesnego zaplecza technicznego) z inwestycjami w infrastrukturę, co przyniosło w ciągu 4 lat rezultaty w postaci wzrostu przewozów. Ponadto wznowienie komunikacji na linii Zgierz – Łowicz oraz zwiększenie liczby połączeń dla większości relacji uatrakcyjniło ofertę kolejową w regionie i poprawiło dostępność jego stolicy z głównych miast województwa.

Do 2018 roku udało się zrealizować jedynie część zamierzeń z powodu opóźnień w infrastrukturalnych pracach modernizacyjnych. Planowane ich ukończenie nastąpi w 2023 roku. Objęcie całego województwa strefą dojazdów poniżej 60 min wymaga inwestycji w budowę nowych linii kolejowych, zwłaszcza w południowej części województwa. Zostały już opracowane projekty dla południowo-zachodniej części województwa oraz dla części południowo-wschodniej umożliwiające tak znaczącą poprawę czasów przejazdu. Do czasu ich realizacji podejmowane są inicjatywy mające na celu uzupełnienie połączeń kolejowych komunikacją autobusową.

LITERATURA

- Christaller, W. (1933). *Central places in southern Germany*. Jena.
- Churski, P. (2012). Polityka regionalna w Unii Europejskiej i w Polsce. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 19, 14–54. Pobrane z: <https://pressto.amu.edu.pl/index.php/trpr/article/view/14369>.
- Giedryś, A., Raczyńska-Buława, E. (2015). Perspektywy rozwoju Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. *Technika Transportu Szybnego*, 5, 14–18.
- Grabowska, K. (2014). *O projekcie*. Pobrane z: <http://lka.lodzkie.pl/projekt> (20.09.2018).
- Komornicki, T., Rosik, P., Stępiak, M., Śleszyński, P., Goliszek, S., Pomianowski, W., Kowalczyk, K. (2018). *Ewaluacja i monitoring zmian dostępności transportowej w Polsce z wykorzystaniem wskaźnika WMDT*. Warszawa: Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju.
- Lösch, A. (1961). *Gospodarka przestrzenna. Teoria lokalizacji*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Pawlak, M. (2016). *Prezentacja RPO WŁ na lata 2014–2020*. Pobrane z: https://www.google.com/url?sa=t&rc=t=j&q=&escr=s&source=web&cd=16&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj_s8HGg-_dAhVQZlAKHv1Bwo4ChAWMAV6BAG-FFeAI&url=http%3A%2F%2Fflarr.pl%2Fwp-content%2Fuploads%2F2015%2F03%2FRPO-W%25C5%2581-Na-Lata-2014-2020-UM.pptx&usg=AOvVaw3cJboKxiM.
- Raczyński, J., Giedryś, A., Wesołowski, J. (2012). Łódzka Kolej Aglomeracyjna. *Technika Transportu Szybnego*, 10, 14–22.
- Raczyński, J., Pomykała, A., Bużalek, T. (2018a). *Analiza możliwości optymalizacji połączeń kolejowych pld.-zach. części woj. łódzkiego z Łodzią* (No. 8397/34). Warszawa.
- Raczyński, J., Pomykała, A., Bużalek, T. (2018b). *Analiza powiązań gospodarczych i transportowych Łodzi i Kielc w kontekście węzłów TEN-T* (No. 8396/34). Warszawa.
- SITK (2008a). *Finansowanie i organizacja przewozów regionalnych w województwie łódzkim*. Łódź.
- SITK (2008b). *Strategia rozwoju transportu pasażerskiego w regionie łódzkim*. Łódź.
- Skalski, S. (2012). Zespoły Flirt dla Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. *tts Technika Transportu Szybnego*, 10, 23–26.
- Szewczuk, A., Kogut-Jaworska, M., Ziolo, M. (2011). *Rozwój lokalny i regionalny. Teoria i praktyka*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Śleszyński, P. (2014). Dostępność czasowa i jej zastosowania. *Przegląd Geograficzny*, 86 (2), 171–215.
- Uchwała Sejmiku Województwa Łódzkiego Nr LII/1502/10 z dnia 16 marca 2010 roku w sprawie wyrażenia zgody na utworzenie przez województwo łódzkie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością pod firmą „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” oraz uchwała Sejmiku Województwa.

ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA AS A FACTOR OF IMPROVING ACCESSIBILITY IN THE REGION

SUMMARY

The Office of the Marshal of the Lodzkie Voivodship, implementing the development assumptions provided in the strategic documents, prepared the project “Construction of the Łódź Agglomeration Railway System”. It was characterized by a complex and innovative approach to the railway service, covering both organizational and technical issues, marketing and in the subject of social communication. Since the launch of the first ŁKA service, more than 4 years have passed confirming the legitimacy of the measures taken: new routes have been opened, the number of passengers has increased, travel comfort is highly valued, the accessibility of the region’s capital has improved. The article presents the conditions for the creation of the project, its history and analysed technical and organizational aspects of the Company’s operations. The results of the assessment of passengers using the transport service in the period 2014–2018 are subject of analysis. The aim of the article is an analyse changes in the internal accessibility of the Lodz region.

KEYWORDS

transport, agglomeration, railway, regional development

Translated by Agata Pomykała