

Załącznik do
Uchwały nr.....
Zarządu Województwa Łódzkiego
z dnia.....

POLITYKA ROZWOJU MOBILNOŚCI ROWEROWEJ W WOJEWÓDZTWIE ŁÓDZKIM

PROJEKT



ŁÓDŹKIE



Opracowanie powstało w:

BIURZE PLANOWANIA REGIONALNEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Marcin Pawlak – Dyrektor

Justyna Nowak – Zastępca dyrektora

w Zespole ds. Mobilności Rowerowej

Marcin Sośnierz – kierownik Zespołu

Michał Rejczak – główny specjalista

Radosław Naskręcki – główny specjalista

Hubert Barański – starszy specjalista

oraz

w Zespole Transportu i Infrastruktury Technicznej:

Patrycja Czarnecka – kierownik Zespołu

Maksymilian Stanek – główny specjalista

Michał Bulder – główny specjalista

Małgorzata Chrobak – starszy asystent

Łódź, styczeń 2026 r.



SPIS TREŚCI:

I.	WPROWADZENIE__	5
I.1.	Przedmiot i cel opracowania	5
I.2.	Metoda i zakres sporządzenia opracowania	5
I.3.	Podstawy teoretyczne	6
I.3.1.	Korzyści wynikające z mobilności rowerowej	6
I.3.2.	Priorytety i zasady planowania mobilności rowerowej	8
I.3.3.	Zintegrowane planowanie mobilności rowerowej	9
I.3.4.	Bezpieczeństwo priorytetem w planowaniu rowerowym	10
II.	UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH I PROGRAMOWYCH__	11
II.1.	Porozumienia międzynarodowe i dokumenty europejskie	11
II.2.	Dokumenty krajowe/fundusze	13
II.3.	Dokumenty regionalne	15
II.4.	Dokumenty lokalne: gminne, MOF studia i strategie	19
III.	DIAGNOZA SYTUACJI SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ I PRZESTRZENNEJ__	20
III.1.	Ogólna charakterystyka województwa	20
III.1.1.	Osadnictwo	20
III.1.2.	Gospodarka i rynek pracy	25
III.1.3.	Szkolnictwo	30
III.1.4.	Wybrane uwarunkowania środowiska przyrodniczego	33
III.1.5.	Atrakcje turystyczne województwa	35
III.1.6.	Uwarunkowania transportowe	39
III.2.	Stan i uwarunkowania mobilności rowerowej	47
III.2.1.	Infrastruktura rowerowa	47
III.2.2.	Korytarze europejskich, krajowych i regionalnych tras rowerowych	51
III.2.3.	Powiązania z systemami tras rowerowych województw sąsiednich	52
III.2.4.	Bezpieczeństwo ruchu rowerowego	55
III.3.	Analiza SWOT	57
IV.	KONCEPCJA TRAS ROWEROWYCH__	58
IV.1.	Wizja rozwoju mobilności rowerowej	58
IV.1.1.	Wizja	58
IV.1.2.	Cele i kierunki	60
IV.2.1.	Podstawowe założenia i standardy	62
IV. 2.1.1.	Potencjał demograficzny tras	65



IV. 2.1.2. Perspektywa realizacji.....	66
IV.2.2. Trasy krajowe	68
IV.2.3. Trasy regionalne	85
IV.3. Infrastruktura towarzysząca	159
IV.4. Identyfikacja wizualna, promocja	162
V. WDRAŻANIE__🚲	163
V.1. Podmioty zaangażowane	163
V.2. Ramy finansowe i systemy realizacji.....	165
V.3. Wymagania formalno-prawne	166
V.4. Monitorowanie i ewaluacja	166
VI. Wykaz pojęć, słowniczek__🚲	168
VII. Atrakcje turystyczne przy trasach rowerowych __🚲	169

ZAŁĄCZNIK NR 1 – STANDARDY TRAS ROWEROWYCH WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO



I. WPROWADZENIE__🚲

I.1. Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest „Polityka Rozwoju Mobilności Rowerowej w Województwie Łódzkim”, zwana dalej Polityką, doprecyzowująca i rozwijająca cele i działania przewidziane w aktualizacji Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030 oraz Regionalnym Planie Transportowym Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027. Rozwój mobilności rowerowej w regionie jest niezbędny dla zwiększenia dostępności oraz ograniczenia emisyjności transportu.

Głównym celem opracowania Polityki jest wytyczenie regionalnej sieci korytarzy rowerowych, głównie o charakterze komunikacyjnym, umożliwiającej wykonywanie codziennych podróży przez mieszkańców i wykorzystywanej dodatkowo na potrzeby rozwoju turystyki rowerowej i rekreacji w regionie. Prowadzone w ramach opracowania analizy uwzględniają:

- identyfikację uwarunkowań mogących potencjalnie wpływać na wykorzystywanie transportu rowerowego, w tym: sytuacji demograficznej i zachodzących procesów urbanizacyjnych, stanu gospodarki, rynku pracy i powiązań w zakresie codziennych dojazdów do pracy, diagnozę szkolnictwa i codziennych dojazdów do szkół podstawowych i ponadpodstawowych, charakterystykę środowiska i klimatu, najważniejszych atrakcji turystycznych związanych z dziedzictwem kulturowym i rekreacją oraz uwarunkowania transportowe obejmujące stan rozwoju układu drogowego i kolejowego oraz charakterystykę transportu pasażerskiego,
- ocenę obecnego stanu infrastruktury rowerowej, w tym: istniejącej infrastruktury z uwzględnieniem kategorii zarządzania, typu infrastruktury oraz stosowanej nawierzchni, planów rozwojowych samorządów lokalnych i zarządców infrastruktury, analizę powiązań województw sąsiednich oraz bezpieczeństwa ruchu rowerowego na poziomie gminnym.

Polityka będzie stanowić wkład do przyszłych dokumentów planistycznych zarówno na szczeblu regionalnym jak i lokalnym, będąc elementem modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej na poziomie województwa.

I.2. Metoda i zakres sporządzenia opracowania

Niniejszy dokument jest pierwszym opracowaniem, ukierunkowanym na wytyczenie regionalnej sieci rowerowej o charakterze komunikacyjnym, na szczeblu wojewódzkim. Jako punkt wyjścia, przyjęto koncepcję krajowych korytarzy rowerowych, wskazaną w stanowisku Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 7 czerwca 2019 r. Pracę nad polityką rozpoczęto od inwentaryzacji infrastruktury rowerowej i pozyskania w tym zakresie danych z jednostek samorządu terytorialnego (gmin i powiatów) oraz od zarządców infrastruktury (GDDKiA oraz ZDW w Łodzi). Zebrane dane dotyczyły m.in. przebiegu istniejącej infrastruktury, jej typu, a także zdefiniowanych planów jej dalszego rozwoju. Pozyskane dane często były niepełne, co wymagało uzupełnienia i zweryfikowania metodą desk research (google maps, street view), wiedzą ekspercką (artykuły internetowe, przetargi itp.), a także na podstawie przeprowadzonej wizji w terenie. Dokonano również przeglądu przyjętych koncepcji/planów województw sąsiednich w celu uzyskania ciągłości układu tras rowerowych.

Zebrane z ankiet dane, analiza dokumentów wszystkich szczebli, dane GUS i wiedza ekspercka pozwoliły dokonać przeglądu kluczowych uwarunkowań w regionie, mających istotny wpływ na rozwój mobilności rowerowej. Dokonano przeglądu otoczenia prawnego, dokumentów strategicznych i programowych oraz diagnozy sytuacji społeczno-gospodarczej i przestrzennej, w tym atraktorów i generatorów ruchu.

Przeprowadzona analiza uwarunkowań pozwoliła określić ogólne założenia, determinujące przebieg i hierarchię powiązań tras rowerowych, czego wynikiem było wyznaczenie spójnego systemu korytarzy



regionalnych tras rowerowych w województwie łódzkim, wpisanych w kontekst ponadregionalny oraz plany województw sąsiednich.

W ramach prac nad Polityką, przygotowano także standardy i wytyczne na poziomie regionalnym, do stosowania przez wszystkich interesariuszy zarządzających i inwestujących w województwie w rozwój infrastruktury rowerowej.

I.3. Podstawy teoretyczne

I.3.1. Korzyści wynikające z mobilności rowerowej

Zarówno na poziomie kraju, jak i w województwie łódzkim, transport stoi przed wyzwaniem transformacji w kierunku jego równoważenia. Obecnie bardzo wysoki poziom oraz trend wzrostu ruchu samochodowego generuje znaczne koszty społeczne, środowiskowe, przestrzenne i finansowe. Te koszty, to między innymi: kongestia¹, zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie hałasem, emisja gazów cieplarnianych, zdarzenia drogowe skutkujące śmiercią lub kalectwem, degradacja przestrzeni, utrata przestrzeni przeznaczonej na infrastrukturę drogową i parkingową, utwardzanie powierzchni zmniejszające retencję wody i zwiększające miejską wyspę ciepła, koszty budowy i utrzymania infrastruktury drogowej dorównującej popytowi itd. Kluczowe dla zrównoważonego rozwoju jest zmniejszenie udziału samochodów w podziale modalnym transportu.

Ruch rowerowy jest atrakcyjną, niskoenergetyczną alternatywą dla samochodów przy wyborze codziennego środka transportu oraz dopełnieniem transportu zbiorowego. Jest to tani, szeroko dostępny, zeroemisyjny środek transportu z potencjałem do zaspokajania wielu codziennych potrzeb mieszkańców. Szczególnie zyskują na znaczeniu rowery elektryczne i cargo, które zwiększają zasięg, ładowność, prędkość i komfort jazdy.

Wraz z przesunięciem modalnym z samochodów na rower, minimalizują się negatywne skutki nadmiaru ruchu samochodowego, w szczególności kongestia, emisja gazów cieplarnianych, zanieczyszczenie powietrza i hałasem oraz zagrożenie wypadkami. Dodatkowo, powszechna mobilność rowerowa przynosi liczne, wymierne korzyści dla użytkowników, społeczności lokalnych i szeroko rozumianego dobra publicznego.

Potencjalne korzyści, jakie niesie ze sobą upowszechnienie mobilności rowerowej²:

EKONOMIA



- rower to tani środek transportu o minimalnie negatywnym oddziaływaniu na środowisko;
- budowa i utrzymanie infrastruktury rowerowej są znacząco tańsze niż infrastruktury dla samochodów lub transportu publicznego;
- mobilność rowerowa wspiera lokalną gospodarkę (m.in. robienie zakupów w lokalnych sklepach, powstawanie lokalnych zakładów dystrybucji i serwisów rowerowych);
- rowery elektryczne i cargo to rozwijający się sektor w zrównoważonej logistyce miejskiej.

ŚRODOWISKO



- rower nie emituje zanieczyszczeń powietrza, gazów cieplarnianych ani hałasu;
- infrastruktura rowerowa zajmuje znacznie mniej miejsca niż infrastruktura drogową, co pozwala na zmniejszenie powierzchni utwardzonej, polepszenie retencji wód i zwiększenie terenów biologicznie czynnych;

¹ Chroniczne zjawisko większego natężenia ruchu środków transportu od przepustowości wykorzystywanej przez nie infrastruktury. Załącznik nr 1 do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013.

² Na podstawie badań zebranych przez Europejską Federację Cyklistów (ECF) i Holenderską Ambasadę Rowerową (DCE). *The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe*, ECF, 2018.



- mobilność rowerowa jest niskoenergetyczną formą transportu, zmniejszającą zależność systemu transportowego od paliw kopalnych.

BEZPIECZENSTWO



- statystycznie rowerzyści powodują znacznie mniej zdarzeń drogowych ze skutkiem śmiertelnym niż kierowcy samochodów;
- ruch rowerowy przyczynia się do zmniejszania zatłoczenia, zwiększając bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.

ZDROWIE



- ruch rowerowy podnosi sprawność fizyczną;
- ruch rowerowy zapobiega poważnym schorzeniom, wspomaga akcję serca, zwiększa pojemność płuc i zapobiega otyłości;
- jazda na rowerze przez 30 minut dziennie to równowartość zalecanej przez WHO tygodniowej dawki wysiłku fizycznego.

PRZESTRZEŃ PUBLICZNA



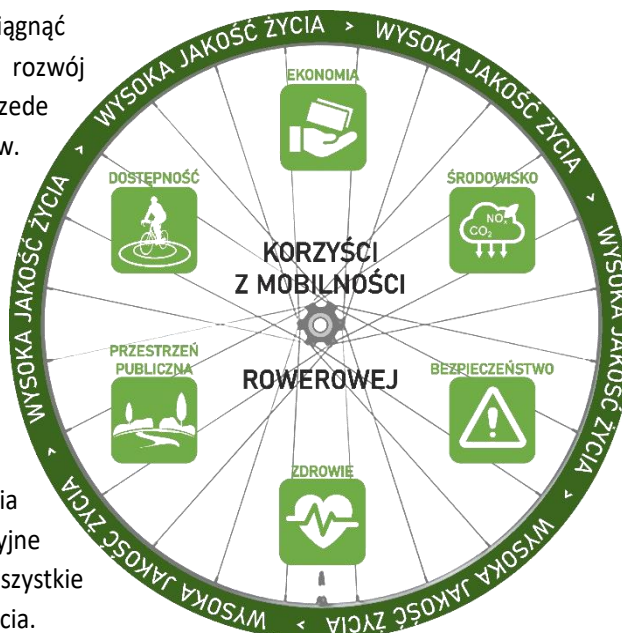
- infrastruktura rowerowa wymaga znacznie mniej miejsca niż infrastruktura przeznaczona dla ruchu samochodowego (szerokość dróg, parkingi);
- przesunięcie modalne z samochodów na rowery uwalnia wiele przestrzeni w mieście na tereny zielone i inne potrzebne funkcje;
- infrastruktura rowerowa nie obniża jakości przestrzeni przez którą przebiega, w przeciwieństwie do infrastruktury samochodowej i transportu publicznego.

DOSTĘPNOŚĆ



- rower zwiększa dostępność transportową osobom z ograniczonym dostępem do transportu zbiorowego i samochodowego oraz w miejscach z deficytem miejsc do parkowania;
- rower ma pięciokrotnie większy zasięg od komunikacji pieszej;
- rower jest idealnym rozwiązaniem problemu tzw. ostatniej mili;
- rower stanowi szansę dla dzieci i młodzieży na samodzielną mobilność, przyczyniając się do lepszego dostępu do edukacji i rekreacji;
- infrastruktura rowerowa służy osobom z niepełnosprawnościami do bezpiecznego poruszania się na wózkach i skuterach inwalidzkich, przyczyniając się do integracji i aktywizacji zawodowej.

Podsumowując, mobilność rowerowa pozwala osiągnąć cele środowiskowe, równocześnie wspierając rozwój społeczny, ład przestrzenny i lokalną ekonomię. Przede wszystkim jest ona alternatywą dla samochodów. Pozwala także minimalizować negatywne skutki nadmiernego ruchu drogowego, w tym emisję hałasu i zanieczyszczenie powietrza. Ruch związany z jazdą na rowerze podnosi sprawność fizyczną, przyczyniając się do zwiększenia wydolności organizmu i zmniejszając ryzyko poważnych chorób, w tym układu krążenia. Infrastruktura rowerowa pozwala również na zwiększenie dostępności na obszarach, gdzie transport zbiorowy nie zapewnia odpowiedniej obsługi oraz na włączenie komunikacyjne osób niepełnoletnich i z niepełnosprawnościami. Wszystkie te korzyści przyczyniają się do podnoszenia jakości życia.



I.3.2. Priorytety i zasady planowania mobilności rowerowej

Aby osiągnąć opisane powyżej korzyści konieczne jest przesunięcie modalne z samochodów na rowery. W efektywnym planowaniu ruchu rowerowego, kluczowe jest wyznaczanie priorytetów na podstawie piramidy potrzeb. Pierwszym i niezbędnym krokiem jest zmiana podejścia do planowania mobilności rowerowej, ze zorientowanej na rekreację i turystykę, na codzienny środek transportu. W planowaniu ruchu rowerowego ukierunkowanego na zwiększenie liczby użytkowników, kluczowe jest wyznaczenie priorytetów w oparciu o doświadczenia rowerzystów, uwzględniając ich potrzeby (user experience design).

Poniższa ilustracja przedstawia piramidę potrzeb rowerowych (pośrodku), doświadczenia użytkownika (po lewej) oraz zwiększającą się liczbę użytkowników w miarę zapewniania kolejnych potrzeb (po prawej). Przy projektowaniu infrastruktury rowerowej konieczne jest rozpoczęcie działań od dołu piramidy i sukcesywne sprawdzanie, czy dane rozwiązanie odpowiada na potrzeby rowerzystów.

Rys. 1. Piramida potrzeb rowerowych (Źródło: opracowanie własne na podstawie DCE i CROW)



- **Odważenie się**

Pierwszą barierą dla rozwoju mobilności rowerowej jest brak poczucia bezpieczeństwa rowerzystów³. To przede wszystkim obawa o bezpieczeństwo powstrzymuje wzrost liczby rowerzystów. Poczucie bezpieczeństwa jest kluczowe, bo warunkuje ono odważenie się do podjęcia podróży. Zasadniczym zagrożeniem dla rowerzystów jest ruch samochodowy i to przed nim należy chronić rowerzystów (i pieszych), dlatego kluczowa jest fizyczna separacja ruchu, którą zapewnia spójna sieć dróg rowerowych i uspokajanie ruchu.

- **Zdolność**

Kiedy już bezpieczeństwo jest zapewnione, kolejnym aspektem jest zdolność. Odpowiada ona na pytania, czy rower jest zdolny zaspokoić potrzeby transportowe, czy jazda rowerem oferuje szybkie i łatwe dostanie się do celu. Do zapewnienia tej potrzeby ważne jest, żeby drogi dla rowerów prowadziły bezpośrednio do celu i żeby sieć tras była spójna. Nawet najbezpieczniejsza trasa nie będzie używana, jeżeli nie będzie poprowadzona zgodnie z potrzebami użytkowników.

- **Chęć**

Następnym aspektem jest chęć jazdy, będąca połączeniem komfortu i uroku trasy. W celu zapewnienia komfortu ważne jest, żeby nawierzchnia była płaska, z niewielką liczbą zatrzymań, czyniąc jazdę rowerem na tyle łatwą i prostą, że stanie się bardziej atrakcyjna od innego środka transportu.

³ Źródło: Pucher i Buehler (2008)



Podsumowując, dla rozwijającego się systemu rowerowego celem jest, aby każda trasa spełniała co najmniej 3 pierwsze potrzeby – **bezpieczeństwo, zdolność dotarcia do celu i spójność tras**. Jeżeli trasa rowerowa zapewnia tylko bezpieczeństwo, nie będzie ona używana, gdyż nie zapewnia „sensu” podjęcia tej podróży.

I.3.3. Zintegrowane planowanie mobilności rowerowej.

Po zdefiniowaniu priorytetów mobilności rowerowej, następny krok to przedstawienie zestawu narzędzi pozwalających budować zintegrowany system rowerowy.

Naukowcy badający mobilność rowerową⁴ opracowali kompleksowy **zestaw siedmiu zasad zintegrowanego systemu mobilności rowerowej**, nazwany „Ramy zasad rowerowych, którym nie można się oprzeć” (Framework of making cycling irresistible)” i są one następujące:

01

Spójna sieć odseparowanych dróg rowerowych

Drogi rowerowe separują ruch rowerowy od samochodowego i są niezbędnym elementem zapewniającym bezpieczeństwo rowerzystów. Kluczowa jest ciągłość siatki dróg rowerowych. „Sieć jest tak silna jak jej najsłabsze ogniwo” dlatego inwestycje w drogi rowerowe nie przyniosą rezultatów jeżeli będą się one kończyć przed dotarciem do celu. Sieć powinna być spójna, bezpieczna, wyposażona w kierunkowskazy i prowadzić do celu, również przez skróty niezależne od siatki drogowej, na przykład przez kwartał, park albo pola.

02

Modyfikacje skrzyżowań i ruch priorytetowy

Skrzyżowania są najniebezpieczniejszym miejscem dla rowerzystów, szczególnie skręt w lewo to moment dużego narażenia na wypadki. Priorytetem powinny być elementy poprawiające bezpieczeństwo na skrzyżowaniach: zielone światło dla rowerów wcześniej niż dla samochodów, śluz dla rowerów, dozwolony skręt w prawo dla rowerzystów na czerwonym świetle, lepsza widoczność i przewidywalność poprzez inny kolor drogi dla rowerów przez skrzyżowanie, zielona fala dla rowerzystów.

03

Uspokajanie ruchu

Uspokajanie ruchu jest kluczowe dla zwiększania bezpieczeństwa i upowszechnienia ruchu rowerowego, ponieważ minimalizuje zagrożenia ze strony samochodów. Zaleca się powszechny rozwój stref tempo 30 na terenach mieszkalnych.

04

Parkingi rowerowe

Parkingi dla rowerów to istotna część infrastruktury rowerowej. W miejscu docelowym musi być odpowiednia liczba dostępnych parkingów. Dodatkowo w miejscach które, są dużym generatorem ruchu np. główne stacje kolejowe, centra handlowe, szkoły, należy zwiększać bezpieczeństwo poprzez parkingi wewnętrzne, personel ochrony oraz dodatkowe miejsca zarezerwowane dla rowerów elektrycznych i cargo. Bezpieczeństwo i wykorzystanie parkingów powinno być monitorowane i w razie zapotrzebowania, podaż powinna być powiększana.

05

Koordinacja z transportem zbiorowym

Koordinacja z transportem zbiorowym jest kluczowa dla upowszechnienia ruchu rowerowego i rozwiązania problemu ostatniej mili. Przystanki i stacje transportu zbiorowego muszą być połączone z siatką dróg rowerowych, posiadać odpowiednie parkingi rowerowe i powinny być wyposażone w stacje wypożyczania rowerów.

⁴ Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany, Pucher i Buehler (2008)

06

Edukacja i szkolenia

Edukacja transportowa jest kluczowa dla zachowania bezpieczeństwa i kształtowania dobrych postaw. Zaleca się powszechne i obligatoryjne zajęcia z jazdy rowerem dla dzieci w szkołach, żeby w bezpiecznym środowisku wspierać umiejętności jazdy oraz upowszechniać wiedzę o zasadach ruchu drogowego i promować ruch rowerowy.

07

Przepisy ruchu drogowego

Przepisy ruchu drogowego powinny chronić zagrożonych uczestników ruchu i skutecznie penalizować niebezpieczne zachowania wobec rowerzystów. Rowerzysta powinien mieć pierwszeństwo na drogach dla rowerów.

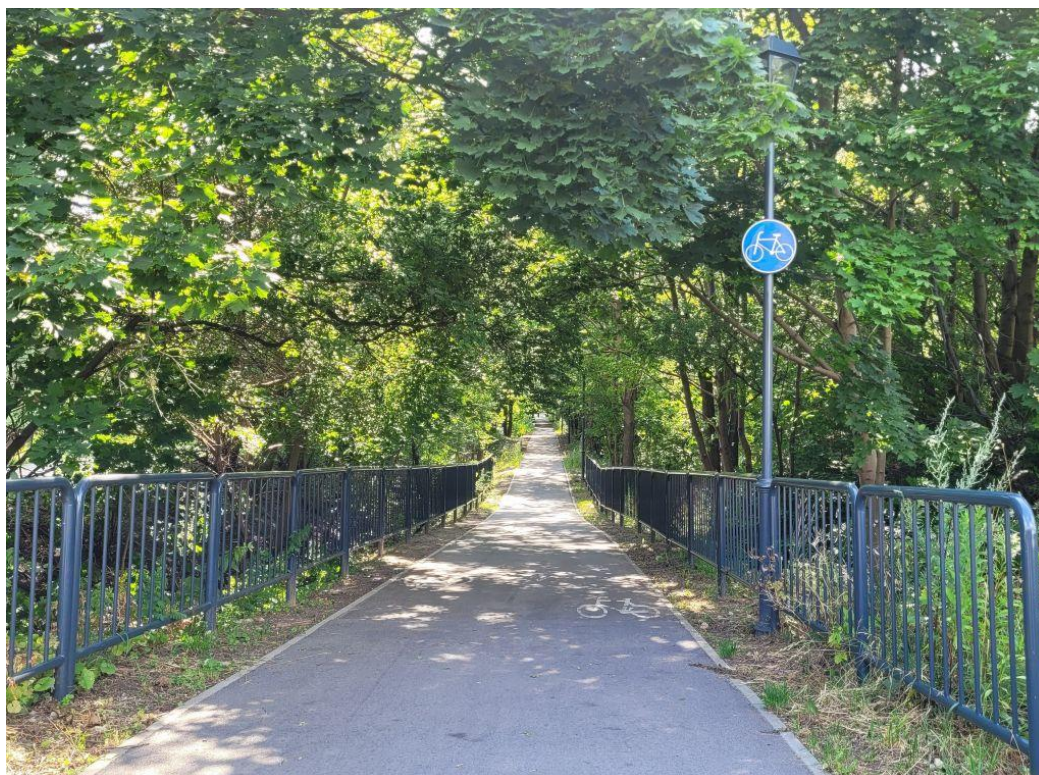
I.3.4. Bezpieczeństwo priorytetem w planowaniu rowerowym

Z przedstawionych analiz wynika, że podstawowym priorytetem w projektowaniu infrastruktury rowerowej jest bezpieczeństwo. Istnieją dwie możliwości fizycznego zwiększania bezpieczeństwa ruchu rowerowego – separacja i uspokajanie ruchu. Obie opierają się na zasadzie zmniejszenia konfliktów z ruchem samochodowym. Konflikt powstaje, kiedy różni uczestnicy ruchu poruszają się z inną prędkością na tej samej przestrzeni. Rowerzyści (oraz piesi) są zagrożonymi uczestnikami ruchu i wymagają ochrony. Im większa prędkość samochodów tym większe niebezpieczeństwo.

- **Separacja**

Zapobieganie konfliktom poprzez wyznaczanie oddzielnych przestrzeni ruchu. System oddzielonych tras rowerowych, które są odseparowane od ruchu samochodowego, fizycznie uniemożliwiają wtargnięcie auta na drogę dla rowerów. Należy do minimum ograniczać drogi dla pieszych i rowerów dlatego, że separując rowerzystów od potencjalnego konfliktu z kierowcami, tworzy się nowy konflikt z pieszymi. Zaleca się, aby trasy rowerowe nie były zależne od siatki drogowej, jak pokazano na poniższej ilustracji.

Rys. 2. Fragment wydzielonej drogi rowerowej, śladem byłej bocznicy kolejowej w Łodzi (materiał własny BPRWŁ)



- **Uspokajanie ruchu**

Zagrożenie ruchu samochodowego jest uzależnione od prędkości i uwagi kierowców. Szczególnie w centrach miast często nie ma miejsca na oddzielną infrastrukturę pieszą, rowerową i samochodową. Uspokajanie ruchu np. przez strefę tempo 30 jest bardzo dobrym rozwiązaniem. Takim sposobem bez bezpośredniego inwestowania w infrastrukturę rowerową tworzy się przestrzeń, która jest bezpieczna i zachęcająca dla pieszych i rowerzystów.

Rys. 3. Wlot ulicy z uspokojonym ruchem (materiał własny BPRWL)



II. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH I PROGRAMOWYCH__🚲

Kierunki i ramy rozwoju mobilności rowerowej wyznacza szereg dokumentów europejskich, krajowych, regionalnych oraz lokalnych. Oprócz kwestii bezpośrednio związanych ze zrównoważoną mobilnością, obejmują one działania w zakresie ograniczenia emisji dwutlenku węgla i poprawy jakości powietrza. Poza tym, ruch rowerowy jest pośrednio związany z aspektami zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko, poprawy: dostępności, bezpieczeństwa drogowego, jakości życia oraz z adaptacją do zmian klimatu i zdrowym trybem życia.

II.1. Porozumienia międzynarodowe i dokumenty europejskie

Agenda 2030 na rzecz zrównoważonego rozwoju

Przyjęta przez zgromadzenie ogólne ONZ w 2015 r., wyznacza 17 celów zrównoważonego rozwoju oraz 169 zadań, które mają być osiągnięte z udziałem połączonych wysiłku wszystkich instytucji, w tym rządów państw, samorządów i organizacji międzynarodowych, organizacji pozarządowych, sektora nauki i biznesu, a także obywateli. Stanowią one podstawę Agendy 2030 na rzecz zrównoważonego rozwoju świata, uwzględniającej aspekt ekonomiczny, społeczny i środowiskowy.

Mobilność rowerowa bezpośrednio wspiera realizację celów Agendy 2030, takich jak: – Cel 3: poprawa zdrowia i jakości życia poprzez aktywność fizyczną, – Cel 9: rozwój innowacyjnej infrastruktury transportowej, – Cel 11: tworzenie zrównoważonych miast i społeczności, – Cel 13: ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i działania na rzecz klimatu.



Rezolucja ONZ ustanawiająca światowy dzień roweru

Rezolucja zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych z 12 kwietnia 2018 r. ustanowiła dzień 3 czerwca jako Światowy Dzień Roweru uznając rower za niskoenergetyczny środek transportu, instrument rekreacji oraz styl życia, który przyczynia się do promocji zdrowia publicznego. Państwa członkowskie ONZ są zobowiązane do uwzględnienia w swoich planach i projektach rozbudowy bezpiecznej infrastruktury dla rowerzystów. Z kolei 19 maja 2023 r. Rada Wykonawcza UNESCO podjęła decyzję – „Rower dla wszystkich – rower dla zrównoważonego i zdrowego stylu życia”, wzywając do promowania roweru, jako środka służącego do osiągnięcia celów rozwoju i Agendy ONZ 2030.

Porozumienie Paryskie

Porozumienie przyjęte w 2015 r. w ramach Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie Zmian Klimatu, dotyczące łagodzenia skutków zmiany klimatu. Jego główny cel to utrzymanie wzrostu średniej temperatury na świecie na poziomie niższym niż 2°C powyżej poziomu sprzed epoki przemysłowej oraz dążenie do ograniczenia wzrostu do 1,5°C, co znacznie obniżyłoby ryzyko groźnych skutków zmian klimatu.

Porozumienie nie odnosi się bezpośrednio do mobilności rowerowej, ale jako że jest ona ważnym elementem transformacji transportu na zrównoważony, wpisuje się w założenia zawarte w porozumieniu.

Polityka Spójności Unii Europejskiej na lata 2021-2027

W rozporządzeniu ogólnym z 24 czerwca 2021 r.⁵ wskazano 5 celów polityki spójności, wspieranych w perspektywie na lata 2021-2027. Celami uwzględniającymi rozwój mobilności rowerowej są **Cel 2. Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa** i **Cel 3. Lepiej połączona Europa**.

Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu

Dokument przyjęty przez Komisję Europejską 28 marca 2011 r. zakłada stopniowe odejście od transportu samochodowego na rzecz przyjaznych środowisku środków transportu, w tym mobilności rowerowej w ramach ekologicznego transportu miejskiego i dojazdów do pracy.

Biała Księga określa 10 celów mających na celu utworzenie konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, w celu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych o 60%. Najbardziej istotnym dla rozwoju mobilności rowerowej jest cel 1, który ma zostać osiągnięty z udziałem zwiększonego udziału ruchu rowerowego. Zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r.; eliminacja ich z miast do 2050 r.; osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO₂ logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 r.

Dodatkowo wyznaczone są inicjatywy mające usprawniać dążenie do osiągnięcia celów, z czego szczególnie istotne dla ruchu rowerowego są: inicjatywa **27. – informacje o dostępności alternatyw dla konwencjonalnego transportu indywidualnego** (mniejsze wykorzystanie samochodu, chodzenie na piechotę, jazda rowerem, wspólne wykorzystanie samochodów, „Parkuj i Jedź”, inteligentne systemy biletowe itd.), inicjatywa **16. – dążenie do wyeliminowania ofiar śmiertelnych na drogach**, co zakłada zwrócenie szczególnej uwagi na zagrożonych użytkowników – pieszych i rowerzystów, m.in. poprzez bezpieczniejszą infrastrukturę oraz inicjatywa **31. – plany zrównoważonej mobilności miejskiej**, co ułatwi zrównoważone planowanie mobilności multimodalnej w tym rowerowej.

⁵ Rozporządzenie (UE) nr 2021/1060 ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Funduszu Spójności.



Europa w ruchu - strategia na rzecz ekologicznej, konkurencyjnej i połączonej mobilności

Zestaw inicjatyw przyjętych przez Komisję Europejską w latach 2017-2018, tzw. pakiety mobilności. Ich głównym celem jest wprowadzenie bezpiecznej, czystej i połączonej mobilności, w czym pośrednio odnosi się do mobilności rowerowej. Pakiet mobilności zakłada m.in: poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także zmniejszenie emisji CO₂, zanieczyszczenia powietrza oraz zatorów komunikacyjnych.

W ramach II pakietu mobilności, Komisja Europejska zaplanowała redukcję emisji CO₂ o co najmniej 40% do roku 2030. Natomiast III pakiet mobilności ma na celu umożliwienie Europie, pełnej korzyści z modernizacji mobilności. Celem są: zwiększenie bezpieczeństwa i dostępności, zwiększenie konkurencyjności przemysłu europejskiego, zapewnienie bardziej bezpiecznych miejsc pracy oraz bardziej przyjaznej dla środowiska mobilności, która skutecznie przeciwdziała zmianie klimatu.

Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności - europejski transport na drodze ku przyszłości

Komunikat Komisji Europejskiej z 9 grudnia 2020 r. to nowa strategia stanowiąca podstawę transformacji ekologicznej i cyfrowej oraz zwiększenia odporności unijnego systemu transportu na przyszłe kryzysy. Dokument wskazuje, że wszystkie rodzaje transportu muszą stać się bardziej zrównoważone, a ekologiczne alternatywy powszechnie dostępne.

W ramach działań na rzecz inteligentnej i zrównoważonej przyszłości wskazano: do 2030 r. – wprowadzenie co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów; 100 europejskich miast będzie neutralnych dla klimatu; podwojenie kolejowych przewozów ekspresowych; neutralność emisyjną podróży zbiorowych do 500 km; wprowadzenie na dużą skalę zautomatyzowanego transportu.

Aby zrealizować zakładane cele, w strategii określono „inicjatywy przewodnie” w 10 kluczowych obszarach działania, z których transportu rowerowego dotyczy głównie: bardziej zrównoważona i zdrowsza mobilność między miastami i w miastach; urzeczywistnienie opartej na sieci i zautomatyzowanej multimodalnej mobilności; uczciwa i sprawiedliwa mobilność dla wszystkich; poprawa bezpieczeństwa transportu.

Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej

Komunikat Komisji Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z lipca 2016 r. Strategia ma na celu promowanie rozwoju środków transportu o niskiej emisji, wspieranie zrównoważonej mobilności oraz redukcję negatywnego wpływu transportu na środowisko. Strategia przewiduje plan działania na rzecz mobilności niskoemisyjnej, z czego istotny dla mobilności rowerowej jest punkt **3. Propagowanie multimodalności**.

Nowe unijne ramy mobilności miejskiej

Komunikat Komisji Europejskiej z 14 grudnia 2021 r. wzywa do zintensyfikowania działań na wszystkich szczeblach administracji, aby sprostać wyzwaniom związanym z mobilnością, z jakimi borykają się obszary miejskie. Wyznacza ona ruch rowerowy jako ważny element transformacji mobilności miejskiej. Wzywa on Państwa członkowskie do wspierania organów samorządu terytorialnego i do zintensyfikowania działań w tej dziedzinie.

II.2. Dokumenty krajowe/fundusze

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 r. (SOR)

Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 r., w którym jako cel główny wskazano: „Tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym.”



Transport wskazano wśród obszarów wpływających na osiągnięcie celów SOR. Założono cel, jakim jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów. Za kluczowe uznano zrealizowanie zaplanowanej sieci dróg i linii kolejowych pozwalających na stworzenie zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce i ograniczającej oddziaływanie na środowisko oraz założono zwiększenie udziału transportu ekologicznego i zwiększenie dostępności transportowej, w tym mobilności rowerowej.

Założona poprawa warunków przemieszczania się pieszo i rowerem ma zostać osiągnięta poprzez rozwój i scalenie sieci dróg rowerowych oraz integrację z transportem zbiorowym.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SZRT)

Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 24 września 2019 r. diagnozuje obecny stan rozwoju transportu w miastach jako niezrównoważony i wymagający transformacji. Założono zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego. Jego realizację do 2030 r. ujęto w ramach sześciu kierunków interwencji, z czego najbardziej istotnym dla mobilności rowerowej jest kierunek 3 - zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności, gdzie do 2030 r. założono działania na rzecz zmniejszenia udziału indywidualnego transportu zmechanizowanego i promowanie transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego.

Dodatkowo mobilność rowerowa jest również ściśle powiązana z innymi kierunkami, takimi jak: zintegrowana sieć transportowa, poprawa bezpieczeństwa, ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko i poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków.

Strategia jednoznacznie wskazuje na terenach miejskich redukcję ruchu samochodowego i zastąpienie go ruchem pieszym, rowerowym i zbiorowym. Do osiągnięcia tego celu wyznacza działania, takie jak: opracowywanie SUMPów; tworzenie nieprzerwanej sieci infrastruktury pieszej i rowerowej; wdrażanie systemów multimodalnych, takich jak węzły przesiadkowe; wprowadzanie w miastach stref spokojnego ruchu, ograniczających ruch samochodowy.

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)

Krajowy plan, zaakceptowany przez Komisję Europejską 1 czerwca 2022 r., wyznacza cele związane z odbudową po pandemii COVID-19 oraz budowaniem odporności społeczno – gospodarczej na przyszłe kryzysy. Pozwala on na dostęp do funduszy pochodzących z europejskiego Funduszu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności.

Plan odnosi się do problematyki ruchu rowerowego w **kierunkach B3.4.1. Inwestycje na rzecz zielonej transformacji miast i E2.2.1. Inwestycje w bezpieczeństwo transportu**. Osiągnięcie celu określonego jako cyt. „umożliwienie zmian zachowań transportowych polegających na priorytetyzacji aktywnej mobilności (transport pieszego, rowerowego)”, realizowane przez Instrument Zielonej Transformacji Miast.

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

Dokument zatwierdzony przez KE 6 października 2022 r. jest następcą Programu Infrastruktura i Środowisko. Stanowi on program wdrażania funduszy UE z perspektywy 2021-2027. Rozwój sektora transportu ma być realizowany w ramach **priorytetów: III. Transport miejski**, dla którego wskazano cel szczegółowy: 2.8. Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej, jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz **IV. Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności i Priorytet V: Wsparcie sektora transportu z EFRR**, dla którego wskazano cele szczegółowe: 3.1. Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T; a także 3.2. Rozwój i udoskonalanie



zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR)

Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 8 listopada 2019 r. wyznacza główne cele krajowej polityki regionalnej do roku 2030. Główny cel zdefiniowano jako: efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co tworzyć będzie warunki dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiąganiu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym.

Działania w zakresie mobilności rowerowej ujęto pośrednio w ramach celów szczegółowych 1, 2 i 3. Są one spójne z działaniami przewidzianymi w SZRT 2030. Uwzględniono tu m.in.: poprawę dostępności transportowej, rozwój zintegrowanych systemów transportu publicznego przy wykorzystaniu nisko- i zeroemisyjnych środków transportu. Na obszarach wiejskich realizowane mają być działania w zakresie budowy i modernizacji podstawowej infrastruktury transportowej w tym dróg rowerowych.

Aktualizacja Krajowego Programu Ochrony Powietrza do roku 2025 r. (z perspektywą do 2030 r. oraz do 2040 r.)

Program przyjęty w grudniu 2021 r. wskazuje jako główny cel pilną poprawę stanu powietrza w strefach, w których w wyniku oceny jakości powietrza, przeprowadzanej corocznie przez GIOŚ, stwierdzone są w dalszym ciągu przekroczenia poziomów dopuszczalnych i docelowych wybranych substancji w powietrzu, a także ochronę zdrowia i komfortu życia mieszkańców oraz środowiska naturalnego jako całości. Realizację celu zakłada się poprzez osiągnięcie w możliwie krótkim czasie poziomów dopuszczalnych i docelowych niektórych substancji, określonych w dyrektywie 2008/50/WE i 2004/107/WE oraz dążenie do osiągnięcia w perspektywie do roku 2030 stężeń niektórych substancji w powietrzu na poziomach wskazanych przez WHO i w nowych regulacjach prawa unijnego.

Wskazano w nim działania w zakresie transportu, obejmujące m.in. w perspektywie krótkoterminowej (do 2025 r.): wzmocnienie monitorowania wpływu transportu na jakość powietrza w miastach, tworzenie stref czystego transportu, rozwój transportu szynowego, włączenie transportu kolejowego do obsługi transport miejskiego, poprawę komfortu i funkcjonowania węzłów przesiadkowych komunikacji publicznej, zwiększenie roli przejazdów realizowanych z wykorzystaniem łańcuchów ekomobilności, zwłaszcza systemów rower&kolej (budowa parkingów typu Park&Ride oraz Bike&Ride), uprzywilejowanie transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego. W dokumencie wskazano również działanie zwiększenia długości ścieżek rowerowych o 20% do 2025 r., dalsze 10% do 2030 r. i kolejne 10% do 2040 r.

II.3. Dokumenty regionalne

Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030 (SRWŁ)

Dokument przyjęty przez Sejmik Województwa Łódzkiego 6 maja 2021 r. – zaktualizowany 23 września 2025 r.⁶, w którym określono wizję harmonijnie rozwijającego się województwa w centrum Polski, przyjaznego rodzinom, mieszkańcom miast i obszarów wiejskich. Regionu, w którym nowoczesna gospodarka idzie w parze z ochroną walorów kulturowych i przyrodniczych.

Rozwiązania kierunkowe dla rozwoju ruchu rowerowego zawarto w sferze przestrzennej, w ramach celu strategicznego **3: Atrakcyjna i dostępna przestrzeń**. W celu operacyjnym **3.1.** wskazano **Adaptację do zmian klimatu i poprawę jakości zasobów środowiska**, a jako cel operacyjny **3.3. Zwiększenie dostępności**

⁶ Uchwała nr XXXI/414/21. Aktualizacja Strategii przyjęta uchwałą nr XVIII/218/2025.



transportowej. Mobilność rowerowa jest istotna w osiągnięciu tych celów i jest bezpośrednio wskazana w nw. kierunkach.

2.1.3. Rozwój sektora sportu, turystyki i rekreacji, m.in. poprzez: wspieranie inwestycji w zakresie infrastruktury sportowej, rekreacyjnej i turystycznej (w tym m.in. ścieżek rowerowych).

3.1.1. Poprawa jakości powietrza, m.in. poprzez ograniczenie emisji ze źródeł o charakterze liniowym, w tym m.in. rozwój spójnego systemu tras rowerowych (m.in. regionalnych, ponadregionalnych i międzynarodowych) wraz z infrastrukturą oraz z systemami rowerów publicznych; realizacja rozwiązań organizacyjnych sprzyjających kształtowaniu zrównoważonego transportu; promocja ekomobilności i rozwój nowoczesnych form przemieszczania się.

3.2.3. Rewaloryzowanie, poszerzanie i wzbogacanie przestrzeni o atrakcyjnie zaaranżowane tereny zieleni, m.in. takie jak: Zielone Sieci rozumiane jako połączenia ogrodów o różnorodnych funkcjach z drogami rowerowymi, ścieżkami dla pieszych wzbogacone infrastrukturą turystyczną, np. wiaty turystyczne i punkty widokowe.

Mobilność rowerowa jako rozwiązanie problemu „ostatniej mili”, również pośrednio odnosi się do następującego kierunku:

3.3.4. Stworzenie atrakcyjnej i konkurencyjnej oferty przewozowej publicznym transportem zbiorowym, m.in. poprzez: doposażenia i **realizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych** (wraz z systemami parkingów Park&Ride i Bike&Ride oraz powiązaniem funkcjonalno-przestrzennymi z siecią komunikacyjną).

Niniejszy dokument jest także jednym ze sposobów realizacji celów wynikających ze Zintegrowanych Przedsięwzięć Strategicznych zawartych w SRWŁ, tj.:

- Zielone i Aktywne Łódzkie, poprzez realizację inwestycji w obszarze infrastruktury rowerowej, zwiększającej komfort i bezpieczeństwo ruchu rowerowego.
- Kolej na Łódzkie, poprzez budowę miejsc parkingowych dla użytkowników transportu rowerowego (Bike&Ride) w rejonie stacji/przystanków kolejowych i węzłów przesiadkowych oraz inwestycji w zakresie dróg prowadzących do stacji i przystanków kolejowych – ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb pieszych, rowerzystów oraz osób z ograniczeniami ruchowymi.

Zgodnie z Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej zawartym w zaktualizowanej Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030, uzupełnieniem systemu transportowego województwa łódzkiego mają być trasy rowerowe o znaczeniu regionalnym, w tym korytarze krajowe.

Aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

Dokument przyjęty Uchwałą Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 20 grudnia 2022 r.⁷, stanowi akt prawa miejscowego, którego celem jest wskazanie rozwiązań w obszarze przewozów pasażerskich na terenie województwa łódzkiego, w tym określenie sieci transportowej, w ramach której organizator (województwo łódzkie) będzie organizował przewozy o charakterze użyteczności publicznej oraz przedstawienie perspektywy rozwoju pasażerskich połączeń kolejowych w oparciu o nowe linie kolejowe.

Plan wskazuje także potencjalne węzły łączące kolejową sieć wojewódzką z sieciami niższego szczebla, co jest istotne przy planowaniu infrastruktury rowerowej rozprowadzającej ruch z węzłów przesiadkowych. W ramach podstawowych węzłów sieci wojewódzkiej wskazano: Koluszki, Kutno, Łask, Łęczycę, Łowicz Główny, Łódź Fabryczną, Łódź Kaliską, Łódź Widzew, Łódź Żabieniec, Opoczno, Pabianice, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Sieradz, Skierniewice, Tomaszów Mazowiecki, Zduńską Wolę, Zgierz, natomiast w ramach węzłów

⁷ Uchwała nr LI/605/22.



planowanych wskazano: Bełchatów, Brzeziny, Drzewicę, Pajęczno, Poddębice, Rawę Mazowiecką, Wieluń i Wieruszów Miasto.

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

Dokument przyjęty przez Sejmik Województwa Łódzkiego w dniu 28 sierpnia 2018 r.⁸, w którym jako wizję do 2030 r. określono Region spójny terytorialnie i wizerunkowo, kreatywny i konkurencyjny w skali kraju i Europy, o najlepszej dostępności komunikacyjnej, wyróżniający się atrakcyjnością inwestycyjną i wysoką jakością życia.

Rozwojowi transportu zadedykowano 1 z 9 celów szczegółowych – Cel II. Region o wysokiej jakości i dostępności infrastruktury transportowej. Dla osiągnięcia celu, w kontekście rozwoju infrastruktury rowerowej w województwie, zaplanowano kierunek działań **II.4. Rozwój multimodalnego transportu pasażerskiego**, w ramach którego założono m.in. budowę i podniesienie jakości istniejącej infrastruktury publicznego transportu zbiorowego, poprzez budowę oraz rozwijanie systemu dróg rowerowych i systemów roweru miejskiego, m.in. dla równoważenia transportu i ograniczania indywidualnego ruchu drogowego w centrach miast. Ponadto, dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łodzi w ramach celu szczegółowego **II. Miejski Obszar Funkcjonalny spójnie wewnętrznie**, o efektywnych powiązaniach infrastrukturalnych, gwarantujących wysoką dostępność zewnętrzną i wewnętrzną wskazano kierunek działań **II.2. Rozwój wewnętrznej dostępności transportowej obszaru**, m.in. poprzez tworzenie warunków przestrzennych dla rozwoju mobilności miejskiej i poprawę funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w tym m.in.: rozwój i budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych, uzupełnianych systemami Bike&Ride oraz budowę systemu dróg rowerowych i systemów rowerów publicznych.

Program regionalny Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027 (FEŁ)

Dokument przyjęty Uchwałą Zarządu Województwa z dnia 28 grudnia 2022 r. i zatwierdzony przez Komisję Europejską, wyznacza kierunki wykorzystania środków pochodzących z Funduszy Europejskich. Rozwój transportu w regionie wspierany będzie w ramach Priorytetu 3 – Fundusze Europejskie dla mobilnego Łódzkiego oraz **Priorytetu 4** – Fundusze Europejskie dla lepiej połączonych Łódzkiego.

Priorytet 3 obejmuje inwestycje na obszarze miast i ich obszarów funkcjonalnych i uwzględnia działania skierowane na wsparcie niezmotoryzowanego transportu indywidualnego, dotyczące m.in. infrastruktury niezbędnej do korzystania z form indywidualnej mobilności aktywnej, w tym ruchu pieszego i rowerowego (np. drogi rowerowe, ciągi pieszce), jak również infrastruktury niezbędnej do korzystania z komplementarnych form transportu w stosunku do transportu publicznego tj. bikesharing. W ramach **Priorytetu 4** natomiast, wsparcie udzielane będzie na obszarze całego województwa łódzkiego i obejmuje realizację infrastruktury dróg rowerowych (wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą), infrastruktury Bike&Ride oraz wsparcia systemów bikesharing.

Programy ochrony powietrza wraz z planami działań krótkoterminowych dla stref: aglomeracja łódzka i strefa łódzka

Dokumenty przyjęte uchwałami Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 15 września 2020 r. z późn. zm. (ostatnia z 21 listopada 2023 r.⁹). Programy te ustalają podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia standardów jakości powietrza w zakresie poziomów dopuszczalnych pyłów zawieszonych PM₁₀ i PM_{2,5} poziomu docelowego benzo(a)pirenu zawartego w pyłe zawieszonym PM₁₀ oraz poziomu celu długoterminowego ozonu w atmosferze. Strefa aglomeracji łódzkiej obejmuje obszary miejskie Aleksandrowa

⁸ Uchwała nr LV/679/18.

⁹ Uchwała nr LXIII/693/23 oraz LXIII/694/23.



Łódzkiego, Konstantynowa Łódzkiego, Łodzi, Pabianic i Zgierza, a strefa łódzka pozostałe obszary województwa łódzkiego.

W ramach kierunków działań naprawczych, prowadzących do poprawy jakości powietrza, sformułowano w dokumentach działania zakładające m.in.: ograniczenie wpływu emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego oraz kształtowanie polityki przestrzennej w sposób sprzyjający poprawie stanu jakości powietrza. Dodatkowo programy zawierają katalogi dobrych praktyk, wskazujące: ograniczenie niekorzystnego wpływu transportu drogowego oraz ograniczenie emisji ze źródeł komunikacyjnych, w tym m.in. poprzez: wprowadzanie mechanizmów zmniejszających uciążliwość ruchu samochodowego (m.in. strefy ruchu pieszego, rozbudowa infrastruktury rowerowej, buspasy); tworzenie systemu punktów przesiadkowych oraz parkingów Park&Ride; tworzenie atrakcyjnego, zintegrowanego transportu publicznego.

Regionalny Plan Transportowy Województwa łódzkiego

Dokument przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 23 kwietnia 2024 r.¹⁰, definiuje 4 główne cele strategiczne w zakresie polityki transportowej województwa.

1. Zrównoważenie systemu transportowego dla osiągnięcia neutralności klimatycznej.
2. Realizacja infrastruktury transportowej zapewniającej spójność i rozwój województwa.
3. Poprawa bezpieczeństwa systemu transportowego.
4. Efektywne zarządzanie i transformacja cyfrowa transportu.

Cele niniejszego dokumentu odpowiadają w pełni założeniom przyjętym w Regionalnym Planie Transportowym Województwa Łódzkiego, wskazującym na konieczność rozwoju zrównoważonej mobilności, zwiększanie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidację wykluczenia komunikacyjnego poprzez m.in. budowę i rozbudowę spójnej sieci rowerowej, budowę parkingów Bike&Ride w ramach zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz realizację powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe). Jest jednocześnie ważnym elementem realizacji długookresowego celu, jakim jest Łódzkie Dostępne dla Wszystkich 2030+. Rozwój mobilności rowerowej przyczynia się do osiągnięcia wszystkich tych celów i jest wyrażony bezpośrednio w następujących kierunkach działań:

1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności, w tym m.in.:

- Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO), w szczególności prowadzących do stacji i przystanków kolejowych oraz innych węzłów integracyjnych publicznego transportu zbiorowego);
- Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogi elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych;
- Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne).

3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, w tym m.in.:

- Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy;
- Wdrażanie rozwiązań w celu spowolnienia i ograniczenia ruchu drogowego w obszarach zurbanizowanych (np. „esowanie” jezdni, zwężanie ulic, progi zwalniające, tempo 30);
- Realizacja efektywnego oświetlenia;
- Prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych.

¹⁰ Uchwała nr 530/24.



II.4. Dokumenty lokalne

Samorządy lokalne przedstawiają zamierzenia rozwojowe w zakresie transportu rowerowego w dokumentach ogólnych, tj.: studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, strategiach rozwoju. Dokumenty o tematyce wyłącznie rowerowej (konceptcje, studia) występują w kilku gminach: m. Wieluń, m. Sieradz, m. Pabianice, m. Łódź, miasto i gmina Tomaszów Mazowiecki, powiecie wieruszowskim oraz Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Sieradz – Zduńska Wola – Łask. W planach zrównoważonej mobilności miejskiej, strategiach zintegrowanych inwestycji terytorialnych, wskazywane są postulaty dotyczące rozwoju dróg rowerowych i rowerowych szlaków turystycznych. Natomiast w strategiach rozwoju elektromobilności zapisy dotyczą dróg rowerowych i szlaków rowerowych dla rowerów elektrycznych.

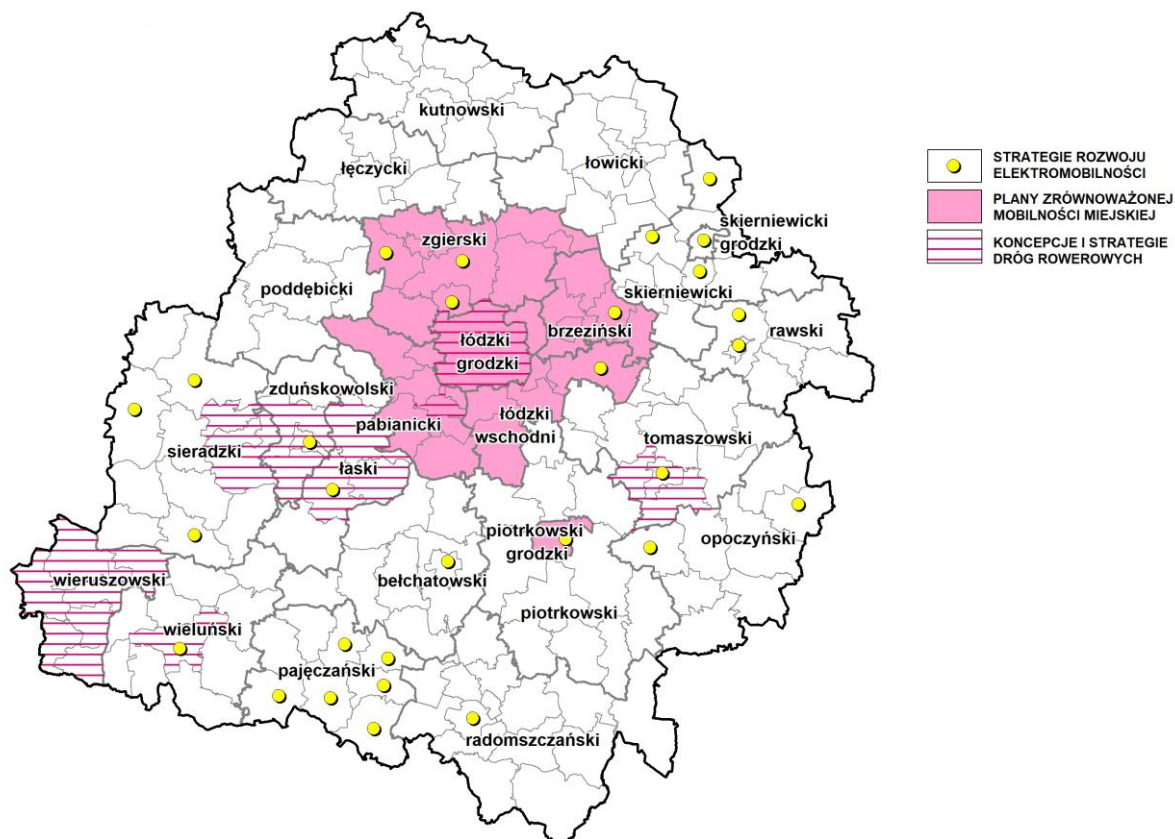
Analiza zapisów dotyczących dróg rowerowych i rowerowych szlaków turystycznych w dokumentach lokalnych wykazała, że:

- rozwój dróg rowerowych w dokumentach rozumiany jest na kilka sposobów:
 - rowery jako dodatkowy/zastępczy środek transportu,
 - wsparcie rozwoju szlaków turystycznych, będących podstawą rozwoju obszarów atrakcyjnych turystycznie,
 - wsparcie rozwoju transportu niskoemisyjnego (głównie rowery elektryczne),
- w warstwie tekstowej, w większości dokumentów wskazywane są kierunki rozwojowe dla dróg rowerowych i szlaków turystycznych. Formułowane postulaty dotyczą m.in.: rozwoju infrastruktury przyjaznej środowisku, wspierania działań związanych z rozwojem szlaków turystycznych i infrastruktury rowerowej, rozwój wydzielonych dróg i pasów dla rowerów, budowy zintegrowanych sieci dróg rowerowych (ścieżek rowerowych, zaplecza technicznego, w tym miejsc postojowych, stacji ładowania rowerów elektrycznych), uspokojenia ruchu poprzez priorytet dla komunikacji pieszej, rowerowej, wzmocnienia powiązań układów ponadlokalnych,
- w warstwie graficznej, metody prezentacji są różnicowane. W większości dokumentów na mapach przedstawiane są aktualne drogi rowerowe i/lub rowerowe szlaki turystyczne, magistrale rowerowe, natomiast nie zawsze są przedstawiane zamierzenia rozwojowe.

Dokumentami strategicznymi o innym charakterze, w których uwzględniony jest rozwój transportu rowerowego są strategie rozwoju elektromobilności. W strategiach wskazywany jest rozwój dróg rowerowych/rowerowych szlaków turystycznych uwzględniający rowery, hulajnogi elektryczne, m.in. dla potrzeb osób starszych (rower elektryczny ma być ułatwieniem w poruszaniu się), a mała architektura m.in. ławki z ładowarkami, miejsca postoju dla rowerów oraz infrastruktura dostosowana do rowerów ma być zachętą dla rozwoju aktywności rowerowych.

Podsumowując, kierunki rozwoju transportu rowerowego przyjęte w dokumentach szczebla lokalnego są zgodne z założeniami uwzględnianymi w dokumentach szczebla krajowego i regionalnego, choć nie są dostrzegane we wszystkich opracowaniach.

RYS. 4. Jednostki samorządu terytorialnego posiadające strategie rozwoju elektromobilności, plany zrównoważonej mobilności miejskiej oraz koncepcje i strategie rozwoju dróg rowerowych. (Źródło: opracowanie własne)



III. DIAGNOZA SYTUACJI SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ I PRZESTRZENNEJ__🚲

III.1. Ogólna charakterystyka województwa

III.1.1. Osadnictwo

Województwo łódzkie położone jest w centrum Polski i graniczy z województwami: mazowieckim, świętokrzyskim, śląskim, opolskim, wielkopolskim oraz kujawsko-pomorskim. Zajmuje obszar 18 219 km², co stanowi 5,83% powierzchni kraju (9. miejsce). Strukturę administracyjną regionu tworzą 24 powiaty (w tym 3 miasta na prawach powiatu: Łódź, Piotrków Trybunalski, Skierniewice)¹¹ oraz 177 gmin (18 miejskich, 42 miejsko-wiejskie oraz 117 wiejskich). Zgodnie z obowiązującą Strategią Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030, w regionie wyróżnione zostały 4 Miejskie Obszary Funkcjonalne: MOF Ośrodka Wojewódzkiego – Łódź oraz 3 wielordzeniowe: MOF Sieradz – Zduńska Wola – Łask, MOF Tomaszów Mazowiecki – Opoczno oraz MOF Radomsko – Piotrków Trybunalski – Bełchatów.

W 2023 r. województwo łódzkie zamieszkiwało 2 362 519 osób (6. miejsce w Polsce; 6,3% ludności Polski), z czego w miastach 61,8% ludności (7.) i było to więcej niż średnia dla Polski (59,5%). Pozostała ludność zamieszkiwała gminy wiejskie, z których ok. 2/3 liczy nie więcej niż 6 tys. mieszkańców. Gęstość zaludnienia również była wyższa niż średnia dla Polski (119,9 os./km²) i wynosiła 129,7 os./km² (5.). Najgęściej zaludnionymi obszarami były stolica województwa – Łódź i jej obszar funkcjonalny oraz pozostałe duże miasta wraz

¹¹ Według stanu na dzień 1 stycznia 2024 r.



z obszarami przyległymi tj. Piotrków Trybunalski, Skierniewice, Zduńska Wola, Bełchatów, Tomaszów Mazowiecki czy Łowicz. Z kolei najniższa gęstość zaludnienia występowała na obszarach północnej i północno-zachodniej części województwa, charakteryzujących się głównie funkcją rolniczą oraz obszary w południowo-wschodniej jego części, obejmujące duże kompleksy leśne.

Pod względem struktury ludności wg ekonomicznych grup wieku, widoczny w województwie jest proces starzenia się społeczeństwa. Liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym w latach 2014-2023 wzrosła jedynie o 0,2 p.p. wynosząc w 2023 r. 17,1%, w wieku produkcyjnym spadła o 4,9 p.p. do 57,0%, w wieku poprodukcyjnym wzrosła natomiast o 4,7 p.p. do 25,9%.

W 2023 r. w województwie zameldowało się 21 132 os., a jednocześnie 22 932 os. wymeldowało się poza jego granice. Saldo migracji w ruchu wewnętrznym i zagranicznym, ukształtowało się wobec powyższego na poziomie około -1 800 os. Najbardziej niekorzystne saldo migracji dotyczy stolicy województwa – Łodzi (-1 529 os.) oraz dużych miast jak Bełchatów (-455 os.), Tomaszów Mazowiecki (-285 os.) i Piotrków Tryb. (-283 os.), z drugiej strony najkorzystniejsza sytuacja migracyjna wystąpiła w: m.gm. Aleksandrów Ł. (+459 os.), gm. Zgierz (+241 os.), gm. Pabianice (+236 os.), gm. Andrespol (+235 os.) i gm. Bełchatów (+194 os.).

Problemy demograficzne pogłębia również ujemny przyrost naturalny, który w 2023 r. spadł do -5,90‰ (Polska -3,62‰) z -2,80‰ w 2014 r. Dodatni przyrost naturalny ze 177 gmin województwa miały jedynie 4 gminy, najwyższy gm.: Chąšno (+4,87‰), Regnów (+1,76‰), Mniszków (+1,49‰) oraz Paradyż (+0,72‰). Pozostałe gminy miały ujemny przyrost, gdzie najniższy gm.: Bedlno (-13,03‰) i Kiernożia (-12,93‰).

Według prognoz demograficznych¹² w perspektywie do 2040 r. liczba mieszkańców łódzkiego ma systematycznie spadać do 2 124 512 os. (tj. o 238 007 os. mniej w stosunku do 2023 r.). Najwyższy przewidywany spadek dotyczy gmin: Goszczanów (-32,1%), gm. Kiernożia (-30,9%) i m. gm. Krośnice (-28,2%). Wzrost prognozowany jest jedynie dla 34 gmin województwa, głównie wiejskich, największy dla gmin: Skierniewice (28,6%), Nowosolna (23,4%), Brzeziny (21,5%) i Pabianice (21,4%).

Zmiany demograficzne są istotnie powiązane z zachodzącymi procesami urbanizacyjnymi. W województwie łódzkim podobnie jak w całym kraju obserwowana jest w ostatnich latach postępująca presja urbanizacyjna i rozlewanie się miast na tereny otwarte, przyrodnicze, wiejskie (suburbanizacja). Według danych GUGiK w 2023 r. powierzchnia terenów zabudowanych i zurbanizowanych wynosiła ponad 118 tys. ha, co stanowiło ok. 6,5% powierzchni województwa (4.) i w stosunku do 2014 r. wzrosła o 18 165 ha. Natomiast w przypadkach terenów planowanych, to zgodnie z prowadzoną przez gminy polityką przestrzenną (wyrażoną w SUIKZP¹³), pod zabudowę¹⁴ przeznaczono na koniec 2023 r. 313 257 ha, co daje prawie 3-krotnie więcej terenów inwestycyjnych niż jest obecnie zabudowanych. Największą powierzchnię gmin pod planowaną zabudowę przeznaczono na funkcję mieszkaniową (218,3 tys. ha – 69,7% ogółu terenów inwestycyjnych) oraz produkcyjno-usługowe (46,3 tys. ha – 14,8%). Pozostałe tereny zajmowały poniżej 20 tys. ha.

Szacowana chłonność demograficzna województwa, liczona jako iloraz liczby ludności, jaka może być pomieszczona na terenach mieszkaniowych w planach miejscowych w stosunku do aktualnej liczby ludności, wynosi wobec powyższego blisko 11,8 mln osób. Największą chłonnością demograficzną charakteryzuje się Łódź (2,17 mln osób) oraz Zgierz (204,4 tys. osób), przy czym biorąc pod uwagę stosunek do obecnej liczby mieszkańców, to największe przeszacowanie (ponad 10 razy większa chłonność demograficzna niż liczba mieszkańców) dotyczy gmin zlokalizowanych przede wszystkim w północnej i północno-wschodniej części województwa.

¹² Prognoza ludności dla gmin na lata 2023 – 2040, źródło GUS, 2023.

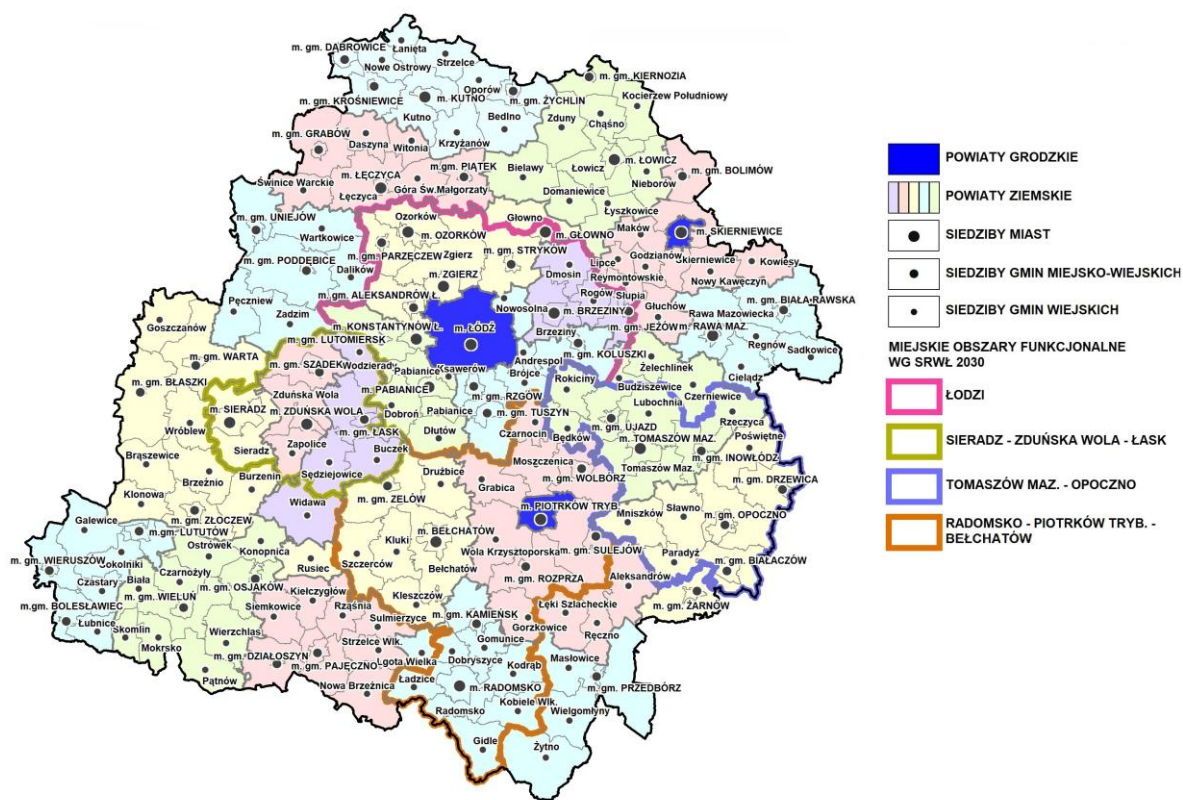
¹³ Studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

¹⁴ W tym mieszkaniowej, produkcyjno-usługowej, usługowej, rekreacji i wypoczynku, wielofunkcyjnej oraz eksploatacji surowców.



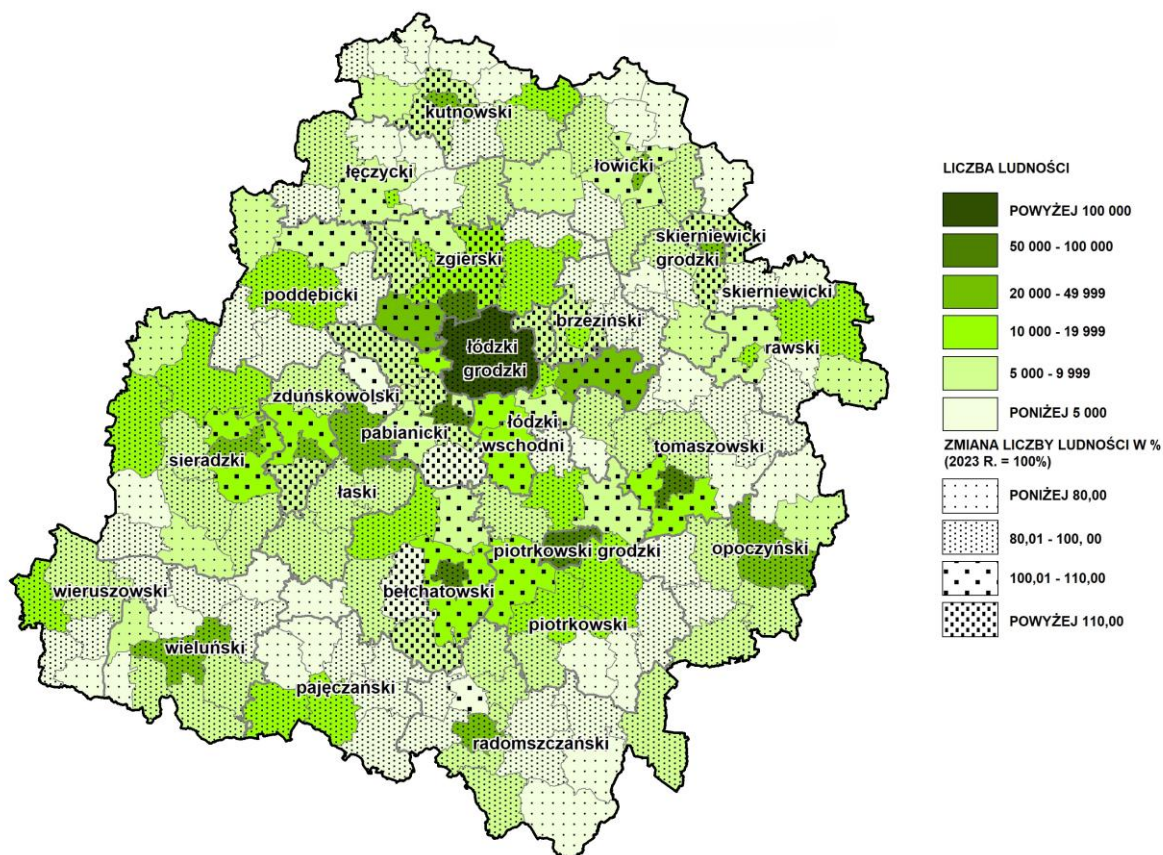
Podsumowując należy wskazać, iż negatywna tendencja demograficzna dotyka cały kraj, a województwo łódzkie jest w gronie województw o najszybszym tempie wyludniania i starzenia się społeczeństwa. Procesy te długoterminowo będą miały swoje konsekwencje dla samorządów również w kontekście planowania rozwoju sieci infrastruktury rowerowej, gdzie spadająca liczba mieszkańców, to potencjalnie mniej rowerzystów, a starzejące się społeczeństwo, to krótsze dystanse możliwe do pokonania przez seniorów. Dodatkowo w województwie postępuje zjawisko suburbanizacji na terenach pozbawionych infrastruktury komunikacyjnej oraz zlokalizowane często w dużych odległościach od podstawowych usług i miejsc pracy, co nie sprzyja wykorzystywaniu w codziennych podróżach roweru. Konieczne jest zatem przemyślenie zarówno dalszej polityki przestrzennej gmin w kierunku przeciwdziałania rozlewaniu się zabudowy i większej kompaktowości miejscowości, a także wyznaczenie priorytetów rozwoju infrastruktury rowerowej, w tym stosowania rozwiązań zwiększających komfort i bezpieczeństwo przemieszczania się rowerem. Kluczowa, szczególnie przy dalszych podróżach oraz starszych użytkownikach jest większa integracja z transportem zbiorowym umożliwiającą podróże multimodalne zwiększającą zasięg podróży rowerem.

RYS. 5. Podział administracyjny województwa łódzkiego w 2024 r. i obszary funkcjonalne wg SRWL
(Źródło: opracowanie własne)



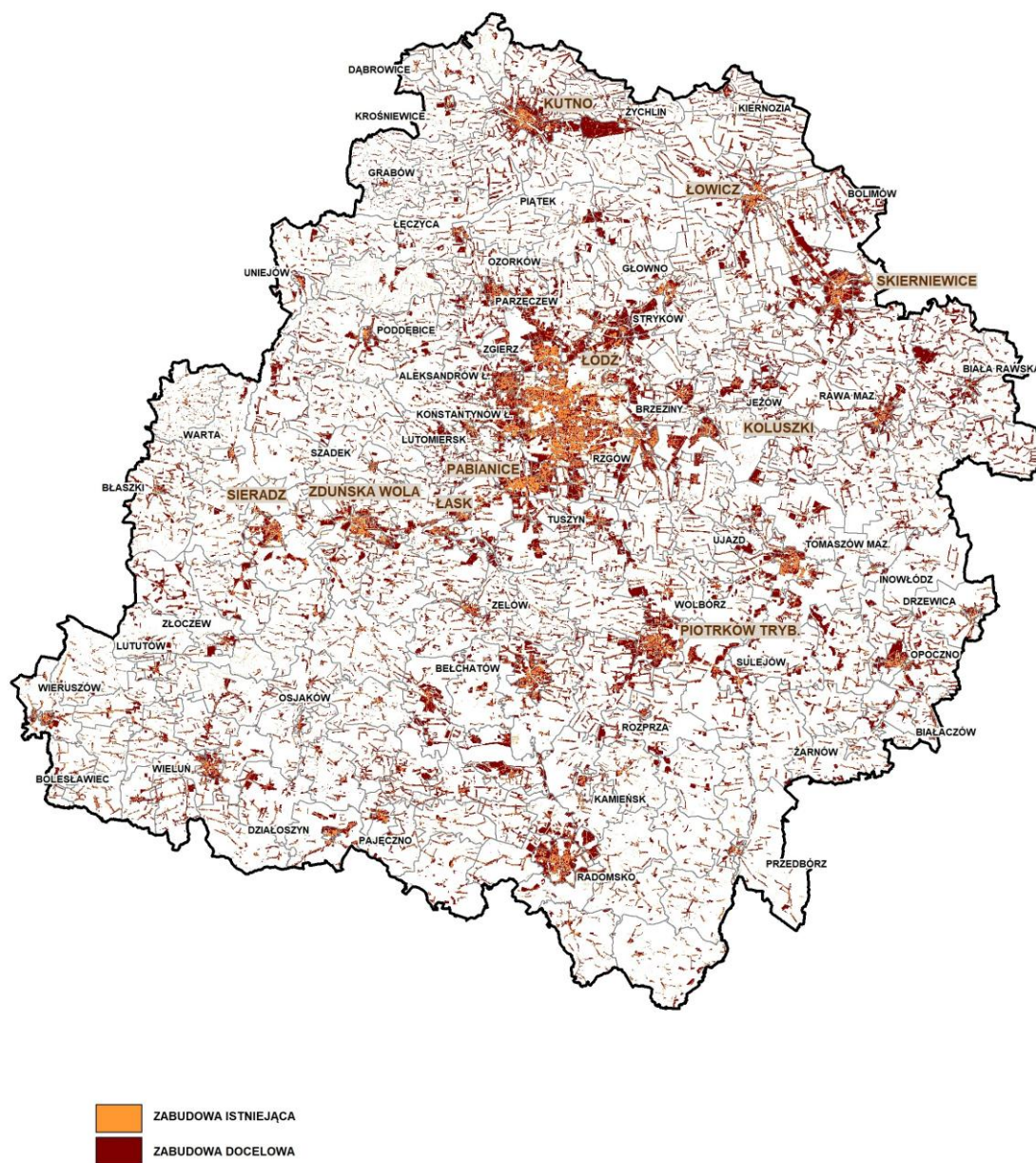


RYS. 6. Liczba ludności w gminach w 2023 r. wraz z prognozą na 2040 r. (Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS)





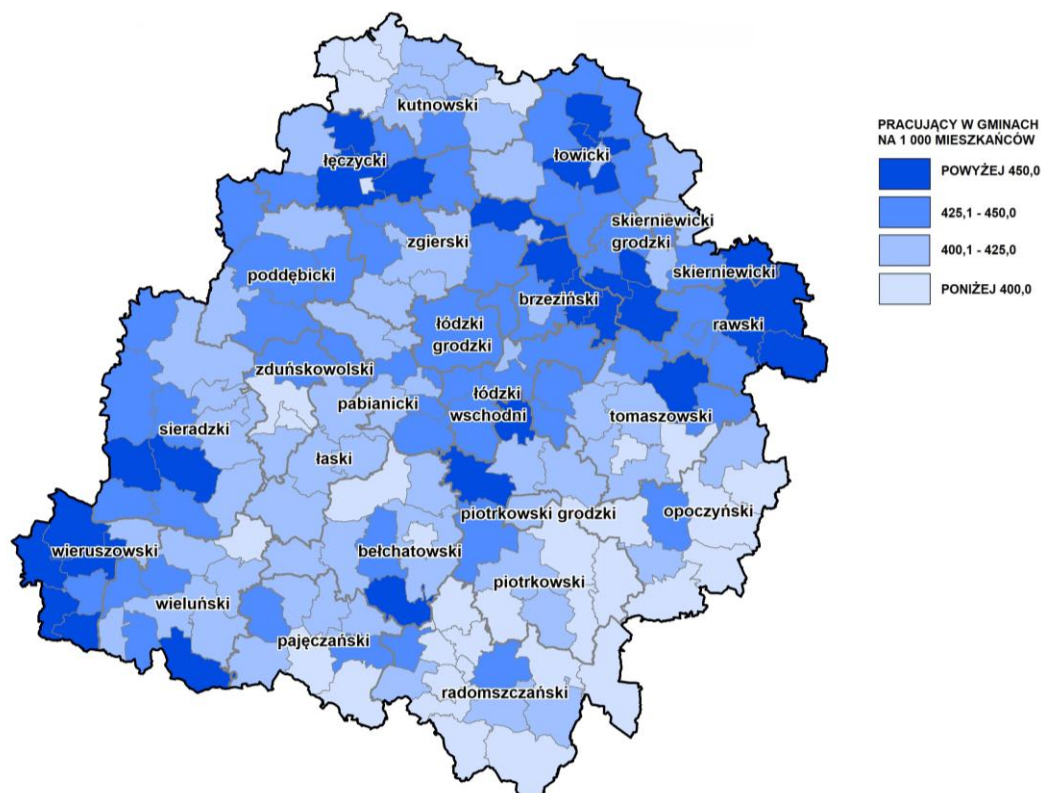
RYS. 7. Istniejąca zabudowa w 2023 r. i docelowa wyznaczona w SUIKZP gmin (Źródło: opracowanie własne na podstawie GUGiK i SUIKZP gmin)



III.1.2. Gospodarka i rynek pracy

Województwo łódzkie posiada zróżnicowaną sektorowo i przestrzennie strukturę gospodarczą. Sektorem gospodarki o najwyższym udziale w zatrudnieniu w 2023 r. były usługi, gdzie pracowało 61,4% pracujących, jednak pomimo jego systematycznego rozwoju było to nadal mniej niż średnio w kraju (62,8%). Nadal istotną rolę w zatrudnieniu odgrywają sektory rolnictwa i przemysłu, gdzie jest ono wyższe, bądź równe średniej w Polsce (kolejno 7,6% i 29,6%) i wynosiło kolejno 9,1% i 29,6% pracujących.

RYS. 8. Pracujący w gminie na 1000 mieszkańców w 2023 r. (Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS)



Najwyższy wskaźnik pracujących na 1000 mieszkańców w 2023 r. charakteryzował gminę Regnów (515,9). Duży udział (ponad 465,0) mają także gminy: Wieruszów, Czarnocin, Łubnice, Sokolniki czy Galewice, natomiast najniższy (poniżej 370,0) gminy: Przedbórz, Białaczów, Żytno, Żychlin, Żarnów oraz m. Zduńska Wola.

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



Do wiodących branż funkcjonujących w regionie należą m.in. spożywcza, farmaceutyczno-medyczna, tekstylna i odzieżowa, meblarska, AGD, BPO/SSC/IT, przetwórstwo tworzyw sztucznych, ceramiczno-budowlana. Dodatkowo województwo łódzkie jest jednym z największych w kraju obszarów koncentracji działalności logistycznej, gdzie w 2024 r. funkcjonowało ok. 59 parków magazynowych multi-tenant¹⁵, a najwyższą koncentracją charakteryzowały się rejony Łodzi, Strykowa, Kutna, Radomska i Piotrkowa Trybunalskiego.

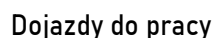
Ważną rolę w kontekście rozwoju gospodarki i miejsc pracy pełnią duże obiekty handlowe (centra handlowe, domy towarowe, czy parki handlowe). Najwięcej ich występuje w Łodzi, w tym największe w kraju centrum handlowe – Manufaktura. Duże obiekty handlowe zlokalizowane są również w większości dużych miast województwa tj. m.in. Kutnie, Łowiczu, Sieradzu, Wieluniu, Piotrkowie Trybunalskim, Bełchatowie, Pabianicach, Tomaszowie Mazowieckim, Radomsku. Szczególnie istotne dla lokalnych społeczności są również targowiska, pełniące zwłaszcza w małych miejscowościach funkcję ponadlokalnych punktów zaopatrywania się w artykuły spożywcze i przemysłowe. Targowiska zorganizowane są w każdym większym mieście, ale również w wielu ośrodkach gminnych.

Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie w 2023 r. wyniosła 5,4% (8.) i była nieco wyższa niż średnia krajowa (5,1%). Zauważalne jest jednak zróżnicowanie wewnątrzregionalne poziomu bezrobocia, od ponad 8% w powiatach opoczyńskim i pączęzańskim do jedynie 3,2% w powiecie rawskim, czy 4% w powiecie skierniewickim.

Ogólna sytuacja na rynku pracy w województwie łódzkim w 2025 r. wydaje się być dobra i stabilna. Duża liczba osób pracujących może stanowić istotny potencjał dla wykorzystania roweru w codziennych dojazdach do pracy. Podobnie jest w przypadku wysokiego udziału przemysłu i usług w strukturze gospodarki województwa, które z powodu wysokiego poziomu zatrudnienia generują najwięcej podróży. Dla wskazania miejsc rozwoju infrastruktury rowerowej znaczenie powinna mieć lokalizacja dużych pracodawców, obiektów handlowych oraz targowisk, które zwłaszcza w mniejszych miejscowościach są odwiedzane przez klientów poruszających się rowerem. Wskazane czynniki i obiekty są istotne do wzięcia pod uwagę przy planowaniu sieci tras rowerowych, na poziomie lokalnym np. w formie połączeń „ostatniej mili” do lokalnych systemów dróg rowerowych, ewentualnie ukierunkowująca przy planowaniu przebiegu korytarzy tras na poziomie regionalnym. W kontekście decydowania o wyborze środka transportu przez pracowników ważne jest także wyposażenie zakładów pracy w odpowiednie udogodnienia dla rowerzystów, tj. zadaszone i bezpieczne parkingi dla rowerów oraz pomieszczenia sanitarne i szatnie.

¹⁵ Parki magazynowe udostępnione przez dewelopera i przeznaczone pod wynajem na wolnym rynku.

(Źródło: Opracowanie własne)



Z badań „Dojazdów do pracy w świetle wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2021” wynika, że w regionie w 2021 r. dojeżdżało do pracy poza granicę gminy w której zamieszkiwało, ponad 327,5 tys. pracowników najemnych, co stanowiło 6,3% ogólnej liczby dojeżdżających w kraju (prawie 5,2 mln). Udział dojeżdżających do pracy w liczbie zatrudnionych wyniósł w województwie łódzkim 37,1%. Do pracy w Łódzkiem z terenu innych województw przyjeżdżało ponad 25,8 tys. os., natomiast do innych województw wyjeżdżało ponad 55,4 tys. os. (na 1 osobę wyjeżdżającą do pracy poza granice województwa przypadało 0,47 osób przyjeżdżających do pracy), co świadczy o relatywnie niskiej „sile przyciągania” województwa łódzkiego.

Pośród wszystkich gmin województwa, m. Łódź stanowiło obszar z największą liczbą przyjeżdżających – 65 140 os. (7 miejsce w kraju po Warszawie, Krakowie, Katowicach, Poznaniu, Wrocławiu i Gdańsku). Największa liczba przyjeżdżających charakteryzowała również: gm. Kleszczów (12 258 os.), m. Piotrków Trybunalski (11 992 os.), m. Radomsko (8 854 os.), m. Kutno (8 515 os.), obszar miejski m. gm. Wieluń (7 624 os.), m. Zgierz (7 581 os.), m. Sieradz (7 427 os.), m. Tomaszów Mazowiecki (6 903 os.) oraz m. Bełchatów (6 495 os.). W grupie gmin z największą liczbą wyjeżdżających do pracy znalazły się: m. Łódź (26 977 os.), gdzie większość (17,2 tys. osób – 63,7%) wyjeżdżało do gmin sąsiednich, tj. Zgierza (2,5 tys.), Konstantynowa Łódzkiego (1,8 tys.), Pabianic (1,4 tys.) i Rzgowa (1,3 tys.). Poza tym wiele osób wyjeżdżało do pracy poza granice województwa szczególnie do woj. mazowieckiego (5,7 tys., w tym 5 tys. do Warszawy) oraz po ok. 900 osób do woj. wielkopolskiego i dolnośląskiego. Pozostałe gminy charakteryzujące się dużą liczbą wyjazdów to, m. Zgierz (9 645 os.), m. Pabianice (8 894 os.), m. Piotrków Trybunalski (6 535 os.), m. Skierniewice (5 914 os.). Biorąc pod uwagę gminy z największą przewagą liczby przyjeżdżających do pracy nad liczbą wyjeżdżających do pracy, najwyższy wskaźnik w kraju osiągnęła gm. Kleszczów – 17,92, co jest bezpośrednio powiązane



z funkcjonowaniem Kopalni Węgla Brunatnego „Bełchatów” oraz dynamicznie rozwijającą się Kleszczowską Strefą Przemysłową. Wysoki iloraz przepływów charakteryzował także gminy z rozwiniętymi usługami, posiadające duże zakłady przemysłowe oraz obszary związane z działalnością logistyczną: obszar miejski m. gm. Stryków (5,70), obszar miejski m. gm. Rzgów (5,66), obszar miejski m. gm. Wieluń (4,39), obszar miejski m. gm. Wolbórz (3,53), m. Radomsko (3,33), m. Kutno (2,97), obszar wiejski m. gm. Stryków (2,41), m. Łódź (2,41) oraz obszar wiejski m. gm. Tuszyn (2,34). Wśród gmin z największą przewagą wyjeżdżających do pracy nad liczbą przyjeżdżających do pracy w 2021 r. znalazły się: gm. Białaczów (0,10), gm. Nowe Ostrowy (0,11), gm. Domaniewice (0,12), gm. Nowa Brzeźnica (0,13), gm. Łęki Szlacheckie (0,13), gm. Oporów (0,13), gm. Poświętne (0,14), gm. Żytno (0,15), gm. Rozprza (0,15) i obszar wiejski m. gm. Warta (0,15).

W skali Miejskich Obszarów Funkcjonalnych, pomiędzy gminami MOF Łodzi, najczęściej dojazdów odbywa się w kierunku miasta rdzenia – Łodzi, bo aż prawie 40 tys., z czego ponad 27 tys. stanowiły przyjazdy z miast i gmin sąsiadujących z Łodzią, szczególnie z: m. Zgierz (6,4 tys.), m. Pabianice (4,4 tys.), obszaru miejskiego m. gm. Aleksandrów Łódzki (3,2 tys.), gm. Andrespol (2,8 tys.) i m. Konstantynów Łódzki (2,5 tys.). W przypadku pozostałych gmin, relacje pomiędzy nimi są dużo słabsze, gdzie najczęściej osób dojeżdża do: m. Zgierz (5,5 tys.), w tym połowa to mieszkańcy Łodzi (2,5 tys.), dalej gm. Zgierz (1,1 tys.) oraz m. Ozorków (0,5 tys.). Znacząca liczba pracowników dojeżdża do:

- obszaru wiejskiego m. gm. Stryków (3,4 tys.), który przyciąga mieszkańców m. Łódź (1 tys.), m. Zgierz (0,5 tys.) oraz m. Głowno (0,4 tys.),
- m. Konstantynów Ł. (3,1 tys.) w największej liczbie dojeżdżają pracownicy z m. Łódź (1,8 tys.) i m. gm. Lutomiersk (0,4 tys.),
- obszaru miejskiego m. gm. Stryków (3 tys.), który przyciąga pracowników z m. Łódź (0,8 tys.), m. Głowno (0,5 tys.) i obszaru wiejskiego m. gm. Stryków (0,5 tys.).

Biorąc pod uwagę stosunek przyjeżdżających i wyjeżdżających do pracy pomiędzy gminami MOF Łodzi, dodatnim ilorazem charakteryzują się jedynie 4 gminy: obszary miejskie m. gm. Rzgowa i m. gm. Strykowa, m. Łódź oraz obszar wiejski m. gm. Stryków. W przypadku m. Konstantynów Ł. dojazdy praktycznie się bilansują.

Pomiędzy gminami MOF Sieradz – Zduńska Wola – Łask najczęściej pracowników przyciąga m. Zduńska Wola (4,2 tys.), przy czym 64,2% stanowiły przyjazdy z dwóch gmin sąsiadujących – gm. Zduńskiej Woli (1,8 tys.) i gm. Zapolice (0,8 tys.). Relatywnie wysoka liczba pracowników przyjeżdża również: do m. Sieradz (2,9 tys.) z przewagą przyjeżdżających z otaczającej miasto gm. Sieradz (1,8 tys.) oraz z m. Zduńska Wola (0,5 tys.); znacząca liczba pracowników przyjeżdża także do obszaru miejskiego w m. gm. Łask (2,2 tys.), który przyciąga pracowników z otaczającego go obszaru wiejskiego m. gm. Łask (1 tys.), głównie z gm. Buczek (0,4 tys.) oraz z gm. Sędziejowice (0,3 tys.). Dodatnim ilorazem przyjeżdżających i wyjeżdżających do pracy pomiędzy gminami MOF charakteryzują się wszystkie miasta i obszary miejskie w gminach miejsko-wiejskich tj.: Łask, Sieradz, Zduńska Wola i Szadek. W przypadku gm. Wodzierady przyjazdy i wyjazdy są podobnej wysokości.

Największą siłą przyciągania w dojazdach do pracy wewnątrz MOF Radomsko – Piotrków Tryb. - Bełchatów mają gm. Kleszczów (9,9 tys.) oraz m. Piotrków Tryb. (9 tys.). W przypadku Kleszczowa, przyciąga on pracowników z większości gmin MOF, najczęściej z m. Bełchatów (4,8 tys.), gm. Bełchatów (1,1 tys.) oraz z gm. Szczerców (0,8 tys.). Poza wymienionymi wyżej, ponad 200 pracowników dojeżdża z m. Piotrków Tryb., gm. Wola Krzysztoporska, gm. Gorzkowice, m. Żelów, gm. Kluki, obszaru miejskiego i wiejskiego m. gm. Kamieński, gm. Gomunice oraz z m. Radomsko. Większość pracowników przyjeżdżających do m. Piotrków Tryb. pochodzi z 4 sąsiadujących miast i gmin tj. z m. gm. Rozprza (1,7 tys.), obszaru wiejskiego m. gm. Sulejów (1,7 tys.), gm. Wola Krzysztoporska (1,6 tys.) oraz z gm. Moszczenica (1,1 tys.). Dużą siłą przyciągania w MOF mają również m. Radomsko (5,5 tys.) i m. Bełchatów (5,1 tys.). Przewagą przyjeżdżających

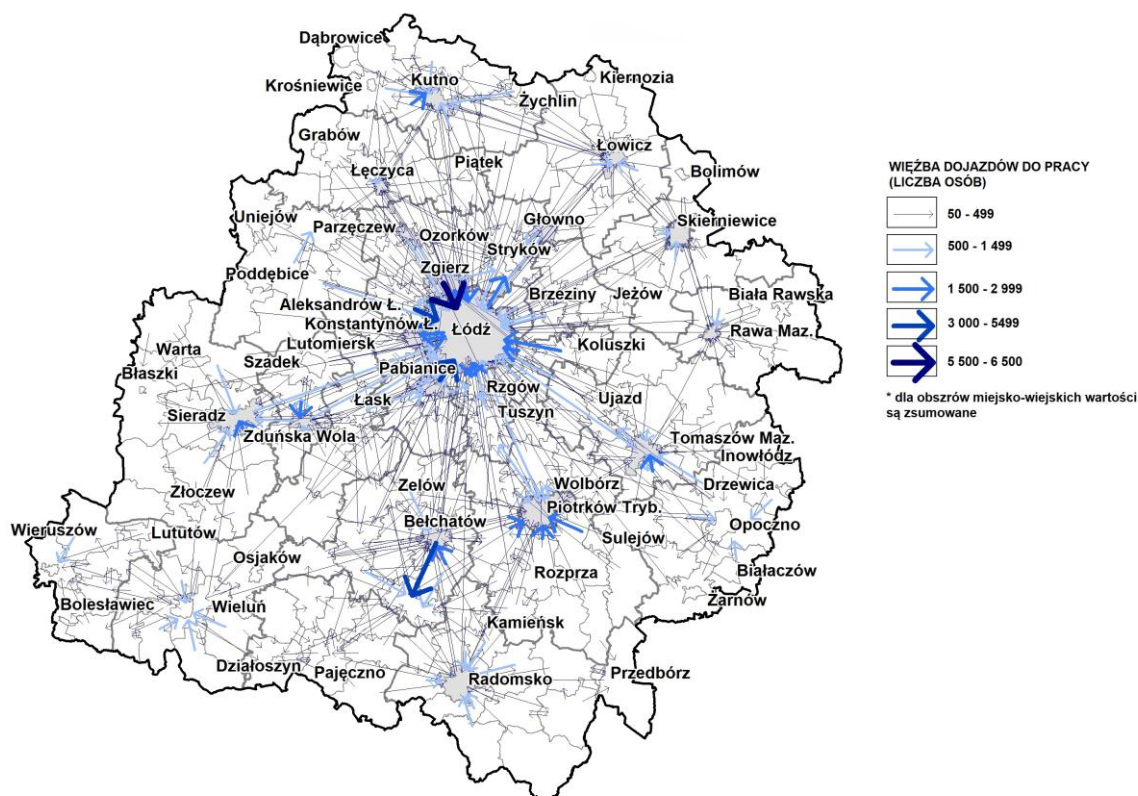


nad wyjeżdżającymi charakteryzuje się 6 miast i gmin: gm. Kleszczów, m. Radomsko, m. Wolbórz, m. Piotrków Tryb., gm. Grabica i gm. Czarnocin.

W MOF Tomaszów Maz. – Opoczno największy udział dojazdów do pracy odbywał się w kierunku dwóch miast – Tomaszowa Maz. (4,8 tys.) i Opoczna (4,0 tys.). Miasto Tomaszów Maz. najwięcej pracowników przyciąga z gm. Tomaszów Maz. (1,8 tys.) i Lubochnia (0,9 tys.), miasto Opoczno natomiast z gm. Opoczno (2 tys.), Białaczów i Sławno (po 0,6 tys.). Wśród gmin z największą przewagą przyjeżdżających do pracy nad liczbą wyjeżdżających znajdują się miasta: Opoczno (5,3), Tomaszów Maz. (2,7), Drzewica (2,4) oraz gm. Ujazd (1,7). W przypadku m. gm. Inowłódz przepływy międzygminne się praktycznie bilansują.

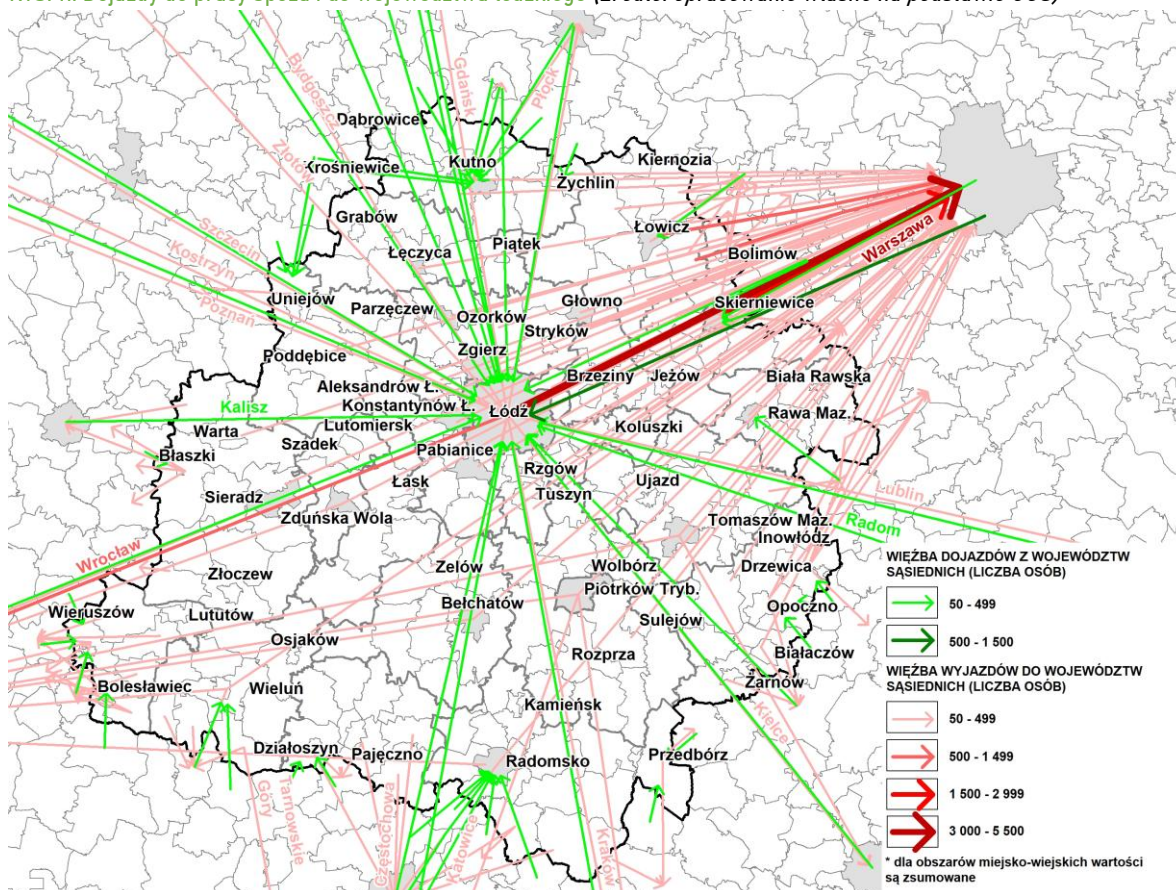
Mobilność zawodowa mieszkańców województwa jest średnia w skali kraju. Największe przemieszczenia ludności związane z pracą występują w stosunku do dużych miast województwa i ich obszarów najbliższego oddziaływania, co pokazuje ich znaczenie jako generatorów ruchu codziennego, związanego z pracą. Podobne zjawiska przepływów międzygminnych jak w województwie odbywają się również w skali Miejskich Obszarów Funkcjonalnych, gdzie dominującą rolę przyciągania pracowników pełnią główne miasta-rdzenie (za wyjątkiem Bełchatowa). Najsilniejsze powiązania międzygminne powinny stanowić istotny czynnik dla wyboru przebiegu korytarzy regionalnych tras rowerowych, a także wskazania dla samorządów priorytetów inwestycyjnych.

RYS. 10. Dojazdy do pracy w województwie łódzkim (Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS)





RYS. 11. Dojazdy do pracy spoza i do województwa łódzkiego (Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS)



III.1.3. Szkolnictwo

W 2023 r. na obszarze województwa łódzkiego zlokalizowanych było 871 szkół podstawowych, z czego 64 szkoły specjalne i 3 szkoły dla dorosłych. Największa liczba placówek, powyżej 10, mieściła się w: m. Łódź (153), m. Piotrków Trybunalski (20), m. gm. Opoczno (18), m. Tomaszów Mazowiecki (15), m. Pabianice (14), m. Bełchatów (12), m. gm. Wieluń (12), m. Zduńska Wola (12), m. Zgierz (12), m. Radomsko (11). Spośród uczniów szkół podstawowych, największa ich liczba charakteryzowała: m. Łódź (46 274 os.), m. Piotrków Trybunalski (5 597 os.), m. Tomaszów Mazowiecki (4 698 os.), m. Bełchatów (4 637 os.), m. Pabianice (4 165 os.), m. Skierniewice (4 158 os.), m. Zgierz (4 027 os.). Łącznie w łódzkim uczyło się w szkołach podstawowych 178 882 uczniów (7.) i było to więcej w stosunku do 2014 r. o ponad 37 tys. dzieci¹⁶.

Biorąc pod uwagę szkolnictwo ponadpodstawowe, ponadgimnazjalne i policealne, uwzględniające czteroletnie licea ogólnokształcące, pięcioletnie technika, trzyletnie branżowe szkoły I stopnia, trzyletnie szkoły specjalne przysposabiające do pracy, dwuletnie branżowe szkoły II stopnia oraz szkoły policealne o okresie nauczania nie dłuższym niż 2,5 roku, w 2022 r. w regionie zlokalizowanych było 572 takich obiektów. Najwięcej w: m. Łódź (162), m. Piotrków Trybunalski (39), m. Kutno (27), m. Bełchatów (24), m. Tomaszów Mazowiecki (23), m. Zduńska Wola (20) i m. Skierniewice (20). Łącznie w szkołach ponadpodstawowych, ponadgimnazjalnych i policealnych uczyło się w 2022 r. 124 174 uczniów (7.) i było to więcej o 13 631 osób niż w 2012 r. Ich największa liczba charakteryzowała: m. Łódź (40 269 os.), m. Piotrków Trybunalski (11 251 os.), m. Tomaszów Mazowiecki (6 050 os.), m. Radomsko (5 333 os.), m. gm. Wieluń (5 046 os.) i m. Bełchatów (5 031 os.).

¹⁶ Wzrost ten wynikał głównie z reformy systemu oświaty. Zlikwidowane zostały szkoły gimnazjalne, a uczniów włączono w system szkół podstawowych.

Szkoły oraz uczelnie stanowią istotny generator codziennych podróży po województwie. Z uwagi na zaludnienie oraz hierarchę administracyjną ich największa koncentracja występuje w dużych miastach. Dodatkowo, pomimo ogólnie niekorzystnej sytuacji demograficznej w kraju, liczba uczniów szkół podstawowych, ponadpodstawowych ponadgimnazjalnych i policealnych rośnie, co przy odpowiedniej edukacji i popularyzacji zrównoważonej mobilności wśród dzieci i młodzieży, a także ich rodziców może stanowić kolejny potencjał wzrostu codziennych podróży rowerowych. W kontekście decydowania o wyborze środka transportu wśród uczniów ważne jest także wyposażenie szkół w odpowiednie udogodnienia dla rowerzystów, tj. zadaszone i bezpieczne parkingi dla rowerów oraz pomieszczenia sanitarne i szatnie.

Map of Łódź Voivodeship showing the distribution of higher education institutions (red squares), LICEA (green dots), and vocational schools (blue dots). The map includes labels for numerous towns and cities, such as Łódź, Zgierz, and Skierniewice. A legend on the right identifies the symbols used.

- SZKOLNICTWO WYŻSZE
- LICEA
- SZKOLNICTWO BRANŻOWE



Dojazdy do szkół

Zgodnie z badaniem GUS „Dojazdy do szkół podstawowych i ponadpodstawowych w roku szkolnym 2022/2023”, w województwie łódzkim było 55 484 uczniów dojeżdżających do szkół znajdujących się w innych gminach niż gmina zamieszkania, co stanowiło 18,3% ludności w wieku 7-19 lat. Spośród wszystkich dojeżdżających 78,9% stanowili uczniowie szkół ponadpodstawowych¹⁷, a pozostałe 21,1% uczniowie szkół podstawowych.

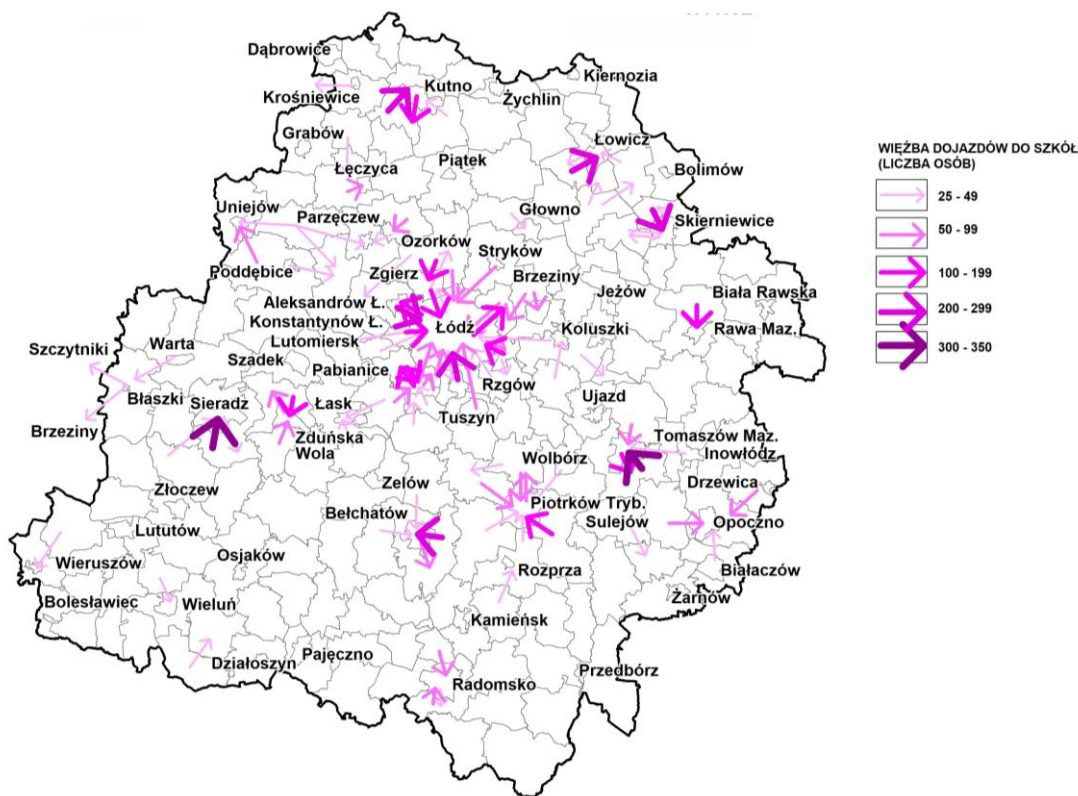
Skalą dojazdów do szkół ponadpodstawowych wyraźnie wyróżniają się największe ośrodki miejskie w regionie, co wynika z najszerszej oferty edukacyjnej, jak również najbardziej rozwiniętych powiązań z publicznym transportem zbiorowym. Do miast o największej sile przyciągania uczniów, wyrażonej liczbą przyjeżdżających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

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

Podsumowując, relatywnie wysoka mobilność uczniów związana z dojazdami do szkół podstawowych i ponadpodstawowych stanowi duży potencjał dla zwiększenia udziału podróżujących rowerem. Największą siłą przyciągania charakteryzują się tutaj duże ośrodki miejskie z uwagi na bogatą ofertę edukacyjną, przy czym oddziaływanie to dotyczy głównie gmin sąsiadujących. Najsilniejsze powiązania międzygminne powinny stanowić istotny czynnik dla wyboru przebiegów korytarzy regionalnych tras rowerowych, a także wskazania dla samorządów priorytetów inwestycyjnych.

¹⁷ Licea, technika, szkoły branżowe, specjalne oraz policealne.

RYS. 13. Dojazdy do szkół podstawowych i ponadpodstawowych w województwie łódzkim w roku szkolnym 2022/2023
(Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS)



III.1.4. Wybrane uwarunkowania środowiska przyrodniczego

Ukształtowanie terenu województwa jest mało zróżnicowane. W części północnej przeważa krajobraz równinny. Urozmaicenie rzeźby stanowi w centralnej części, na wysokości Łodzi, rozciągająca się równoleżnikowo strefa krawędziowa Wzniesień Łódzkich z najwyższym przewyższeniem – „Wzgórze Radary” (284 m n.p.m.), gdzie różnice wysokości dochodzą do ponad 120 m na tak niewielkiej przestrzeni stanowiąc ewenement w skali Polski Środkowej. Najbardziej zróżnicowana jest południowa część województwa, szczególnie w powiecie radomszczańskim i wieluńskim. W gminie Przedbórz dominuje pasmo wypiętrzeń jurajskich i kredowych, których osią jest Pasma Przedborsko-Małogoskie z najwyższym wzniesieniem województwa łódzkiego - Fajna Ryba (347 m n.p.m.) i innymi kulminacjami – Górą Kozłową (336 m n.p.m.) i Górą Krzemyczą (334 m n.p.m.). W gminie Masłowice najwyższym wzniesieniem jest – Góra Chełmo (323 m n.p.m.). Natomiast najwyższym, sztucznie usypanym wzniesieniem w województwie jest Góra Kamieńska (395 m n.p.m.) powstała w wyniku kompleksowej rekultywacji terenów poeksploatacyjnych Odkrywki Bełchatów.

Bardzo ważnym elementem charakteryzującym ukształtowanie terenu województwa są doliny rzeczne, zwłaszcza Warty i Pilicy (wraz z zakolami i przełomami) oraz Bzury. Województwo łódzkie jest obszarem słabo zalesionym. Wskaźnik lesistości wynosił w 2024 r. jedynie 21,4%, sytuując region na ostatnim miejscu w kraju (Polska 29,6%). Dodatkowo rozmieszczenie lasów jest nierównomierne, do 10% lesistości w gminach znajdujących się w północnej oraz centralnej części województwa oraz ponad 30% w środkowo-wschodniej i południowo-wschodniej części. Niski stopień zalesienia województwa przekłada się m.in. na niewielki udział obszarów o wysokich walorach przyrodniczych. W 2024 r. ok. 19,6% powierzchni łódzkiego (15., Polska 32,2%) było objęte formami obszarowej ochrony prawnej. W całości lub częściowo w jego granicach występowały następujące formy ochrony przyrody: 1 park narodowy – Ośrodek Hodowli Żubrów w Smardzewicach

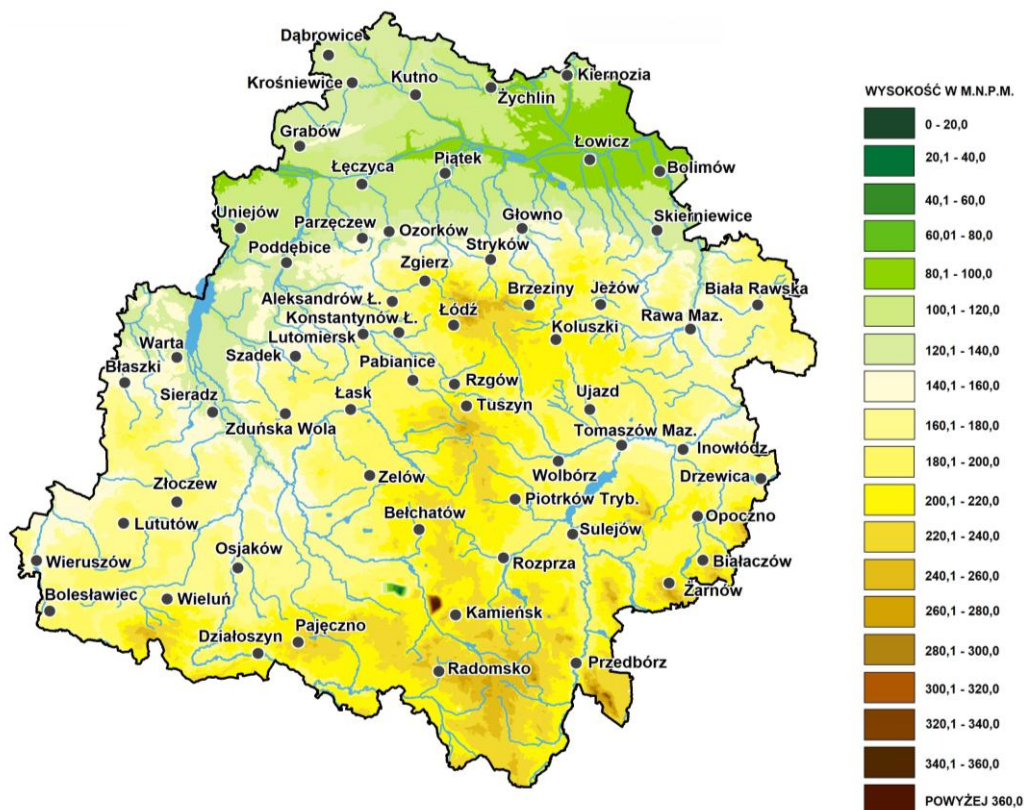


(stanowiący część Kampinoskiego Parku Narodowego), 92 rezerваты przyrody, 7 parków krajobrazowych, 17 obszarów chronionego krajobrazu, 34 zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, 4 stanowiska dokumentacyjne i 879 użytków ekologicznych. Dodatkowo na obszarze województwa wyznaczono 41 obszarów Natura 2000 oraz ustanowiono 2049 pomników przyrody. Docelowo system obszarów chronionych ma obejmować 29,0% powierzchni województwa.

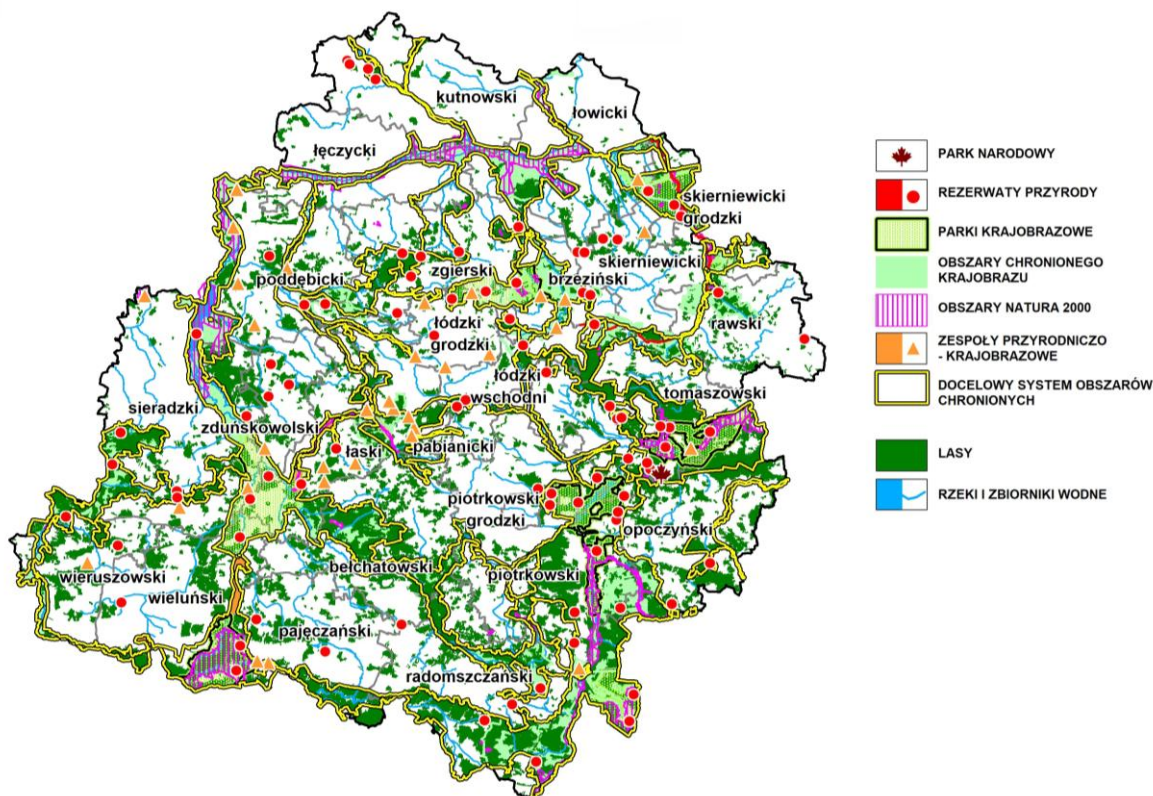
Klimat w województwie łódzkim ma charakter umiarkowany przejściowy. Średnia temperatura powietrza w 2022 r. wyniosła 9,4°C, przy czym w latach 1971-2022 temperatura maksymalna osiągnęła 37,6°C, a minimalna -30,3°C. Roczna suma opadów w 2022 r. wyniosła 565 mm, natomiast średnia prędkość wiatru 3,1 m/s. Najwyższe średnie temperatury występują w sierpniu, a najniższe w miesiącach grudzień i styczeń, natomiast w przypadku średnich opadów, największe sumy odnotowywane są w lipcu, a najmniejsze w marcu. Z uwagi na postępujące zmiany klimatyczne, w województwie można zaobserwować wzrost średniej rocznej temperatury powietrza i coraz cieplejszy okres zimowy charakteryzujący się sporadycznymi opadami śniegu (zastępowanymi opadami deszczu). Zanikają także okresy typowo wiosenne i jesienne, a lata są coraz bardziej upalne. Anomalie klimatyczne dotyczą również zmian w zakresie opadów, z długimi okresami suszy oraz zwiększeniem częstotliwości deszczy nawalnych i silnych wiatrów, co najbardziej odczuwalne jest w „wybetonowanych” ośrodkach miejskich i naraża je na podtopienia.

Środowisko przyrodnicze województwa i jego walory sprzyjają rozwojowi sieci tras rowerowych. Przeważające, równinne ukształtowanie terenu może wpływać na komfort podróży, a atrakcyjne obszary leśne oraz prawnie chronione mogą stanowić istotne uatrakcyjnienie podróży rowerem, zwłaszcza rekreacyjnych. Należy także zwrócić uwagę na postępujące zmiany klimatyczne obserwowane również w województwie, które mają znaczny wpływ na wydłużenie się sezonu rowerowego, a także jako czynnik w kontekście planowania jakości i standardów infrastruktury rowerowej oraz jej adaptacji do zmian klimatu.

RYS. 14. Ukształtowanie terenu (Źródło: Opracowanie własne)



RYS. 15. Wybrane elementy przyrodnicze (Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDOT, CRFOP)



III.1.5. Atrakcje turystyczne województwa

Atrakcyjność turystyczna województwa łódzkiego oparta jest na zróżnicowanym dziedzictwie kulturowym, w tym związanym z wielokulturowymi tradycjami historycznymi, walorami przyrodniczo-krajobrazowymi (m.in. zbiorniki wodne, doliny rzek, tereny leśne) oraz obiektami i obszarami rekreacyjnymi z rozwiniętą infrastrukturą turystyczną.

Dziedzictwo kulturowe

Na potencjał kulturowy województwa łódzkiego składają się cenne zasoby materialne, wśród których wyróżniają się m.in.: zabytkowe miejskie i ruralistyczne układy i zespoły przestrzenne z tradycyjną zabudową (w tym o genezie średniowiecznej oraz przemysłowej), obiekty sakralne (np. drewniane kościoły i murowane świątynie z różnych okresów oraz cerkwie i synagogi świadczące o wielokulturowości dawnych mieszkańców, cmentarze wyznaniowe), zespoły rezydencjalne (w tym zamki i ruiny budowli warownych, pałace, dwory), założenia i zespoły produkcyjne (m.in. XIX-wieczne fabryki związane z przemysłem włókienniczym, młyny, cukrownie), czy obszary archeologiczne (grodziska, kurhany). W 2024 r. zasób znajdujący się w wojewódzkiej ewidencji zabytków nieruchomych liczył 7 549 pozycji, z czego 2820 (ok. 40%) stanowiły obiekty i obszary wpisane do rejestru zabytków. Całościowo wskazany zasób stanowi prawie 4% zasobu krajowego (14.).

Jednymi z najważniejszych zabytków, mającymi znaczenie ponadregionalne, są obiekty uznane za pomniki historii, których w województwie jest 5 (13.), są to: Bazylika Katedralna (dawna Kolegiata Prymasowska) pw. Wniebowzięcia NMP (XVII w.) w Łowiczu, Zespół opactwa cystersów (XIII w.) w Sulejowie, zespół pałacowo-ogrodowy i ogród sentymentalno-romantyczny (XVIII w.) w Nieborowie i Arkadii, Wielokulturowy krajobraz miasta przemysłowego (XIX w.) w Łodzi oraz zespół archikolegiaty pw. NMP i św. Aleksego (XI-XII w.) w Tumie.



Wyróżniającymi region są 3 parki kulturowe (PK) (7.) tj.: PK „Miasto Tkaczy” w Zgierzu (XIX w.), PK „Wzgórze Zamkowe” w Sieradzu (XIII w.) oraz PK etnograficznego podregionu kutnowskiego związanego z poetą romantycznym Józefem Bohdanem Zaleskim w Leszczynku (XVIII w.).

Interesującymi z uwagi na nagromadzenie obiektów zabytkowych, głównie o funkcji mieszkalnej i usługowej, są układy i zespoły przestrzenne zlokalizowane w Łodzi: jedna z najbardziej znanych w kraju ulic handlowo-rozrywkowych – ul. Piotrkowska, zespół fabryczno-mieszkalny Księży Młyn oraz pałac i fabryka Izraela Poznańskiego (obecnie Manufaktura). Uznane w tym zakresie są również historyczne założenia miejskie m.in. w Piotrkowie Trybunalskim, Kutnie, Łęczycy, Łowiczu, Ozorkowie, Sieradzu, Rawie Mazowieckiej, Wieluniu.

Do najliczniej reprezentowanych i najcenniejszych należą zabytki architektury sakralnej, zwłaszcza o najstarszym, średniowiecznym rodowodzie (m.in.: archikolegiata w Tumie, kościół św. Idziego w Inowłodzu, kościół św. Mikołaja w Żarnowie), sanktuaria i miejsca kultu religijnego (m.in. Bazylika Wniebowzięcia NMP w Gidlach, Bazylika św. Filipa Neri i św. Jana Chrzyciciela w Studziannej – Poświętnem), a także unikalny zespół drewnianych kościołów typu wieluńskiego w powiecie wieluńskim (m.in. w Gaszynie, Grębieniu, Kadłubie, Łaszewie, Naramicach, Popowicach).

Województwo łódzkie znane jest również z założeń dworsko-parkowych i pałacowo-parkowych, m.in. w/w unikatowego zespołu pałacowo-ogrodowego w Nieborowie (z ogrodem w Arkadii), Pałacu Biskupów Kujawskich w Wolborzu, czy Pałacu Walewskich ze stadniną koni w Walewicach. Na uwagę zasługują również pałace fabrykantów w Łodzi m.in. Izraela Poznańskiego, który nazywany jest „łódzkim Luwrem”, Karola Poznańskiego, Maurycego Poznańskiego, Edwarda Herbsta, a także najpiękniejsza łódzka willa secesyjna należąca niegdyś do Leopolda Kindermana.

Dla miłośników historii warto odwiedzenia są także zamki królewskie w Łęczycy, Piotrkowie Trybunalskim, Opocznie, zamki arcybiskupie w Uniejowie i Oporowie, ruiny i relikty zamków m.in. (królewskiego w Inowłodzu, rycerskich w Besiekierach, Majkowicach, arcybiskupiego w Drzewicy, Zamek Księżąt Mazowieckich w Rawie Mazowieckiej, baszta królewskiego zamku Kazimierza Wielkiego w Bolesławcu) oraz obiekty warowne, w tym ruiny dworu obronnego w Bąkowej Górze.

Na uwagę zasługują także miejscowości wpisane na Krajową Listę Niematerialnego dziedzictwa Kulturowego, gdzie kultywuje się m.in. tradycje, zwyczaje, wykonywanie tradycyjnego rzemiosła i rękodzieła tj.: Łowicz, Kutno, Opoczno, Sieradz i Spycimierz. W tym ostatnim, tradycje kwiatowych dywanów na procesję Bożego Ciała w Spycimierzu są wpisane na listę reprezentatywną niematerialnego dziedzictwa kulturowego ludzkości UNESCO.

Rekreacja

Obok atrakcji związanych z dziedzictwem kulturowym, województwo łódzkie oferuje również szeroki zakres miejsc i obiektów związanych z turystyką rekreacyjną i wypoczynkową m.in. nad największymi zbiornikami wodnymi: Zbiornikiem Jeziorsko i Zalewem Sulejowskim, które pełnią funkcję rekreacyjną, turystyczną i retencyjną, przyciągając miłośników sportów wodnych m.in. windsurfingu, kitesurfingu, kajakarstwa, żeglarstwa (na zbiornikach odbywają się regaty żeglarskie), a także wędkarstwa. Przy zbiornikach rozwinęła się infrastruktura turystyczna (baza noclegowo-gastronomiczna, porty jachtowe, kąpieliska, plaże). Na uwagę zasługują Smardzewice nad Zalewem Sulejowskim i Ostrów Warcki nad Zbiornikiem Jeziorsko, z nową infrastrukturą rekreacyjną. Ponadto, popularne w regionie są także obiekty rekreacyjne m.in.: Aquapark Fala w Łodzi oraz Termy Uniejów i Termy Poddębice, związane z wodolecznictwem i turystyką uzdrowiskową. Odwiedzane szczególnie w sezonie letnim są również miejskie tereny rekreacyjne i kąpieliska m.in.: Arturówek,



Stawy Stefańskiego, Stawy Jana i Park na Młynku znajdujące się w Łodzi, a także na pozostałym obszarze województwa zlokalizowane przy zbiornikach wodnych m.in. w Pabianicach, Skierniewicach, Aleksandrowie Łódzkim, Opocznie, Konstancynie Łódzkim, Rawie Mazowieckiej, Głownie, Drzewicy, Zgierzu, Lisowicach.

W ostatnich latach intensywnie rozwijała się również oferta turystyki rodzinnej. Największymi atrakcjami są: Centrum rozrywki Mandoria w Rzgowie, ZOO w Łodzi z najnowocześniejszym w Europie pawilonem Orientarium, Zoo Borysew pod Poddębicami, Arboretum SGGW w Rogowie, Sady Klemensa w Komorowie, Dobronianka w Dobroniu. Intensywnie odwiedzana w sezonie letnim jest również miejscowość Spała zlokalizowana w otoczeniu lasów Spalskiego Parku Krajobrazowego. Jest to jedno z najbardziej znanych miejsc wypoczynkowych województwa z bogatą infrastrukturą noclegową i rekreacyjno-sportową m.in. Centralnego Ośrodka Sportu Ośrodka Przygotowań Olimpijskich. W miejscowości odbywają się także cykliczne imprezy, m.in. Spalski Jarmark Antyków i Rękodziela oraz Hubertusy.

Unikatową atrakcją turystyczną województwa łódzkiego jest największa „dziura”¹⁸ w Europie odkrywki Kopalni Węgla Brunatnego Bełchatów z gigantycznymi maszynami służącymi do wydobywania, zwałowania i transportu węgla oraz ogromnymi kominami elektrowni. Niesamowity widok na odkrywkę węgla (częściowo zrehabilitowaną) rozpościera się z dwóch urządzonych tuż nad wyrobiskiem tarasów widokowych w Kleszczowie i Żłobnicy. Podczas prac na terenie odkrywki kilkakrotnie natrafiono na szczątki mamutów, najlepiej zachowany fragment ciosu mamuta znajduje się w Muzeum Regionalnym w Bełchatowie. Natomiast w muzeum PGE „Giganty Mocy” w Bełchatowie znajduje się interaktywna, edukacyjna ekspozycja pokazująca m.in. proces wytwarzania energii elektrycznej, maszyny wydobywające węgiel brunatny oraz wystawy węgla brunatnego pod różnymi postaciami.

O atrakcyjności turystycznej łódzkiego świadczą także certyfikowane produkty turystyczne Polskiej Organizacji Turystycznej, które wyróżniają się atrakcyjnością turystyczną, są nowatorskie i dające wiele możliwości spędzenia wolnego czasu w ciekawy sposób. Najwięcej certyfikatów otrzymano w Łodzi. Najciekawszymi produktami turystycznymi są: Festiwal Kinetycznej Sztuki Światła - Light. Move. Festiwal. (przyciągający do Łodzi mnóstwo osób nie tylko z Polski), Centrum Nauki i Techniki EC1, Planetarium EC1, Orientarium ZOO Łódź oraz Manufaktura Łódzka, która stała się wizytówką Łodzi. Równie interesujące są produkty turystyczne spoza Łodzi m.in. schron kolejowy i bunkier w Konewce k/Spały, uzdrowisko termalne w Uniejowie, Park Rozrywki Mandoria w Rzgowie, Zoo Borysew w Borysewie czy Aflopark w Pabianicach.

Często odwiedzanymi atrakcjami turystycznymi województwa łódzkiego są także: m.in. rezerwat przyrody „Węże” wraz z okolicznymi kamieniołomami i starymi piecami wapienniczymi w Bobrownikach, Lisowicach i Raciszynie k/Działoszyna, Skansen Ziemi Łowickiej w Maurzycach, pijalnia wód geotermalnych i Ogród Zmysłów w Poddębicach, Podziemna Trasa Turystyczna Groty Nagórzyckie, rezerwat „Niebieskie Źródła” i Skansen Rzeki Pilicy w Tomaszowie Mazowieckim, czy Energosfera w Konarzewie. Atrakcją stanowi również zabytkowa infrastruktura Rogowskiej Kolei Wąskotorowej (Rogów – Rawa Mazowiecka – Biała Rawska), gdzie nadal wykorzystywane jest 7 z 27 km linii na odcinku Rogów – Jeżów, po którym odbywają się okazjonalne kursy o charakterze turystycznym.

Szlaki rowerowe

W województwie funkcjonuje ponad 100 turystycznych szlaków rowerowych o łącznej długości ponad 4500 km, których największe zagęszczenie jest w zachodniej i północnej części łódzkiego. Szlaki prowadzone są zarówno po drogach publicznych, jak i po ścieżkach oraz drogach leśnych itp., łącząc najciekawsze atrakcje regionu po infrastrukturze częstokroć niespełniającej podstawowych parametrów (bezpieczeństwo,

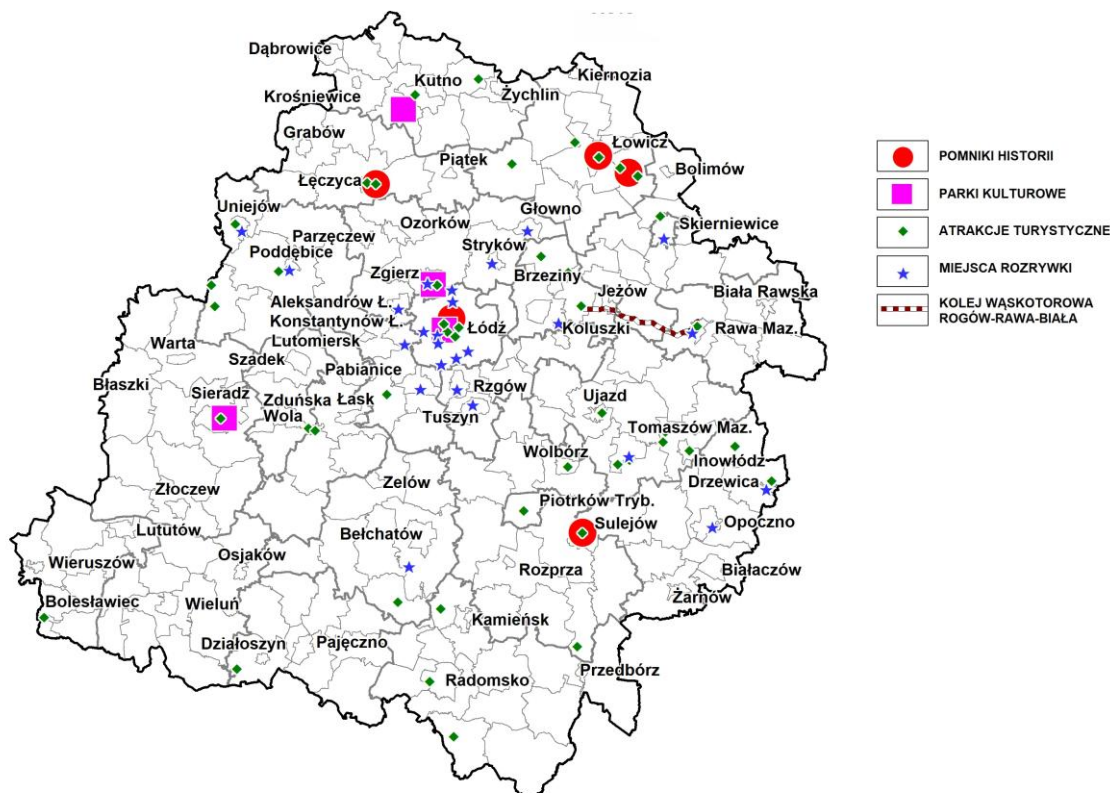
¹⁸ Wyrobisko ma wymiary: 12 x 3 km, głębokość 200 m.

nawierzchnia) i oznakowaniu wymagającym od użytkowników jego odnalezienia (np. umieszczane na drzewach). Najważniejszymi szlakami są 4 szlaki ponadregionalne o łącznej długości 864 km: Łódzka Magistrała Rowerowa Północ-Południe (kolor czerwony - 204 km), Łódzka Magistrała Rowerowa Wschód-Zachód (kolor czerwony - 193 km), Szlak Bursztynowy Nadwarciański i Nadbuzurzański (kolor żółty - o łącznej długości 274 km) oraz Szlak Grunwaldzki (kolor czerwony - 193 km). Przez województwo przebiegają także 4 szlaki regionalne o łącznej długości ok. 1300 km: W centrum Polski (kolor niebieski - 307 km), Gorących źródeł (kolor niebieski - 197 km), Ziemi Sieradzkiej (kolor niebieski - 419 km - łączący 4 szlaki tj. Skarby Ziemi Sieradzkiej, Świętego Maksymiliana Kolbego, Braci Czeskich i Węgla Brunatnego), Ziemi Rawskiej (kolor niebieski - 250 km wraz z Rawską Ósemką).

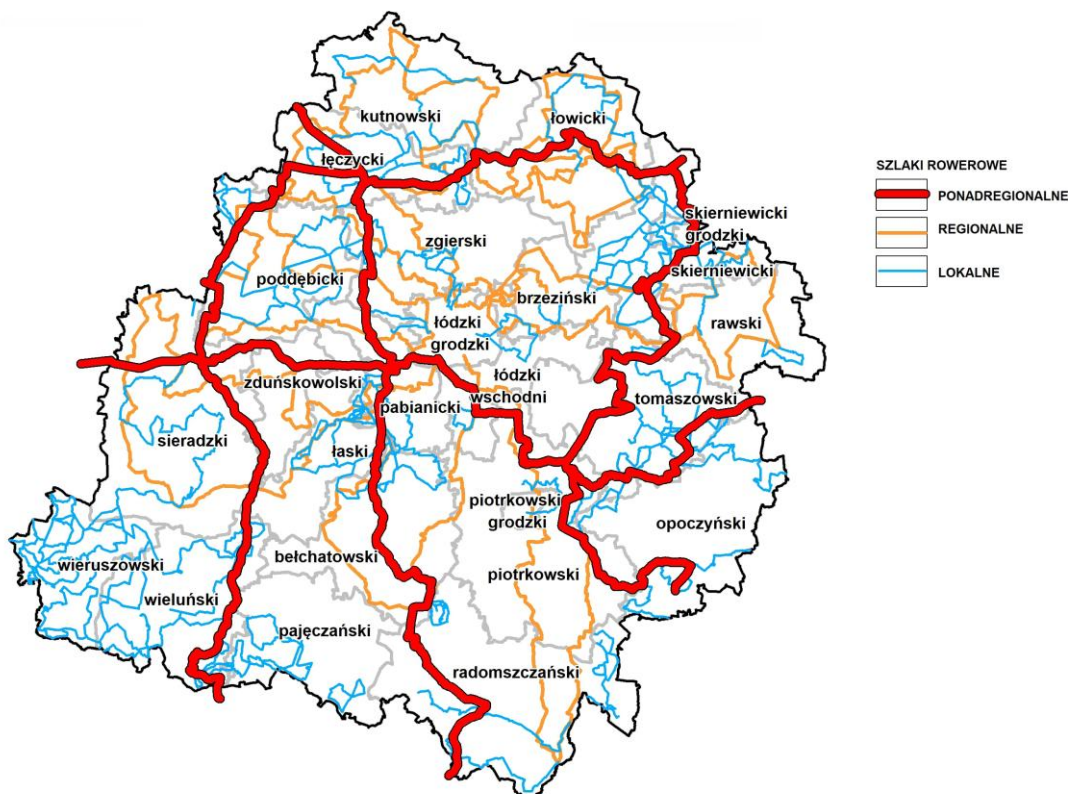
Województwo łódzkie w skali kraju nie należy do najbardziej wyróżniających się regionów pod względem atrakcji turystycznych, w tym zasobów dziedzictwa kulturowego. Pomimo to zlokalizowanych na jego obszarze jest wiele interesujących obiektów i obszarów licznie odwiedzanych przez turystów. Zasoby te mogą stać się ważnymi generatorami ruchu rowerowego, przy czym warunkiem jest zapewnienie im dostępności poprzez infrastrukturę rowerową oraz promocja turystyki rowerowej. Lokalizacja atrakcji turystycznych województwa powinna być istotna przy planowaniu systemów tras rowerowych na poziomie lokalnym np. w formie połączeń „ostatniej mili” i jako ukierunkowanie wytyczania korytarzy tras rowerowych na poziomie regionalnym. Dodatkowy potencjał dla budowy infrastruktury rowerowej mogą stanowić istniejące korytarze zarówno czynnych jak i nieczynnych kolei wąskotorowych. Ich realizacja z poszanowaniem dziedzictwa kolejowego może stanowić obok funkcji komunikacyjnej tych dróg, dodatkową atrakcję turystyczną województwa.

Wykaz głównych atrakcji turystycznych zlokalizowanych w pobliżu wyznaczonych tras rowerowych ujęty został w rozdziale VII. *Atrakcje turystyczne przy trasach.*

RYS. 16. Wybrane atrakcje turystyczne województwa (Źródło: Opracowanie własne)



RYS. 17. Szlaki rowerowe (Źródło: Opracowanie własne)



III.1.6. Uwarunkowania transportowe

Układ drogowy

Województwo łódzkie jest dobrze wyposażone w infrastrukturę drogową. Przebiegają tu ważne drogi, w tym o statusie międzynarodowym, tj. autostrady A1 i A2, drogi ekspresowe S8 i S14 oraz drogi krajowe mające znaczenie w powiązaniach międzyregionalnych nr 12, 74, 91, 92. Gęstość dróg szybkiego ruchu jest jedną z najwyższych w kraju i wynosiła w 2023 r. 2,9 km/100km² (2. miejsce wśród województw). Dodatkowo województwo charakteryzuje się wysoką gęstością dróg krajowych wynoszącą w 2023 r. 8,1 km/100 km² (3.), uzupełniającą ją siecią dróg wojewódzkich (o gęstości 7,4km/100 km² – 15.) i relatywnie dobrze rozwiniętą siecią dróg powiatowych i gminnych (o gęstości 127,1 km/100 km² – 7.).

Sieć drogowa województwa jest znacząco obciążona ruchem¹⁹. Pod względem natężenia ruchu na drogach krajowych, wynoszącego 16 030 poj./dobę, region zajmuje 5. miejsce w kraju, natomiast w przypadku dróg wojewódzkich przy średniej 4 809 poj./dobę, zajmuje 6 miejsce w kraju. Najbardziej obciążonymi drogami w województwie były drogi krajowe A1, A2, S8, odcinki DK nr: 1, 12, 71 i 91 oraz odcinki dróg wojewódzkich nr: 473, 482, 484, 485, 702, 703, 710, 713, 715 i 726. Znacząco obciążone ruchem, w tym o dużym udziale ruchu ciężarowego były również odcinki dróg krajowych i wojewódzkich przebiegające w granicach miast

¹⁹ Na podstawie wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021.



województwa^{20,21}. Na zmianę rozkładu ruchu wpłynąć mogą zaplanowane w najbliższych latach inwestycje związane z realizacją dróg ekspresowych S12 i S74, biegnących od centrum województwa w kierunku południowo-wschodnim, a także obwodnice miejscowości: Radomsko, Błaszki, Brzeziny, Łowicz, Srock, Wieluń, Aleksandrów Łódzki, Skierniewice, Stryków, Biała Rawska, Uniejów, Piątek, Szadek, Łęczyca i Miedza Drewniana.

Analiza jakości dróg przebiegających przez województwo wykazała, że w 2023 r. 41,4% dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA w Łodzi miało nawierzchnie w stanie złym i niezadowolającym²². Podobna sytuacja charakteryzuje drogi wojewódzkie, gdzie długość dróg wymagających podjęcia prac modernizacyjnych wynosiła w 2024 r. 37,0%²³. Złym stanem technicznym i niewystarczającymi parametrami charakteryzują się także drogi powiatowe i gminne. Nawierzchnie gruntowe posiadało w 2023 r. łącznie 18,7% tych dróg. Drugim ważnym parametrem opisującym jakość dróg jest szerokość jezdni. Szerszy pas sprzyja pogorszeniu bezpieczeństwa ruchu rowerów w przypadku braku infrastruktury rowerowej. Zgodnie z danymi ZDW w Łodzi 55,0% długości dróg wojewódzkich posiada nienormatywne szerokości jezdni ruchu (poniżej 7 m), w tym DW nr: 449, 450, 469, 581, 584, 704 i 746 (powyżej 90% długości drogi).

Gęstość sieci drogowej województwa sprzyja możliwości rozwoju dróg rowerowych, przy czym na wskazanie najlepszego ich przebiegu i formę realizacji mogą mieć wpływ lokalne uwarunkowania przestrzenno-funkcjonalne. Wysokie natężenie ruchu, w tym szczególnie ciężarowego znacząco zmniejsza komfort podróży i obniża bezpieczeństwo, podobnie jak niska jakość dróg związana ze stanem nawierzchni i szerokością jezdni. Przy planowaniu sieci tras rowerowych należy również wziąć pod uwagę przyszłe inwestycje drogowe, szczególnie te które pozwolą odciążyć drogi lokalne od ruchu tranzytowego. W innych przypadkach, dla stworzenia wysokiej jakości dróg rowerowych należy dążyć do separacji ruchu rowerowego lub poszukiwania alternatywnego przebiegu z dala od głównych ciągów komunikacyjnych.

²⁰ Na drogach krajowych i wojewódzkich ruch ogółem ponad 10 000 poj./dobę występował w miastach: Bełchatów, Zgierz, Konstantynów Łódzki, Koluszki, Brzeziny, Opoczno, Tomaszów Mazowiecki, Łask, Łęczyca, Sieradz, Rzgów, Sulejów, Aleksandrów Łódzki, Rozprza, Radomsko, Kamieńsk, Wieluń, Łowicz, Pabianice, Ozorków, Poddębice, Błaszki, Stryków, Głowno, Pajęczno i Przedbórz

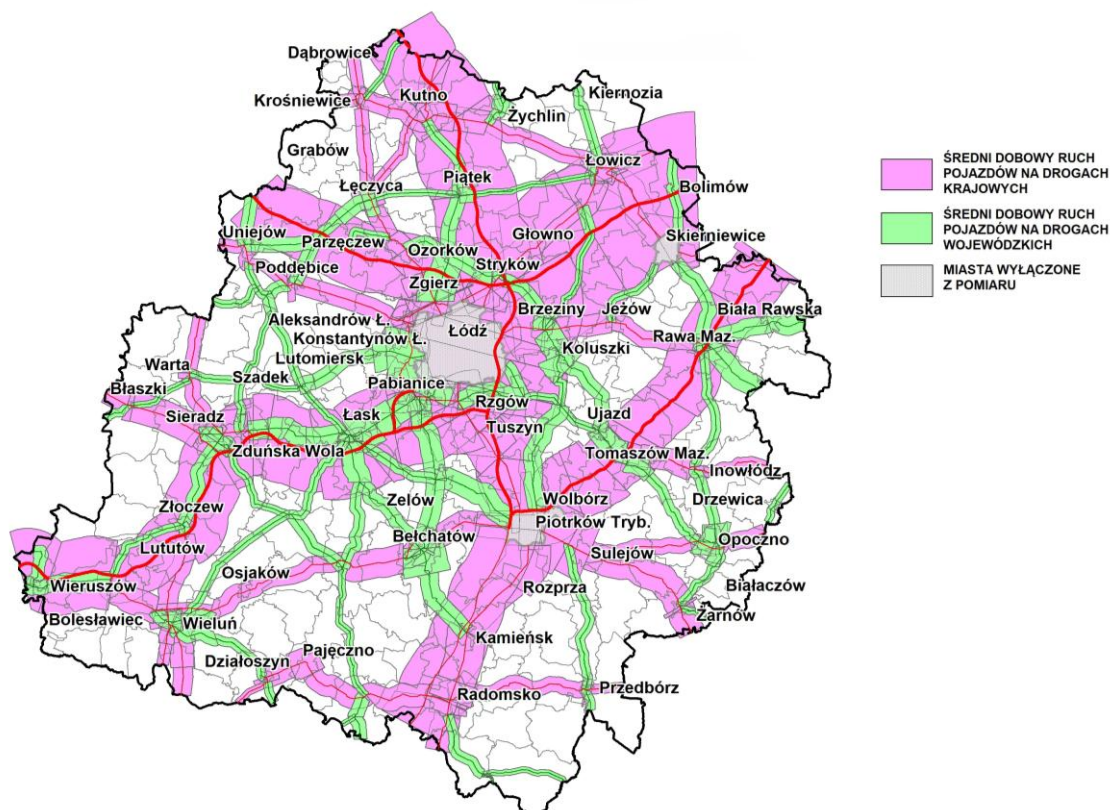
²¹ Na drogach krajowych ruch ciężarowy ponad 2 000 sam. cięż./dobę występował w miastach: Błaszki, Brzeziny, Łowicz, Radomsko, Rzgów, Sulejów, Tuszn i Wieluń, z kolei na drogach wojewódzkich natężenie ponad 1 000 sam. cięż./dobę zanotowano w miastach: Stryków, Kamieńsk, Wieruszów, Brzeziny, Koluszki, Ujazd i Łask.

²² Na podstawie Raportu o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2023 roku, Warszawa, Marzec 2024.

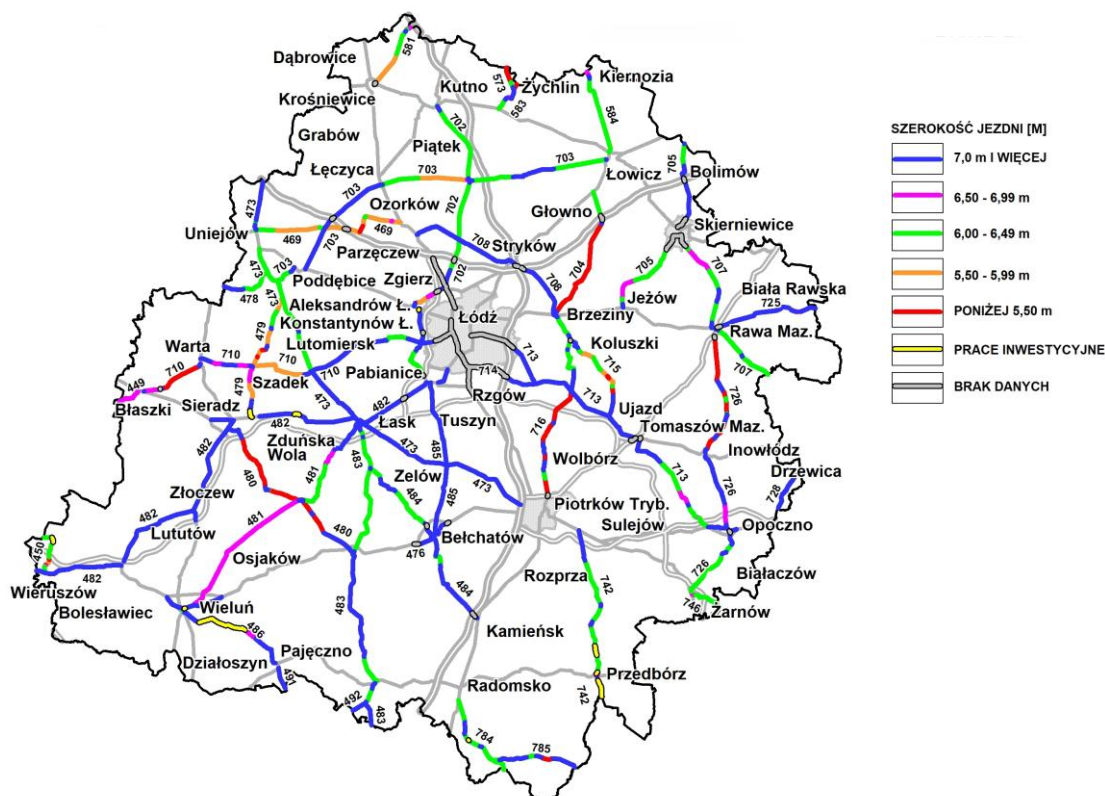
²³ Na podstawie corocznego przeglądu przeprowadzonego w II kw. 2024 r. na sieci dróg wojewódzkich, będących w zarządzie ZDW w Łodzi.



RYS. 18. Średni dobowy ruch roczny pojazdów na sieci dróg krajowych i wojewódzkich w 2020/2021 r. (Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021)

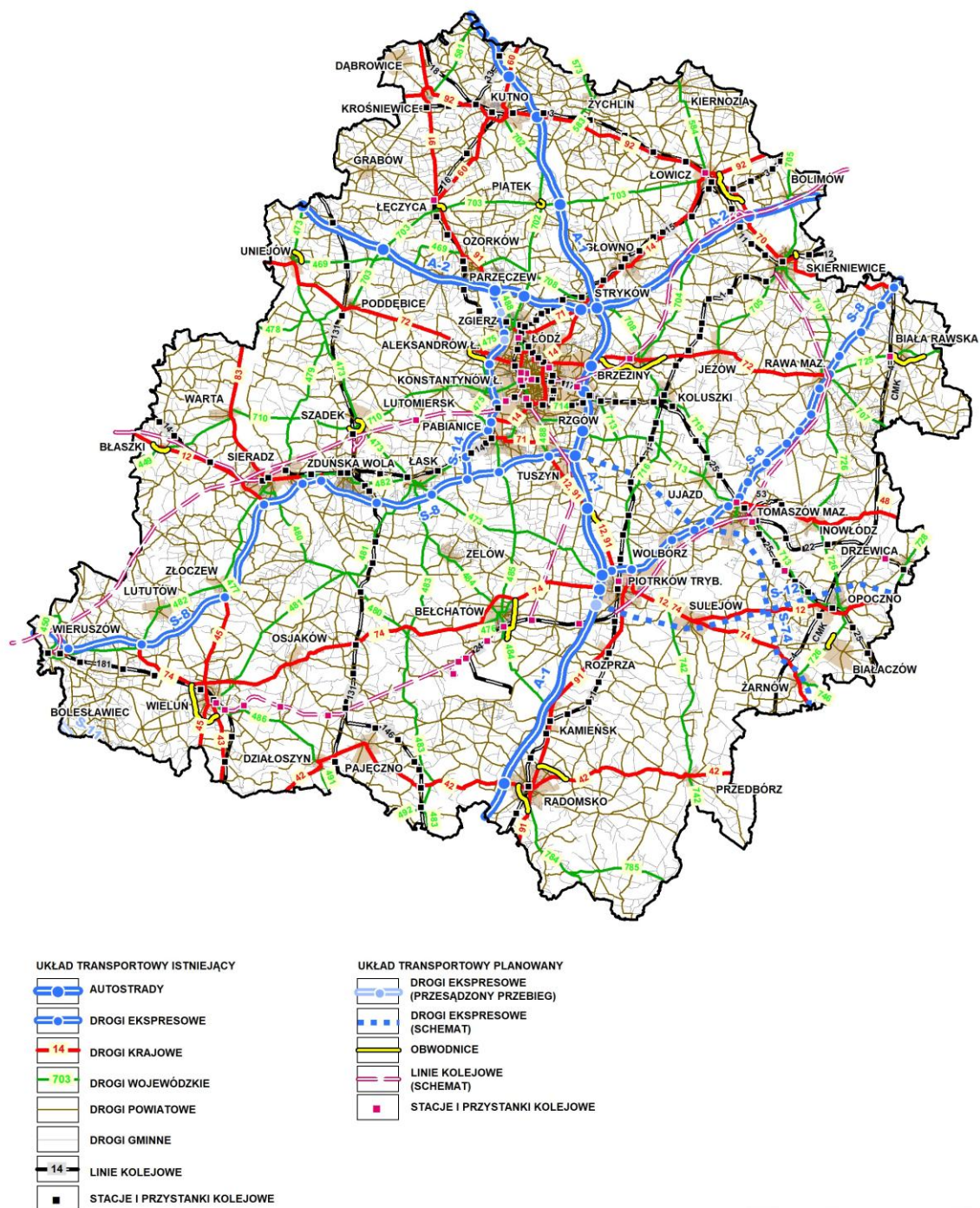


RYS. 19. Szerokość jezdni dróg wojewódzkich w 2024 r. (Źródło: Opracowanie własne na podstawie protokołów przeglądu stanu technicznej sprawności, przeprowadzonych przez ZDW w Łodzi)





RYS. 20. Układ transportowy istniejący i planowany (Źródło: Opracowanie własne)





Układ kolejowy

Sieć kolejowa w województwie łódzkim jest jedną z najslabiej rozwiniętych w kraju, w 2024 r. jej gęstość wyniosła 6,0 km/100 km² (10.), a długość 1086 km (11.), stanowiąc jedynie 5,5% sieci w kraju. Niezelektryfikowane pozostaje 96 km linii (8,8%): Nr 24, Nr 53 oraz Nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki-Opoczno- Skarżysko-Kamienna. Linii jednotorowych wpływających na ograniczenie przepustowości jest 399 km (36,7%), z czego największe „wąskie gardła” stanowią linie wychodzące z Łódzkiego Węzła Kolejowego.

Aktualnie na obszarze województwa prowadzonych jest kilka kluczowych inwestycji, w tym budowa tunelu średnicowego pod centrum Łodzi, łączącego stację Łódź Fabryczna ze stacjami Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec. Ponadto prowadzone są zaawansowane prace przygotowawcze dotyczące realizacji kolei dużych prędkości Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Łódź – Wrocław/Poznań, umożliwiającej prowadzenie ruchu regionalnego²⁴, a także budowy nowych linii kolejowych²⁵, dzięki którym utworzony zostanie nowy ciąg komunikacyjny Piotrków Trybunalski – Bełchatów – LK 131 – Wieluń, zmniejszając wykluczenie komunikacyjne mieszkańców południowo-zachodniej części regionu.

Na dostępność do transportu kolejowego, kluczowy wpływ ma infrastruktura punktowa. W regionie, obecnie funkcjonują²⁶ 172 stacje i przystanki kolejowe, a 3 są w trakcie realizacji, w tym: Łódź Śródmieście, Łódź Polesie, Łódź Koziny. Kolejne nowe przystanki planowane są w ramach budowy kolei dużych prędkości, m.in.: Brzeziny i Sieradz Zachód oraz inwestycji realizowanych z programu Kolej+ i Modernizacja Centralnej Magistrali Kolejowej.

Pośród 60 miast województwa, aż 30 nie posiada dostępu do linii kolejowych²⁷ (w tym miasta powyżej 15 tys. mieszkańców: Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki, Rawa Mazowiecka), a kolejne 4 (Bełchatów, Działoszyn, Poddębice, Szadek) leżą przy liniach kolejowych, po których nie jest obecnie prowadzony regularny ruch pasażerski. Ponadto 2 miasta w południowo-zachodniej części regionu (Wieluń, Wieruszów) mają dostęp do połączeń kolejowych, ale łącząca je linia kolejowa nie jest powiązana z resztą sieci kolejowej regionu. Istotnym czynnikiem ograniczającym atrakcyjność transportu kolejowego jest także funkcjonowanie części stacji i przystanków kolejowych w oddaleniu od generatorów ruchu i obszarów silnie zurbanizowanych, w tym m.in.: Drzewica, Łask, Sieradz, Tomaszów Mazowiecki.

System transportu kolejowego w regionie stale się rozwija, zarówno pod względem modernizacji istniejącej sieci jak i planów budowy nowych linii kolejowych, przy czym w kontekście transportu rowerowego istotna jest dobra dostępność do infrastruktury punktowej. Powiązanie korytarzy regionalnych tras rowerowych ze stacjami i przystankami kolejowymi, również poprzez poziom lokalny, jako połączenia „ostatniej mili”, powinno stanowić jeden z kierunków rozwoju sieci dróg rowerowych w województwie. Umożliwi to sprawną zmianę środka transportu i podróż multimodalną przy wykorzystaniu roweru, znacznie zwiększając zasięg podróży i zmniejszając negatywny efekt środowiskowy.

²⁴ LK nr 85 Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź – Sieradz Północny – Kalisz – Poznań Starołęka, LK Nr 86 Sieradz Północny – Wieruszów – Kępno – Czernica Wrocławska – Wrocław Główny.

²⁵ W ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + prowadzone są prace na przedsięwzięciach pn.: „Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Nr 24 na odcinku Piotrków Trybunalski - Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa” i „Budowa linii łączącej linię kolejową Nr 131 (Chorzew Siemkowice) z linią kolejową Nr 181 (Wieluń)”, natomiast w ramach FEŁ 2021-2027 prowadzone są prace nad przedsięwzięciem pn. „Budowa linii łączącej Bełchatów z linią 131”.

²⁶ Według stanu na czerwiec 2025 r.

²⁷ Aleksandrów Łódzki, Biała Rawska, Białaczów, Bolesławiec, Bolimów, Brzeziny, Dąbrowice, Grabów, Inowódz, Jeżów, Kiernozia, Konstantynów Łódzki, Krośnice, Lutomiersk, Lututów, Osjaków, Pajęczno, Parzęczew, Piątek, Przedbórz, Rawa Mazowiecka, Rzgów, Sulejów, Tuszyń, Ujazd, Uniejów, Warta, Żelów, Złoczew, Żarnów – stan na 2025 r.



Transport pasażerski

Publiczny transport zbiorowy w województwie oparty jest na kolejowej i autobusowej komunikacji o charakterze lokalnym, regionalnym, międzyregionalnym i międzynarodowym, a także na systemach komunikacji miejskiej.

Na poziomie międzyregionalnym, kolejowe przewozy pasażerskie obsługiwane są przez PKP Intercity²⁸, który łączy województwo²⁹ ze wszystkimi ośrodkami wojewódzkimi w kraju oraz pozostałymi znaczącymi miastami (m.in. Bielsko-Biała, Gdynia Jelenia Góra, Kołobrzeg, Piła, Słupsk), a w sezonie również z wieloma miejscowościami wypoczynkowymi (m.in. Ełk, Hel, Ustka, Krynica Zdrój, Łeba, Szklarska Poręba, Świnoujście, Wisła, Zakopane).

Głównym przewoźnikiem kolejowym obsługującym połączenia regionalne jest Łódzka Kolej Aglomeracyjna (ŁKA), która w 2024 r. przewiozła ponad 10,6 mln pasażerów³⁰ z ogólnej liczby wynoszącej ponad 18 mln podróżnych w województwie³¹. Posiadany tabor kolejowy jest przystosowany do przewozu rowerów, a spółka planuje zwiększenie ilości miejsc dla rowerów w nowych składach. Dzięki sukcesywnie rozwijanej siatce połączeń ŁKA prowadzi przewozy na większości linii na obszarze województwa łódzkiego, obsługując trasy z Łodzi do Sieradza i Poznania, Piotrkowa Trybunalskiego i Radomska, Zduńskiej Woli i Częstochowy, Tomaszowa Mazowieckiego i Spały, Drzewicy i Radomia, Opoczna, Końskich i Skarżyska-Kamiennej, Warszawy, Skierniewic i Koluszek, Łowicza, Kutna, a także na trasie Skierniewice – Łowicz – Kutno oraz połączenia na obszarze aglomeracji łódzkiej. Ofertę połączeń regionalnych uzupełniają pociągi: POLREGIO, Kolei Mazowieckich oraz Kolei Wielkopolskich.

Na obszarach nieobsługiwanych przez połączenia kolejowe, podstawę komunikacji stanowi sieć regionalnych i podmiejskich połączeń autobusowych (PKS, BUS), których oferta jest niezadowalająca (m.in.: zmniejszająca się siatka połączeń, częstotliwość kursów niedostosowana do potrzeb pasażerów, niewystarczająca dostępność do stacji i przystanków kolejowych). Długość linii regularnej komunikacji autobusowej ogółem wyniosła w 2023 r. 25 716 km (spadek od 2014 r. o 19 536 km), w tym dalekobieżnych – 1 842 km (spadek od 2014 r. o 10 239 km), o charakterze regionalnym – 6 123 km (spadek od 2014 r. o 7 102 km), natomiast długość linii podmiejskich – 17 751 km (spadek od 2014 r. o 2 095 km). W ostatnich latach Samorząd Województwa Łódzkiego uruchomił 43 nowe autobusowe linie regionalne³², co wpłynęło na zahamowanie negatywnych trendów w przewozach autobusowych oraz niwelację obszarów wykluczonych komunikacyjnie. Ofertę samorządu uzupełnia również utworzona przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną, Kolejowa Komunikacja Autobusowa (KKA), stanowiąca zintegrowane z ofertą kolejową połączenia dowozowe do stacji i przystanków kolejowych. KKA uruchamia obecnie 10 połączeń autobusowych.

²⁸ Dodatkowo przewoźnik realizuje połączenia międzynarodowe – z Kutna do Berlina oraz Opoczna do Bohumina, Budapesztu, Ostrawy, Pragi, Monachium, Wiednia i) Rijeki.

²⁹ W rozkładzie 2024/2025 PKP Intercity obsługiwało postoje handlowe w miejscowościach: Drzewica, Gorzkowice, Koluszki, Kutno, Łask, Łęczyca, Łowicz Główny, Łódź Chojny, Łódź Dąbrowa, Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska, , Łódź Widzew, Opoczno Południe, Ozorków, Pabianice, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Sieradz, Skierniewice, Tomaszów Mazowiecki, Wieluń, Wieruszów, Zduńska Wola, Zduńska Wola Karsznice, Zgierz, Żychlin.

³⁰ Dane wg. Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej

³¹ Dane wg. Urzędu Transportu Kolejowego.

³² Linie te są finansowane z rządowego funduszu „Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej” w celu przywracania lokalnych połączeń autobusowych na obszarach wykluczonych.



W regionie, 26 miast obsługiwanych jest przez komunikację miejską³³, z czego 18 ośrodków jest jej organizatorem. Łączna długość linii komunikacji miejskiej w regionie w 2023 r. wyniosła 3 329,0 km (6.), z czego 3 129,9 km stanowiły linie autobusowe. W 2023 r. liczba pasażerów komunikacji miejskiej wyniosła 197,9 mln pasażerów. W województwie funkcjonuje również komunikacja tramwajowa, obsługująca obecnie Łódź oraz 4 miejscowości aglomeracji: m. Zgierz, m. Konstantynów Łódzki, m. Pabianice i gm. Ksawerów.

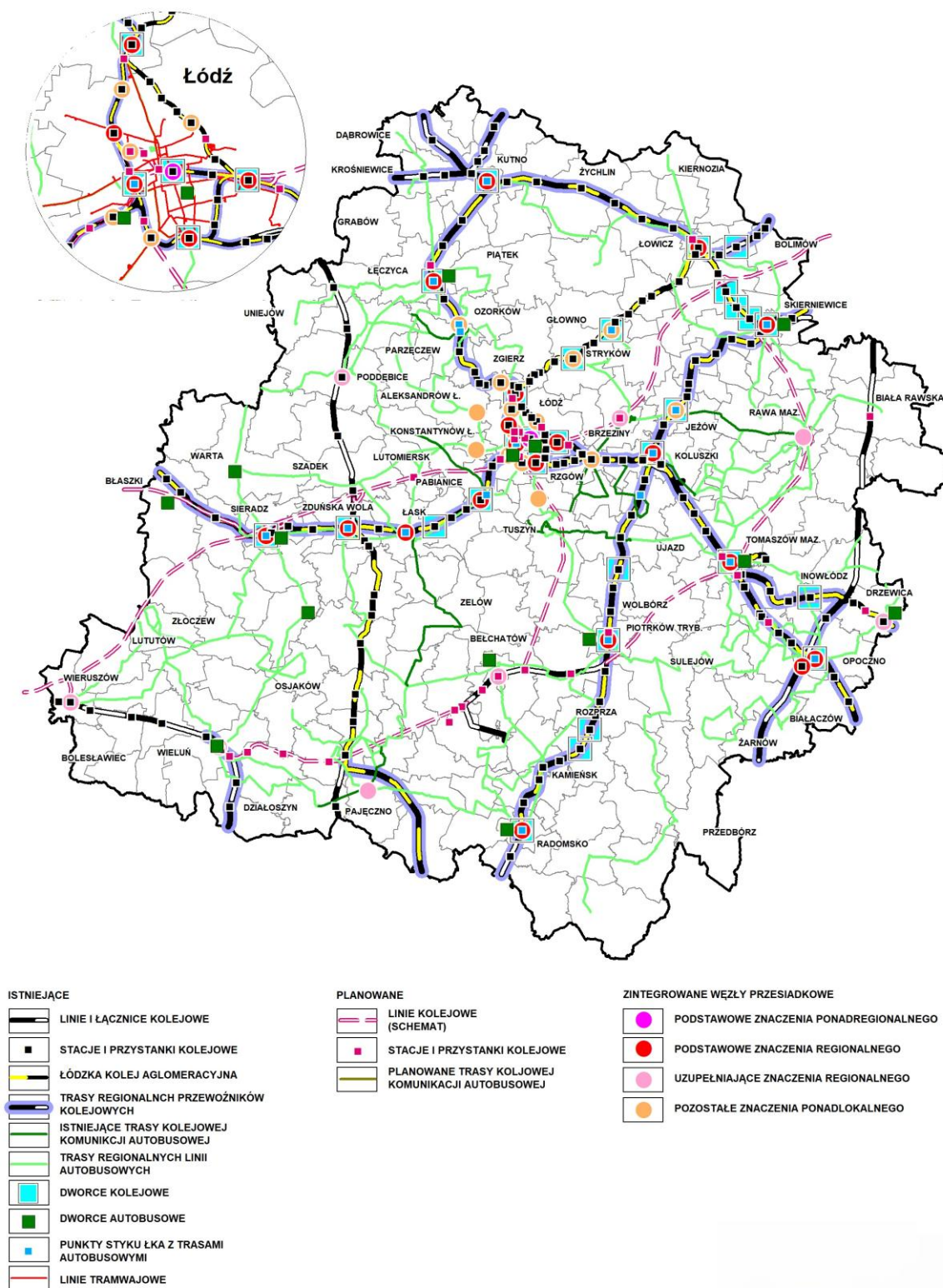
Na podstawie *Koncepcji rozwoju regionalnych węzłów w województwie łódzkim* określona została sieć 42 węzłów przesiadkowych o znaczeniu regionalnym. Podzielono je na 4 typy: główny zintegrowany węzeł przesiadkowy znaczenia ponadregionalnego: multimodalny Łódź Fabryczna; podstawowe zintegrowane węzły przesiadkowe znaczenia regionalnego oparte na komunikacji kolejowej: Koluszki, Kutno, Łask, Łęczyca, Łowicz, Główny, Łódź Chojny, Łódź Kaliska, Łódź Widzew, Łódź Żabieniec, Opoczno, Opoczno południe, Pabianice, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Sieradz, Skierniewice, Tomaszów Mazowiecki, Zduńska Wola, Zgierz; uzupełniające zintegrowane węzły przesiadkowe znaczenia regionalnego: Bełchatów, Brzeziny, Drzewica, Pajęczno, Poddębice, Rawa Mazowiecka, Wieluń, Wieruszów Miasto oraz pozostałe zintegrowane węzły przesiadkowe znaczenia ponadlokalnego: Aleksandrów Łódzki, Bedoń, Głowno, Konstantynów Łódzki, Łódź Koziny, Łódź Marysin, Łódź Pabianicka, Łódź Radogoszcz Zach., Łódź Retkinia, Ozorków, Rogów, Rzgów, Stryków, Zgierz Północ.

Komunikacja regionalna w województwie, w coraz większym zakresie opiera się na dynamicznie rozwijającej się ofercie transportu kolejowego, szczególnie ŁKA. Jest to o tyle istotne, iż wszyscy przewoźnicy kolejowi dopuszczają przewóz rowerów w swoich składach, co stanowi kluczowe udogodnienie przy podróży rowerem i tworzenia dłuższych łańcuchów podróży. Odmienna sytuacja występuje w przypadku ponadlokalnej komunikacji autobusowej, gdzie większość taboru nie jest przystosowana do przewozu rowerów. W perspektywie czasu, organizatorzy transportu publicznego lub zamawiający takie usługi, powinni zastanowić się nad umożliwieniem przewozu rowerów, np. za pomocą dostępnych na rynku bagażników czy uchwytów rowerowych umiejscowionych na zewnątrz taboru, zwiększając tym samym bazę swoich potencjalnych klientów. Podobnie jak przy transporcie kolejowym, istotne jest powiązanie transportu zbiorowego z infrastrukturą rowerową. Jednym z kryteriów wyboru przebiegu korytarzy regionalnych tras rowerowych powinny stanowić zintegrowane węzły przesiadkowe znaczenia regionalnego, a jako priorytetowe inwestycje powinny być traktowane powiązania z nimi. Zintegrowane węzły przesiadkowe w swoim docelowym kształcie powinny być wyposażone w podstawowe elementy obsługi rowerzystów, tj. zadaszone parkingi rowerowe, punkty napraw, miejsca odpoczynku, a także usługi handlu i gastronomii, co będzie sprzyjać poprawie komfortu dla podróżujących rowerem.

³³ Aleksandrów Łódzki, Bełchatów, Brzeziny, Głowno, Kamieńsk, Konstantynów Łódzki, Kutno, Lutomiersk, Łask, Łowicz, Opoczno, Ozorków, Pabianice, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Rawa Mazowiecka, Rzgów, Sieradz, Skierniewice, Stryków, Tomaszów Mazowiecki, Warta, Zduńska Wola, Żelów, Zgierz.



RYS. 21. Publiczny transport zbiorowy (Źródło: Opracowanie własne)





III.2. Stan i uwarunkowania mobilności rowerowej

III.2.1. Infrastruktura rowerowa

Istniejąca infrastruktura rowerowa

Długość dróg rowerowych w Polsce³⁴ wyniosła w 2023 r. ponad 21 500 km, o ponad 12 000 km więcej niż w 2014 r. W województwie łódzkim zlokalizowanych było 1 188,0 km, podczas gdy w 2014 r. było to jedynie 543,8 km. Największy przyrost długości dróg rowerowych w omawianym okresie odnotowano w województwach małopolskim (285,0%) i świętokrzyskim (210,8%), a najniższy w dolnośląskim (68,1%) i pomorskim (77,9%). W województwie łódzkim, długość dróg rowerowych wzrosła o 118,5% i był to niższy wzrost niż średnia dla kraju wynosząca 130,8%.

WYKRES 1: Długość dróg rowerowych w województwach w latach 2014 i 2023 wg zarządców (Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS)



Na potrzeby dokładniejszej inwentaryzacji infrastruktury rowerowej w województwie, w 2022 r. przeprowadzono ankietowanie samorządów gminnych celem pozyskania informacji o przebiegu istniejącej sieci dróg rowerowych, jej typie, a także planach jej dalszego rozwoju. Podobne zapytania wysłano również na początku 2024 r. do zarządców infrastruktury (ZDW w Łodzi, GDDKiA) oraz starostw powiatowych. Zebrane dane zostały uzupełnione wiedzą ekspercką oraz wizją w terenie (stan na czerwiec 2024 r.).

Dane pozyskane z ankiet, w zakresie stanu istniejącego, różnią się od tych zamieszczonych w bazie prowadzonej przez GUS, z uwagi na inny okres sprawozdawczy tj. dane GUS zawsze podaje się na koniec danego roku, natomiast ankiety były wypełniane na dzień dzisiejszy. Drugą różnicę stanowią odmienne sposoby zliczania długości dróg rowerowych. Według GUS, każda droga rowerowa liczona jest osobno np. w przypadku przebiegu po dwóch stronach drogi. W niniejszym opracowaniu zostało to uproszczone i są one traktowane łącznie, dając realny obraz długości dróg wyposażonych w infrastrukturę rowerową.

Zgodnie z pozyskanymi danymi, długość dróg rowerowych wyniosła w województwie 1210,0 km. Najdłuższą siecią dróg rowerowych charakteryzują się stolica województwa Łódź (186,7 km), a także gminy: Kleszczów (98,4 km) i Zduńska Wola (38,7 km). W 20 gminach długość dróg rowerowych wynosi mniej niż 1 km, w tym najmniej (poniżej 0,5 km) w gminach: Drużbice, Poświętne, Nowa Brzeźnica, Pęczniew, Ładzice, Radomsko, Wierzchnas oraz w m. gm.: Dąbrowice, Krośniewice, Tuszyn i Błaszki. Drogi rowerowe nie występują w aż 61³⁵ gminach województwa.

Z uwagi na zróżnicowaną powierzchnię poszczególnych gmin, bardziej miarodajnym do zobrazowania stanu wyposażenia gmin w drogi rowerowe jest stosunek ich długości do sieci dróg publicznych. Najwyższy wskaźnik charakteryzuje gm. Kleszczów, gdzie aż 80,6% dróg wyposażonych jest w drogi rowerowe, ponad 20% występuje w gm. Mniszków (36,7%), m. Zduńska Wola (24,9%), gm. Sulmierzyce (24,4%), m. Łęczycza (24,1%),

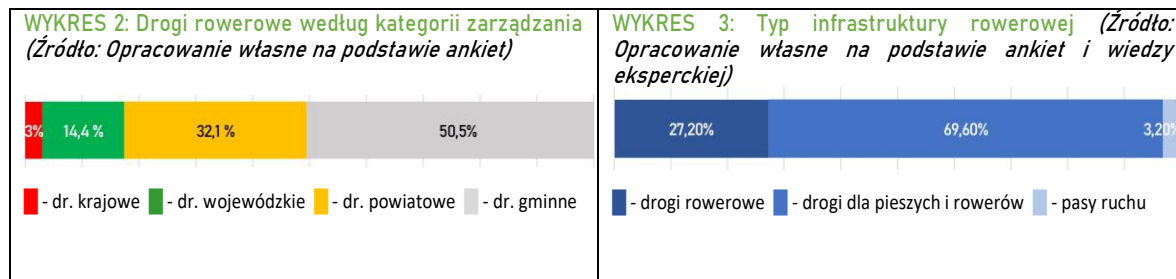
³⁴ Na podstawie danych GUS (nie obejmują one dróg rowerowych znajdujących się pod zarządem GDDKiA).

³⁵ Dla porównania według danych z GUS na 2023 r., dróg rowerowych nie posiadają aż 73 gminy.



oraz w gm. Rząśnia (23,6%). Najniższy wskaźnik (poniżej 0,5%) odnotowano z kolei w m. gm. Przedbórz (0,4%), m. Radomsko (0,4%), m. gm. Krośnice (0,2%), gm. Nowa Brzeźnica (0,3%), gm. Łęczyca (0,3%), m. gm. Błaszki (0,2%) i gm. Drużbice (0,2%), Poświętne (0,2%), m. gm. Tuszyń (0,2%) i gm. Wierzbica (0,1%).

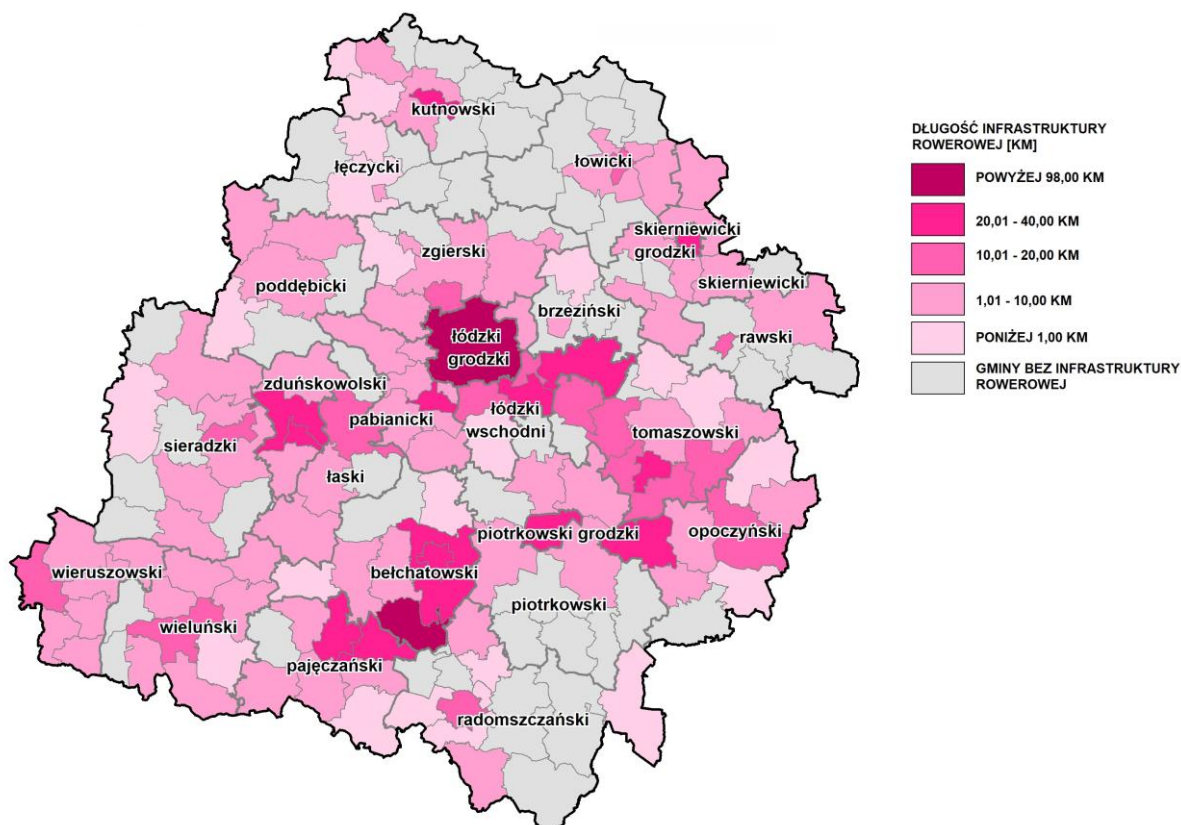
Z zebranych ankiet i informacji wynika, że w województwie łódzkim najwięcej dróg rowerowych znajduje się pod zarządem gminy (611,2 km), starostwa powiatowego (388,0 km), następnie pod zarządem urzędu marszałkowskiego (174,7 km) i krajowym (36,0 km).



Na infrastrukturę rowerową składają się różne typy odcinków, w zależności od zastosowanego przez zarządcę drogi znaku drogowego i przystosowania infrastruktury. Najczęściej stosowanymi rozwiązaniami są: wydzielone drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów czy pasy ruchu dla rowerów. Zgodnie z powyższym, najczęściej w województwie wyznacza się drogi dla pieszych i rowerów, ponad dwukrotnie rzadziej buduje się drogi dla rowerów. Najrzadziej stosowanym rozwiązaniem są pasy ruchu dla rowerów, które występują głównie w Łodzi.

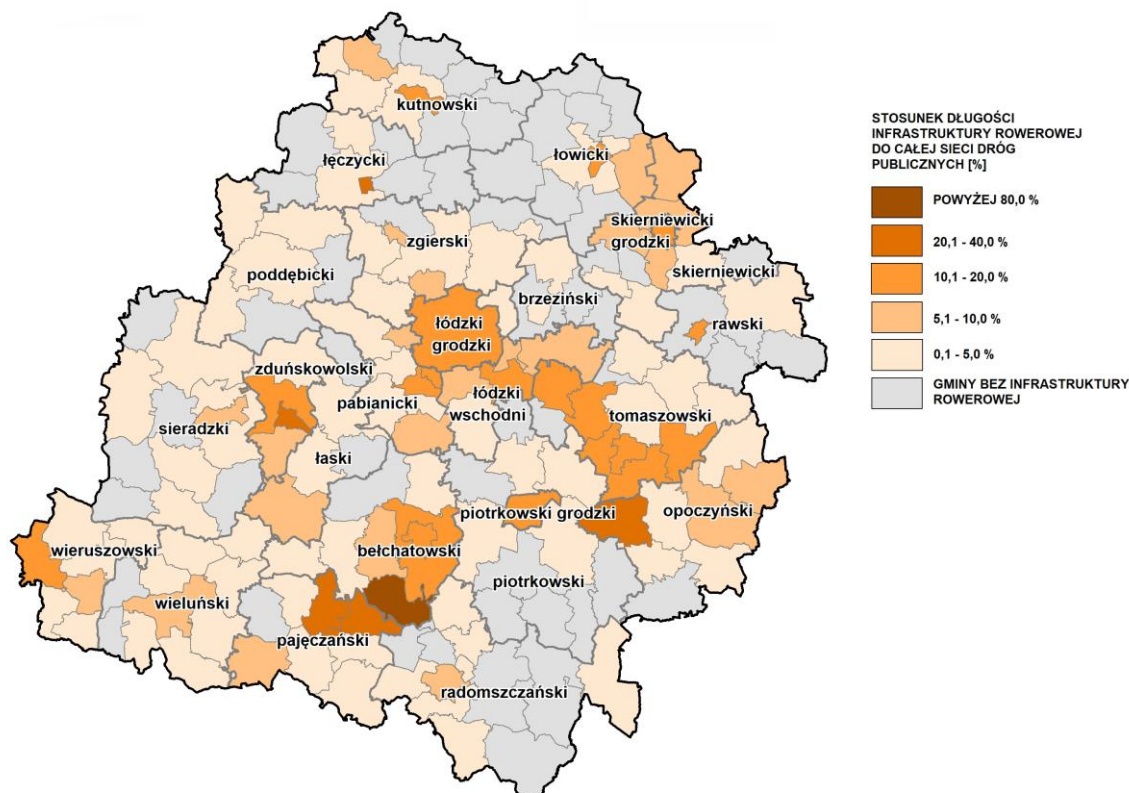
Pod względem rodzaju zastosowanej nawierzchni, w województwie stosuje się głównie dwa rozwiązania – kostkę betonową lub asfalt, które stanowią łącznie ponad 99% całej infrastruktury rowerowej (asfalt - 60,4%, kostka betonowa - 38,8%). Niecały 1% stanowi pozostała nawierzchnia, do której zaliczają się: płyty betonowe, drogi gruntowe czy kostka kamienna.

RYS. 22. Długość infrastruktury rowerowej w gminach w 2023 r. (Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS)





RYS. 23. Udział długości infrastruktury rowerowej w stosunku do długości dróg publicznych w gminach w 2023 r. (Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS)



Planowana infrastruktura rowerowa

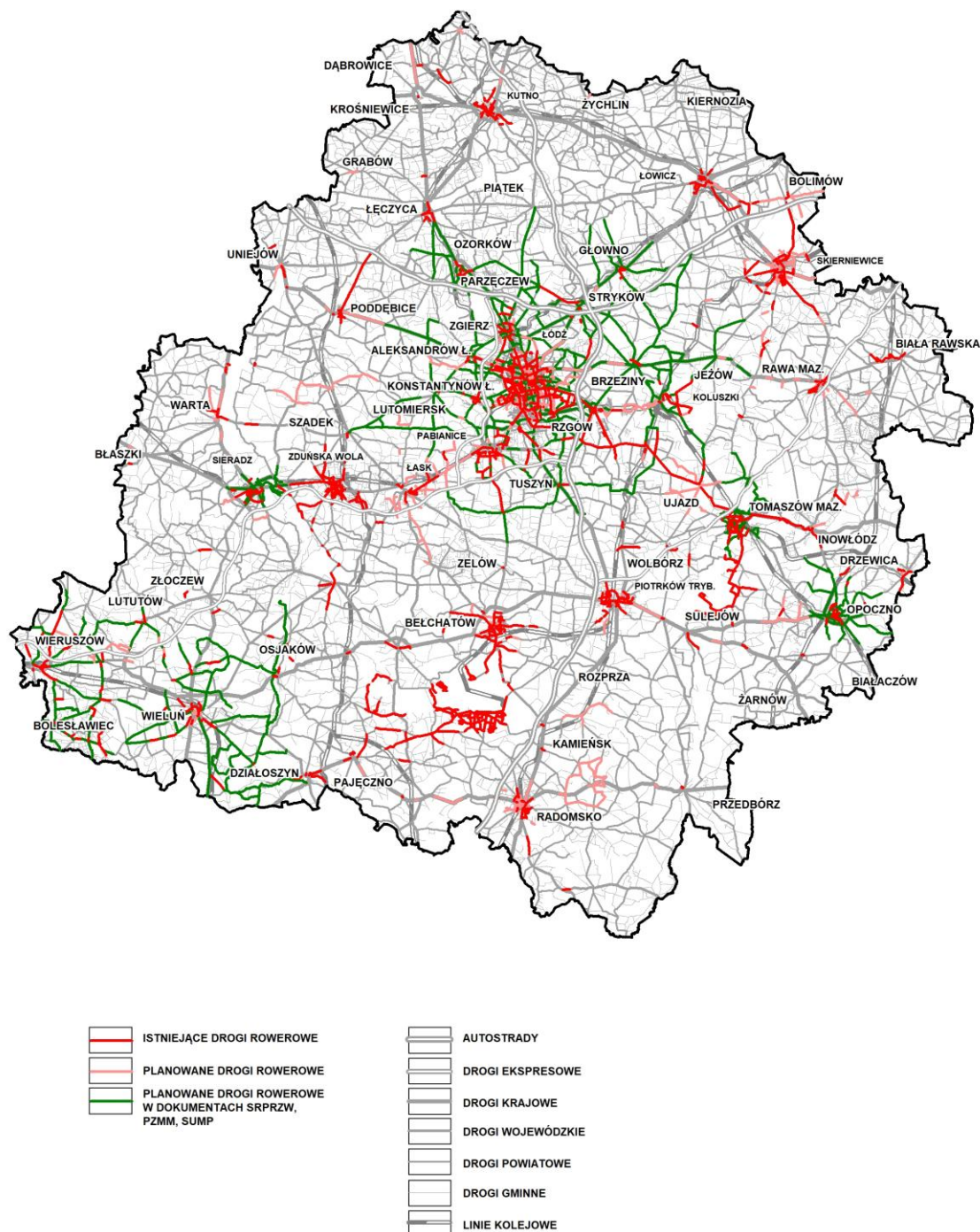
W ramach badań ankietowych, służących inwentaryzacji stanu istniejącego infrastruktury rowerowej, uzyskano również informacje nt. planów rozwojowych gmin, powiatów oraz zarządców infrastruktury (ZDW w Łodzi, GDDKiA). Zebrane dane uzupełniono wiedzą ekspercką przeprowadzając analizę najbardziej aktualnych dokumentów strategicznych gmin i powiatów³⁶.

W województwie zaplanowano do realizacji ponad 2 054 km nowych dróg rowerowych, przy czym ok. 502 km to drogi wskazane przez gminy, powiaty i zarządców dróg w ankietach. Pozostała sieć planowanych dróg rowerowych została zidentyfikowana w ramach analizy ponadlokalnych dokumentów obejmujących obszar kilku gmin tj. SUMP Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (ponad 1000 km), SUMP m. Tomaszów Mazowiecki, gm. Tomaszów Mazowiecki, m. gm. Opoczno i gm. Lubochnia (prawie 180,0 km), Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Regionu Ziemi Wieluńskiej (prawie 240 km) oraz w koncepcji rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie wieruszowskim (prawie 132 km).

³⁶ Zgodnie z dokumentami wskazanymi w rozdziale II.4. Dokumenty lokalne: gminne, MOF studia i strategię.



RYS. 24. Istniejąca i planowa sieć infrastruktury rowerowej w województwie łódzkim (Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji z gmin, powiatów, zarządców dróg, wiedzy eksperckiej oraz dokumentów strategicznych)



III.2.2. Korytarze europejskich, krajowych i regionalnych tras rowerowych

Na poziomie europejskim, w ramach projektu **EuroVelo**, przygotowanego przez Europejską Federację Cyklistów, wytyczono 17 korytarzy dla certyfikowanych długodystansowych tras rowerowych. Przez teren Polski przebiega 6 tras, przy czym żadna w granicach województwa łódzkiego.

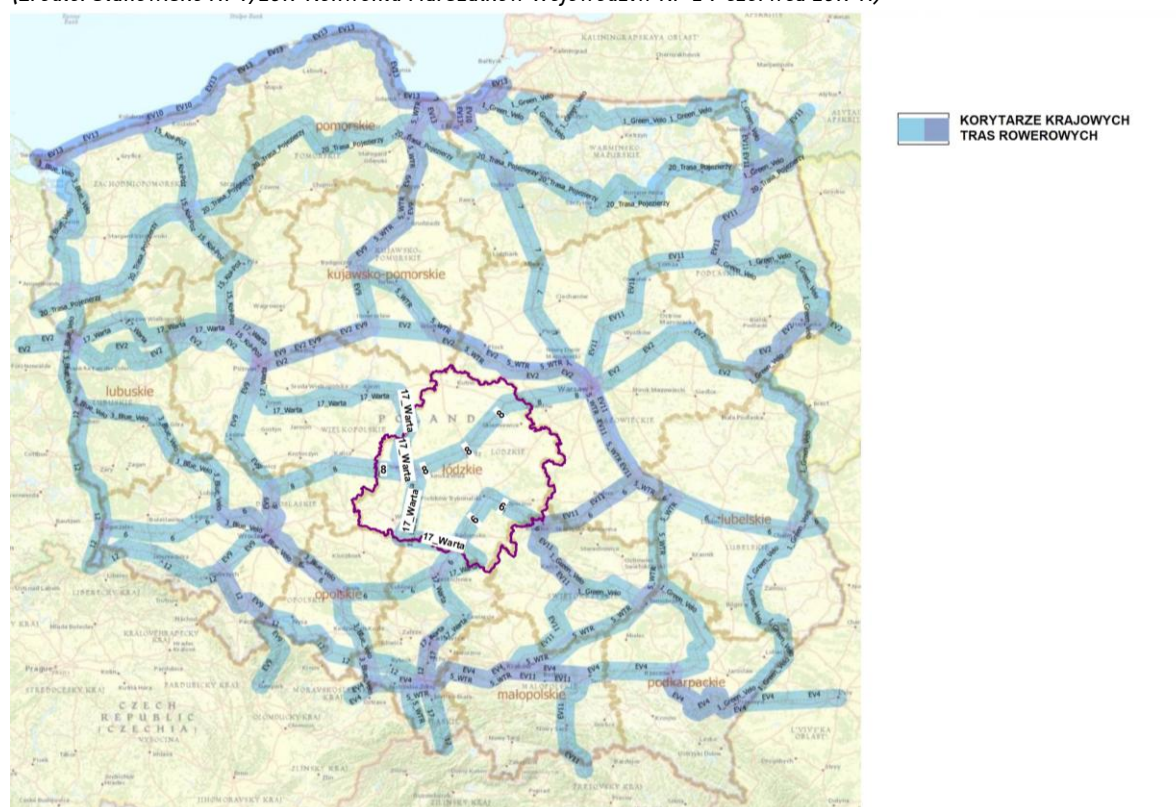
Przez obszar województwa przebiegają natomiast 3 korytarze krajowe, będące elementem koncepcji sieci krajowych tras rowerowych, przyjętej w ramach stanowiska Konwentu Marszałków Województw RP³⁷:

- trasa nr 6: gr. z Niemcami – Wrocław – Częstochowa – Piotrków Trybunalski – Radom – Lublin – gr. z Ukrainą. Na terenie województwa łódzkiego ma długość ok. 167 km,
- trasa nr 8: Warszawa – Łódź – Wrocław. Na terenie województwa łódzkiego ma długość ok. 205 km,
- trasa nr 17: przebiegająca wzdłuż rzeki Warty od gr. z Niemcami – Gorzów Wlkp. – Poznań – Koło – Sieradz – Działoszyn – Częstochowa – Zawiercie. Na terenie województwa łódzkiego ma długość ok. 213 km.

W ramach przyjętego stanowiska, określono również podstawowe definicje, hierarchie tras rowerowych (europejska, krajowa, regionalna i lokalna), ujednolicony system numeracji tras oraz założenia dotyczące jakości krajowych tras rowerowych.

RYS. 25. Korytarze krajowych tras rowerowych w województwie łódzkim na tle kraju

(Źródło: Stanowisko Nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP z 7 czerwca 2019 r.)



³⁷ Stanowisko nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych.



III.2.3. Powiązania z systemami tras rowerowych województw sąsiednich

Systemy transportowe, w tym rowerowe, nie są ograniczone jedynie do granic administracyjnych, wobec czego jako istotną determinantę dla wyznaczenia przebiegu tras w województwie łódzkim, wzięto pod uwagę systemy tras rowerowych, wyznaczonych przez województwa ościenne.

Województwo kujawsko-pomorskie:

Zgodnie z Regionalnym Planem Transportowym Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2027 (przyjętym w styczniu 2024 r.) nie wskazuje się powiązań z województwem łódzkim.

Województwo mazowieckie:

Zgodnie z opracowaniem pn. „Standardy Infrastruktury rowerowej i koncepcja tras rowerowych, wskazanych do realizacji w perspektywie do 2030 roku w województwie mazowieckim”³⁸ do gr. z woj. łódzkim prowadzi jedna trasa krajowa nr 8 z Warszawy, prowadzona równolegle do linii kolejowej nr 1 i przecina gr. woj. łódzkiego niedaleko dzielnicy Rawka (m. Skierniewice) oraz 4 korytarze tras regionalnych:

- trasa 7 Bzury - biegnąca od Wyszogrodu przez Sochaczew, a następnie wzdłuż linii kolejowej nr 3 do gr. woj. łódzkiego we wsi Patoki (gm. Nieborów),
- trasa 10 pilicka - rozpoczynająca swój bieg w okolicach miasta Warka do gr. woj. łódzkiego we wsi Roszkowa Wola (gm. Rzeczyca),
- trasa 20 grójecka - biegnąca z centrum Warszawy, przecinając gr. woj. łódzkiego we wsi Stare Domaszno (gm. Drzewica),
- dodatkowa – biegnąca od Płocka przez Gostynin wzdłuż linii kolejowej nr 33 do gr. woj. łódzkiego i gminy Strzelce.

Województwo opolskie:

Zgodnie z dokumentem pn. „Koncepcja przebiegu tras rowerowych w województwie opolskim”³⁹, do granicy z woj. łódzkim nie prowadzi żadna trasa krajowa. Wskazano natomiast jedną trasę regionalną nr 651, łączącą korytarz trasy EuroVelo 3 nieopodal Zdieszowic, przecinającą trasę krajową nr 6 w m. Kolonowskie, dalej z przebiegiem przez Strzelce Opolskie, Olesno do gr. woj. łódzkiego w okolicach wsi Stanisławów (gm. Mokrsko).

Województwo śląskie:

Zgodnie z opracowaniem pn. „Regionalna Polityka Rowerowa, wraz z planem regionalnych tras rowerowych”⁴⁰, województwo śląskie z łódzkim łączy 2 korytarze tras krajowych:

- Trasa 6 – biegnąca od Zgorzelca przez Wrocław, Opole, Częstochowę do gr. woj. łódzkiego w okolicach wsi Szczepocice Prywatne (gm. Radomsko),
- Trasa 17 – biegnąca od granicy ze Słowacją, łącząc Żywiec, Tychy, Sosnowiec, Częstochowę do gr. woj. łódzkiego w okolicach wsi Piaski (gm. Gidle).

W dokumencie wskazano również 3 korytarze tras regionalnych:

- Trasa 609 – biegnąca od miasta Ogrodzieniec, przez Myszków, Żarki, Kołbuck, Giętkowiznę do gr. woj. łódzkiego w okolicach Załęcza Małego (gm. Pątnów),

³⁸ Uchwała nr 1100/333/22 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 28 czerwca 2022 r.

³⁹ Uchwała nr 7167/2022 Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 30 maja 2022 r.

⁴⁰ Uchwała nr 2309/461/VI/2023 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 3 listopada 2023 r.



- Trasa 617/Velo Warta – biegnąca od Zawiercia, przez Myszków, Częstochowę do gr. woj. łódzkiego w okolicach wsi Piaski (gm. Gidle),
- Trasa 650 – biegnąca od Sierakowa Śląskiego, przez Lipie do gr. woj. łódzkiego w okolicach wsi Patrzyków (gm. Pajęczno).

Województwo świętokrzyskie:

Zgodnie z opracowaniem pn. „Koncepcja przebiegu tras rowerowych na terenie województwa świętokrzyskiego”⁴¹, nie wskazuje się żadnej krajowej trasy rowerowej, prowadzącej do granicy z woj. łódzkim. Wyznaczono natomiast 3 korytarze tras regionalnych:

- Trasa 150 – biegnąca od gr. woj. lubelskiego, łącząca Ostrowiec Świętokrzyski, Skarżysko-Kamienną i Końskie do gr. woj. łódzkiego w okolicach wsi Adamów (gm. Żarnów),
- Trasa 151 – biegnąca od gr. woj. małopolskiego przez Włoszczowę, kończąc swój bieg w niewielkiej odległości od granicy z woj. łódzkim i wsi Soczówki (gm. Żarnów),
- Trasa 153 – biegnąca od gr. woj. małopolskiego i miejscowości Opatowiec, biegnie przez Kazimierzę Wielką i Końskie do gr. woj. łódzkiego w okolicach wsi Sędów (gm. Białaczów).

Województwo wielkopolskie:

Zgodnie z Koncepcją krajowych i regionalnych tras rowerowych województwa wielkopolskiego⁴², do granicy z woj. łódzkim prowadzą dwa korytarze tras krajowych:

- 17 Warty – od trasy EuroVelo 9 w miejscowości Mosina, biegnący wzdłuż rz. Warta przez Konin do gr. woj. łódzkiego (gm. Uniejów),
- 8 Barycz – biegnący od Wrocławia, przebiega przez Ostrów Wielkopolski i Kalisz do gr. woj. łódzkiego w Sędzimirowicach (gm. Błaszki).

W kierunku województwa nie wskazano żadnej trasy poziomu regionalnego.

Spójna sieć infrastruktury rowerowej jest istotną cechą dla popularyzacji wykorzystywania roweru jako środka transportu, wobec czego kluczowym jest planowanie tras rowerowych w województwie łódzkim zarówno na poziomie regionalnym i lokalnym, wpisujących się w krajowy system korytarzy rowerowych oraz z uwzględnieniem planów rozwojowych województw sąsiednich, w kontekście korytarzy tras regionalnych.

⁴¹ Uchwała nr 4962/22 Zarządu Województwa Świętokrzyskiego z dnia 2 marca 2022 r.

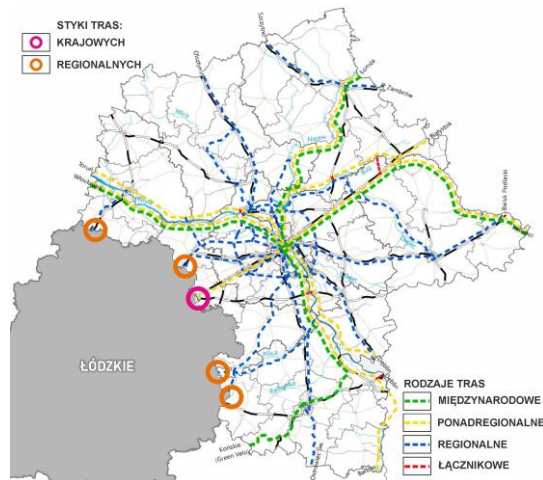
⁴² Uchwała nr 7805/2024 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 stycznia 2024 r.



RYS. 26. Województwo kujawsko-pomorskie – koncepcja korytarzy infrastruktury rowerowej (Źródło: Regionalny Plan Transportowy województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2021-2027)



RYS. 27. Województwo mazowieckie – planowana sieć szkieletowa tras rowerowych (Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego)



RYS. 28. Województwo opolskie – propozycja numeracji tras rowerowych wraz z proponowanym przebiegiem w ujęciu korytarzowym (Źródło: Koncepcja przebiegu tras rowerowych w województwie opolskim)



RYS. 29. Województwo śląskie – przebieg krajowych i regionalnych tras rowerowych wraz z propozycjami tras zgłoszonymi w trakcie konsultacji w latach 2021-2022 (Źródło: Regionalna polityka rowerowa województwa śląskiego)



RYS. 30. Województwo świętokrzyskie – planowane trasy rowerowe (przebieg korytarzowy) (Źródło: Koncepcja przebiegu tras rowerowych na terenie województwa świętokrzyskiego (ujęcie korytarzowe))



RYS. 31. Województwo wielkopolskie – korytarze europejskich, krajowych i regionalnych tras rowerowych (Źródło: Koncepcja korytarzy krajowych i regionalnych tras rowerowych w województwie wielkopolskim)





III.2.4. Bezpieczeństwo ruchu rowerowego⁴³

Jednym z czynników mających wpływ na decyzję o wyborze roweru jako środka transportu w codziennych podróżach jest poziom bezpieczeństwa. W tym zakresie sytuacja zarówno w kraju jak i województwie poprawia się pod względem liczby wypadków drogowych oraz ofiar śmiertelnych i ciężko rannych z udziałem rowerzystów.

Porównując 2024 r. z rokiem referencyjnym 2019⁴⁴, liczba wypadków w Polsce zmniejszyła się o ok. 29%, a w województwie o ok. 33%. W przypadku wypadków, w których udział brali rowerzyści, ogółem w kraju nastąpił spadek o ok. 15%, natomiast w województwie o 24%. Spadła również liczba ofiar śmiertelnych, wypadków z udziałem rowerzystów w Polsce o ok. 36%, a w województwie o ok. 56%. Liczba ciężko rannych w wypadkach z udziałem rowerzystów spadła zarówno w kraju – ok. 14%, jak i w województwie – ok. 13%.

TAB. 1: Statystyka wypadków w województwie łódzkim w latach 2019–2024 na tle kraju (Źródło: Na podstawie danych z bazy SEWiK, <https://sewik.pl>)

		Wypadki drogowe ogółem	Wypadki z udziałem rowerzystów	Ofiary śmiertelne w wypadkach z udziałem rowerzystów	Ciężko ranni w wypadkach z udziałem rowerzystów
POLSKA	2019	30 288	4 435	268	1 441
ŁÓDZKIE		3 351	512	25	148
POLSKA	2020	23 540	3 771	249	1 300
ŁÓDZKIE		2 436	389	27	124
POLSKA	2021	22 816	3 518	187	1 166
ŁÓDZKIE		2 306	365	22	139
POLSKA	2022	21 322	3 688	173	1 224
ŁÓDZKIE		2 209	389	17	159
POLSKA	2023	20 936	3 600	158	1 142
ŁÓDZKIE		2 127	403	16	119
POLSKA	2024	21 473	3 762	171	1 234
ŁÓDZKIE		2 230	387	11	129

W układzie gminnym, najwięcej wypadków, w których uczestniczyli rowerzyści, w latach 2019–2024 miało miejsce w stolicy województwa – Łodzi (1148) oraz na obszarze pozostałych miast tj. w Tomaszowie Mazowieckim (100), Piotrkowie Trybunalskim (77), Bełchatowie (67) Zduńskiej Woli (51), Kutnie (45), Radomsku (40), Zgierzu (34), Skierniewicach (31), Sieradzu i Łowiczu (25), Pabianicach (24), Głownie, Koluszkach i Wieluniu (14), Opocznie (13). W przypadku gmin wiejskich i miejsko-wiejskich, najwięcej miało miejsce w gm. Andrespol (17), gm. Ujazd (16), gm. Rozprzys (15), gm. Lubochnia (13), gm. Skierniewice i Tomaszów Mazowiecki (12), m. gm. Żelów (12), gm. Moszczenica (11), m. gm. Sulejów (11), gm. Zduńska Wola (10), gm. Kutno (10).

⁴³ Na podstawie danych za lata 2019–24 pochodzących z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

⁴⁴ lata 2020–2021 mogą być niemiernorodajne z uwagi na wprowadzone ograniczenia w mobilności wynikające z pandemii COVID-19



Do większości wypadków w województwie dochodziło na obszarze zabudowanym – 90%, w ciągu dnia (83%) i dobrych warunkach atmosferycznych (75%), a wypadek najczęściej miał miejsce na jezdni – 55%. Niepokojąca jest nadreprezentacja ofiar śmiertelnych (51%), w wypadkach poza obszarem zabudowanym, które stanowiły zaledwie 10% wszystkich zdarzeń. Biorąc pod uwagę rodzaje zdarzeń, były to boczne zderzenia pojazdów (71%). W 2024 r. w wypadkach z udziałem rowerzystów, kierujący rowerami byli sprawcami jedynie 28% zdarzeń.

Podsumowując, w latach 2019 – 2024 nastąpił spadek liczby wypadków z udziałem rowerzystów ogółem (o 24%), jak również liczby ciężko rannych i ofiar śmiertelnych. Większość wypadków z udziałem rowerzystów, spowodowanych było przez innych uczestników ruchu (72%), przede wszystkim na obszarach miast. Ze względu na brak lub niskiej jakości infrastrukturę rowerową i dopuszczalne wyższe prędkości poza obszarem zabudowanym, dochodziło tam do poważniejszych obrażeń uczestników.



III.3. Analiza SWOT

MOCNE STRONY 	SŁABE STRONY 	SZANSE 	ZAGROŻENIA 
• Dynamiczny rozwój infrastruktury rowerowej, • Wzrost popularności transportu rowerowego, • Miasta-rdzenie w ramach MOF oraz pozostałe duże miasta stanowiące istotne generatory ruchu codziennego związanego z pracą i szkolnictwem głównie z obszarów sąsiadujących, • Duża aktywność zawodowa mieszkańców, • Duży udział ludności w wieku produkcyjnym stanowiącej potencjał dla wykorzystania roweru w codziennych dojazdach do pracy, • Możliwość przewozu rowerów przez funkcjonujących w regionie przewoźników kolejowych, • Korzystne, głównie równinne ukształtowanie terenu województwa wpływające na komfort podróży rowerem, • Zróżnicowana oferta atrakcji turystycznych i miejsc wypoczynku.	• Brak spójnej sieci dróg rowerowych, • Duże natężenie ruchu na części dróg krajowych i wojewódzkich zmniejszające komfort i bezpieczeństwo podróżujących rowerem, • Duża liczba gmin nieposiadających infrastruktury rowerowej lub o bardzo krótkich odcinkach, • Organizacja ruchu wytwarzająca konflikty w przypadku ruchu rowerowego, • Istniejące bariery liniowe w postaci autostrad i dróg ekspresowych oraz linii kolejowych, • Wąskie pasy drogowe dróg wojewódzkich, • Wysoki udział dróg dla rowerów niskiej jakości, w tym o nawierzchni z kostki betonowej, • Niewystarczająca liczba zadaszonych parkingów rowerowych w miejscach użyteczności publicznej oraz węzłach przesiadkowych publicznego transportu zbiorowego, • Jeden z najniższych w kraju udział atrakcyjnych obszarów leśnych, w tym prawnie chronionych mogących wpłynąć na uatrakcyjnienie podróży rowerowych, • Niska gęstość sieci kolejowej oraz ukształtowanie nie odpowiadające układowi sieci osadniczej, • Niewielkie w skali kraju zasoby dziedzictwa kulturowego, • Słaba jakość nawierzchni dróg lokalnych.	• Budowa infrastruktury rowerowej, • Dostępność środków zewnętrznych na infrastrukturę rowerową, • Wyznaczenie krajowych korytarzy tras rowerowych, • Przeznaczenie środków z rezerwy subwencji ogólnej Ministerstwa Infrastruktury na budowę infrastruktury rowerowej wzdłuż dróg krajowych, • Rosnąca popularność wykorzystania rowerów elektrycznych, • Duża atrakcyjność województwa pod względem rozwoju działalności logistycznej, • Wydłużenie sezonu rowerowego wynikające z postępujących zmian klimatycznych, • Adaptacja istniejących obiektów inżynierskich do ruchu rowerowego, • Organizacja ruchu premiująca ruch rowerowy, • ŁKA i podróże łączone rower – kolej, • Transfer wiedzy i doświadczeń w zakresie najlepszej praktyki, • Wykorzystanie korytarzy czynnych i nieczynnych kolei wąskotorowych dla lokalizacji infrastruktury rowerowej,	• Brak finansowania, • Negatywna tendencja demograficzna i starzenie się społeczeństwa, w kontekście wykorzystywania roweru w codziennych podróżach, • Bariera mentalna dla przesiadających się na transport rowerowy z transportu samochodowego, • Powszechna konieczność kompleksowej rozbudowy/przebudowy dróg wojewódzkich, • Postępująca suburbanizacja, w kontekście potrzeb infrastrukturalnych i możliwości finansowych samorządów, • Zmiany prawne powodujące spadek ruchu rowerowego, np. obowiązek jazdy w kasku, • Brak rozwiązań prawnych ułatwiających budowę infrastruktury rowerowej m.in. brak rozszerzenia stosowania procedury ZRiD dla samodzielnych dróg dla rowerów, • Nespójność legislacji dot. budowy i użytkowania infrastruktury rowerowej, • Błędy lub zaniedbania w projektach budowlanych, • Zajęcie terenów przewidywanych dla ruchu rowerowego pod inne cele lub w sposób uniemożliwiający osiągnięcie właściwych parametrów, • Brak nadzoru, kontroli jakości i wyników, • Błędy w organizacji ruchu, zwłaszcza w obszarach kluczowych.

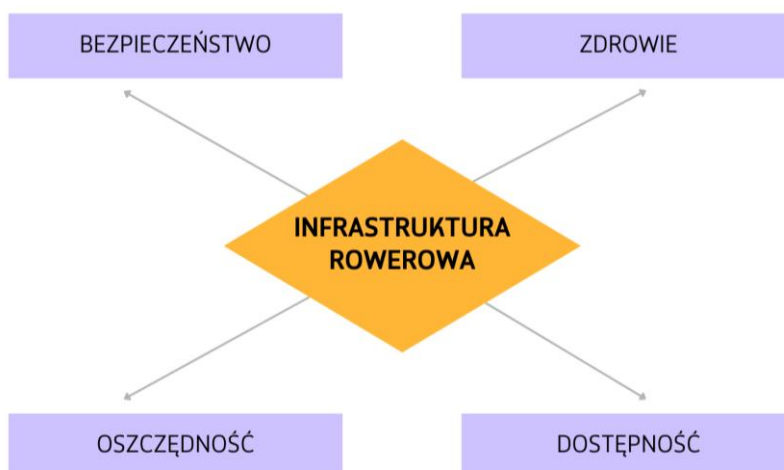


IV. KONCEPCJA TRAS ROWEROWYCH_🚲

IV.1. Wizja rozwoju mobilności rowerowej

IV.1.1. Wizja

Wizja rozwoju odzwierciedla pożądany stan infrastruktury rowerowej w województwie, w perspektywie do 2030 i długookresowo do 2036 r. Osiągnięcie sformułowanych celów, poprzez realizację określonych działań, pozwoli uzyskać **cztery najważniejsze efekty**, wynikające ze zdiagnozowanych potrzeb regionu w obszarze transportu i komunikacji, wpływające jednocześnie na komfort i jakość życia jego mieszkańców:



W 2036 r. województwo łódzkie wyróżnia się pod względem wysokiej jakości infrastruktury rowerowej i umożliwia szybki rozwój zintegrowanych systemów transportowych, przy zwiększonym udziale zero i niskoemisyjnych środków transportu.

RYS. 32 (Źródło: Wikimedia Commons, autor: Matthias Ledwinka)





Poprzez swoją inkluzywność, stworzona sieć tras rowerowych stanie się bezpieczna, wygodna i dostępna dla każdego użytkownika, bez względu na wiek i sprawność, dzięki czemu sprzyjać będzie wspólnym podróżom, budując tym samym więzi społeczne i wspierając politykę prorodziną w województwie łódzkim.

BEZPIECZEŃSTWO

Wdrożona infrastruktura będzie bezpieczna zarówno dla użytkowników, jak też dla środowiska, wpływając na wyższy poziom komfortu życia mieszkańców oraz atrakcyjność turystyczną województwa. Poprzez swoją inkluzywność oraz m.in. odseparowanie dróg dla rowerów od ruchliwych jezdni, będzie zachęcała do korzystania i stosowania roweru, jako podstawowego środka transportu. Stworzenie nowoczesnych i funkcjonalnych parkingów Bike&Ride, zapewni bezpieczeństwo także dla pozostawianego sprzętu i zachęci do podróży rowerem, bez obawy o jego kradzież lub uszkodzenie. Wysokie i jednolite standardy towarzyszące wdrażaniu tras rowerowych, wyeliminują bariery psychiczne i obawy związane z poruszaniem się tym środkiem transportu. Ich powstanie będzie miało korzystny wpływ na środowisko, z uwagi na zwiększony udział rowerów w systemie transportowym oraz integrację z koleją, kosztem pojazdów spalinowych.

ZDROWIE

Zrealizowane cele, w tym szczególnie stworzenie spójnej sieci tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (np. Miejsca Odpoczynku Rowerzystów), będą zachęcać do codziennego korzystania z roweru, także w celach turystycznych i rekreacyjnych. Jazda rowerem jest jedną z najkorzystniejszych form aktywności fizycznej, wpływającą na układ krążeniowo-sercowy, poprawę wydolności, walkę z otyłością, redukcję stresu, zdrowie psychiczne, czy kształtowanie sylwetki.

Ograniczony zostanie także udział emisyjnych środków transportu, co pozytywnie wpłynie na jakość powietrza. Budowie nowych dróg dla rowerów towarzyszyć będzie rekultywacja terenów zieleni w tym m.in. nowe nasadzenia drzew i zieleni niskopiennej, z jednoczesnym poszanowaniem i dbałością o istniejący ekosystem. Stosowane będą bezpieczne, ekologiczne i nowoczesne technologie, takie jak retencja wód opadowych, a infrastruktura rowerowa sama w sobie nie będzie mieć wpływu na zanieczyszczenie hałasem, niwelując jednocześnie skutki tego zjawiska, wynikające z korzystania z pojazdów silnikowych. Realizowane działania i osiągnięte cele będą zatem jedną ze skutecznych metod adaptacji do zmian klimatu.

OSZCZĘDNOŚĆ

Rower jako jeden z najtańszych środków transportu zarówno w zakupie, jak też w eksploatacji, będzie najlepszą odpowiedzią na rosnące koszty energii elektrycznej i paliw, wpływające bezpośrednio na rachunek ekonomiczny gospodarstw domowych. Spójna sieć tras rowerowych, umożliwiająca szybkie i bezpieczne docieranie do codziennych celów takich jak miejsca pracy, szkoły, urzędy, sklepy etc., skutecznie ograniczy koszty transportowe wynikające z aktualnej konieczności lub braku alternatywy dla samochodu. Realizowane działania niwelować będą w sposób bezpośredni zjawisko ubóstwa transportowego w mniejszych miejscowościach, poprzez doprowadzenie do nich bezpiecznych i wygodnych tras rowerowych.

DOSTĘPNOŚĆ

Stworzona infrastruktura będzie dostępna, przede wszystkim z uwagi na dwa podstawowe czynniki:

1. Poprowadzenie jej w obszarach o największym potencjale demograficznym, łącząc mniejsze miejscowości z większymi ośrodkami i ułatwiając komunikację w celach m.in. zawodowych, transportowych i do codziennych podróży. Umożliwi to dostępność tras rowerowych dla szerokiego grona użytkowników.



2. Zastosowanie nowoczesnych i jednolitych standardów przy projektowaniu i realizacji tras, gwarantujących bezpieczeństwo, wygodę i komfort dla użytkowników, zachęcając jednocześnie do korzystania z roweru. Infrastruktura rowerowa będzie wdrażana z myślą o każdym potencjalnym użytkowniku, niezależnie od jego sprawności fizycznej, tak aby była przyjazna i stanowiła realną i dostępną alternatywę dla innych środków transportu.

Jednocześnie stworzona infrastruktura rowerowa poprawi dostępność w szerszym ujęciu transportowym, poprzez m.in. integrację z transportem zbiorowym, w tym łączenie tras rowerowych z dworcami i realizację w ich pobliżu parkingów rowerowych, czy tworzenie tzw. połączeń ostatniej mili. Zwiększy także dostępność atrakcji turystycznych województwa, ułatwiając długodystansowe podróże rowerem, dzięki powstającym Miejscom Odpoczynku Rowerzystów, czy wdrażanemu systemowi Miejsc Przyjaznych Rowerzystom.

Na dostępność tras wpłyną jednocześnie skuteczne działania promocyjne oraz edukacyjne, takie jak strona internetowa, na bieżąco aktualizowane mapy tras, czy ujednolicone i czytelne oznakowanie. Stacje do ładowania rowerów powinny mieć także możliwość ładowania urządzeń mobilnych (np. zaopatrzenie stacji w złącza USB).

IV.1.2. Cele i kierunki

Postawione cele odpowiadają na zdiagnozowane potrzeby regionu i jego mieszkańców w zakresie transportu, zdrowia, zmian klimatycznych oraz poprawy dostępności do walorów turystycznych województwa.

Zrealizowanie postawionych celów ma doprowadzić do stanu, w którym rower będzie mógł stanowić podstawowy środek transportu w ruchu lokalnym oraz ponadlokalnym na średnich dystansach, będąc jednocześnie komplementarnym elementem spójnego, powiązanego systemu komunikacyjnego regionu. Głównym kierunkiem do osiągnięcia tego stanu mają być skoordynowane, spójne i zaplanowane działania i inwestycje infrastrukturalne, związane z tworzeniem sieci tras rowerowych o znaczeniu regionalnym i krajowym, na które w głównej mierze składać będą się drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz niezbędna infrastruktura towarzysząca o określonym standardzie.

Zaplanowane cele i kierunki działań w pełni wpisują się w wytyczne zawarte w dokumentach europejskich, krajowych i regionalnych, będą stanowiły podstawę do identyfikacji projektów priorytetowych oraz w dalszej perspektywie, wyboru innych projektów rozwojowych. Zaplanowane cele realizują założenia Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030. Będą miały także istotny wpływ dla rozwoju turystyki i rekreacji w regionie, poprzez zwiększenie dostępności do atrakcji turystycznych województwa.

CEL 1: SPÓJNY SYSTEM INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

Kierunki działań i działania

Trasy rowerowe

- **Realizacja sieci regionalnych i krajowych tras rowerowych**, w tym budowa, przebudowa
- **Realizacja lokalnych tras rowerowych** zintegrowanych z siecią regionalnych i krajowych tras rowerowych oraz węzłami przesiadkowymi/stacjami/przystankami, w tym budowa, przebudowa



- **Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych** służących rozwojowi transportu rowerowego (tam, gdzie natężenie ruchu nie wymaga separacji ruchu rowerowego)

Integracja z transportem zbiorowym

- **Realizacja infrastruktury rowerowej** dla zapewnienia powiązań „ostatniej mili”
- **Realizacja parkingów Bike&Ride** w rejonie węzłów przesiadkowych/stacji/przystanków

CEL 2: KOMFORTOWA I DOSTĘPNA INFRASTRUKTURA TOWARZYSZĄCA

Kierunki działań i działania

Infrastruktura towarzysząca

- **Tworzenie Miejsc Odpoczynku Rowerzystów (MOR)**
- **Tworzenie Miejsc Przyjaznych Rowerzystom (MPR)** poprzez rozwój usług (m.in. gastronomicznych, hotelarskich, serwisowych, sportowo-rekreacyjnych) we współpracy z lokalnymi przedsiębiorcami
- **Rozwijanie systemów współdzielenia rowerów (bike sharing)**

CEL 3: PROMOCJA I EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ ROWEROWĄ

Kierunki działań i działania

Standardy

- **Wdrażanie standardów** projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej
- **Standaryzacja i certyfikacja usług** uzyskujących status Miejsca Przyjaznego Rowerzystom

Promowanie

- **Działania promocyjne i marketingowe**, w tym m.in. tworzenie aplikacji, strony internetowej oraz innych narzędzi integrujących wszystkie informacje dotyczące infrastruktury rowerowej i turystyki (np. oznakowanie)
- **Stworzenie spójnej identyfikacji wizualnej** dla sieci regionalnych i krajowych tras rowerowych
- **Podejmowanie działań edukacyjnych i promowanie** roweru jako korzystnego dla zdrowia i ekologicznego środka transportu

Współpraca

- Wsparcie współpracy pomiędzy samorządem województwa, jednostkami samorządu terytorialnego oraz podmiotami z sektora kolejowego i transportu zbiorowego w celu rozwijania powiązanego systemu komunikacyjnego

Bezpieczeństwo/monitoring

- **Instalacja urządzeń monitorujących ruch rowerowy**
- **Wdrożenie stałego monitoringu jakości infrastruktury rowerowej**
- **Wdrażanie rozwiązań uspokajających ruch** na odcinkach, gdzie następuje integracja ruchu samochodowego i rowerowego



IV.2. Sieć Tras Rowerowych

IV.2.1. Podstawowe założenia i standardy

Trasa rowerowa to ciąg spójnych rozwiązań infrastrukturalnych umożliwiających wygodną i bezpieczną jazdę rowerem, tj. dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, pasów ruchu dla rowerów, jezdni dróg lokalnych (w tym serwisowych, technicznych, leśnych), o niewielkim natężeniu ruchu samochodowego (zwłaszcza o ruchu uspokojonym przy pomocy urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego). Trasa rowerowa powinna być oznakowana odpowiednimi znakami drogowymi.⁴⁵ Trasa rowerowa w myśl niniejszego opracowania musi charakteryzować się odpowiednimi parametrami jakościowymi i funkcjonalnymi oraz spełniać m.in. wymogi CROW⁴⁶ opisane w rozdz. I.3.2 oraz parametry zawarte w „Standardach tras rowerowych województwa łódzkiego”, stanowiących integralną część niniejszego opracowania.⁴⁷ Inkluzywność jest to zasadnicza cecha, odróżniająca trasę rowerową od szlaku turystycznego z zastrzeżeniem, że szlak o ile spełnia wymogi jakościowe i funkcjonalne może stanowić jednocześnie fragment lub całość trasy rowerowej.

W wyniku prac nad niniejszym dokumentem wyznaczono łącznie ok. **1900 km tras rowerowych**, w tym ok. **1360 km tras regionalnych** i ok. **540 km tras krajowych**.

Zgodnie z opisanymi celami, przy planowaniu tras rowerowych województwa łódzkiego wzięto pod uwagę w pierwszej kolejności potrzeby transportowe i komunikacyjne mieszkańców. Przyjęte trasowanie jest zatem wynikiem przeprowadzonych na początku analiz demograficznych oraz określenia głównych generatorów ruchu. Na tej podstawie uznano konieczność takiego zaplanowania przebiegu infrastruktury rowerowej, aby zapewnić połączenia głównych ośrodków gminnych i powiatowych z mniejszymi miejscowościami, położonymi pomiędzy nimi. Brano pod uwagę także istniejącą infrastrukturę transportową, szczególnie w zakresie transportu zbiorowego, w celu umożliwienia lub ułatwienia dostępu do kolei (tj. stacji i węzłów przesiadkowych, przystanków i dworców autobusowych) dążąc do tworzenia zintegrowanych systemów transportowych. Przebieg przez większe ośrodki miejskie wytyczono korytarzami, które są najbardziej optymalne z punktu widzenia całej sieci i spełniającej wymagania CROW, pozostawiając wyznaczanie lokalnych dowiązań wewnątrz miast poszczególnym samorządom.

Zaplanowana, spójna sieć tras rowerowych, z założenia tworzyć ma kręgosłup, będący bazą do rozwoju infrastruktury rowerowej na poziomie lokalnym, w tym przede wszystkim dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, parkingów Bike&Ride, czy systemów wypożyczania rowerów, a także rozwoju infrastruktury turystycznej, noclegowej, czy gastronomicznej w postaci dostosowywania jej do standardu miejsc przyjaznych rowerzystom. Tym samym ma stanowić jeden z punktów wyjściowych oraz wyznaczać kierunki do planowania połączeń, w tym kluczową z punktu widzenia transportowego, realizację powiązań „ostatniej mili” przez jednostki samorządu terytorialnego.

Trasy rowerowe uwzględniają także zdiagnozowane możliwości ich wdrożenia pod względem formalno-prawnym oraz terenowym (m.in. dostępność gruntów, ukształtowanie powierzchni, istniejącą, cenną i konieczną do zachowania zieleni) i finansowym. Dodatkowo, proces planowania uwzględniał konsultacje z poszczególnymi interesariuszami, takimi jak jednostki samorządu terytorialnego oraz wstępne analizy i uzgodnienia z zarządcami terenów, wzdłuż których poprowadzenie tras uznano za najbardziej optymalne,

⁴⁵ Stanowisko nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 7 czerwca 2019 roku w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych.

⁴⁶ Holenderska organizacja wyznaczająca zasady projektowania i standardy dotyczące infrastruktury rowerowej.

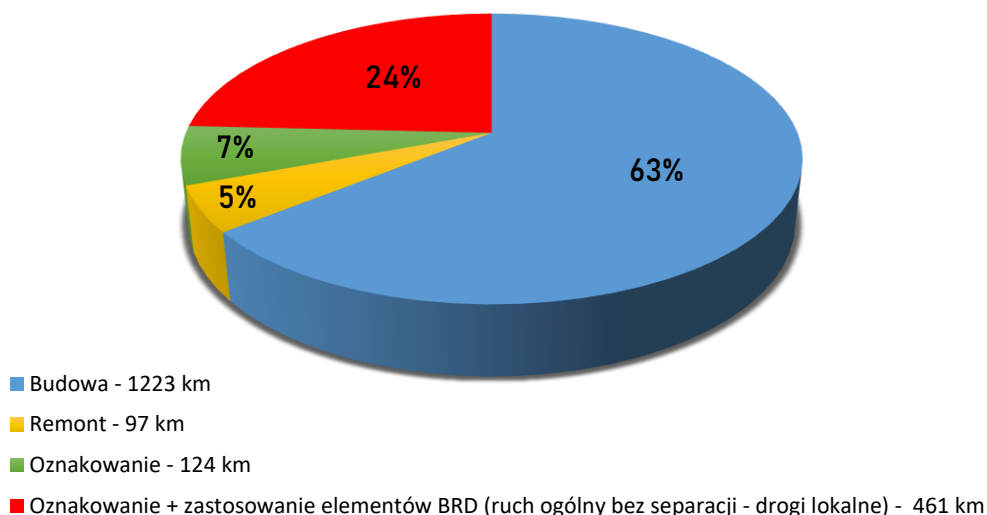
⁴⁷ Załącznik nr 1 do niniejszego opracowania.



tj. Polskimi Kolejami Państwowymi, Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, Lasami Państwowymi czy Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie.

Zaplanowane trasy są zróżnicowane na poszczególnych odcinkach pod względem rodzaju infrastruktury. Ze względu na charakter regionalny, pomimo dążenia do maksymalnej separacji ruchu rowerowego od ruchu pieszych i pojazdów mechanicznych oraz z uwagi na specyfikę i natężenie ruchu niektórych dróg, w wielu przypadkach uznano za niezasadne budowanie samodzielnych dróg dla rowerów, w takich sytuacjach przewiduje się wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu. Pozwoli to na optymalizację kosztów, dzięki zastosowaniu np. odpowiedniego rodzaju oznakowania czy elementów uspokojenia ruchu w celu bezpiecznego poruszania się rowerem w ruchu mieszanym i ograniczenia kosztownych działań inwestycyjnych. W przeważającym jednak zakresie dąży się do poprawy stanu istniejącej infrastruktury rowerowej, w tym jej remontu oraz budowy nowych dróg dla rowerów. W tym obszarze, zakres i rodzaj poszczególnych działań niezbędnych do wdrożenia, w celu utworzenia zaplanowanej sieci tras rowerowych, oszacowano zgodnie z poniższym wykresem.

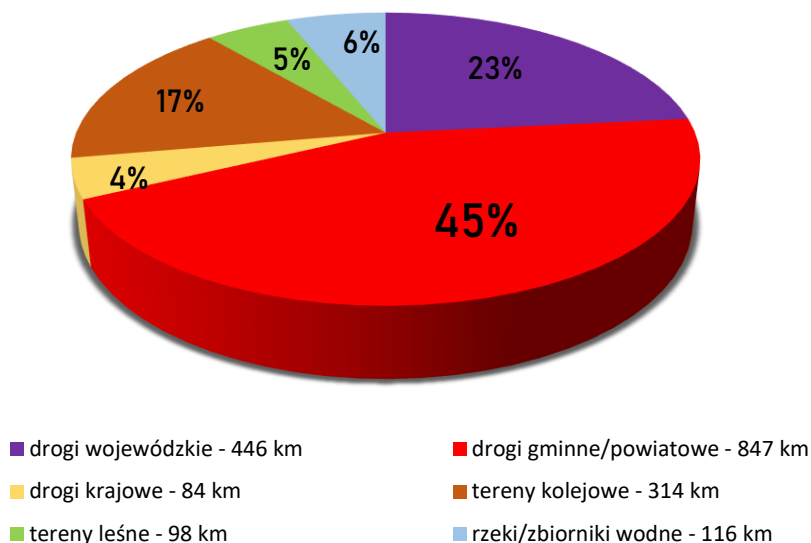
Wykres. 4. Podział tras pod względem kategorii niezbędnych działań (Źródło: opracowanie własne)



Jednocześnie, z uwagi na wiodącą rolę we wdrażaniu koncepcji tras rowerowych Samorządu Województwa Łódzkiego, ważnym elementem analizy była weryfikacja stanu istniejącego oraz możliwości rozwoju i rozbudowy infrastruktury rowerowej wzdłuż dróg wojewódzkich. Inwestycje w tym zakresie, planowane są zarówno w ramach większych przedsięwzięć dotyczących kompleksowej przebudowy poszczególnych odcinków dróg, tak aby przy ich okazji zaplanować i w sposób przemyślany rozwiązywać problemy wszystkich, także niechronionych uczestników ruchu, jakimi są przede wszystkim piesi i rowerzyści, ale także jako osobne zadania inwestycyjne, polegające na budowie dróg dla rowerów.

Aby zapewnić spójność sieci tras, także ze względów funkcjonalnych, wiele odcinków zaplanowano na terenach zarządzanych przez inne podmioty, których udział w procesie wdrażania będzie niezbędny. Poniższy wykres przedstawia oszacowane udziały poszczególnych interesariuszy.

Wykres. 5. Struktura władania terenów (Źródło: opracowanie własne)



Przy wyznaczaniu tras uwzględniono wytyczne zawarte w stanowisku nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 7 czerwca 2019 r., w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych, którego celem było stworzenie jednolitego, ogólnopolskiego systemu numeracji krajowych i regionalnych tras rowerowych, oznaczonych znakami drogowskazowymi R-4 oraz określenie kryteriów i definicji dla poszczególnych rodzajów/kategorii.

Rys. 33. Przykład oznakowania trasy rowerowej (Źródło: opracowanie własne)



Wytyczona na poniższej mapie sieć regionalnych i krajowych tras rowerowych przedstawia przebiegi poszczególnych odcinków, które w wyniku wyżej opisanej analizy uznano za najbardziej optymalne pod względem funkcjonalnym i możliwości realizacji. Biorąc pod uwagę charakter koncepcyjny niniejszego opracowania, konieczność opracowania dokumentacji budowlanych dla odcinków inwestycyjnych oraz możliwe do zdiagnozowania dopiero na etapie projektowym, lokalne uwarunkowania, przewiduje się możliwość korekt szczegółowego przebiegu tras na poszczególnych fragmentach, o ile taka konieczność będzie wynikała z przyczyn obiektywnych (pod warunkiem spełnienia parametrów CROW). Tym samym dopuszcza się korekty przebiegu w granicach korytarzy określonych Uchwałą nr 926/25 Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 8 lipca 2025 r. w sprawie przyjęcia schematycznego przebiegu korytarzy regionalnych tras rowerowych województwa łódzkiego.

RYS. 34. Krajowe i regionalne trasy rowerowe województwa łódzkiego (Źródło: opracowanie własne)

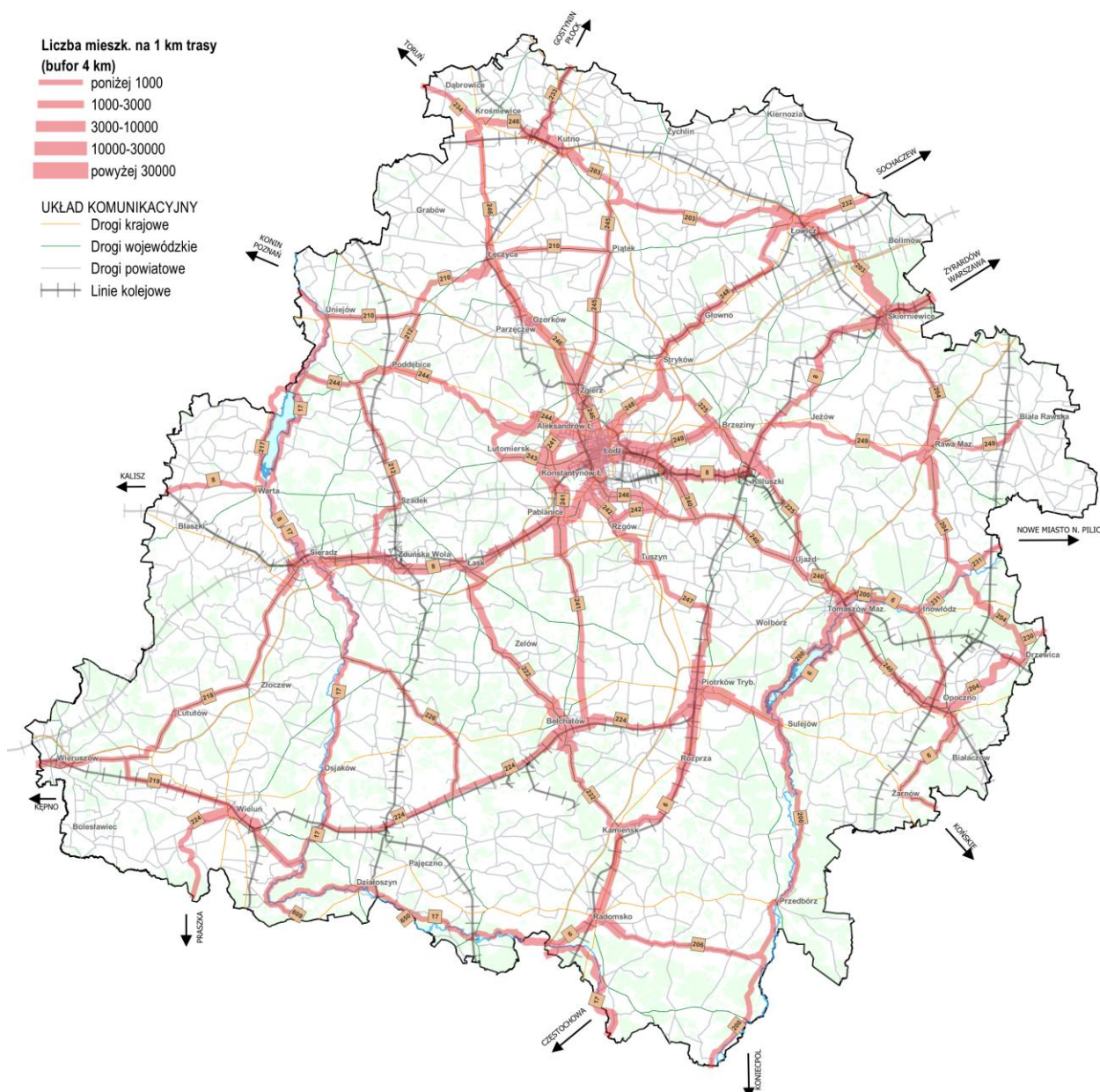


IV. 2.1.1. Potencjał demograficzny tras

Trasy rowerowe zaplanowano w taki sposób, aby ich beneficjentami była potencjalnie jak największa liczba mieszkańców. Potwierdzeniem zasadności przebiegu planowanych tras są wyniki analizy gęstości zaludnienia (os./1 km²) w ich sąsiedztwie (przeprowadzonej na podstawie danych z Głównego Urzędu Statystycznego). Liczba mieszkańców zestawiona z długością planowanej trasy dała informacje na temat liczby mieszkańców przypadających na 1 km biegu trasy (w promieniu 2 km). Przeprowadzone analizy wykazały, że największy potencjał demograficzny występuje wzdłuż tras: Łódź – Pabianice – Łask – Zduńska Wola – Sieradz, Łódź – Koluszki, Łódź – Zgierz – Ozorków – Łęczyca, a także tras w strefach podmiejskich miast tj.: Piotrkowa Trybunalskiego, Tomaszowa Mazowieckiego, Bełchatowa, Skierniewic, Radomska, Kutna, Łowicza, Aleksandrowa Łódzkiego, Wielunia, Opoczna, Konstantynowa Łódzkiego, Rawy Mazowieckiej, czy Poddębic. Dane te uwypuklają potrzebę tworzenia tras rowerowych, przede wszystkim do celów transportowych, w tym dojazdów do pracy, szkół, czy wszelkiego rodzaju usług. Jednocześnie, trasy które powstaną, stanowiąc będą wartość dodaną dla uczestników ruchu turystycznego i rekreacji.



RYS. 35. Potencjał demograficzny tras rowerowych. (Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS)



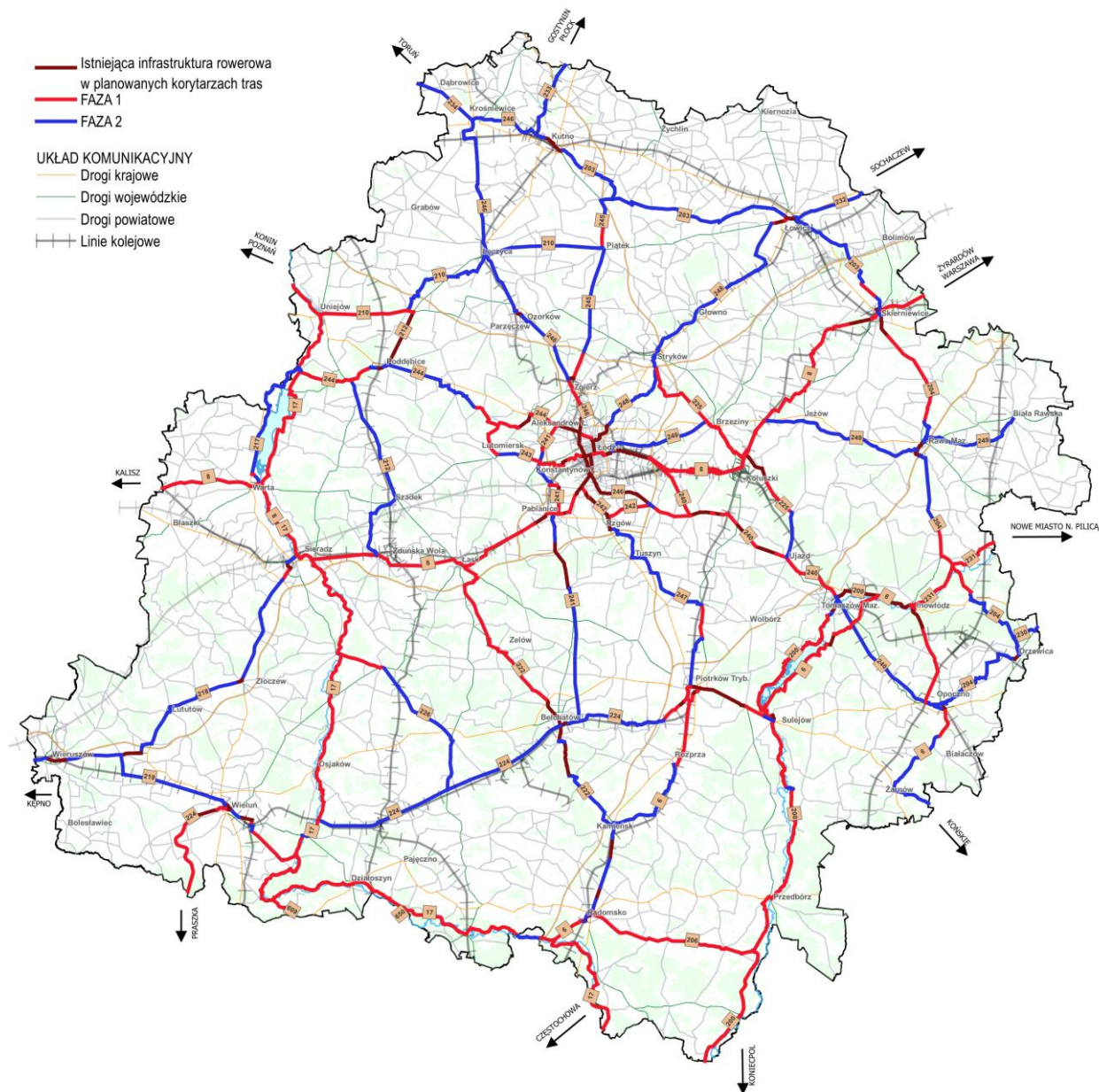
IV. 2.1.2. Perspektywa realizacji

Ze względu na skalę oraz charakter działań niezbędnych do wdrożenia założeń Polityki, dotyczących utworzenia sieci regionalnych i krajowych tras rowerowych, wymagających w większości przeprowadzenia inwestycji infrastrukturalnych, przyjęto długookresowo dziesięcioletnią perspektywę realizacji. Specyfika i uwarunkowania procesu inwestycyjnego powodują, że etap przygotowawczy większości przedsięwzięć, w tym przede wszystkim proces uzyskiwania niezbędnych uzgodnień, decyzji i pozwoleń na budowę, będzie charakteryzował się największym poziomem skomplikowania i czasochłonności, w zależności od rodzaju przedsięwzięcia inwestycyjnego. Przy określeniu perspektywy czasowej wzięto pod uwagę także czas realizacji robót budowlanych, remontowych i modernizacyjnych. Ze względu na zróżnicowany model wdrażania poszczególnych odcinków tras, zależny m.in. od podmiotów zaangażowanych w realizację, dostępności terenu, konieczności zawarcia odpowiednich porozumień oraz wskazania sposobu i źródła finansowania, zakładane



fazy realizacji odzwierciedlają przewidywane możliwości czasowe i tym samym pierwszeństwo wdrożenia poszczególnych odcinków. W drugiej kolejności odpowiadają priorytetyzacji pod względem hierarchii ważności poszczególnych tras. Możliwość realizacji Polityki w zakładanej perspektywie do 2030 r. (faza 1) i długookresowo do 2036 r. (faza 2), będzie uzależniona także od zapewnienia odpowiedniego poziomu finansowania.

RYS. 36. Fazy realizacji tras rowerowych (Źródło: opracowanie własne)





IV.2.2. Trasy krajowe

Zgodnie ze stanowiskiem Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 7 czerwca 2019 roku „*Trasa rowerowa krajowa - to każda trasa rowerowa będąca trasą europejską (Euro Velo) oraz każda inna trasa rowerowa wchodząca w sieć priorytetowych korytarzy rowerowych, spełniająca łącznie poniższe kryteria:*

- *przebiega przez co najmniej trzy lub dwa województwa i przekracza granicę państwa,*
- *łączy co najmniej dwa miasta wojewódzkie lub co najmniej jedno miasto wojewódzkie i co najmniej jeden obszar przyrodniczo lub kulturowo cenny (park narodowy, park krajobrazowy, miejsce dziedzictwa kulturowego lub przyrodniczego UNESCO),*
- *nie rzadziej niż co 150 km umożliwia dostęp do dworca kolejowego z codziennymi połączeniami dalekobieżnymi,*
- *ma początek i koniec na granicy kraju lub styku z inną trasą krajową, przy czym o ile to możliwe punkty styku na granicy powinny być skorelowane z trasami rowerowymi danego państwa,*
- *łączy się z co najmniej jedną inną trasą krajową,*
- *spełnia założenia dotyczące jakości krajowych tras rowerowych.*

Trasom rowerowym krajowym nadaje się numerację jedno lub dwucyfrową (1-99). W związku z dopuszczeniem w wyjątkowych sytuacjach przebiegów równoległych ich numeracja zostaje uzupełniona literami dodawanymi po numerze trasy (np. 31A, 31B, itp.). Przebieg równoległy musi zaczynać się i kończyć na styku z przebiegiem zasadniczym bądź na innej trasie krajowej lub na granicy państwa.”

Dla województwa łódzkiego przewidziano utworzenie trzech tras krajowych o numerach 6, 8 i 17. Poniżej przedstawiono proponowane, szczegółowe przebiegi i opisy tych tras.

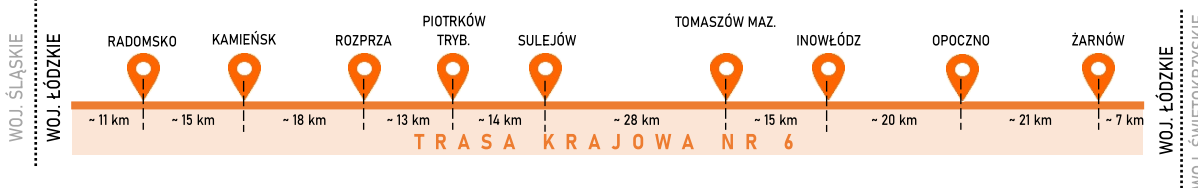
Opisane w legendach map *Wymagane działania* dzieli odcinki tras na dwie kategorie:

1. *inwestycję, która obejmuje budowę, przebudowę, remont trasy oraz elementy ujęte w drugiej kategorii,*
2. *oznakowanie, charakteryzujące się wyposażeniem tras drogowskazami R-4 oraz zastosowaniem elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego.*



Trasa krajowa nr 6 – 162 km

Trasa przebiega przez południowo-wschodnią część województwa łódzkiego i łączy się z województwem śląskim w rejonie gminy **Radomsko** oraz z woj. świętokrzyskim w pobliżu **Żarnowa**.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI:

- na odc. Piotrków Trybunalski – Sulejów trasa prowadzona jest **śladem dawnej kolejki wąskotorowej**;
- na odc. Piotrków Trybunalski – Rozprza oraz koło Opoczna trasa przebiega wzdłuż istniejących linii kolejowych;
- stacje/przystanki: Opoczno, Dęba Opoczyńska, Jeleń, Tomaszów Mazowiecki, Piotrków Trybunalski, Rozprza, Wilkoszewice, Gorzkowice, Kamieńsk, Gomunice, Radomsko.

WYTYCZNE:

- **wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu** na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi o niewielkim natężeniu ruchu;
- **separacja ruchu rowerowego, poprzez budowę dróg dla rowerów o nawierzchni bitumicznej**, wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 726 oraz wzdłuż drogi krajowej nr 91, 74 i 48;
- **budowa drogi rowerowej o nawierzchni bitumicznej na obszarze kolejowym**, o parametrach umożliwiających wykorzystanie jej jako drogi technologicznej na potrzeby obsługi linii kolejowej na odcinku **Rozprza – Piotrków Trybunalski**;
- tworzenie **Miejsc Odpoczynku Rowerzystów (MOR)** w obszarze **Zalewu Sulejowskiego**.

WĄSKIE GARDŁA:

- w Inowłodzu – konieczna budowa nowego obiektu mostowego przez rzekę Pilicę;
- w Sulejowie – konieczna rozbudowa mostu na rzece Pilicy;
- w miejscowości Piaski – konieczna modernizacja przepustu pod linią kolejową;
- przekroczenie linii kolejowej w Radomsku, Kamieńsku i Dębie;
- przekroczenie DK91 w Cekanowie.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

73% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 119 km;

27% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 43 km.

POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

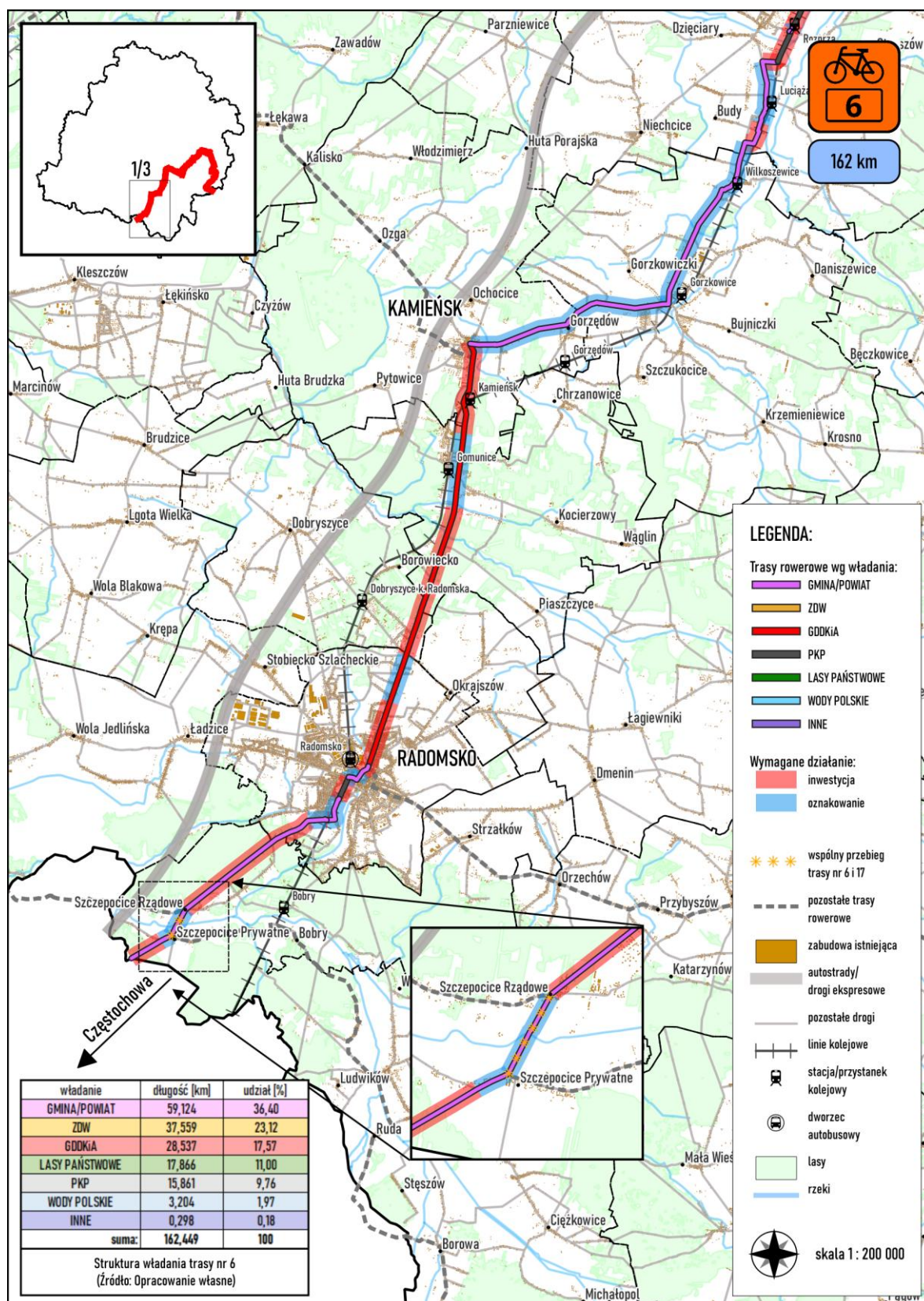
- wspólny przebieg z **trasą krajową nr 17** (Szczepocice Rządowe – Szczepocice Prywatne), na dł. 1 km;
- wspólny przebieg z **trasą regionalną nr 200** (w Sulejowie), na długości 1,5 km;
- połączenie z **trasą regionalną nr 206** (w Radomsku), **nr 222** (w Kamieńsku), **nr 224** (w Piotrkowie Tryb.);
- **nr 240** (st. Jeleń), **nr 200** (w Spale), **nr 231** (w Inowłodzu), **nr 204 i 240** (w Opocznie).

WALORY TURYSTYCZNO-REKREACYJNE

Poza aspektem komunikacyjnym, trasa niesie za sobą także walory turystyczno-rekreacyjne, szczególnie poprzez przebieg wzdłuż pld. – wsch. brzegu Zalewu Sulejowskiego, docelowo tworząc wraz z trasą regionalną nr 200, pętlę wokół tego zbiornika, a także przebiegając przez miejscowości z urządzoną infrastrukturą turystyczną i sportową. → Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)

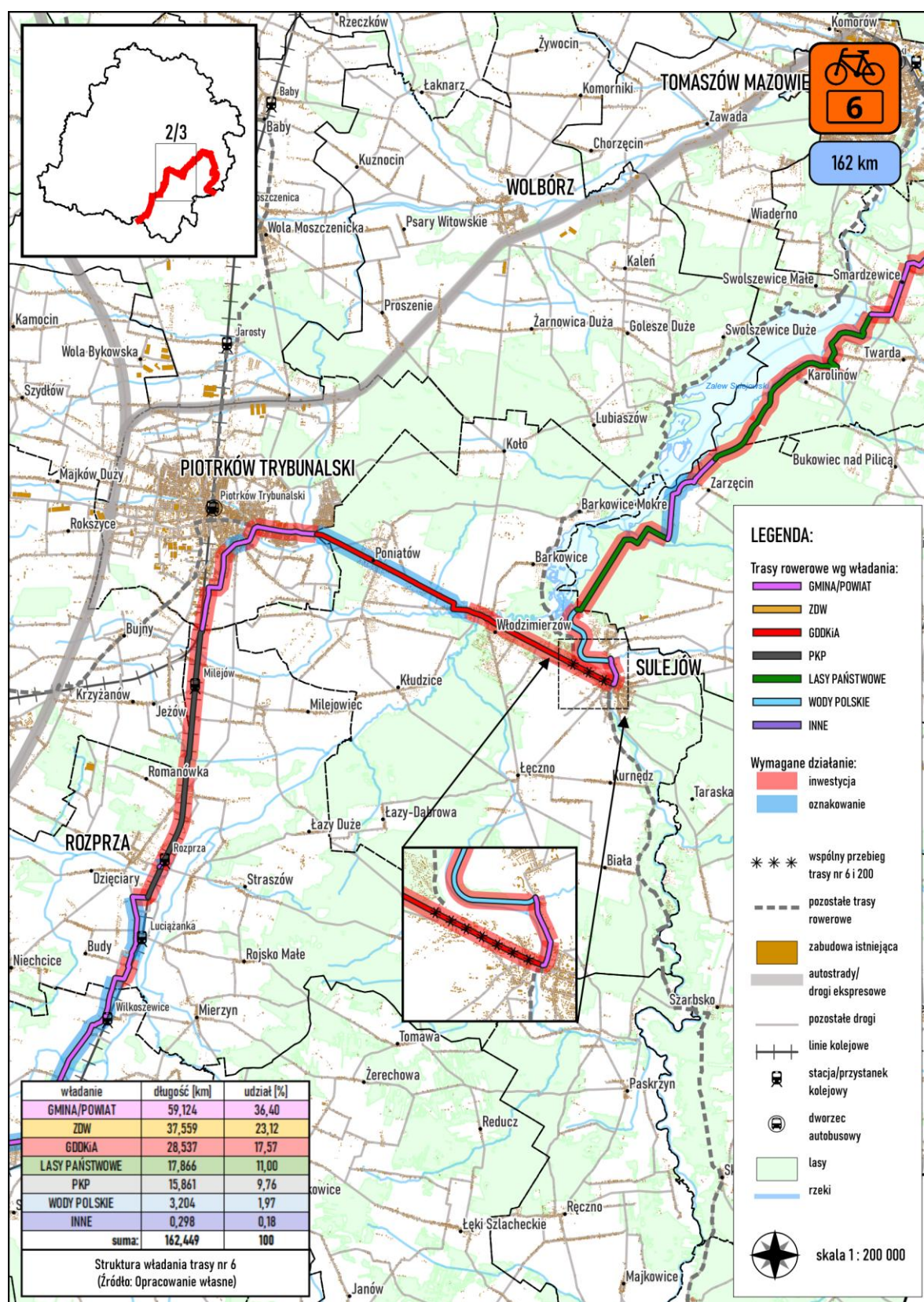


RYS. 37. Trasa krajowa nr 6 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)



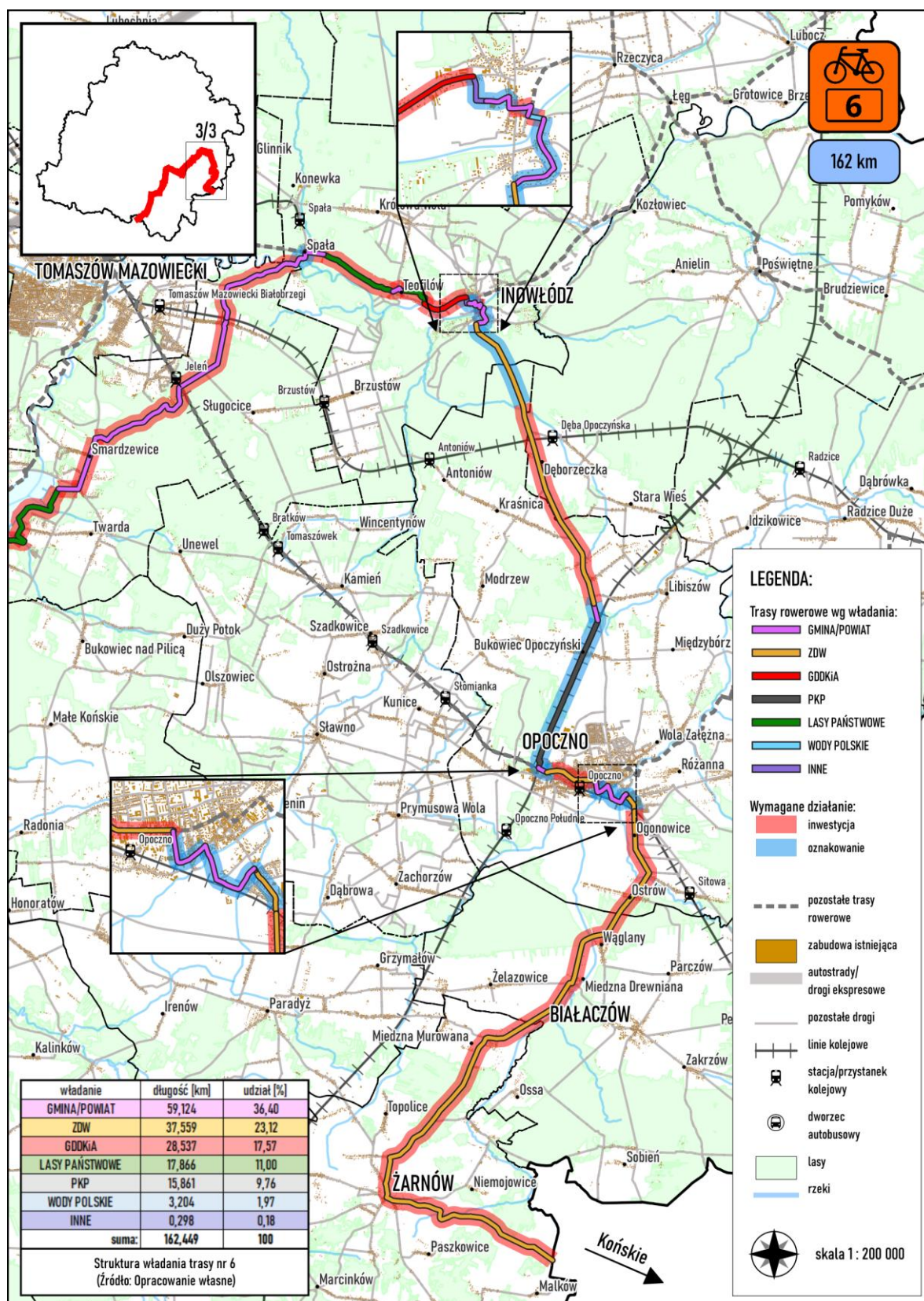


RYS. 38. Trasa krajowa nr 6 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





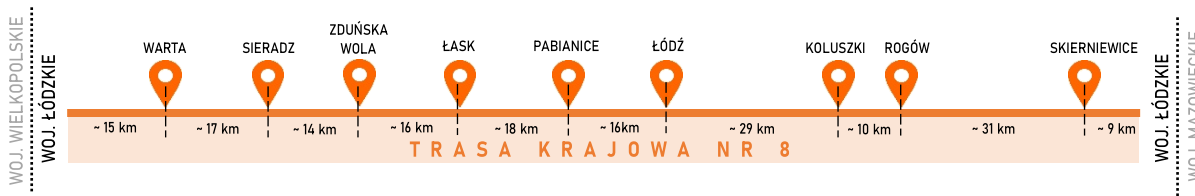
RYS. 39. Trasa krajowa nr 6 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa krajowa nr 8 – 175 km

Przebiegający przez województwo łódzkie odcinek trasy krajowej nr 8, łączy się z województwem wielkopolskim na zachód od miasta **Warta**, a na wschodzie z woj. mazowieckim w rejonie **Skierniewic**.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- na odc. w Sieradzu, Pabianice – Kolumna, Bedoń – Justynów, Janówka – Gałków Duży, Borowa – Kaletnik, Żakowice – Koluszki, Felicjanów – Rogów, Płyćwia – Maków oraz Skierniewice – wschodnia granica województwa, trasa przebiega wzdłuż istniejących linii kolejowych;
- stacje/przystanki: Skalmierz, Sieradz, Sieradz Męka, Męcka Wola, Izabelów, Zduńska Wola, Zduńska Wola Karsznice, Łask, Kolumna, Dobroń, Chechło, Pabianice, Pabianice Północne, Łódź Pabianicka, Łódź Kaliska, Łódź Fabryczna, Łódź Niciarniana, Łódź Widzew, Łódź Andrzejów, Bedoń, Justynów, Gałkówek, Żakowice, Koluszki, Wągry, Rogów, Płyćwia, Maków, Skierniewice, Skierniewice Rawka.

WYTYCZNE:

- **budowa odseparowanej infrastruktury rowerowej o nawierzchni bitumicznej** wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 482, na odcinku **Sieradz – Zduńska Wola – Łask – Pabianice – Ksawerów**. Wspomniana droga na tym odcinku planowanej trasy rowerowej charakteryzuje się jednym z najwyższych wskaźników natężenia ruchu, na poziomie ok. 10 000 pojazdów na dobę (na odcinku Łódź – Pabianice nawet ok. 13 000 pojazdów), stąd na etapie wdrażania należy rozważyć poprowadzenie jej wzdłuż linii kolejowej;
- **wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu** na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi o niewielkim natężeniu ruchu;
- **budowa drogi rowerowej o nawierzchni bitumicznej na obszarze kolejowym**, jako drogi **podwójnego zastosowania**, o parametrach umożliwiających wykorzystanie jej, jako drogi technologicznej na potrzeby obsługi linii kolejowej, zgodnie z zawartym pomiędzy spółką PKP PLK, a Związkiem Województw RP porozumieniem*. Integracja mniejszych ośrodków ze stolicą województwa i połączenie ze sobą m.in. takich miejscowości jak **Andrespol – Koluszki – Rogów – Skierniewice**.

WĄSKIE GARDŁA:

- w Sieradzu – konieczna modernizacja i budowa pochylni do istniejącego mostu kolejowego na Warcie;
- w Zduńskiej Woli – konieczna przebudowa wiaduktu nad linią kolejową;
- w Łodzi – projektowany tunel pod linią kolejową (ul. Malownicza);
- w Gałkowie – przekroczenie wylotu tunelu;
- w Koluszkach - przebieg pod wiaduktem DW715 oraz modernizacja przepustu pod linią kolejową (Felicjanów);
- w Rogowie - przejście pod wiaduktem DK72;
- w Skierniewicach – przekroczenie linii kolejowej poprzez dobudowę pochylni do istniejącego wiaduktu lub pod linią wzdłuż rzeki Skierniewki; budowa kładki nad rzeką Rawką.



PLANOWANE DZIAŁANIA:

66% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 115 km;

34% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 60 km.

POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- wspólny przebieg z **trasą krajową nr 17** (Warta - Sieradz) na długości 19,1 km;
- wspólny przebieg z **trasą regionalną nr 241** (w Pabianicach) na długości 0,8 km;
- wspólny przebieg z **trasą regionalną nr 225 i trasą regionalną nr 249** (w Koluszkach) na długości 1,7 km;
- wspólny przebieg z **trasą regionalną nr 249** (Koluszki - Rogów) na długości 5,9 km;
- połączenie z **trasą regionalną nr 217** (w Warcie), **nr 218** (w Sieradzu), **nr 222** (w Łasku), **nr 242, 246, 243 i 240** (w Łodzi), **nr 203 i 204** (w Skierniewicach).

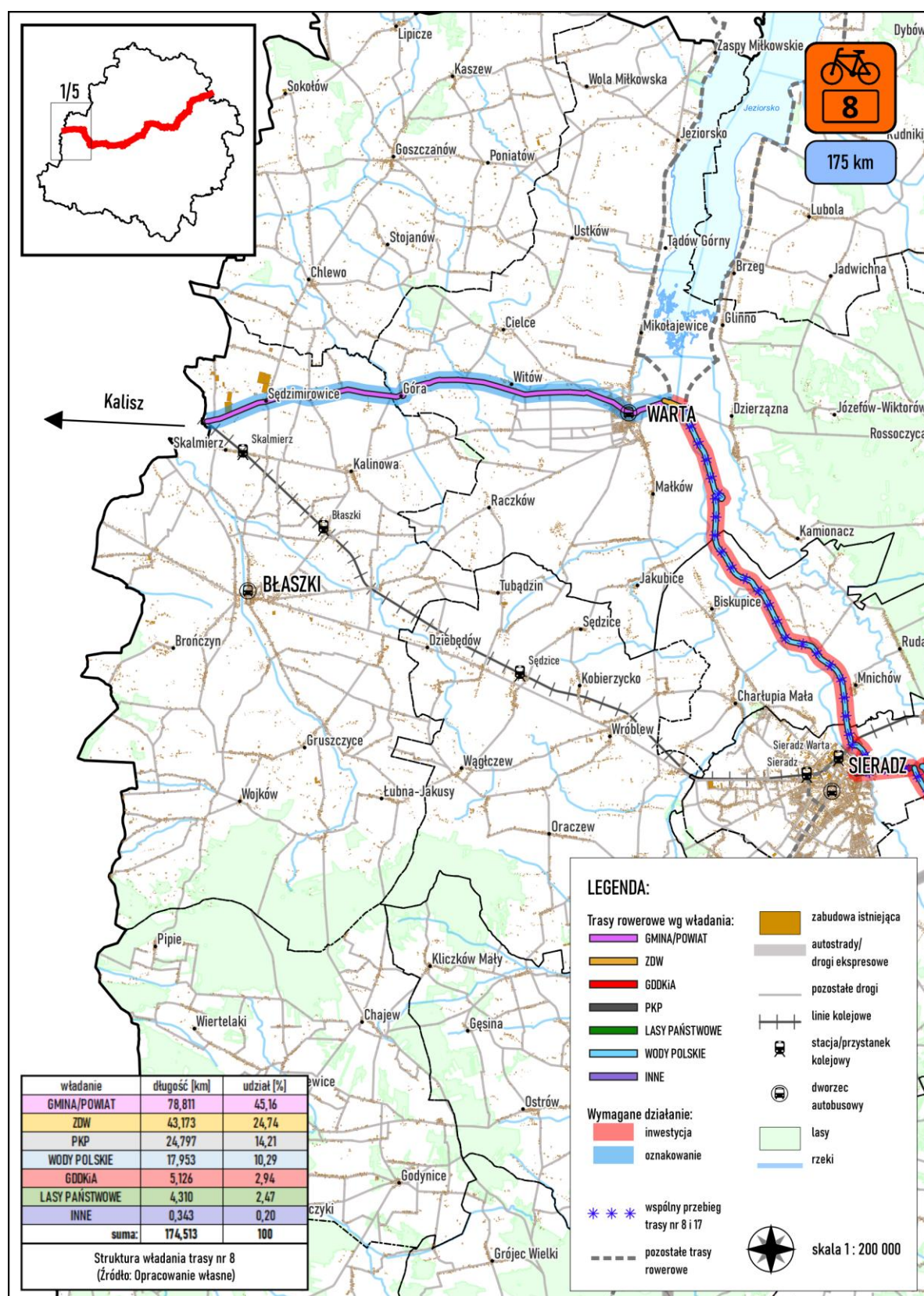
WALORY TURYSTYCZNO-REKREACYJNE

Trasa obfituje w atrakcje turystyczne, a w jej sąsiedztwie można podziwiać liczne zabytki. Dzieje się tak ze względu na dużą liczbę ośrodków miejskich na trasie – jest ich aż dziewięć.

→ Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)

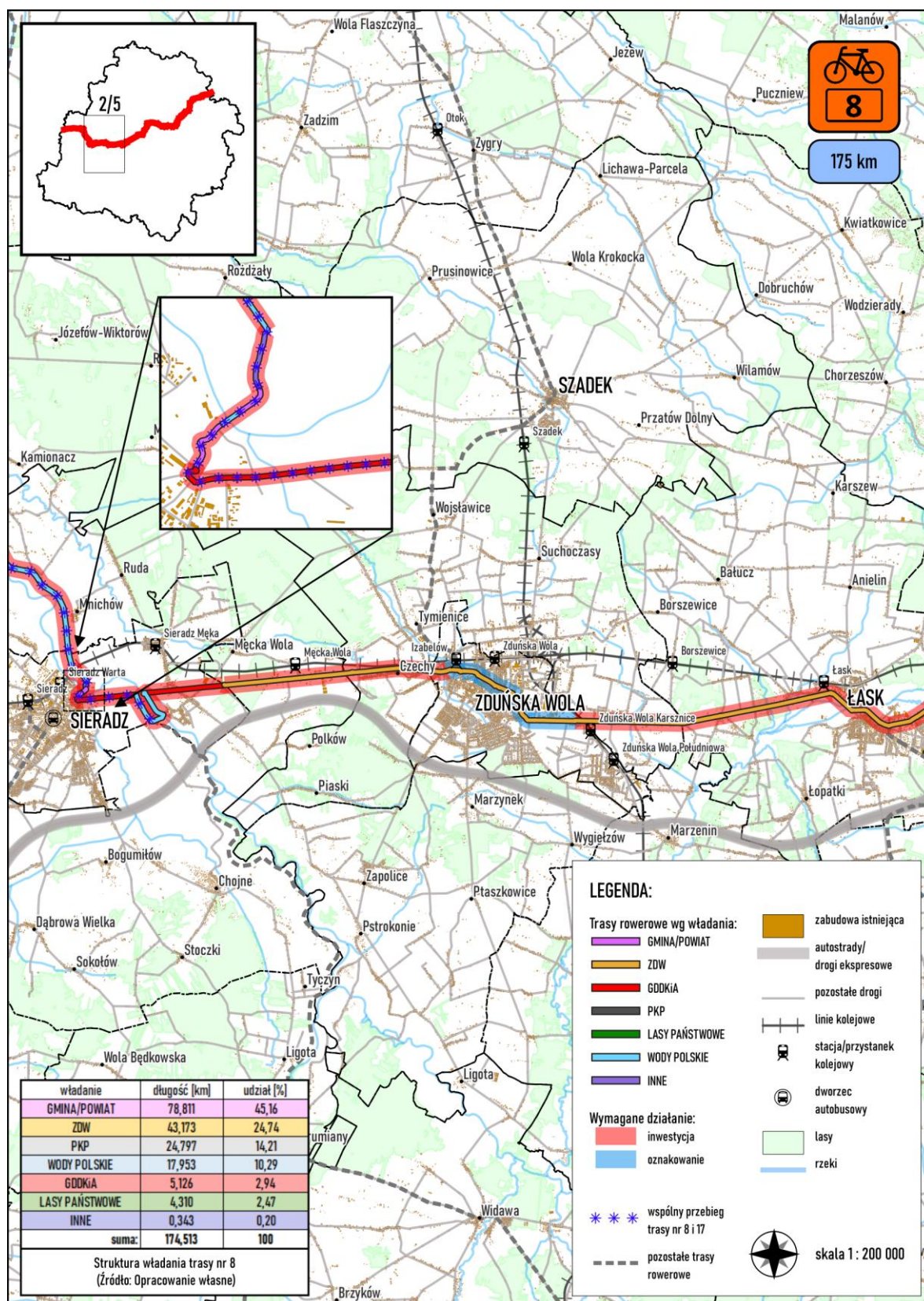


RYS. 40. Trasa krajowa nr 8 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)



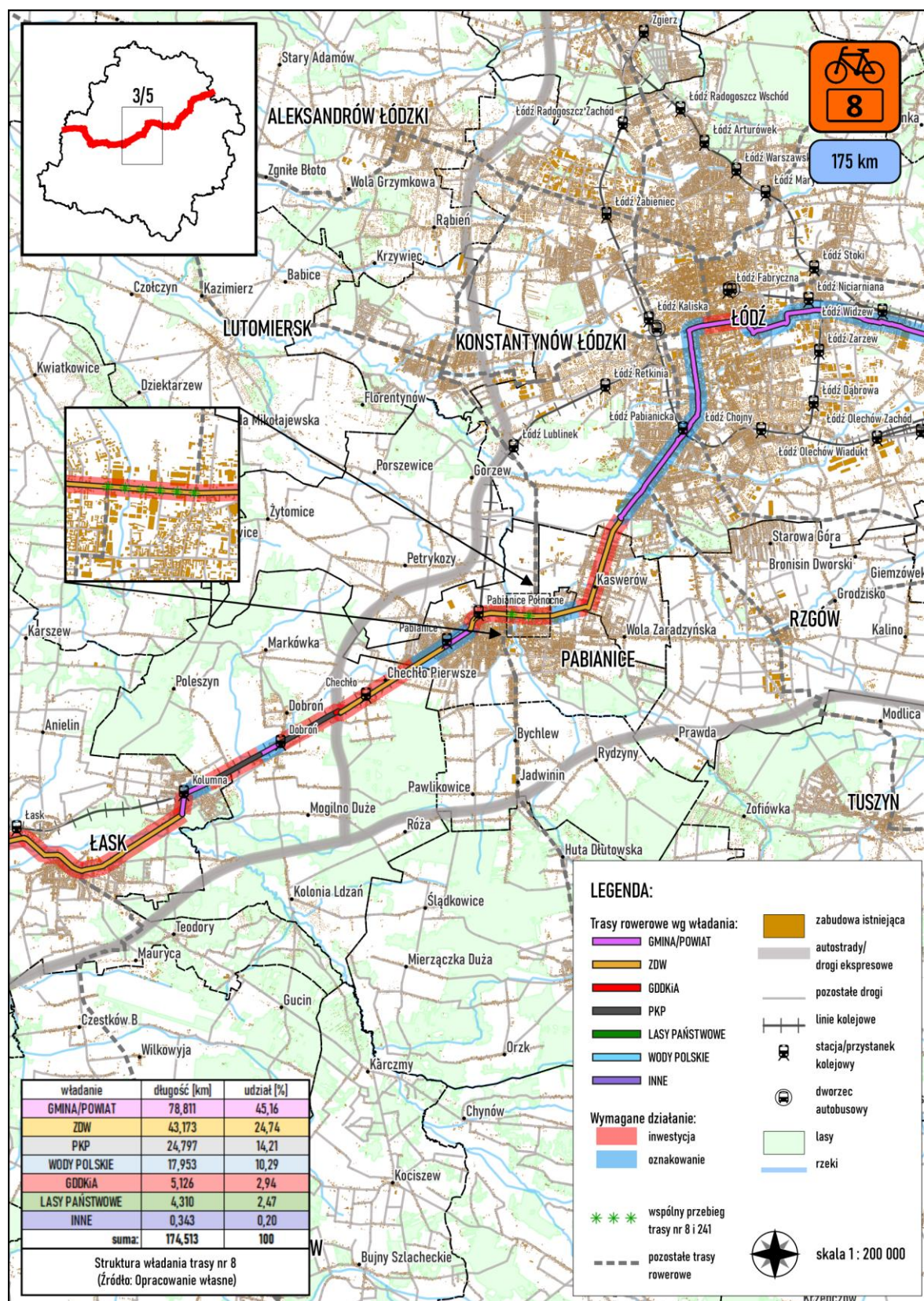


RYS. 41. Trasa krajowa nr 8 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)



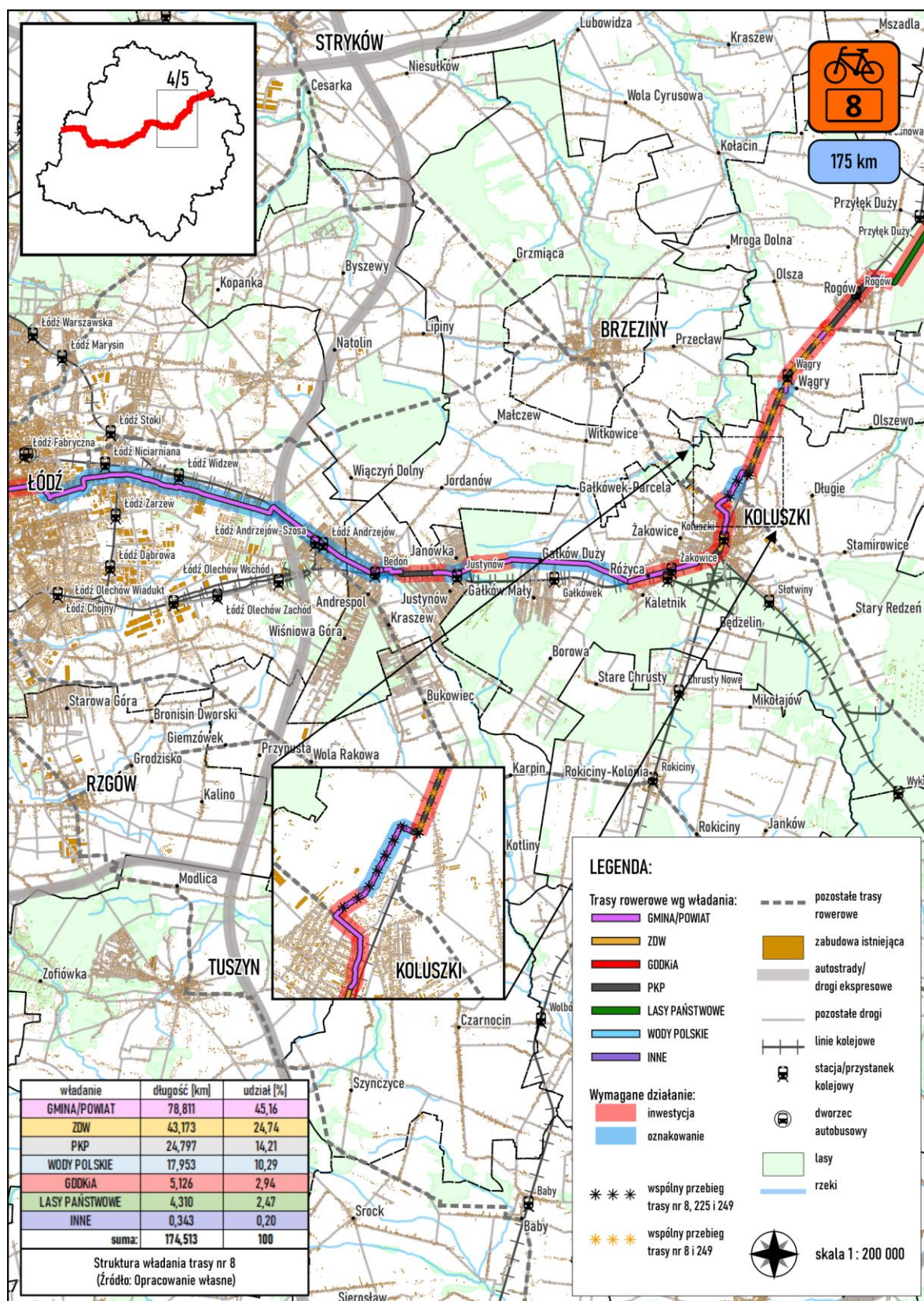


RYS. 42. Trasa krajowa nr 8 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)



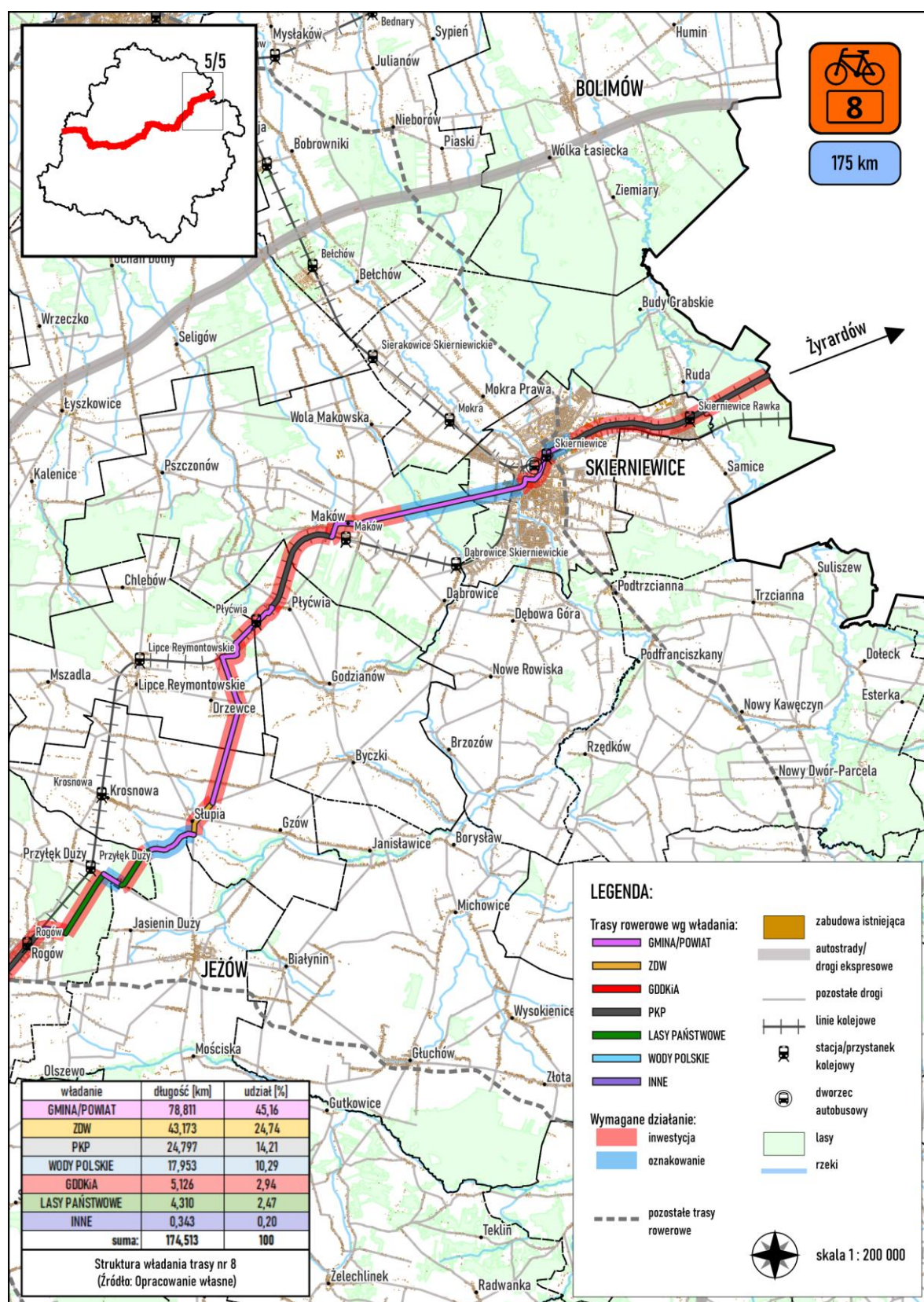


RYS. 43. Trasa krajowa nr 8 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





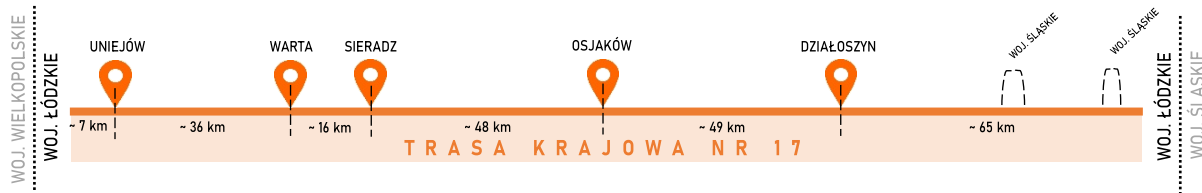
RYS. 44. Trasa krajowa nr 8 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa krajowa nr 17 – 212 km*

Przebieg zaplanowano wzdłuż **rzeki Warty**, która jest głównym elementem towarzyszącym całej trasy, łączącej ze sobą województwa wielkopolskie i śląskie. W związku z powyższym znaczenie trasy wyraża się przede wszystkim w aspekcie turystycznym i rekreacyjnym, aczkolwiek łączy też większe ośrodki regionalne, co daje jej również funkcję o znaczeniu transportowym.



* wskazana długość trasy wynosząca 212 km nie wlicza odcinków województwa śląskiego

POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- kilkuset metrowy odcinek wzdłuż linii kolejowej nr 131 przy skrzyżowaniu z rzeką Wartą;
- **przystanki/stacje: Bobry (wymaga budowy kładki), Ważne Młyny, Działoszyn, Sieradz.**

WYTYCZNE:

- zastosowanie **elementów uspokojenia ruchu** na drogach lokalnych;
- tworzenie **Miejsz Odpoczynku Rowerzystów (MOR)** w obszarze zbiornika **Jeziorsko** oraz **Załęczańskiego PK**;
- wykorzystanie **wałów przeciwpowodziowych** do poprowadzenia infrastruktury rowerowej po wschodniej stronie zbiornika **Jeziorsko**;
- budowa **infrastruktury rowerowej o nawierzchni bitumicznej** na terenie lasów.

WĄSKIE GARDŁA:

- w Księżych Młynach – konieczna budowa kładki na rzece Warcie;
- w Burzeninie – konieczna budowa kładki przez rzekę Wartę w starodrożu;
- połączenie z trasą 224 w rejonie projektowanego mostu kolejowego na rzece Warcie;
- w Krzeczowie – przekroczenie rzeki Warty;
- Ważne Młyny – konieczna rozbudowa mostu na rzece Warcie;
- przejście pod mostem kolejowym w Działoszynie;
- przekroczenie DK 91 w m. Bobry;
- przekroczenie DK 74 w Osjakowie.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

55% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 116 km;

45% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 96 km.

POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

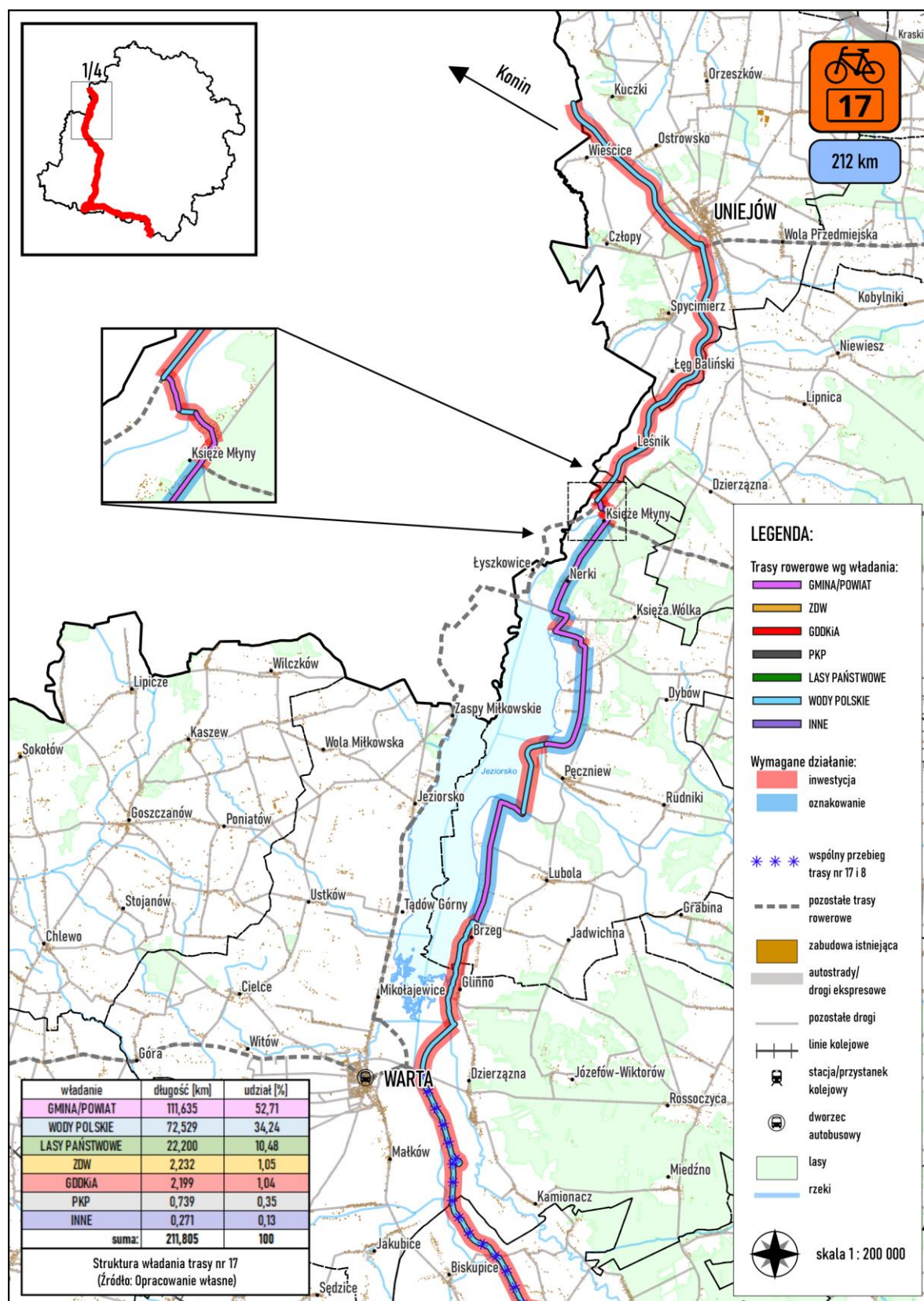
- wspólny przebieg z **trasą krajową nr 8** (Warta – Sieradz) na długości 19,1 km;
- połączenie z **trasą regionalną nr 210** (w Uniejowie), **nr 217 i 244** (w Księżych Młynach), **nr 218** (w Sieradzu), **nr 226** (w Strumianach);
- wspólny przebieg z **trasą regionalną nr 224** (Kochlew – Toporów) na długości 8,4 km;
- wspólny przebieg z **trasą krajową nr 6** (Szczepocice Rządowe – Szczepocice Prywatne) na dł. 1 km.

WALORY TURYSTYCZNO-REKREACYJNE → Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)

Trasa biegnąca wzdłuż rzeki Warty obfituje w walory krajobrazowe i turystyczne, dzięki czemu będzie wykorzystywana przede wszystkim do przejazdów rekreacyjnych. Daje możliwość spędzania czasu nad wodą w okolicach zbiornika Jeziorsko, w związku z czym jej podstawową funkcją będzie funkcja turystyczna.

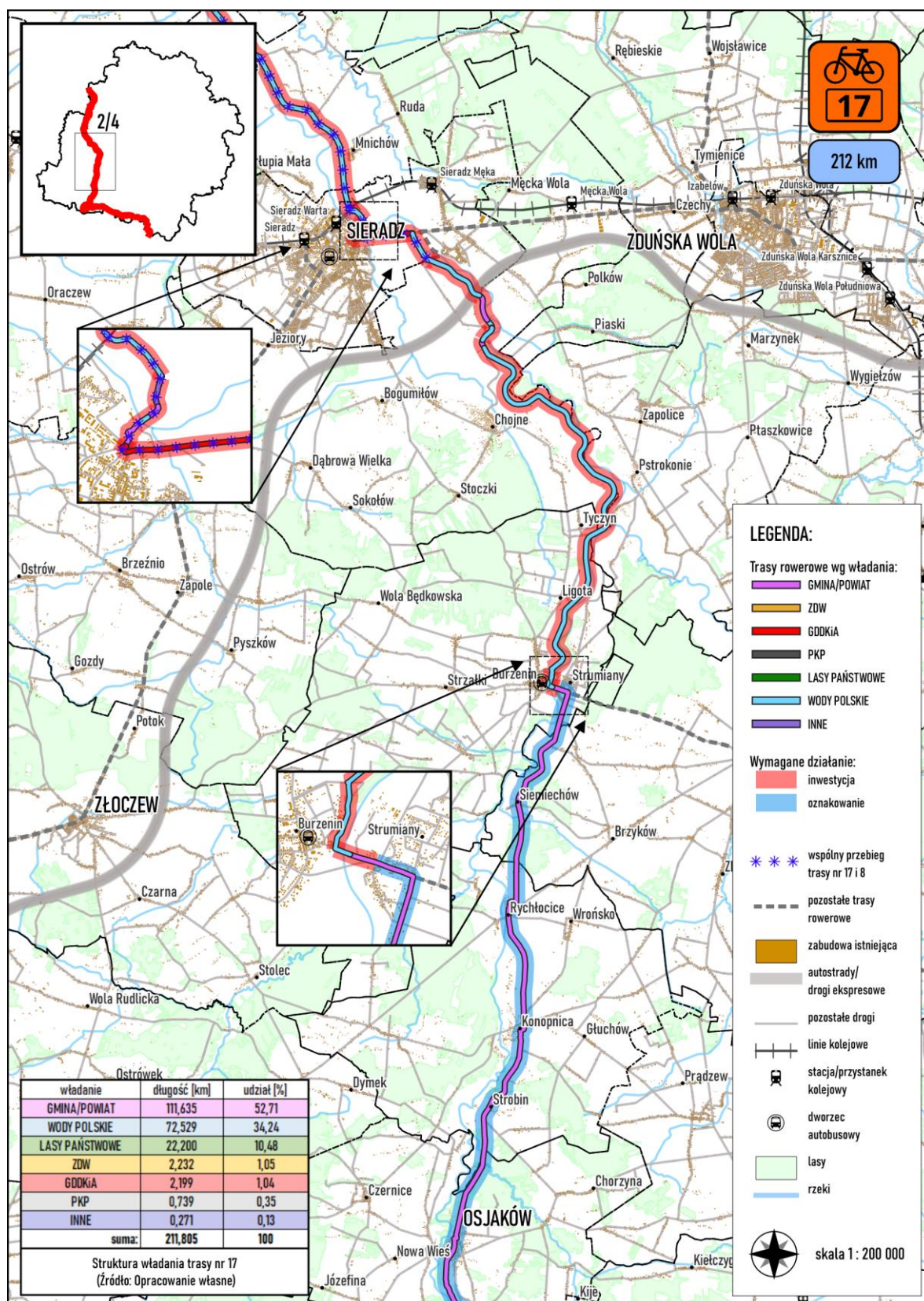


RYS. 45. Trasa krajowa nr 17 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)



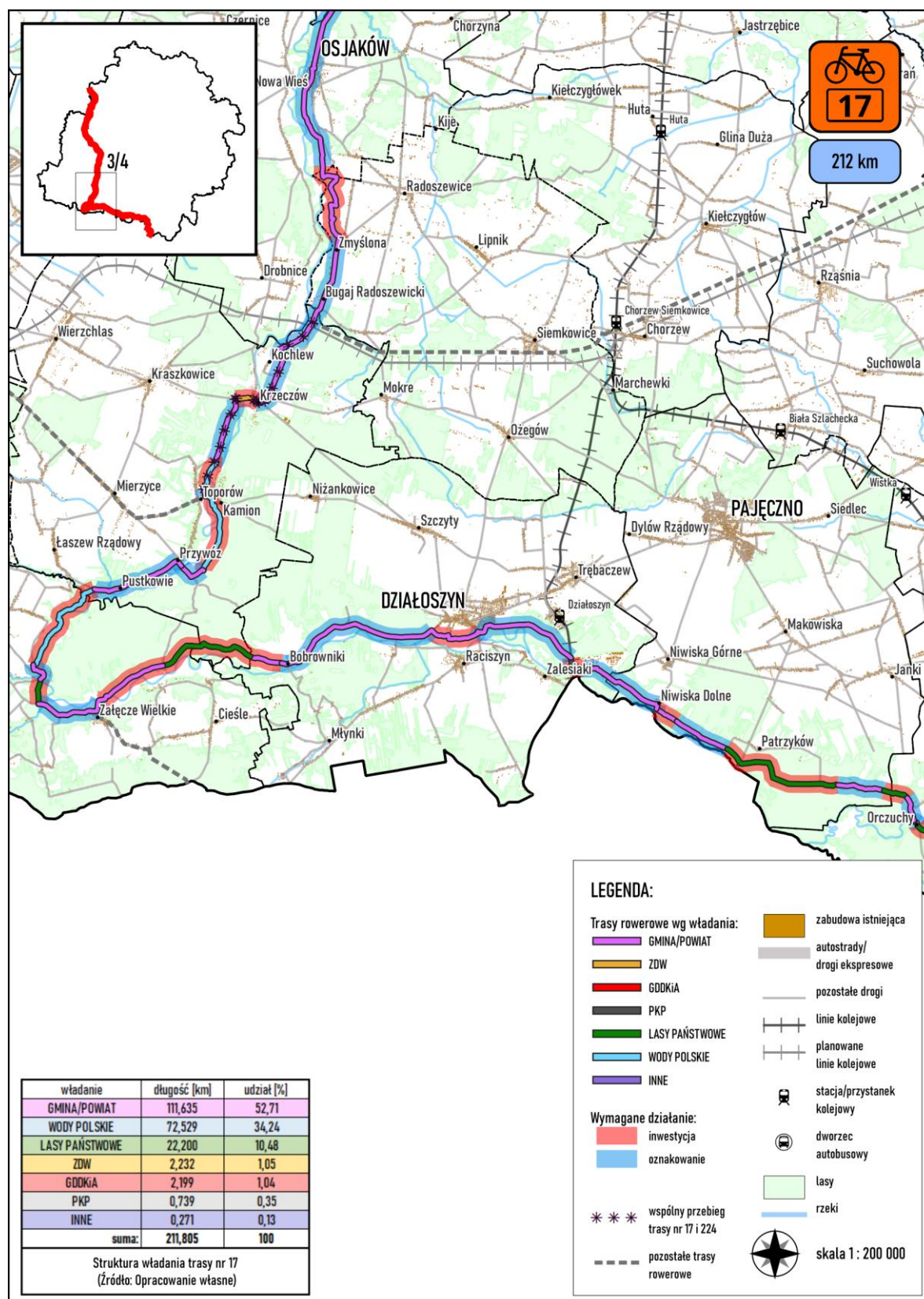


RYS. 46. Trasa krajowa nr 17 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)



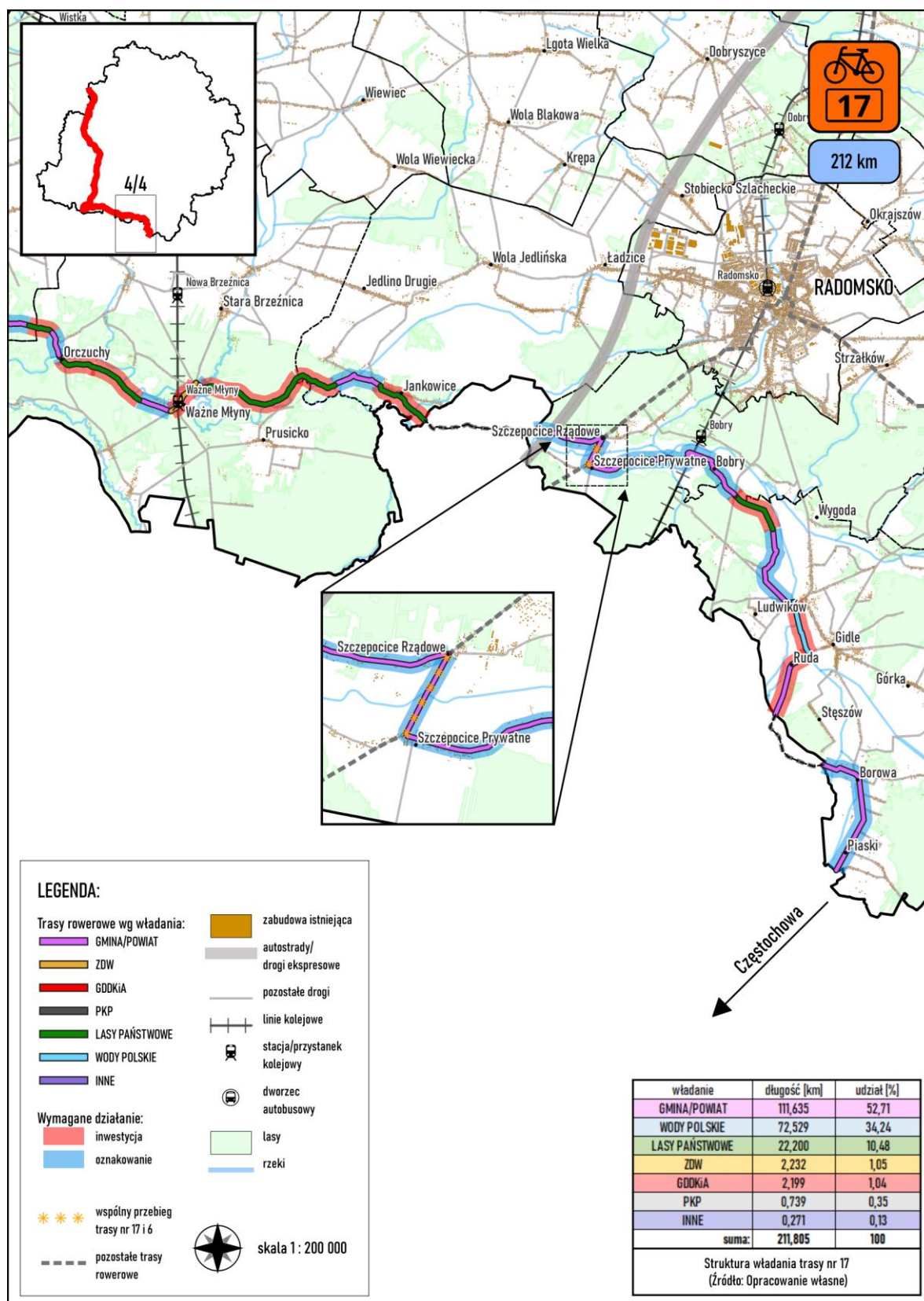


RYS. 47. Trasa krajowa nr 17 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





RYS. 48. Trasa krajowa nr 17 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





IV.2.3. Trasy regionalne

Trasa regionalna, zgodnie ze stanowiskiem Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 7 czerwca 2019 r. to: „każda trasa rowerowa spełniająca łącznie poniższe kryteria:

- ma długość minimum 30 km (nie dotyczy tras łączących dwie trasy krajowe),
- łączy co najmniej jedną trasę krajową lub z co najmniej dwoma innymi trasami regionalnymi lub łączy się z co najmniej jedną inną trasą regionalną i jednocześnie z granicą państwa (gdzie za granicą trasa jest kontynuowana),
- ma początek i koniec na styku z trasą krajową lub inną trasą regionalną lub z granicą państwa (gdzie za granicą trasa jest kontynuowana); dopuszczalny jest początek lub koniec na stacji kolejowej z regularnymi (codziennymi) połączeniami kolejowymi;

Trasom rowerowym regionalnym nadaje się numerację trzycyfrową (100-899), przy czym każde województwo otrzymuje pulę 50 numerów do wykorzystania. Województwa wykorzystują dostępną pulę numerów tras regionalnych do własnych potrzeb planistycznych, uzgodnień z innymi podmiotami oraz znakowania istniejących odcinków spełniających wymagania określone powyżej.

Dopuszcza się łączenie tras wojewódzkich na podstawie uzgodnień dwustronnych. Pozostają one wówczas trasami regionalnymi. W przypadku wykraczających poza granicę jednego województwa tras tematycznych eksponujących wybitne walory dziedzictwa przyrodniczego (parki narodowe, Światowe Rezerваты Biosfery itp.) lub kulturowego (szlaki charakterystycznej architektury, regiony etnograficzne itp.) rekomenduje się zawarcie takich porozumień – celem zapewnienia warunków do kreowania spójnej marki produktu turystycznego.

W przypadku tras rowerowych regionalnych przekraczających granice województwa numerem właściwym dla niej jest numer województwa, na terenie którego jest dłuższy jej odcinek.

W związku z dopuszczeniem w wyjątkowych sytuacjach przebiegów równoległych ich numeracja zostaje uzupełniona literami dodawanymi po numerze trasy (np. 311A, 311B itp.). Przebieg równoległy musi zaczynać się i kończyć na styku z przebiegiem zasadniczym, na trasie krajowej bądź innej regionalnej lub na granicy państwa.

Podział numerów pomiędzy województwa bazuje na ruchu wskazówek zegara, w formie spirali. Numery od 900 do 999 pozostają wolne i możliwy jest ich inny rozdział.”

Przy tworzeniu sieci tras regionalnych, uwzględniano powyższe założenia. Województwo łódzkie otrzymało przydział numerów od 200 do 249, czyli wspomnianą wyżej pulę 50 numerów do wykorzystania. W rezultacie przeprowadzonych prac, analiz i wizji lokalnych zaproponowano utworzenie dwudziestu ośmiu tras regionalnych o numerach 200, 203, 204, 206, 210, 212, 217, 218, 219, 222, 224, 225, 226, 230, 231, 232, 233, 234, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249.

Proponowane, szczegółowe przebiegi i aspekty tych tras zostały opisane na kolejnych stronach rozdziału.



Trasa regionalna nr 200 – 109 km

Trasa łączy ważne funkcje komunikacyjne i transportowe z atrakcjami turystycznymi. Swój początek na terenie województwa łódzkiego ma na granicy z województwem śląskim, skąd w kierunku północnym poprowadzona jest wzdłuż rzeki Pilicy, a następnie wzdłuż Zalewu Sulejowskiego. Finał trasy znajduje się w **Spale**. Trasa przebiega przez trzy miasta **Przedbórz**, **Sulejów** i **Tomaszów Mazowiecki**.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- 300 metrowy odcinek wzdłuż linii kolejowej nr 25 w Tomaszowie Mazowieckim;
- Stacje/przystanki: Tomaszów Mazowiecki.

WYTYCZNE:

- zastosowanie **elementów uspokojenia ruchu** poprawiających bezpieczeństwo rowerzystów na drogach lokalnych;
- tworzenie **Miejsc Odpoczynku Rowerzystów** w postaci wiat wyposażonych m.in. w ławki i stojaki rowerowe, w szczególności w obszarze **zalewu Sulejowskiego**;
- budowa **infrastruktury rowerowej o nawierzchni bitumicznej** na terenach leśnych **Sulejowskiego Parku Krajobrazowego**;
- realizacja kładki przez rzekę Pilicę na wysokości m. **Szarbsko** – zapewniającej dostęp do bazy turystycznej w miejscowości Trzy Morgi oraz z uwagi na brak mostu pomiędzy Sulejowem a Przedborzem (30 km).

WĄSKIE GARDŁA:

- w Przedborzu – konieczna modernizacja mostu bądź budowa osobnej kładki;
- w Szarbsku – konieczna budowa kładki przez rzekę Pilicę;
- w Sulejowie – konieczna modernizacja mostu na Pilicy wraz z przeprowadzeniem pod obiektem;
- obszar podmokły w rejonie ujścia rzeki Łuciąży do Zalewu Sulejowskiego;
- w Tomaszowie Mazowieckim – przejście pod mostem (ul. Frycza-Modrzewskiego oraz przekroczenie linii kolejowej - ul. Spalska).

PLANOWANE DZIAŁANIA:

53% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 57 km;

47% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 52 km.

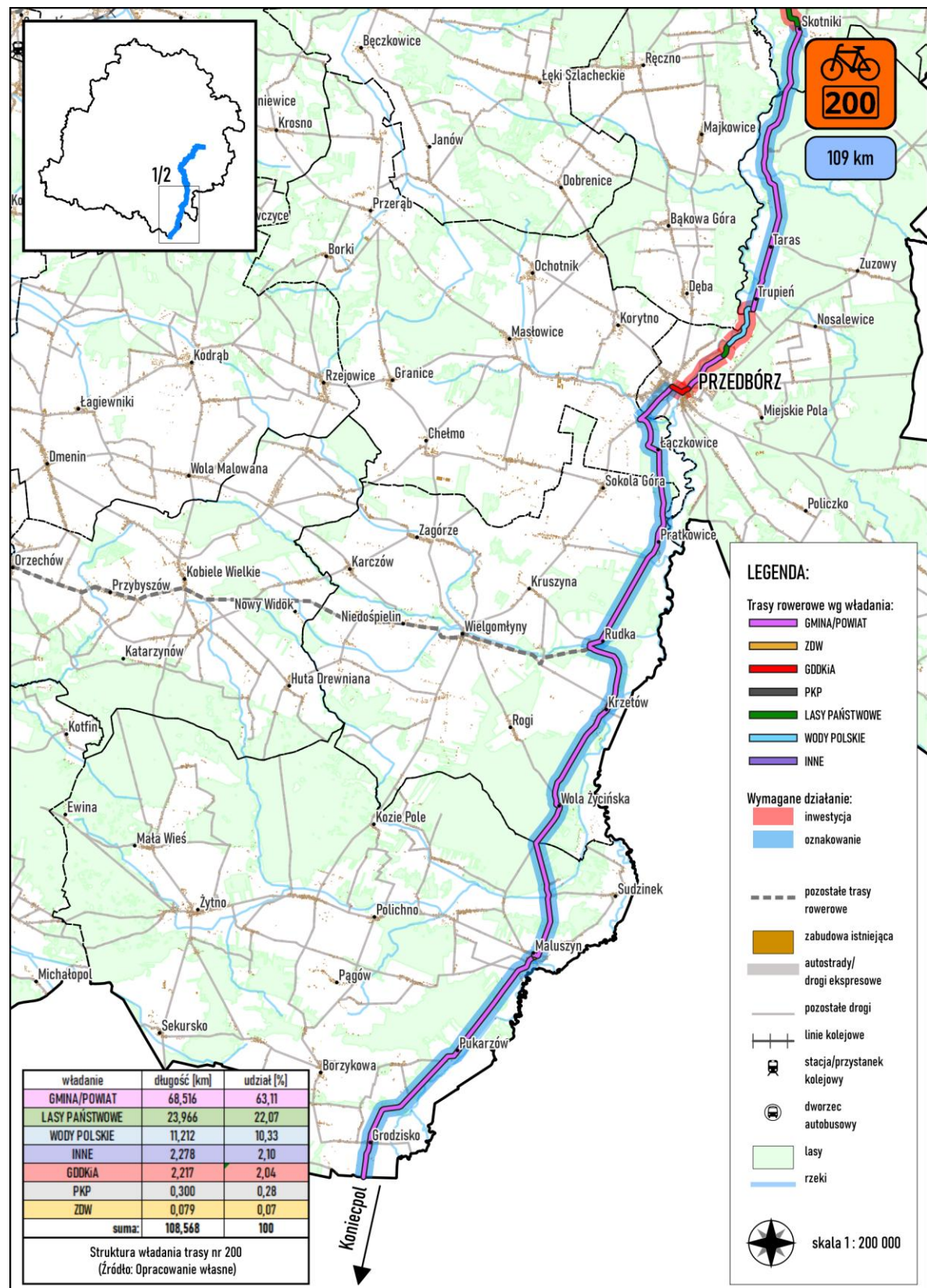
POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą regionalną nr 206** (w Rudce);
- wspólny przebieg z **trasą krajową nr 6** (w Sulejowie) na długości 1,5 km;
- wspólny przebieg z **trasą regionalną nr 240** (w Tomaszowie Mazowieckim) na długości 0,6 km;
- połączenie z **trasą krajową nr 6** (w Spale).

WALORY TURYSTYCZNO-REKREACYJNE

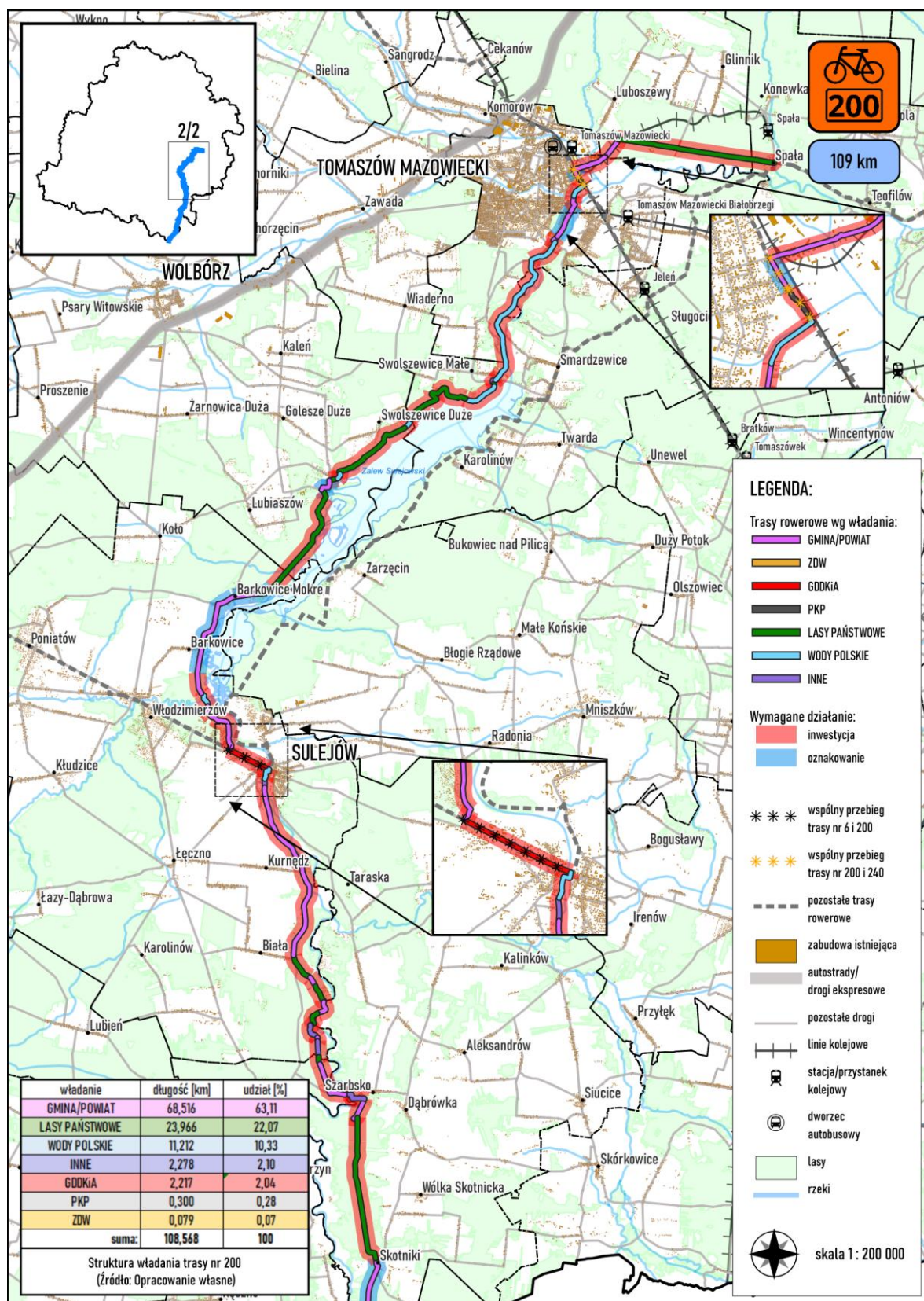
Trasa hybrydowa, łącząca aspekt komunikacyjny z turystyczno-rekreacyjnym. Razem z trasą krajową nr 6, tworzy pętlę wokół Zalewu Sulejowskiego. Trasa przebiega przez miejscowości z urządzoną infrastrukturą turystyczną i sportową.

- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)





RYS. 50. Trasa regionalna nr 200 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 203 – 92 km

Trasa przebiega przez północno-wschodnią część województwa łódzkiego dolinami rzek: Ochni, Bzury oraz Skierniewki. Łączy Krośniewice, Kutno, Łowicz oraz Skierniewice.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- przed Kutnem i w Łowiczu trasa prowadzona wzdłuż linii kolejowej;
- stacje/przystanki: Skierniewice, Łowicz, Kutno.

WYTYCZNE:

- **wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu** na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi;
- **separacja ruchu rowerowego poprzez budowę drogi dla rowerów o nawierzchni bitumicznej**, wzdłuż drogi krajowej nr 70 na długości ok. 7 km.

WĄSKIE GARDŁA:

- w Kutnie i Krzesinie – przekroczenie linii kolejowych;
- w Łowiczu – przekroczenie linii kolejowej;
- w Arkadii – przekroczenie Skierniewki.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

67% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 62 km;

33% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 30 km.

POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą krajową nr 8** (w Skierniewicach);
- połączenie z **trasą regionalną nr 234 i 246** (w Krośniewicach), **nr 233** (w Kutnie), **nr 245** (na wschód od Młogoszyna), **nr 248 i 232** (w Łowiczu), **nr 204** (w Skierniewicach).

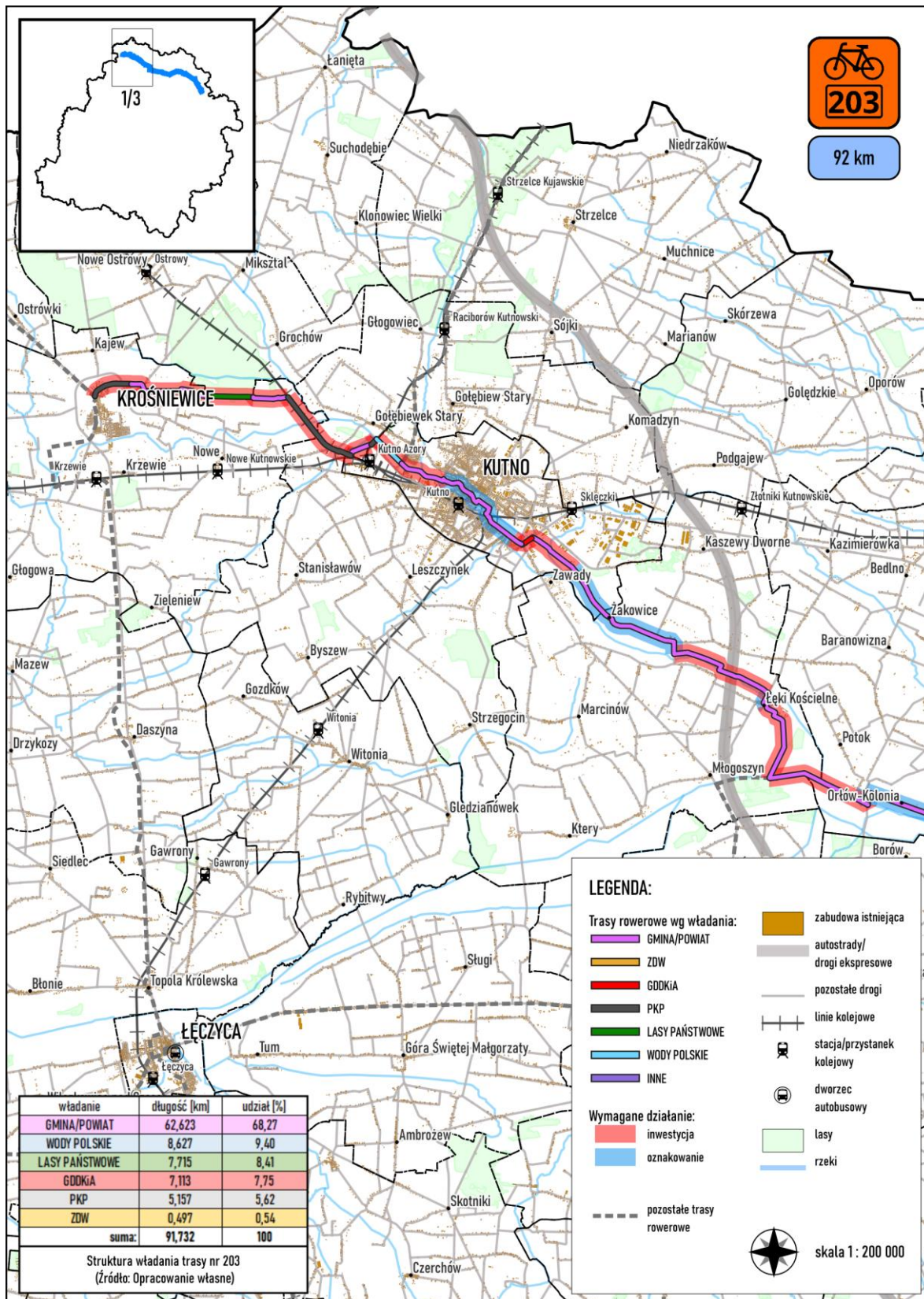
WALORY TURYSTYCZNO-REKREACYJNE

Trasa prowadzona przez Bolimowski Park Krajobrazowy, w tym przez Nieborów i Aleję Lipową, a także dolinami rzecznyymi.

- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)

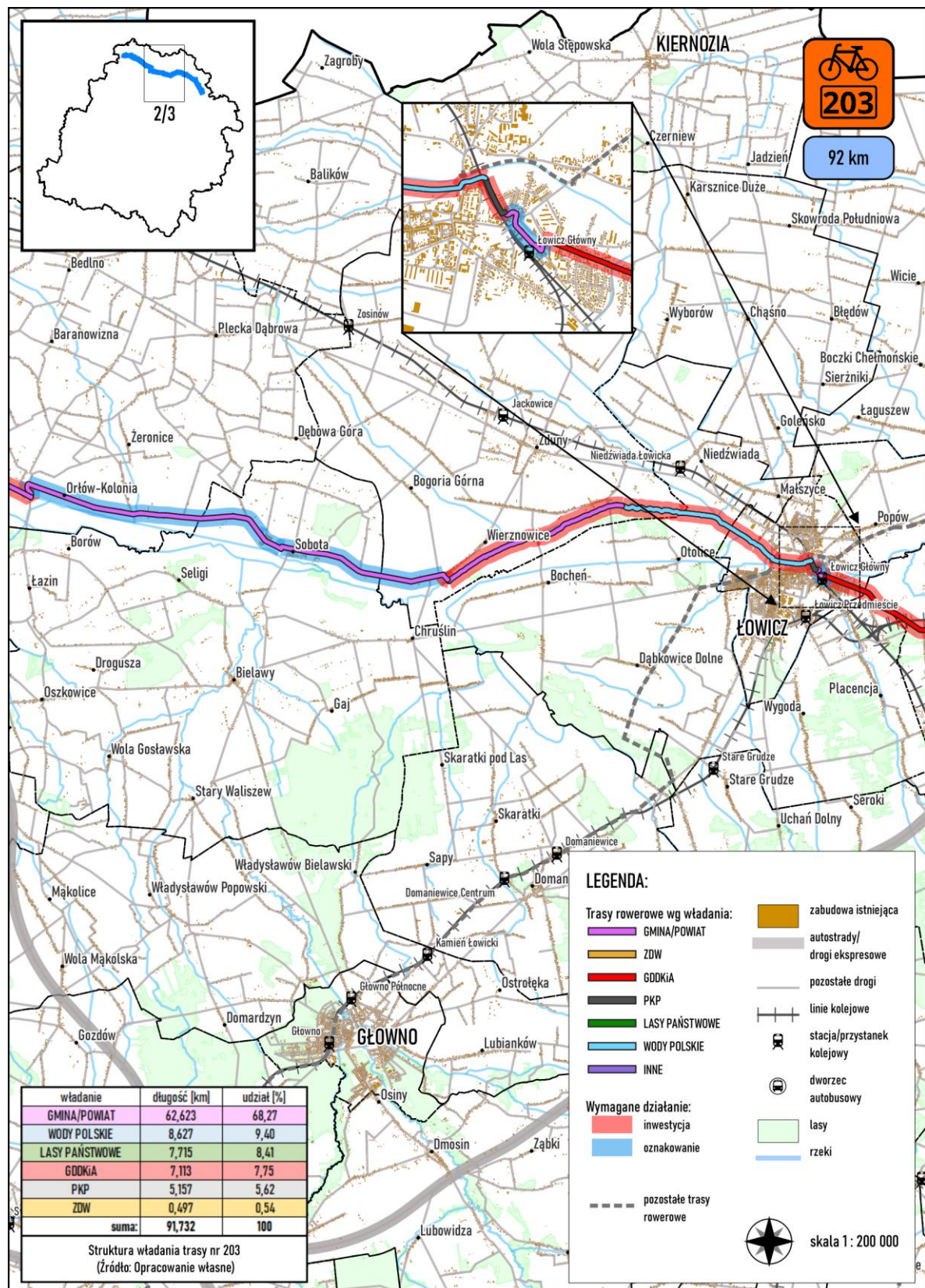


RYS. 51. Trasa regionalna nr 203 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)



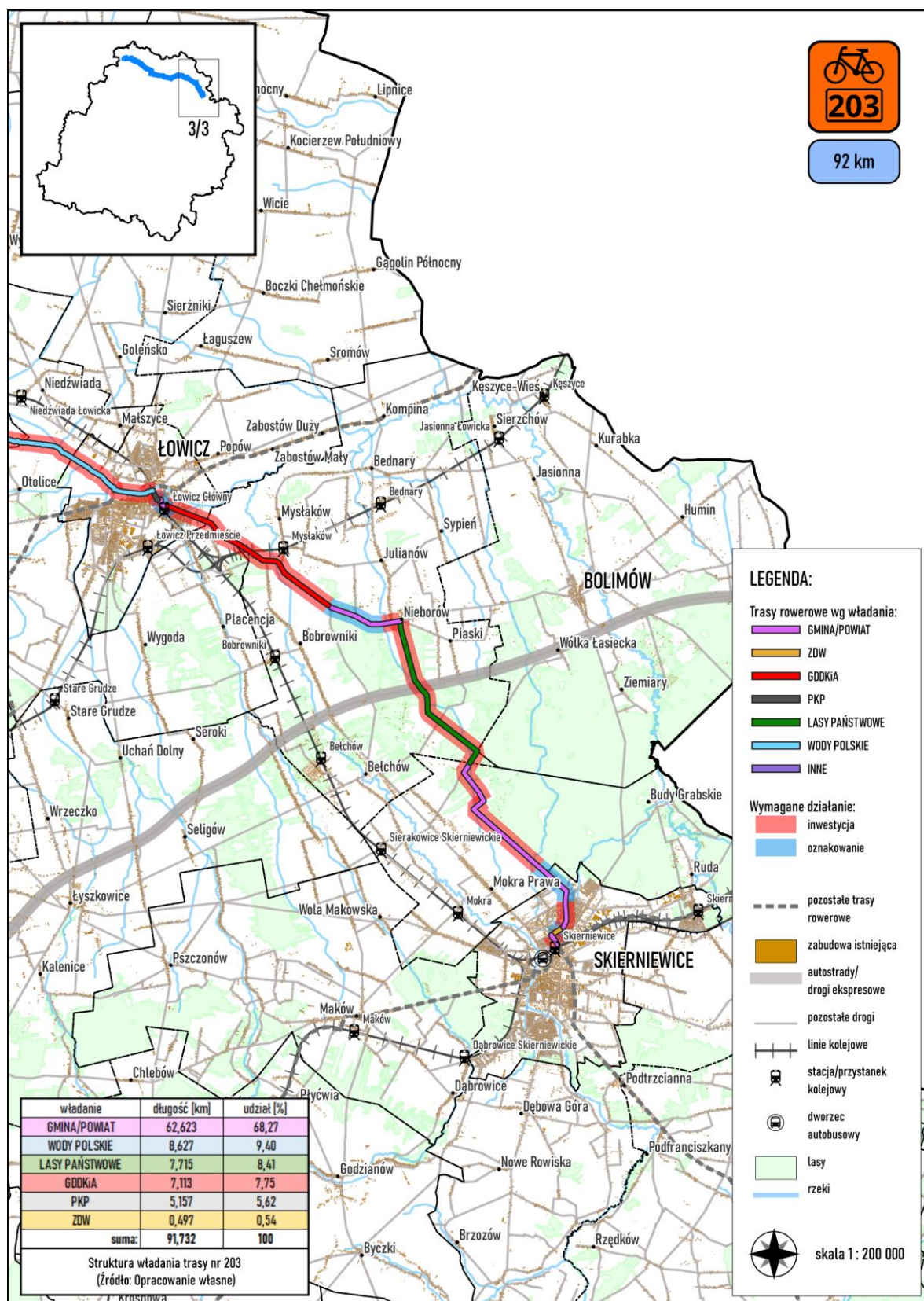


RYS. 52. Trasa regionalna nr 203 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





RYS. 53. Trasa regionalna nr 203 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 204 – 94 km

Trasa przebiega przez wschodnią część województwa łódzkiego i jest łącznikiem tras krajowych nr 6 i 8.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- przystanki/stacje: Opoczno, Drzewica, Skierniewice.

WYTYCZNE:

- **wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu** na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi o niewielkim natężeniu ruchu;
- **separacja ruchu rowerowego poprzez budowę dróg dla rowerów o nawierzchni bitumicznej** wzdłuż dróg wojewódzkich;
- wykonanie nawierzchni asfaltowej na drogach leśnych (Drzewica – Poświętne).

WĄSKIE GARDŁA:

- w Poświętnem – przekroczenie DK 48;
- w Drzewicy i Zameczku – przekroczenie rzeki Drzewiczki;
- w Skierniewicach – dowiązanie wiaduktu do stacji kolejowej.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

74% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 69 km;

26% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 24 km.

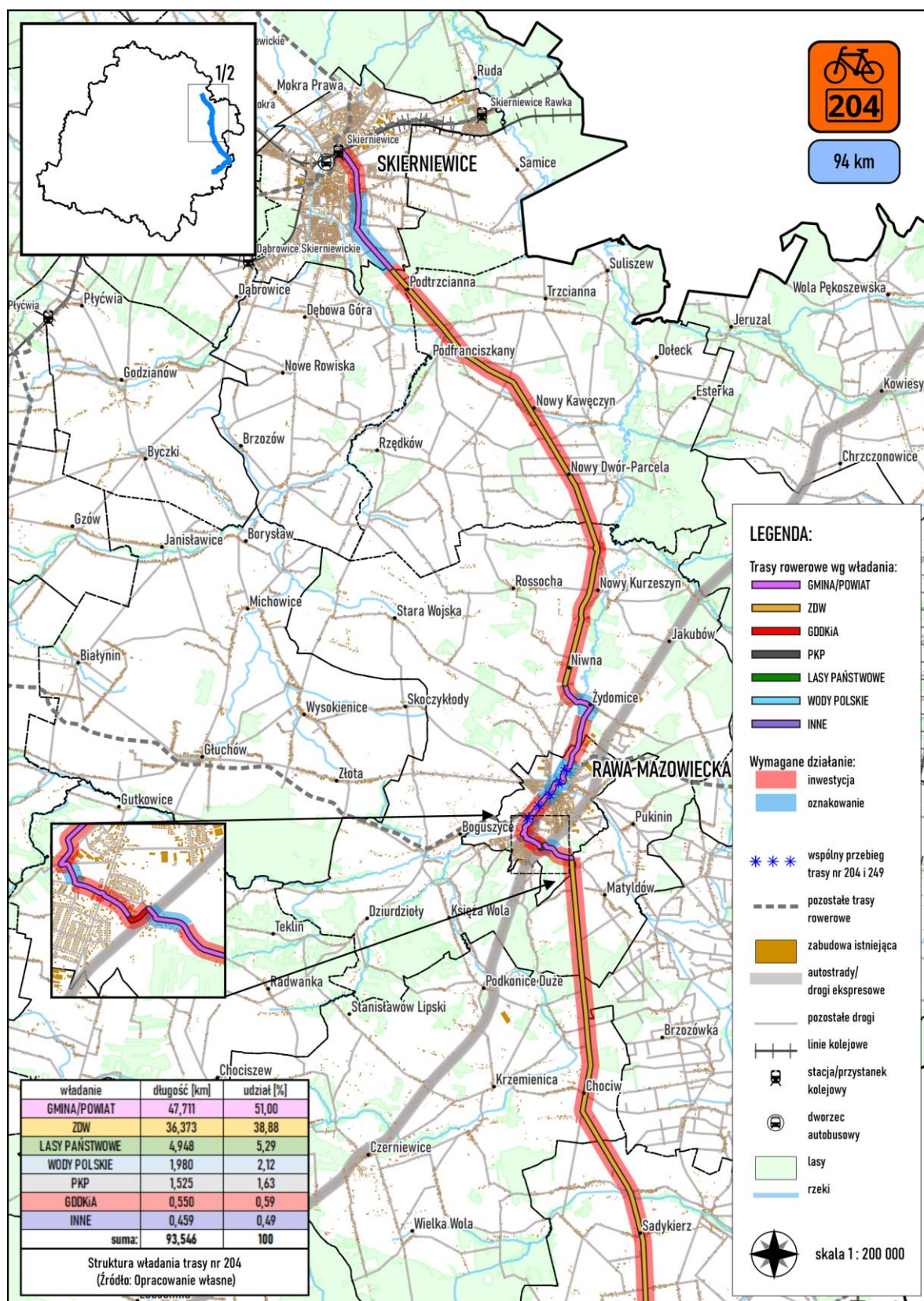
POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą krajową nr 6** (w Opocznie) i **nr 8** (w Skierniewicach);
- połączenie z **trasą regionalną nr 203** (w Skierniewicach), **nr 231** (w Łęgu), **nr 230** (w Drzewicy);
- wspólny przebieg z **trasą regionalną nr 231** (w Łęgu) na długości 0,4 km;
- wspólny przebieg z **trasą regionalną nr 249** (w Rawie Mazowieckiej) na długości 2,8 km.

- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)

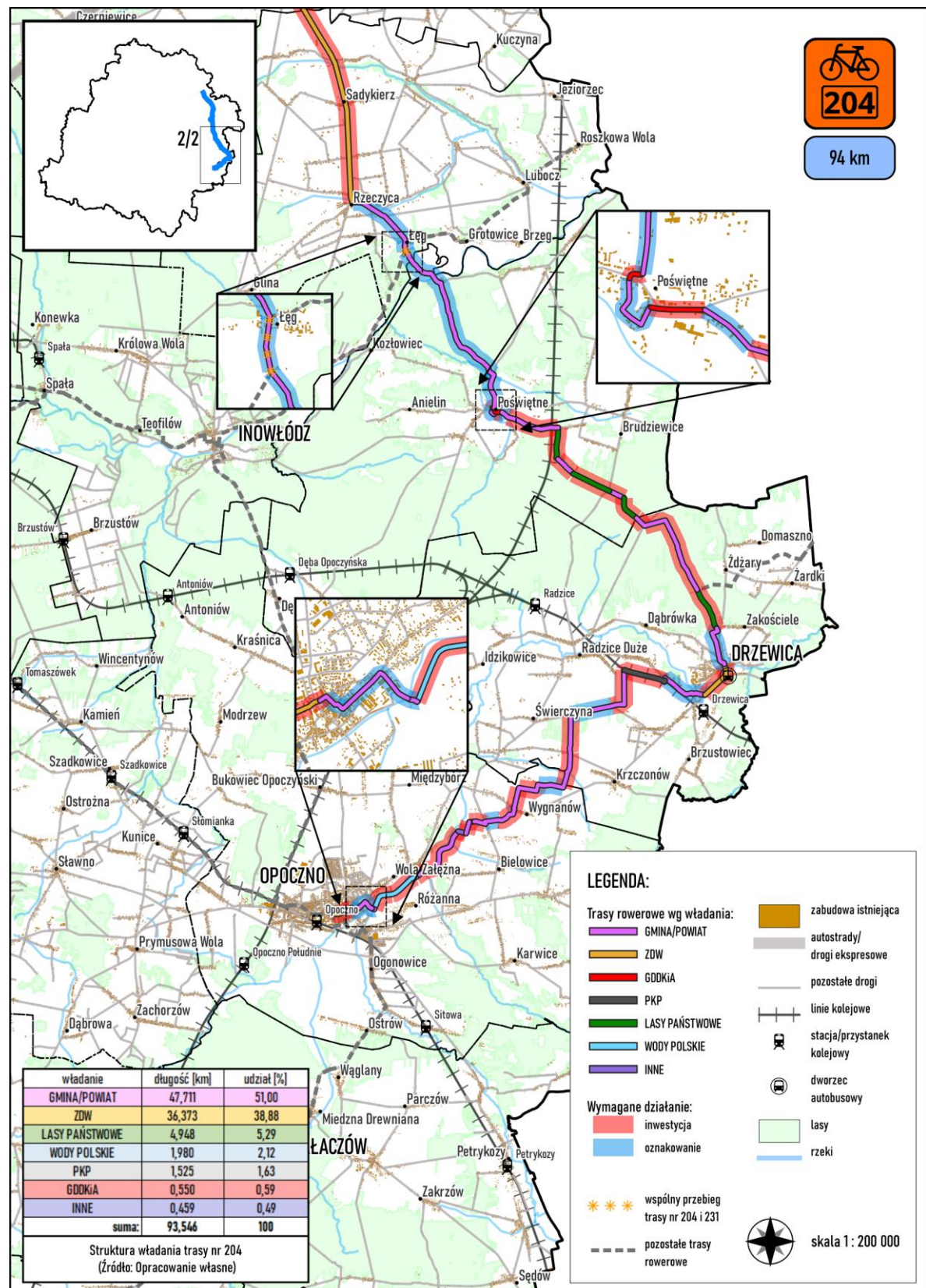


RYS. 54. Trasa regionalna nr 204 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





RYS. 55. Trasa regionalna nr 204 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 206 – 30 km

Trasa łącznikowa pomiędzy trasą krajową nr 6, a regionalną nr 200.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- powiązanie ze stacją Radomsko.

WYTYCZNE:

→ **wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu** na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi.

WĄSKIE GARDŁA:

- w Radomsku – połączenie z trasą krajową nr 6.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

39% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 12 km;

61% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 18 km.

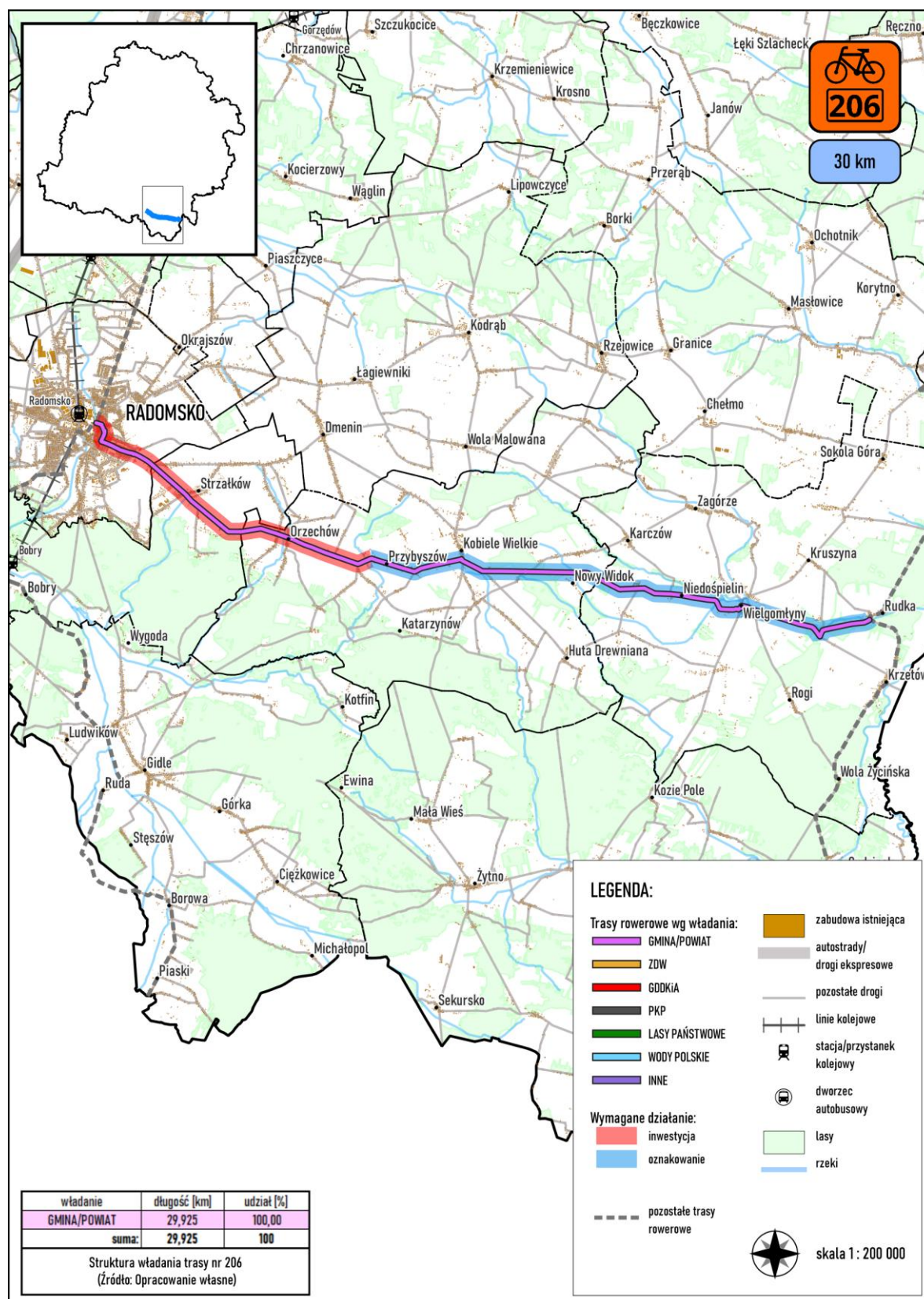
POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą krajową nr 6** (w Radomsku);
- połączenie z **trasą regionalną nr 200** (w Rudce).

→ Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)



RYS. 56. Trasa regionalna nr 206 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 210 – 57 km

Trasa przebiega przez północną część województwa łódzkiego, łącząc Uniejów i Piątek ze stacją kolejową w Łęczycy.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- na odc. Wartkowice - Łęczycę trasa prowadzona jest **śladem dawnej kolejki wąskotorowej**;
- stacje: Łęczycę, Kłudna (ruch towarowy).

WYTYCZNE:

- **wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu** na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi;
- **separacja ruchu rowerowego poprzez budowę dróg dla rowerów o nawierzchni bitumicznej** wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 469 oraz 703.

WĄSKIE GARDŁA:

- w Uniejowie – konieczna rozbudowa mostu na rzece Warcie lub budowa osobnej kładki rowerowej;
- w Łęczycy – przekroczenie DK91.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

79% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 45 km;

21% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 12 km.

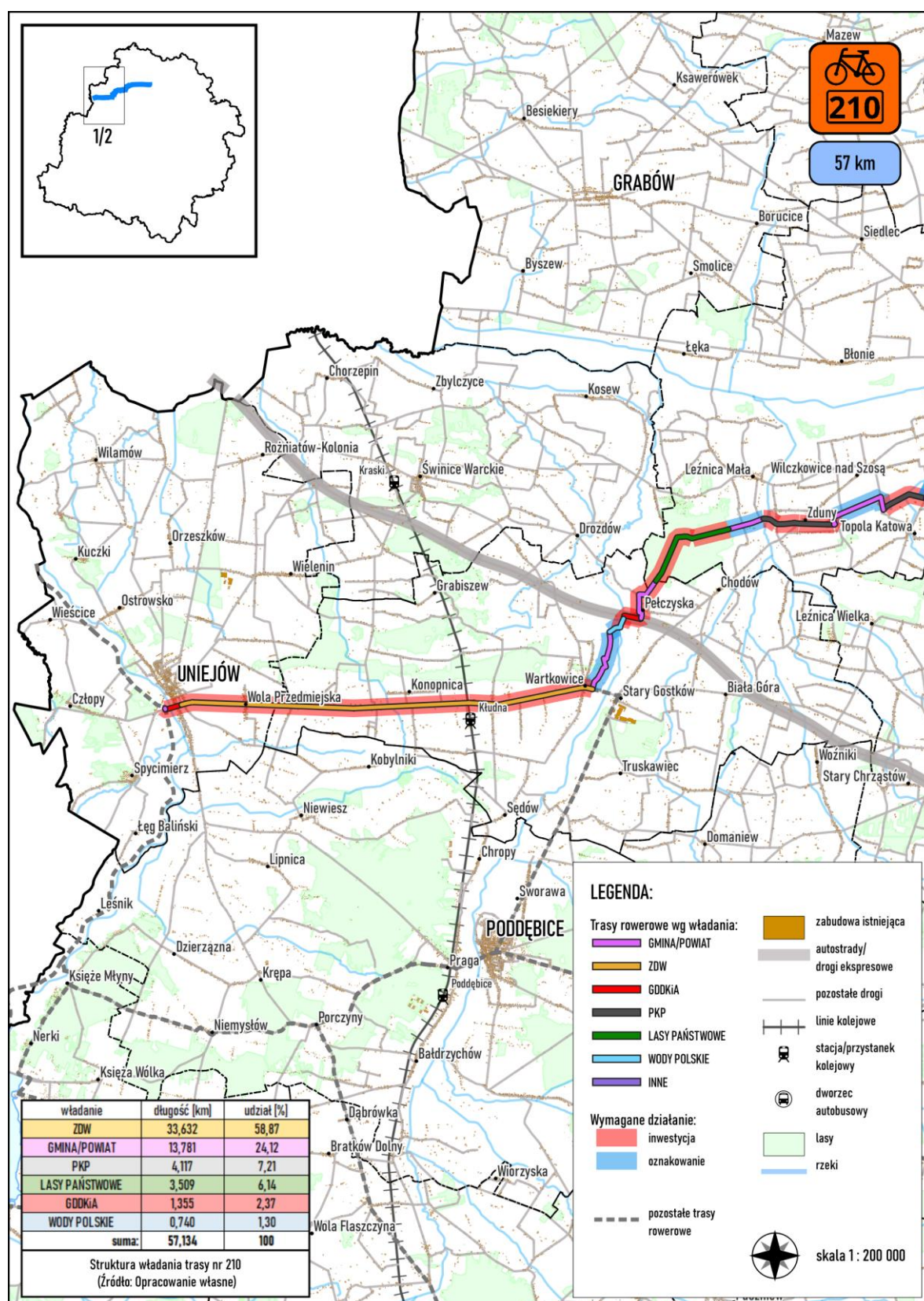
POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą krajową nr 17** (w Uniejowie);
- połączenie z **trasą regionalną nr 246** (w Łęczycy) i **nr 245** (w Piątku).

- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)

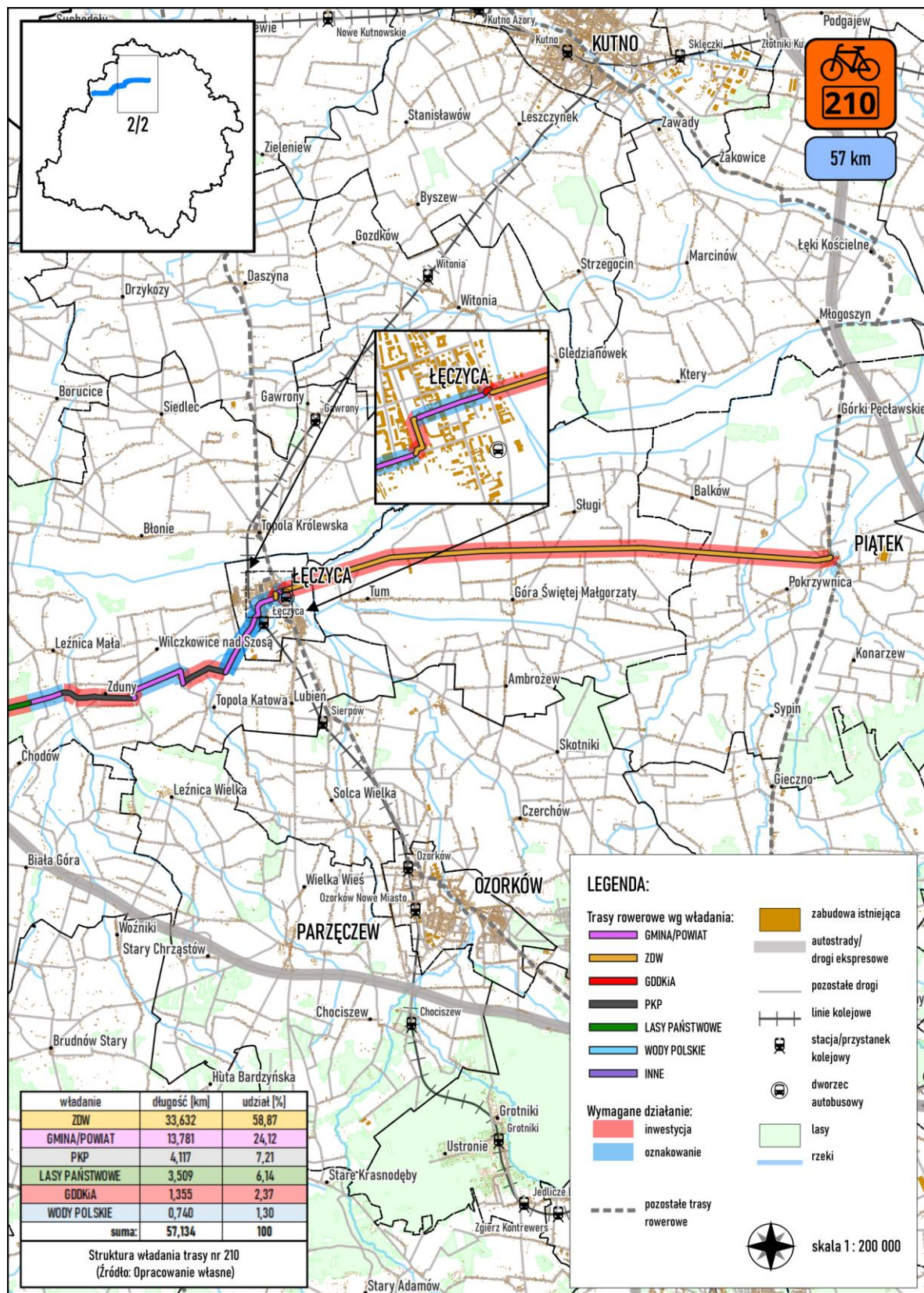


RYS. 57. Trasa regionalna nr 210 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





RYS. 58. Trasa regionalna nr 210 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 212 – 53 km

Trasa przebiega przez zachodnią część województwa łódzkiego. Oparta głównie o drogi wojewódzkie (nr 710, 473, 703 i 469). Swoją początek ma przy rondzie Piłsudskiego w Zduńskiej Woli, biegnąc w kierunku północnym do Szadku, a następnie Poddębice, kończąc w Wartkowicach.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- na odc. całej trasy prowadzona w kierunku tożsamym z przebiegiem **linii kolejowej nr 131**;
- stacje: Izabelów, Zduńska Wola (ruch pasażerski); Szadek, Otok, Poddębice, Kłudna (ruch towarowy).

WYTTCZNE:

- **remont drogi rowerowej** na odcinku Zduńska Wola – Kromolin Stary, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi (dł. 7,8 km);
- **separacja ruchu rowerowego poprzez budowę dróg dla rowerów o nawierzchni bitumicznej** wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 710 oraz 473 na odcinku Szadek – Praga (dł. 22,7 km);
- **remont drogi rowerowej** wzdłuż DW 703 na odcinku Poddębice – Stary Gostków (dł. 9,8 km).

WĄSKIE GARDŁA:

- w Szadku i Jankach – przekroczenie linii kolejowej;
- w Zygrach – przekroczenie rzeki Pisi.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

95% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 50 km;
5% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 3 km.

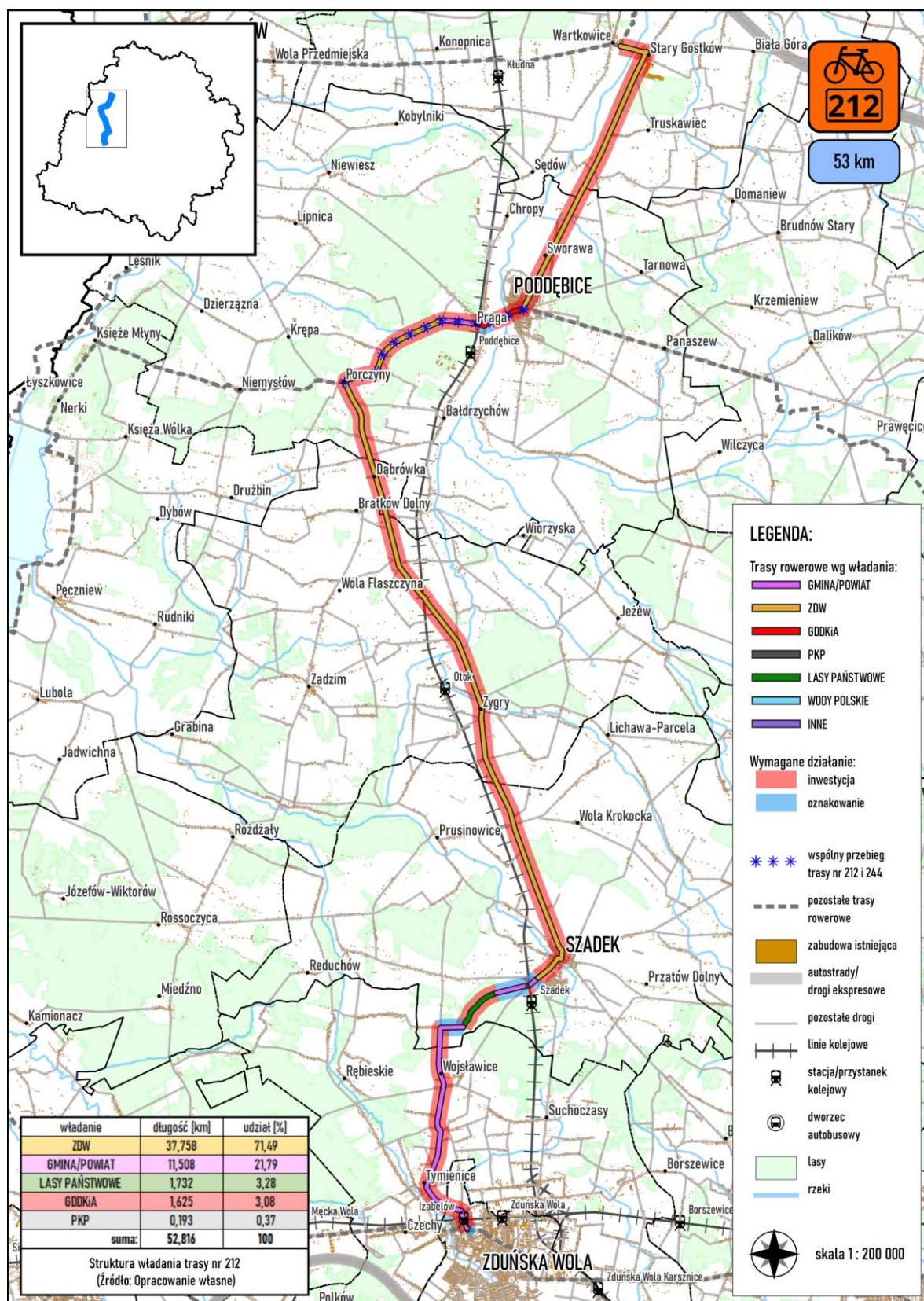
POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą krajową nr 8** (w Zduńskiej Woli);
- wspólny przebieg z **trasą regionalną nr 244** (Porczyny – Poddębice) na długości 7,2 km;
- połączenie z **trasą regionalną nr 210** (w Wartkowicach).

- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)



RYS. 59. Trasa regionalna nr 212 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 217 – 16 km*

Trasa przebiega po zachodniej stronie Zbiornika Jeziorsko i tworzy wraz z trasą nr 17 pętlę wokół tego akwenu.



* wskazana długość trasy wynosząca 16 km nie wlicza odcinków województwa wielkopolskiego

WYTYCZNE:

- **wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu** na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi;
- **separacja ruchu rowerowego poprzez budowę dróg dla rowerów o nawierzchni bitumicznej** wzdłuż drogi krajowej nr 83;
- wykorzystanie istniejących fragmentów wału przeciwpowodziowego do prowadzenia trasy.

WĄSKIE GARDŁA:

- odcinek na terenie woj. wielkopolskiego;
- w Ostrowie Warckim – przebieg przez przepompownię.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

100% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 16 km.

POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą krajową nr 8 i 17** (na południu, w m. Warta);
- połączenie z **trasą krajową nr 17** (na północy, w miejscowości Księża Młyny).

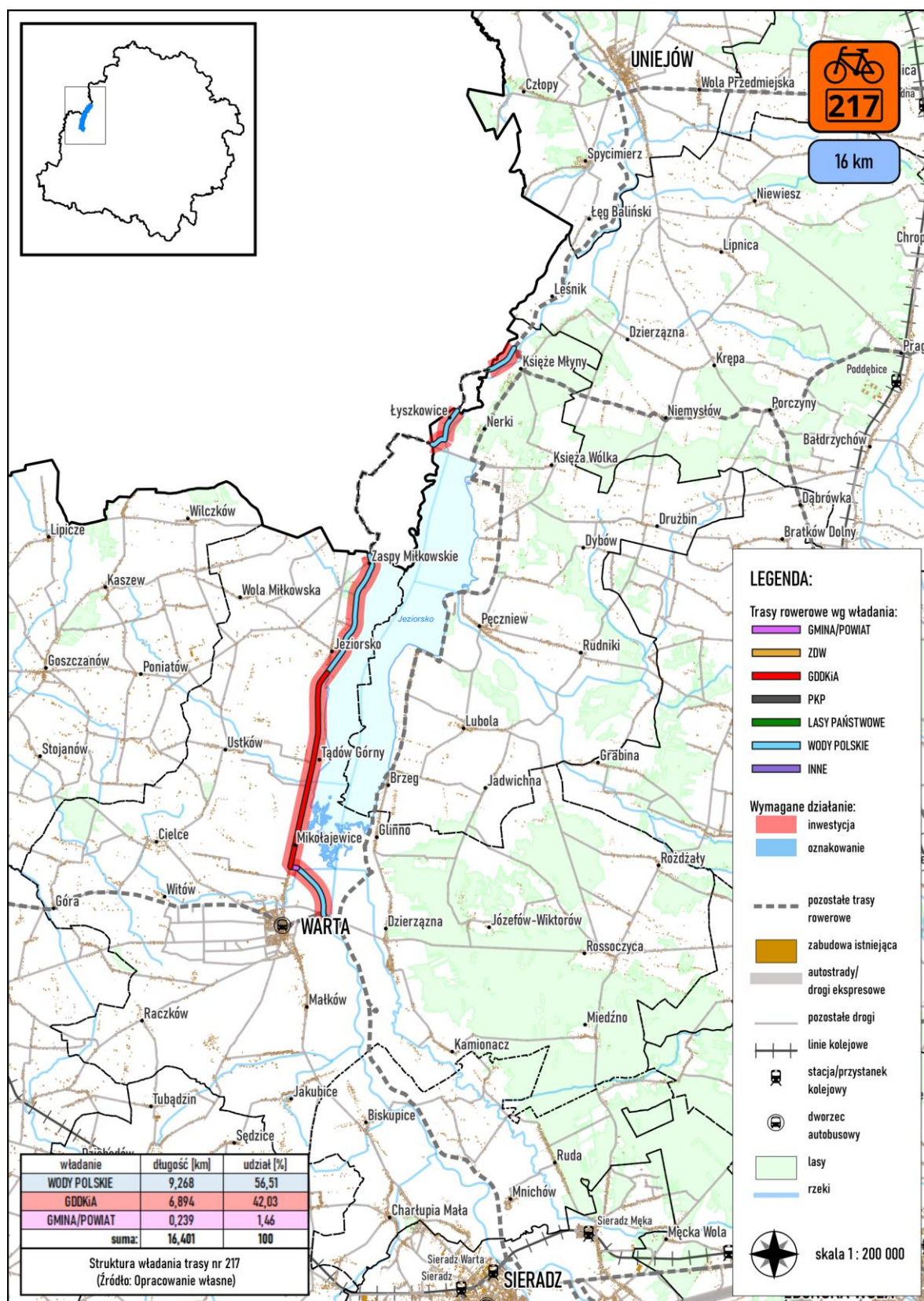
WALORY TURYSTYCZNO-REKREACYJNE

Trasa o szczególnych walorach turystycznych i rekreacyjnych, prowadzona wzdłuż rezerwatu „Jeziorsko” przez Nadwarciański OChK, a także dostępną bazę sportowo – noclegową w m. Jeziorsko.

- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)



RYS. 60. Trasa regionalna nr 217 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 218 – 51 km

Trasa przebiega przez południowo-zachodnią część województwa łódzkiego i łączy Sieradz z Sokolnikami (miejscowość na wschód od Wieruszowa).



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- w Sieradzu trasa prowadzona przez most kolejowy i wzdłuż istniejącej linii kolejowej;
- stacje/przystanki: Sieradz Warta, Sieradz.

WYTYCZNE:

- **wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu** na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi o niewielkim natężeniu ruchu;
- **separacja ruchu rowerowego poprzez budowę dróg dla rowerów o nawierzchni bitumicznej** wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 482.

WĄSKIE GARDŁA:

- w Sieradzu – konieczna modernizacja mostu kolejowego na rzece Warcie wraz z pochylniami.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

- 91% - odcinki inwestycyjne** (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 47 km;
- 9% - odcinki do oznakowania** (ruch mieszany) – 4 km.

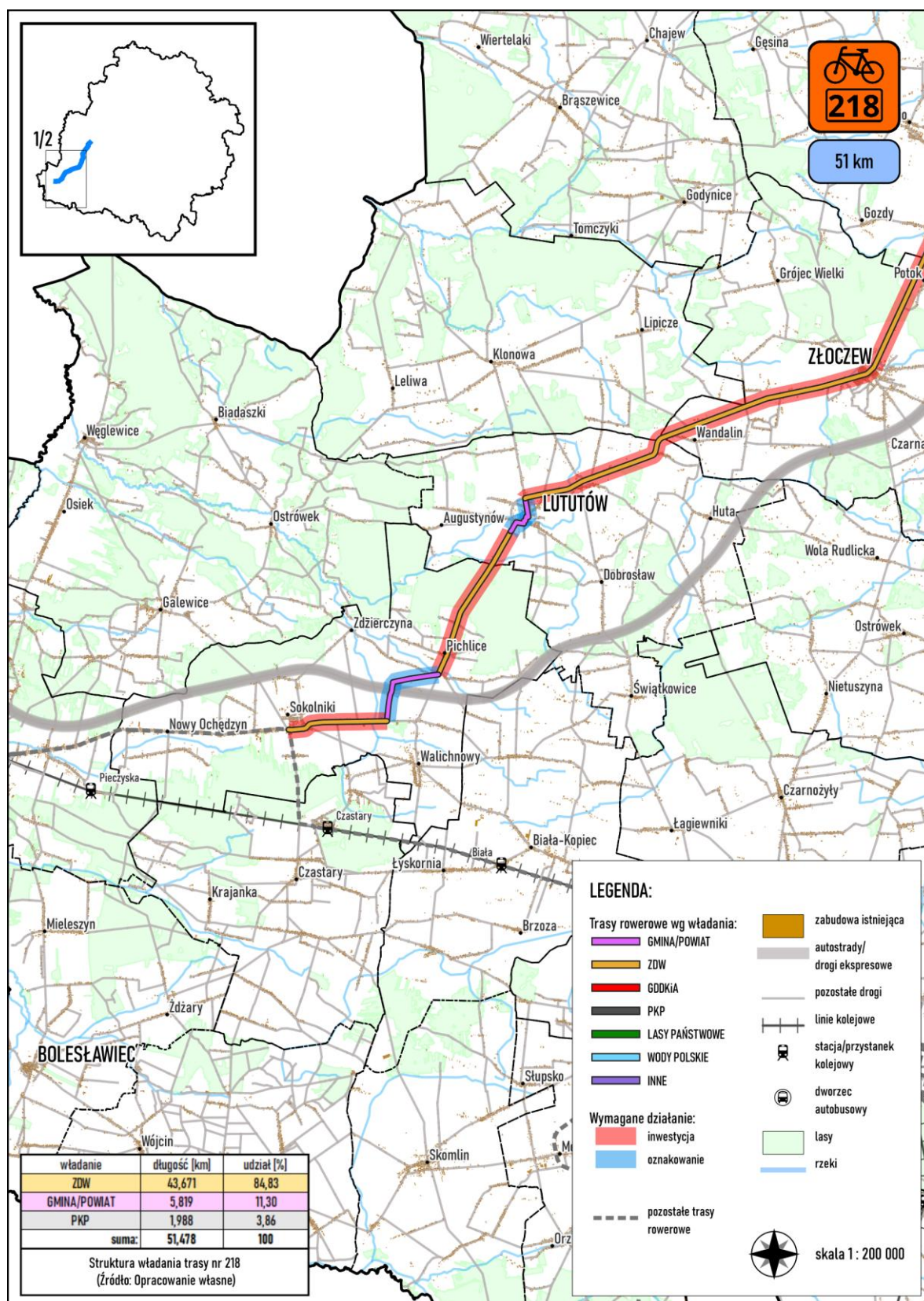
POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą krajową nr 8 i 17** (w Sieradzu);
- połączenie z **trasą regionalną nr 219** (w Sokolnikach).

- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)

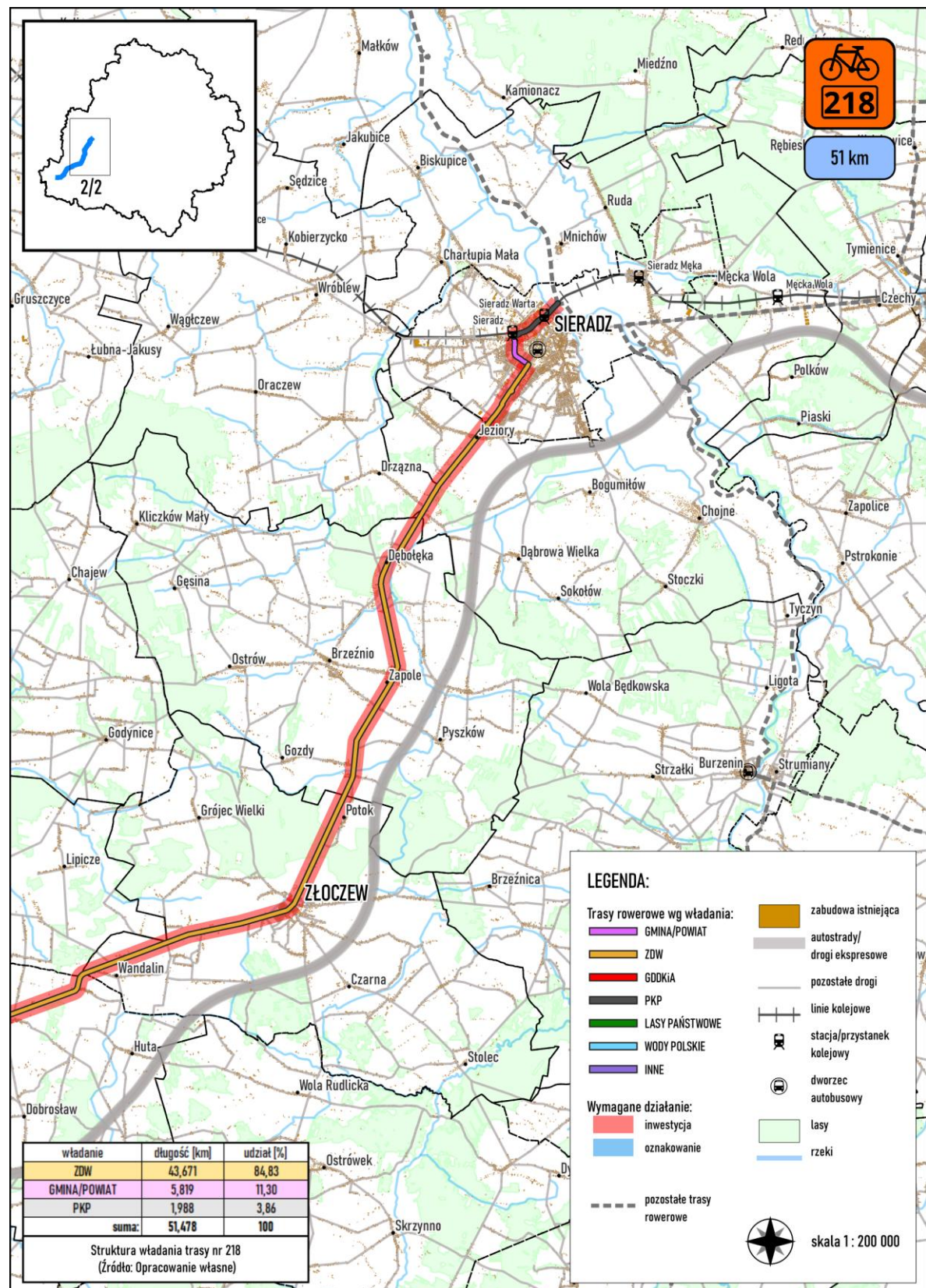


RYS. 61. Trasa regionalna nr 218 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





RYS. 62. Trasa regionalna nr 218 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 219 – 37 km

Trasa przebiega przez południowo-zachodnią część województwa łódzkiego i łączy Wieluń z województwem wielkopolskim (w rejonie Wieruszowa).



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- na odcinku Czastary – Wieluń trasa prowadzona wzdłuż istniejącej linii kolejowej;
- stacje/przystanki: Wieruszów, Czastary, Biała, Wieluń Dąbrowa, Wieluń.

WYTYCZNE:

- **wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu** na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi o niewielkim natężeniu ruchu;
- **budowa bitumicznej drogi technologicznej wzdłuż linii kolejowej, jako drogi podwójnego zastosowania.**

WĄSKIE GARDŁA:

- w Wieluniu – przekroczenie DK 45.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

86% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 32 km;

14% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 5 km.

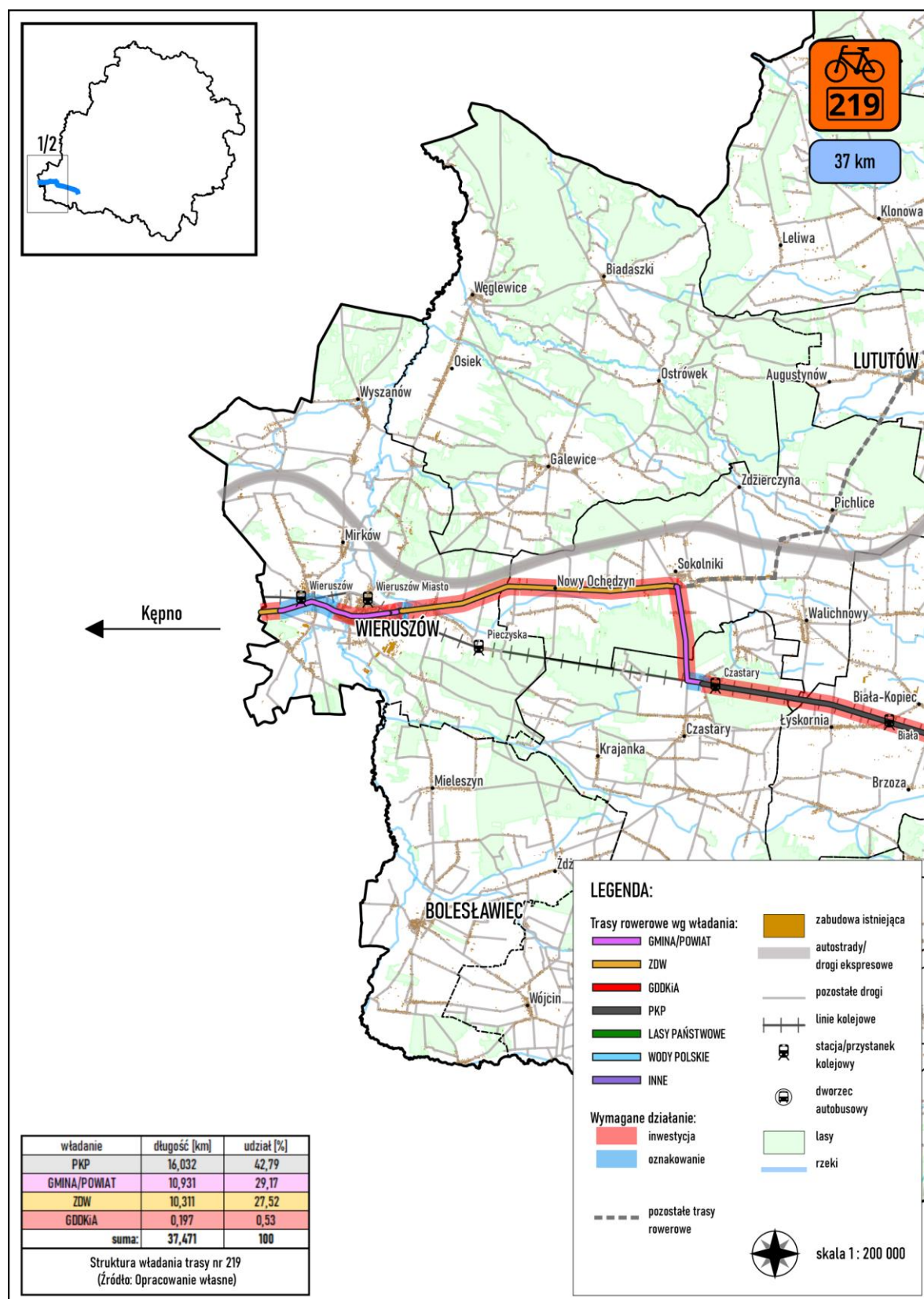
POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą regionalną nr 218** (w Sokolnikach), **nr 224** (w Wieluniu).

→ Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)

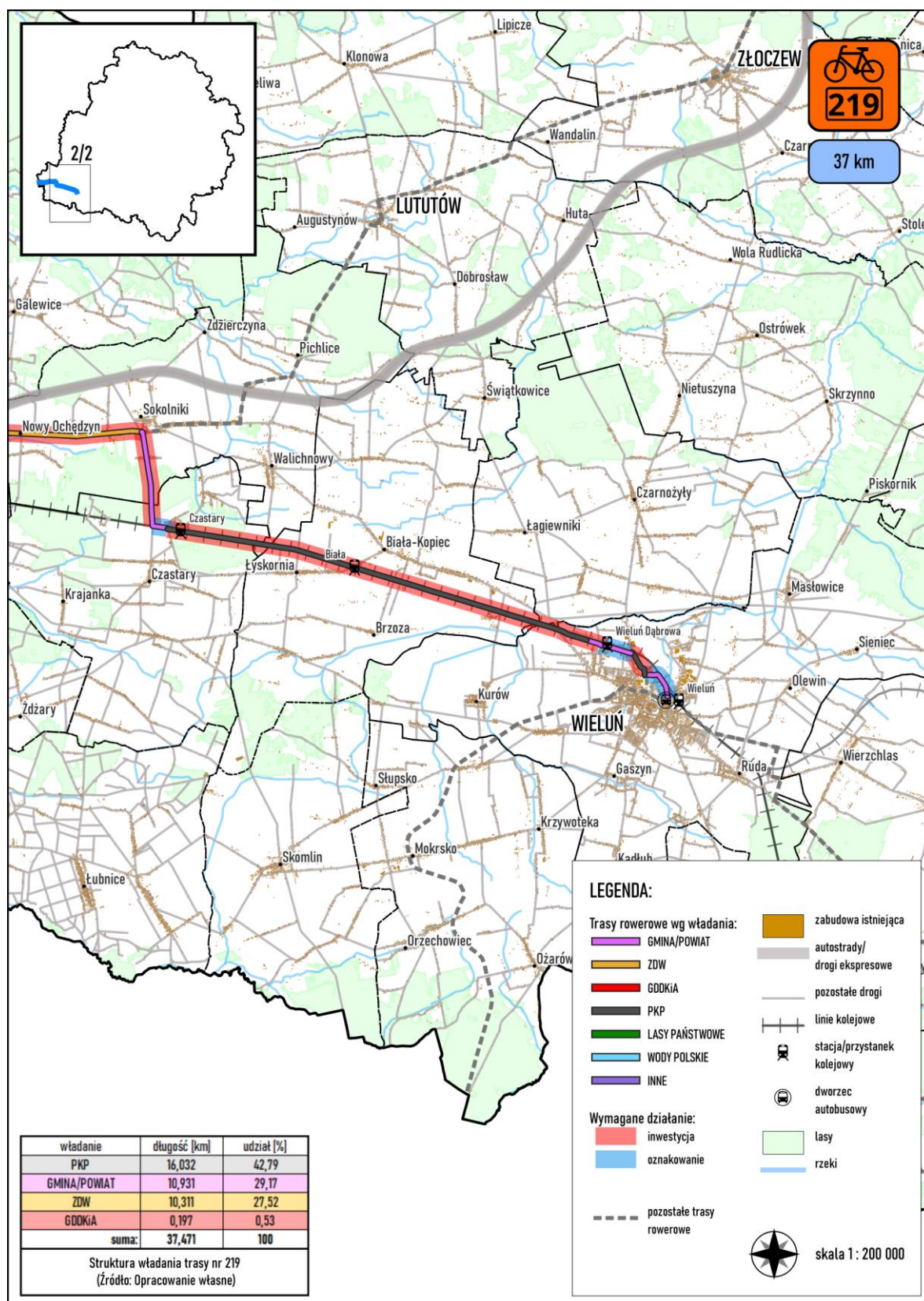


RYS. 63. Trasa regionalna nr 219 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





RYS. 64. Trasa regionalna nr 219 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 222 – 60 km

Trasa Kamieńsk – Łask, która łączy również Bełchatów oraz Żelów z trasami krajowymi: nr 6 (w Kamieńsku) oraz nr 8 (w Łasku).



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- na odc. Mauryca - Żelów trasa prowadzona jest **śladem dawnej bocznic kolejowej**;
- stacje/przystanki: Łask, Bełchatów (planowany), Kamieńsk.

WYTYCZNE:

- **wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu** na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi;
- **separacja ruchu rowerowego poprzez budowę dróg dla rowerów o nawierzchni bitumicznej**, wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 484 i 473;
- na etapie wdrożeniowym należy rozważyć poprowadzenie trasy wzdłuż rzeki Rakówki w Bełchatowie.

WĄSKIE GARDŁA:

- w Maurycy – przekroczenie istniejącej bocznic kolejowej;
- w Herbertowie – dowiązanie śladu bocznic do drogi;
- w Bełchatowie – przejście pod DK74.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

79% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 47 km;

21% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 13 km.

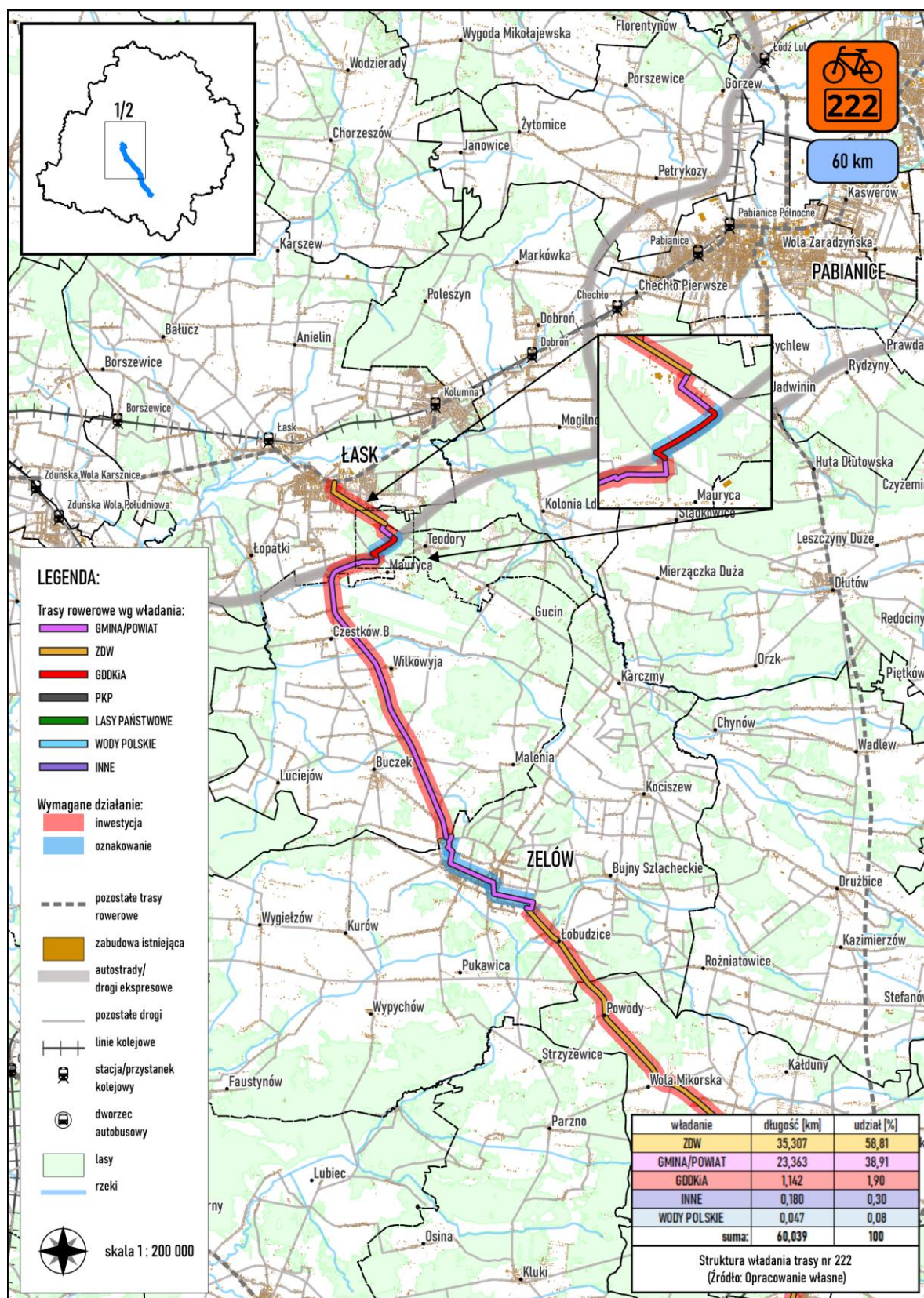
POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą krajową nr 8** (w Łasku) i **nr 6** (w Kamieńsku);
- połączenie z **trasą regionalną nr 224** (w Bełchatowie).

→ Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)

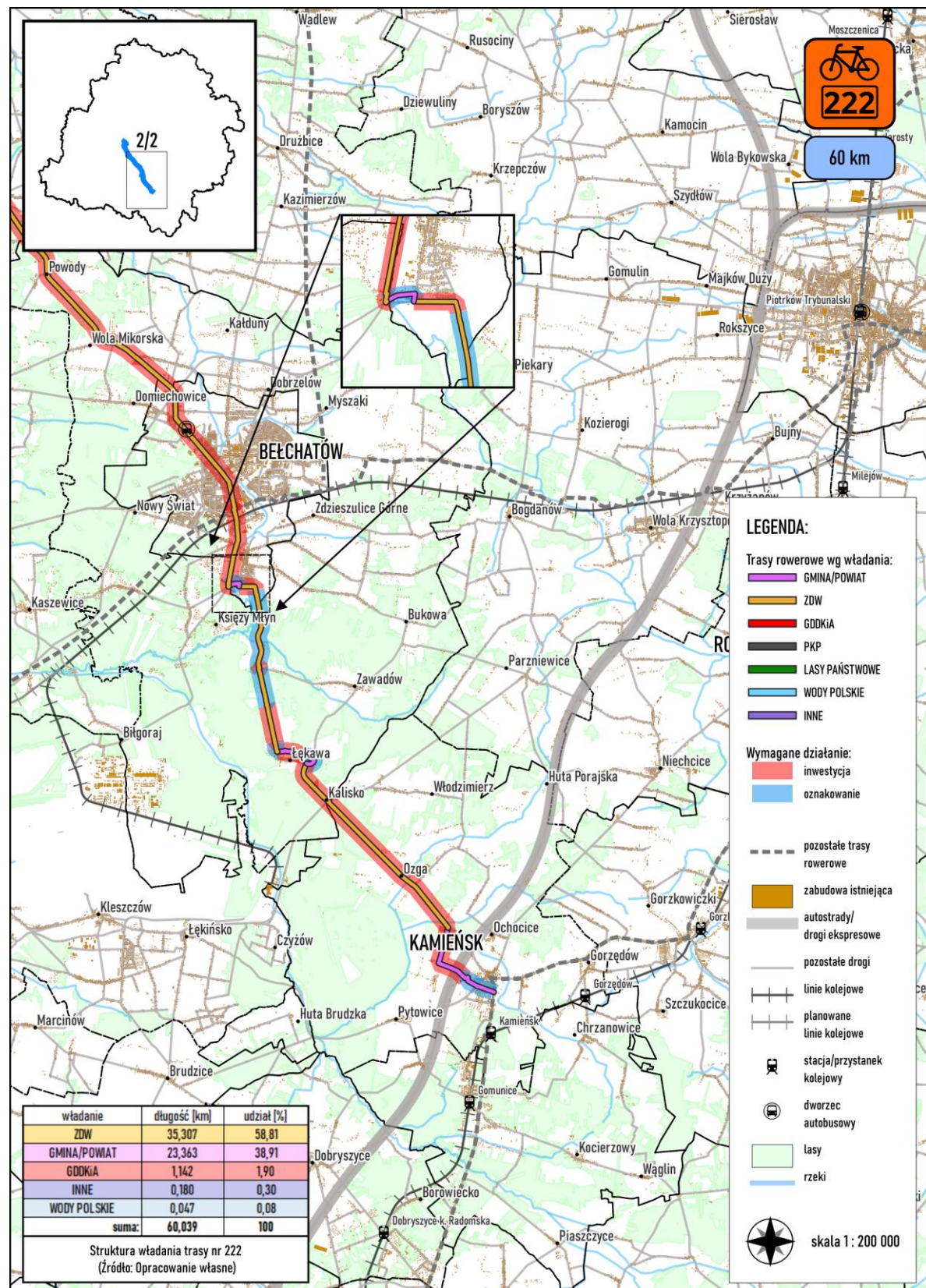


RYS. 65. Trasa regionalna nr 222 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





RYS. 66. Trasa regionalna nr 222 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 224 – 121 km

Trasa przebiega przez południową część województwa łódzkiego i łączy Piotrków Trybunalski z województwem opolskim w rejonie gminy **Mokrsko**.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- na odc. Aleksandrów - Wieluń trasa prowadzona jest **śladem dawnej kolejki wąskotorowej**;
- na odc. o długości niecałych 2 km w Wieluniu trasa prowadzona wzdłuż linii kolejowej nr 181;
- na odc. Kochlew – Bełchatów trasa prowadzona jest wzdłuż planowanej linii kolejowej, jako droga technologiczna;
- stacje/przystanki: Wieluń, Chorzew Siemkowice, Bełchatów (planowany), Piotrków Trybunalski.

WYTYCZNE:

- **wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu** na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi;
- **budowa bitumicznej drogi technologicznej wzdłuż linii kolejowej, jako drogi podwójnego zastosowania.**

WĄSKIE GARDŁA:

- w Bełchatowie – dowiązanie do stacji kolejowej;
- w Chorzewie – obszar planowanego węzła kolejowego;
- planowany most kolejowy na rzece Warcie.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

91% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 110 km;

9% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 11 km.

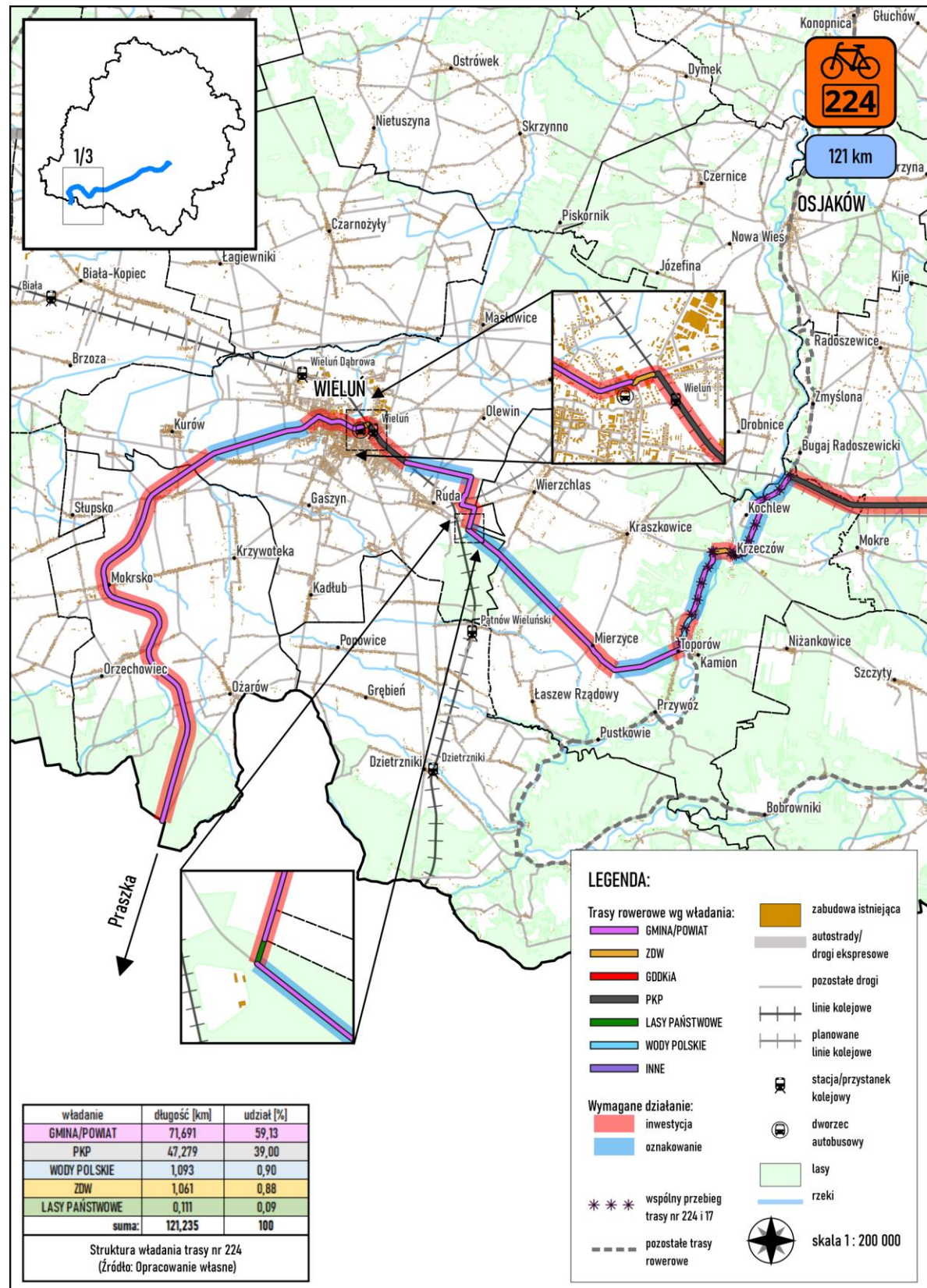
POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- wspólny przebieg z **trasą krajową nr 17** (Toporów – Kochlew) na długości 8,4 km;
- połączenie z **trasą krajową nr 6** (w Piotrkowie Trybunalskim);
- połączenie z **trasą regionalną nr 219** (w Wieluniu), **nr 222** (w Bełchatowie), **nr 226** (w Kolonii Broszęcín) i **nr 247** (w Piotrkowie Trybunalskim).

- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)

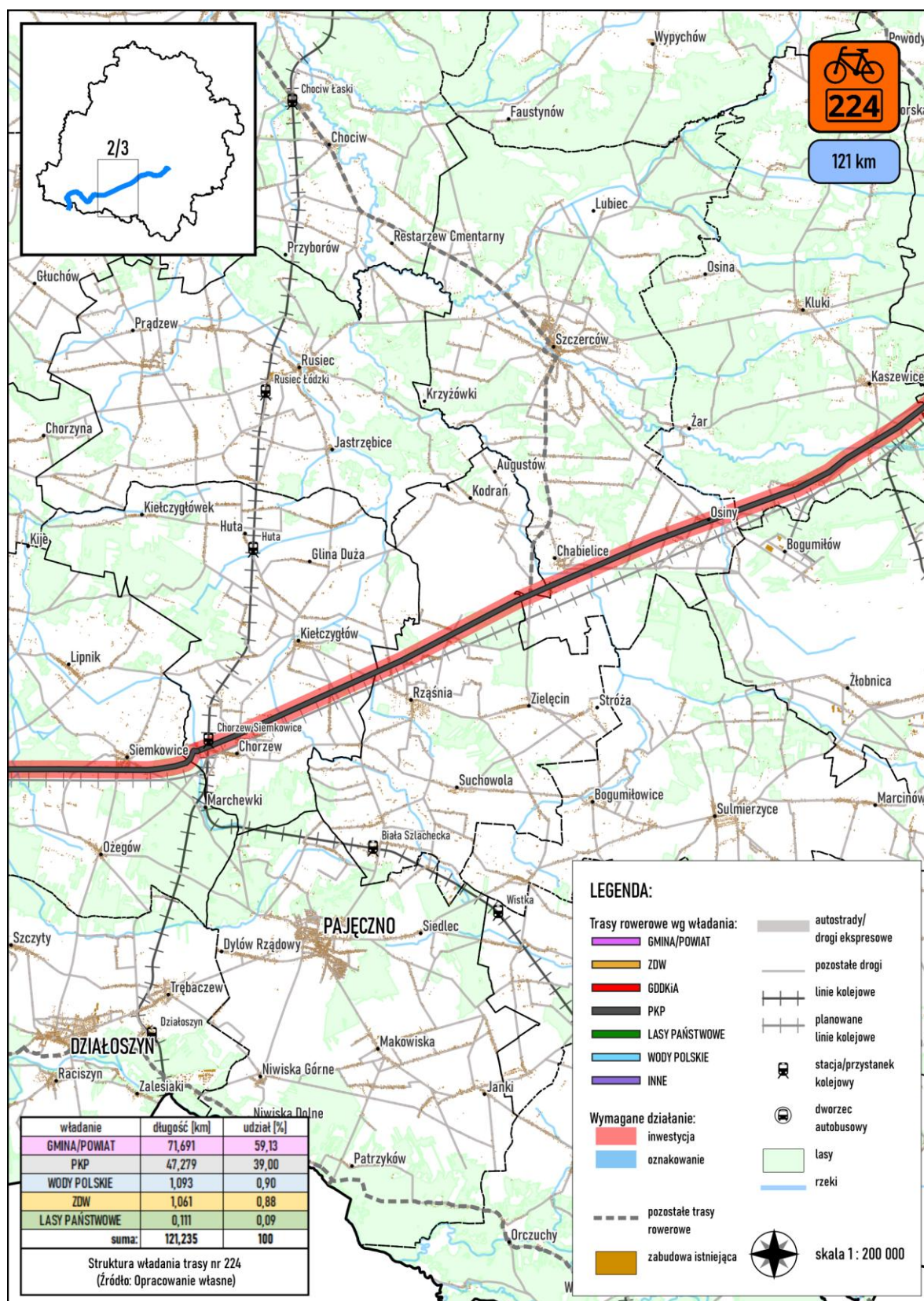


RYS. 67. Trasa regionalna nr 224 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)



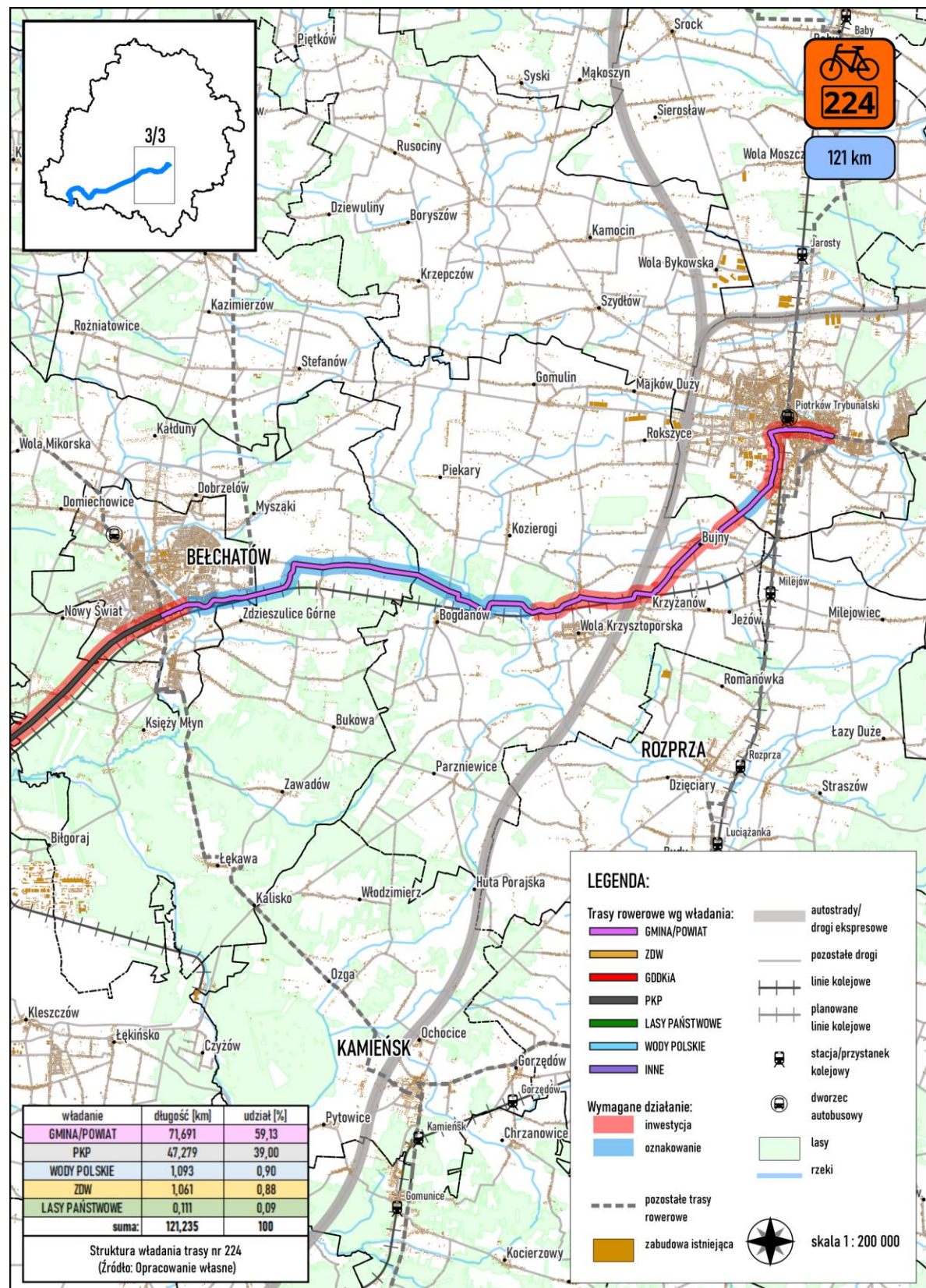


RYS. 68. Trasa regionalna nr 224 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





RYS. 69. Trasa regionalna nr 224 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 225 – 47 km

Trasa łączy Stryków, Brzeziny i Ujazd z Koluszkami.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- w Koluszkach trasa prowadzona jest **śladem dawnej bocznicy kolejowej**;
- stacje/przystanki: Stryków, Brzeziny (planowany), Koluszki, Zaosie.

WYTYCZNE:

- **wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu** na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi;
- **separacja ruchu rowerowego poprzez budowę dróg dla rowerów o nawierzchni bitumicznej**, wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 715.

WĄSKIE GARDŁA:

- w Brzezinach – przekroczenie DK72;
- w Felicjanowie – przepust pod linią kolejową.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

51% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 24 km;

49% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 23 km.

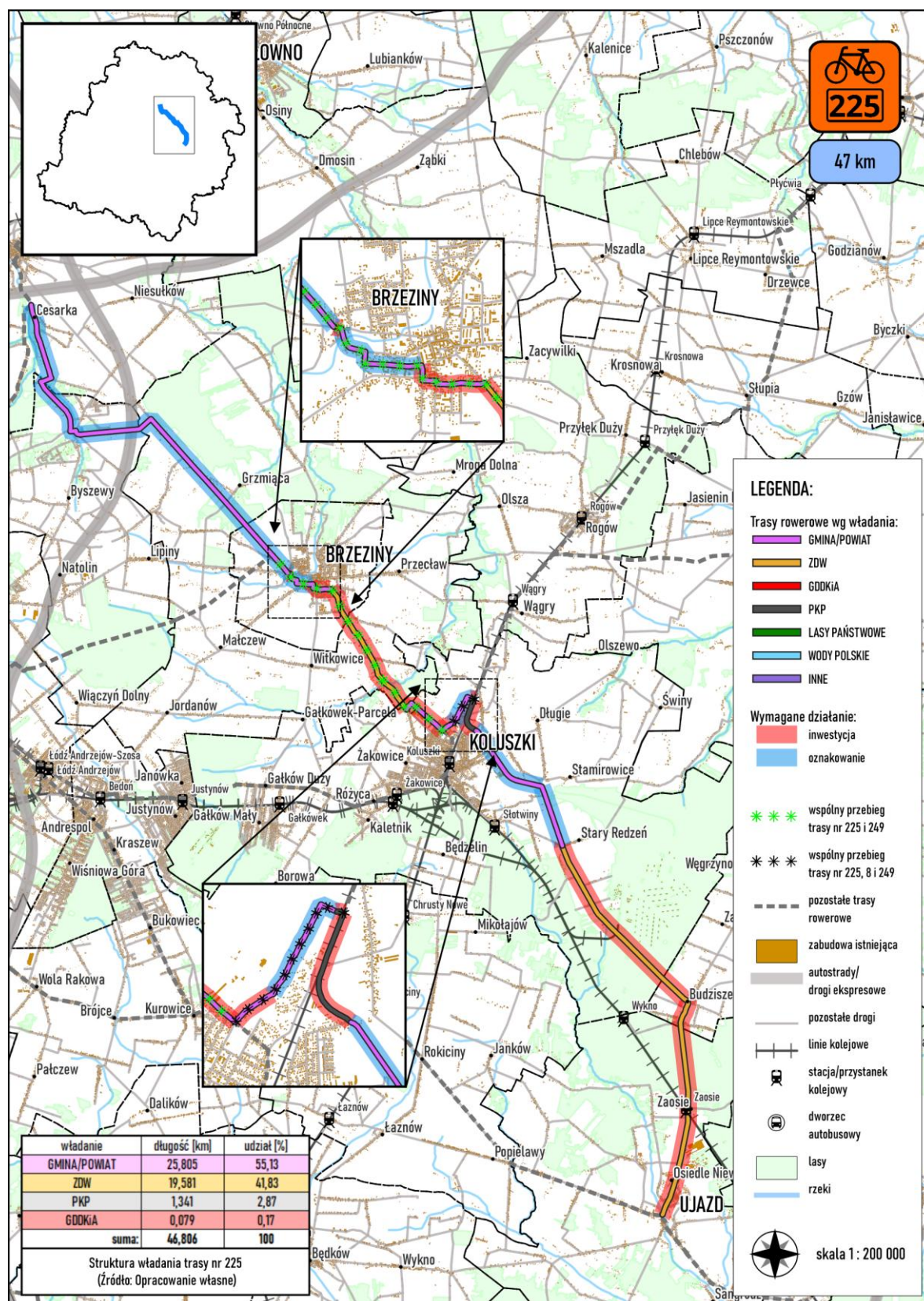
POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- wspólny przebieg z **trasą regionalną nr 249** (Brzeziny – Koluszki) na długości 9,5 km;
- wspólny przebieg z **trasą krajową nr 8** i **trasą regionalną nr 249** (w Koluszkach) na długości 1,7 km;
- połączenie z **trasą regionalną nr 240** (w Ujeździe) i **nr 248** (w Cesarce).

- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)



RYS. 70. Trasa regionalna nr 225 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 226 – 34 km

Trasa przebiega przez południowo-zachodnią część województwa łódzkiego i łączy trasę krajową nr 17 z trasą regionalną nr 224, przy planowanej linii kolejowej Bełchatów – Chorzew Siemkowie.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- trasa łączy się z trasą nr 224 w rejonie planowanego przystanku kolejowego Chabielice;
- stacje/przystanki: Chociw Łaski, Chabielice (planowany).

WYTYCZNE:

- **wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu** na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi;
- **separacja ruchu rowerowego poprzez budowę dróg dla rowerów o nawierzchni bitumicznej** wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 480 i 483.

WĄSKIE GARDŁA:

- w Kolonii Zawady – przekroczenie linii kolejowej;
- w Szczercowie – konieczność rozbudowy mostu na rzece Widawce.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

100% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 34 km.

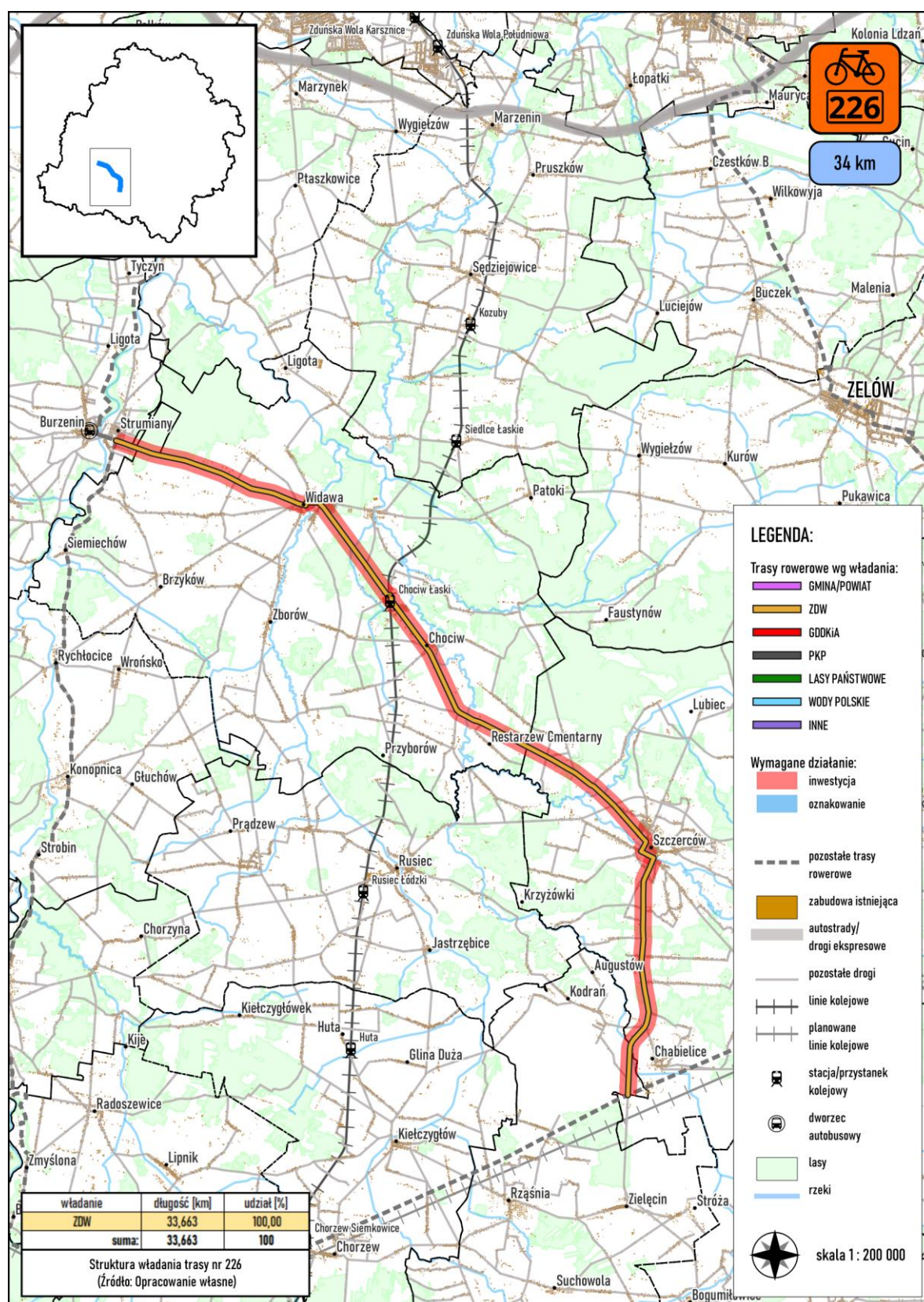
POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą krajową nr 17** (w Strumianach);
- połączenie z **trasą regionalną nr 224** (planowany przystanek Chabielice).

→ Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)



RYS. 71. Trasa regionalna nr 226 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 230 – 5 km

Trasa łącznikowa, stanowiąca przedłużenie trasy województwa mazowieckiego z Odrzywołu.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- stacja Drzewica.

WYTYCZNE:

- **wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu** na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi;
- **separacja ruchu rowerowego poprzez budowę dróg dla rowerów o nawierzchni bitumicznej** wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 728;
- **wykonanie nawierzchni bitumicznej** na drogach leśnych i gruntowych.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

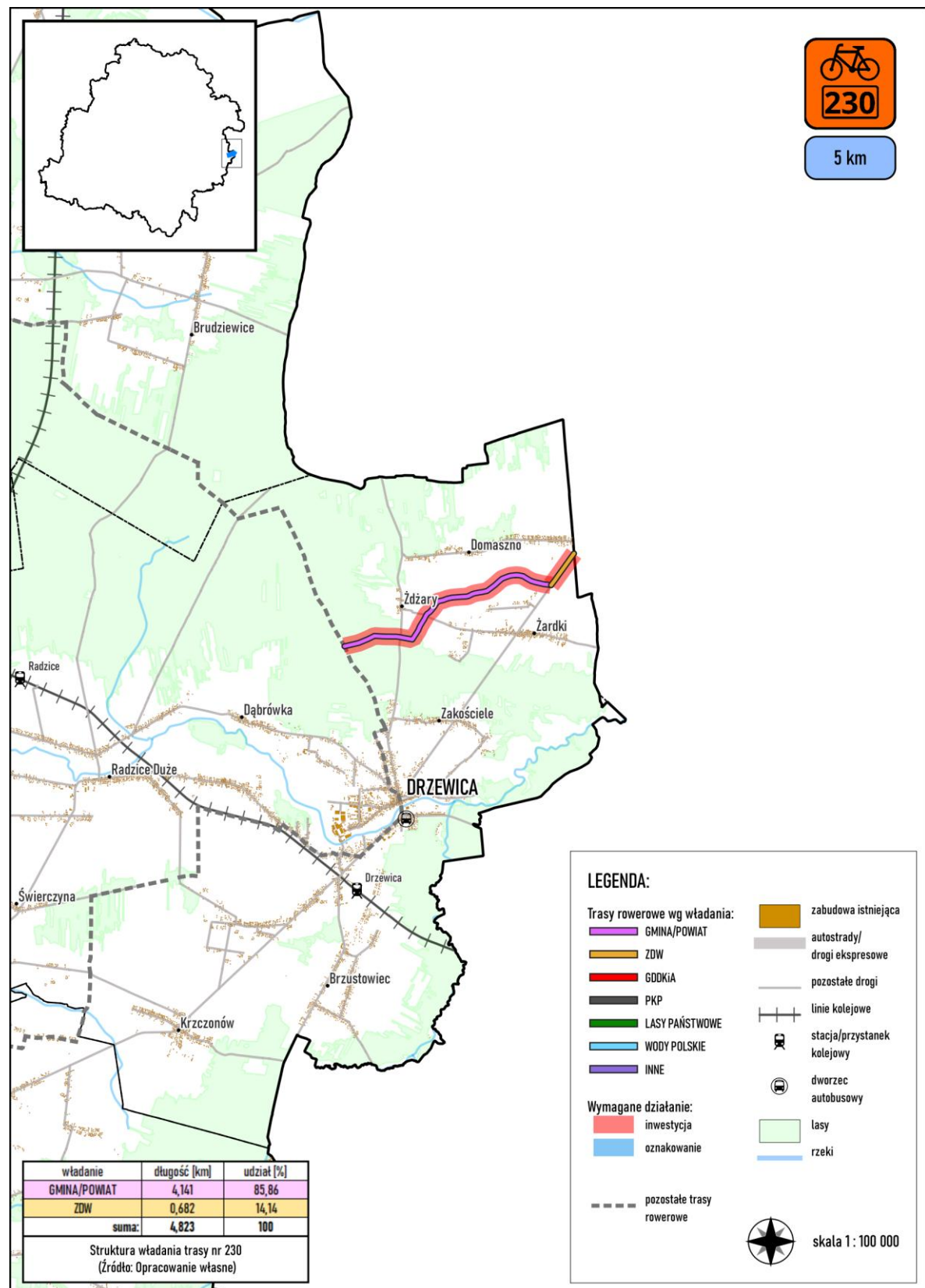
100% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 5 km.

POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą regionalną nr 204** (w Drzewicy).
- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)



RYS. 72. Trasa regionalna nr 230 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 231 – 19 km

Trasa łącznikowa, stanowiąca przedłużenie trasy województwa mazowieckiego z Nowego Miasta nad Pilicą.



WYTYCZNE:

- **wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu** na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi;
- **wykonanie nawierzchni bitumicznej** na drogach leśnych i gruntowych.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

12% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 2 km;

88% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 17 km.

POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą krajową nr 6** (w Inowłodzu);
- wspólny przebieg z **trasą regionalną nr 204** (w Łęgu) na długości 0,4 km.

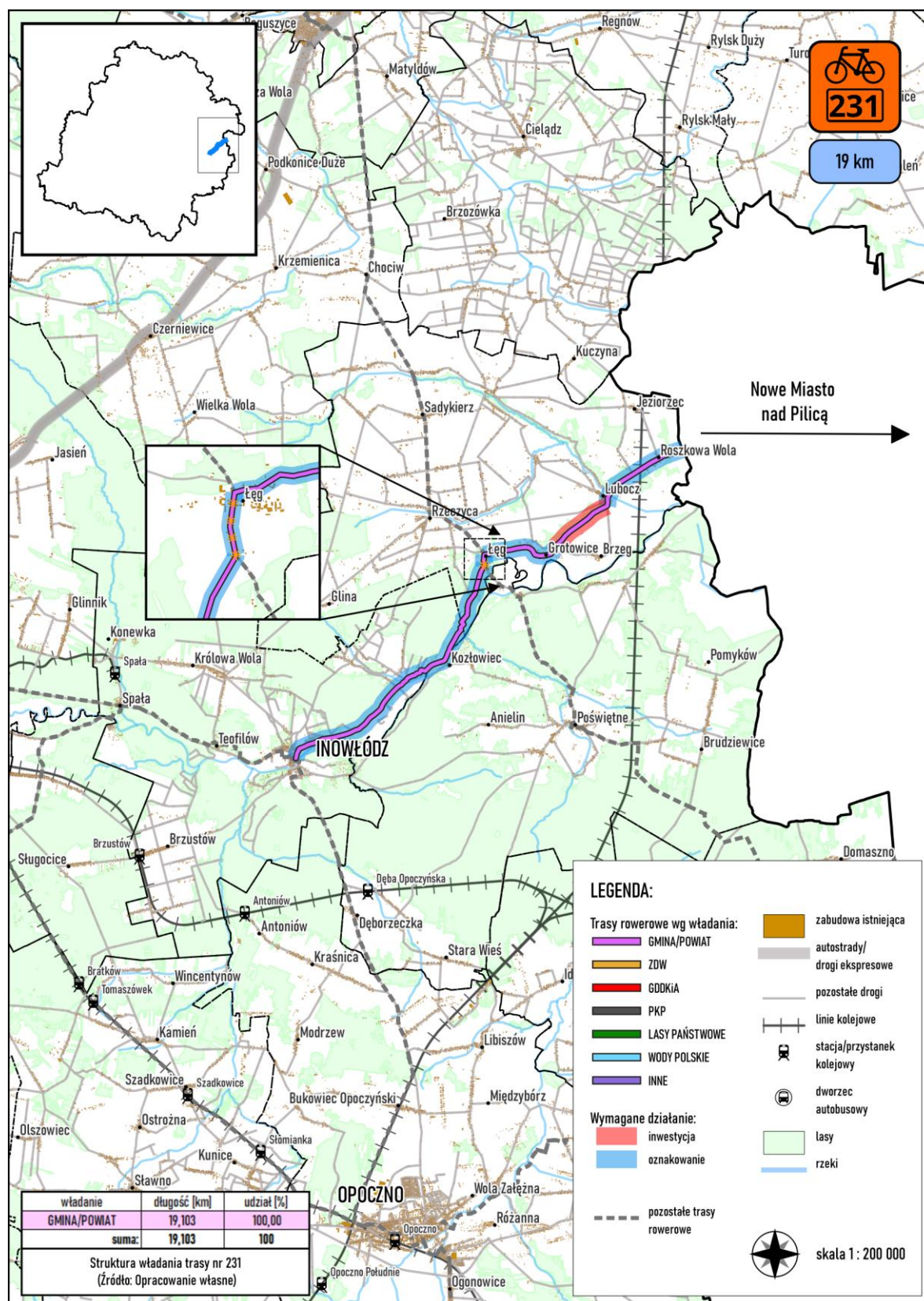
WALORY TURYSTYCZNO-REKREACYJNE

Trasa prowadzona doliną rzeki Pilicy.

- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)



RYS. 73. Trasa regionalna nr 231 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 232 – 13 km

Trasa łącznikowa, stanowiąca przedłużenie trasy województwa mazowieckiego z Sochaczewa.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- stacja Łowicz Główny.

WYTYCZNE:

- wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi;
- separacja ruchu rowerowego, poprzez budowę dróg dla rowerów o nawierzchni bitumicznej, wzdłuż drogi krajowej;
- na etapie wdrożeniowym, zaleca się maksymalne wykorzystanie przebiegu wzdłuż rzeki Bzury.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

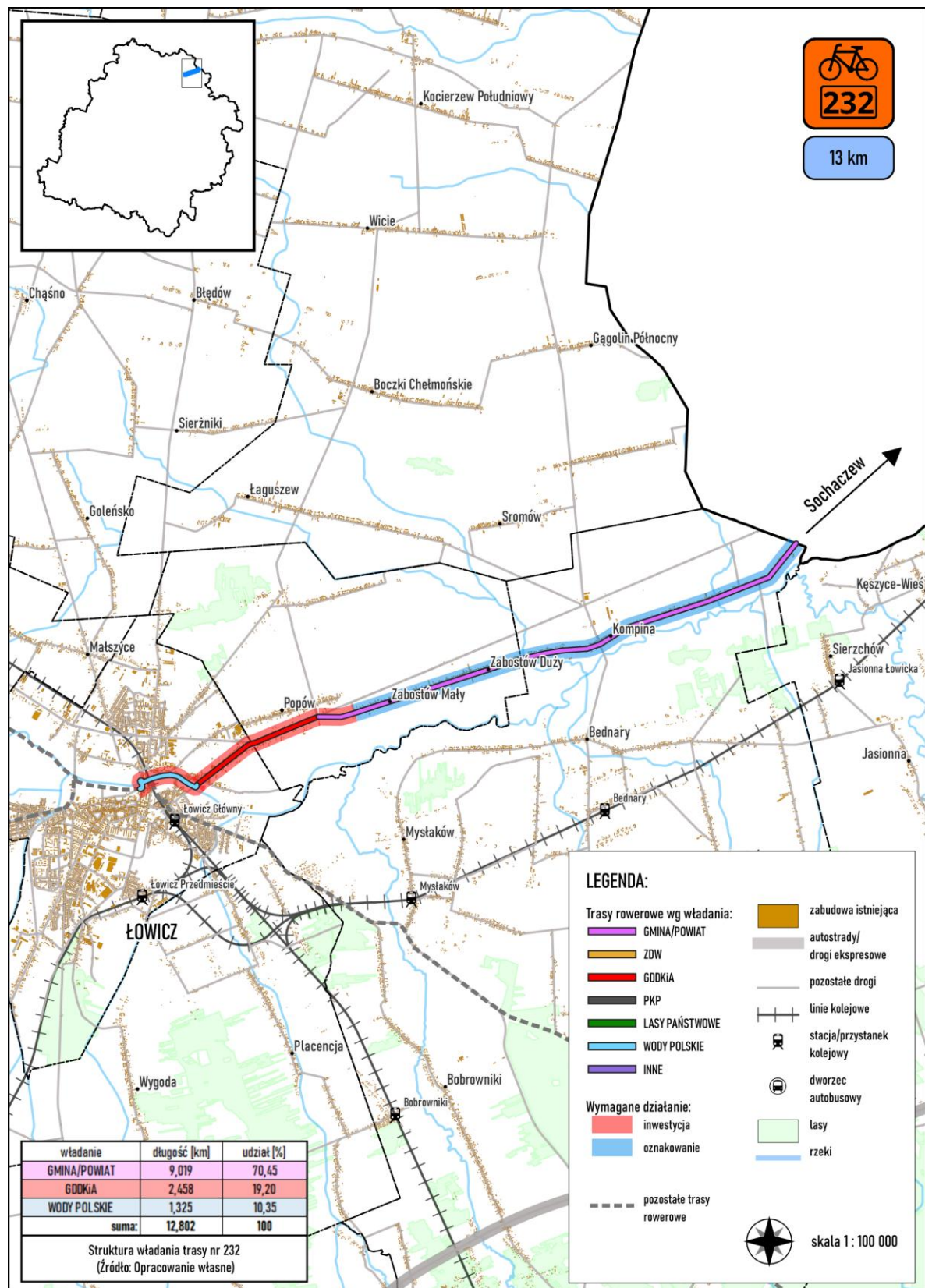
- 35% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 5 km;
- 65% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 8 km.

POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z trasą regionalną nr 203 (w Łowiczu).
- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)



RYS. 74. Trasa regionalna nr 232 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 233 – 13 km

Trasa łącznikowa, stanowiąca przedłużenie trasy województwa mazowieckiego z Płocka.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- na odc. Michałów – granica woj. trasa przebiega wzdłuż istniejącej linii kolejowej;
- stacje/przystanki: Raciborów Kujawski, Strzelce Kujawskie.

WYTYCZNE:

- **wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu** na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi;
- **budowa drogi technologicznej o nawierzchni bitumicznej** wzdłuż linii kolejowej.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

72% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 10 km;

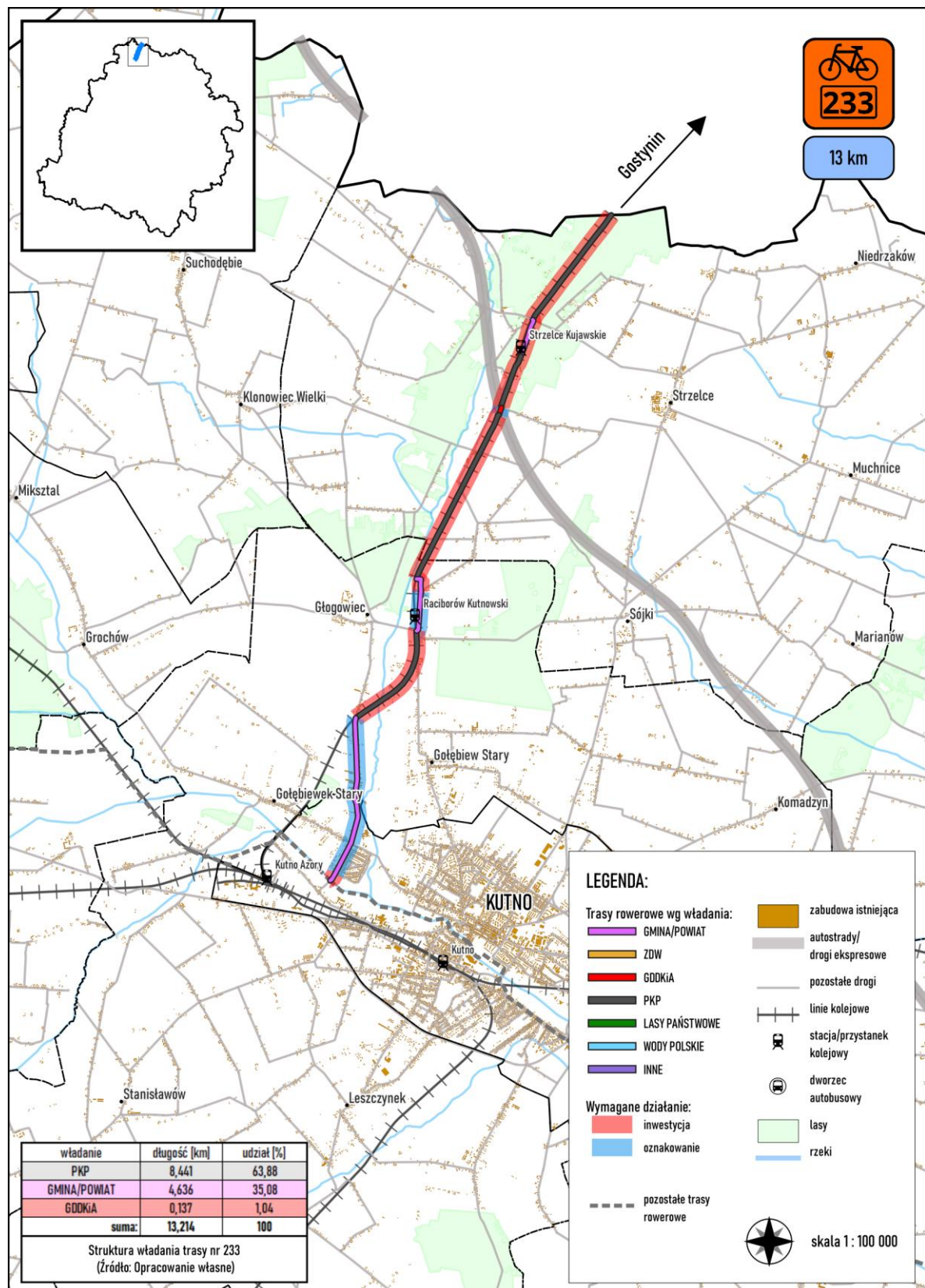
28% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 3 km.

POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą regionalną nr 203** (w Kutnie).
- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)



RYS. 75. Trasa regionalna nr 233 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 234 – 11 km

Trasa łącznikowa, stanowiąca przedłużenie trasy z województwa wielkopolskiego i kujawsko – pomorskiego (Włocławek, Toruń).



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- trasa prowadzona jest **śladem dawnej kolejki wąskotorowej**.

WYTYCZNE:

→ **budowa drogi dla rowerów o nawierzchni bitumicznej**, w śladzie dawnej kolejki wąskotorowej.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

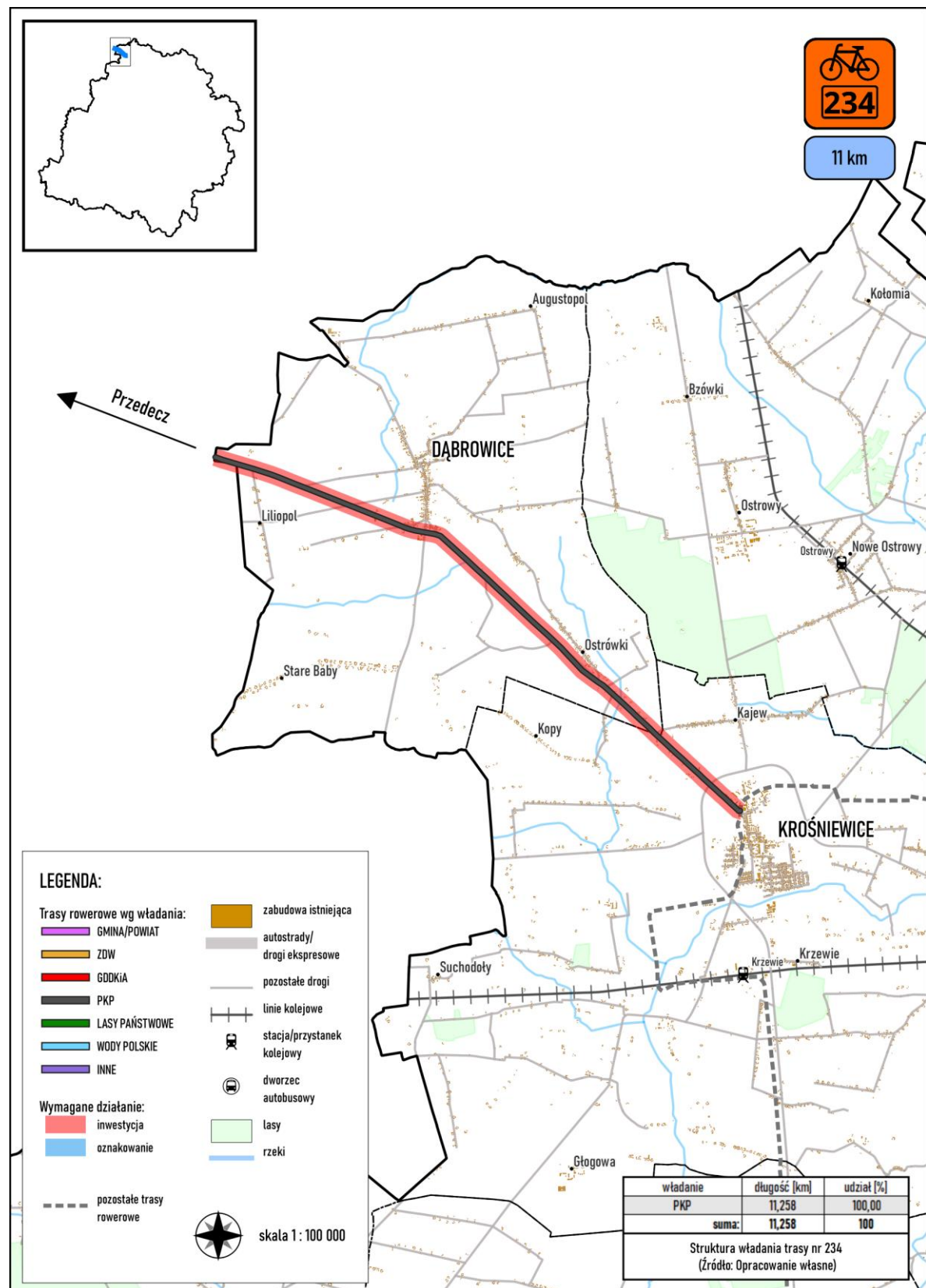
100% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 11 km.

POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą regionalną nr 203 i 246** (w Krośniewicach).
- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)



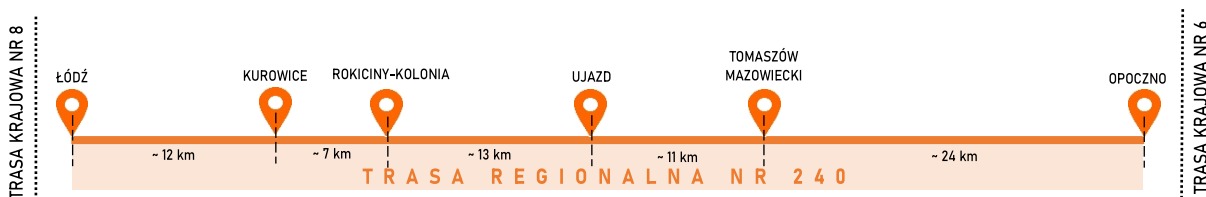
RYS. 76. Trasa regionalna nr 234 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 240 – 67 km

Trasa zapewnia połączenie Opoczna i Tomaszowa Mazowieckiego z Łodzią.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- na odc. Opoczno – Tomaszów Mazowiecki trasa prowadzona jest **wzdłuż czynnej linii kolejowej po jej wschodniej stronie**;
- stacje/przystanki: Opoczno, Słomianka, Szadkowice, Tomaszówek, Bratków, Jeleń, Tomaszów Mazowiecki, Rokiciny, Łódź Andrzejów.

WYTYCZNE:

- **wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu** na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi;
- **budowa bitumicznej drogi technologicznej wzdłuż linii kolejowej jako drogi podwójnego zastosowania**;
- przekroczenie linii kolejowej pod mostem kolejowym na Wolbórze lub Pilicy, wraz z budową kładki przez Pilicę oraz przewiertu przez nasyp LK nr 22.

WĄSKIE GARDŁA:

- przejście przez Ujazd (konieczność dostosowania infrastruktury do ruchu rowerowego);
- w Tomaszowie – przekroczenie Pilicy i DW 713.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

78% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 52 km;

22% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 15 km.

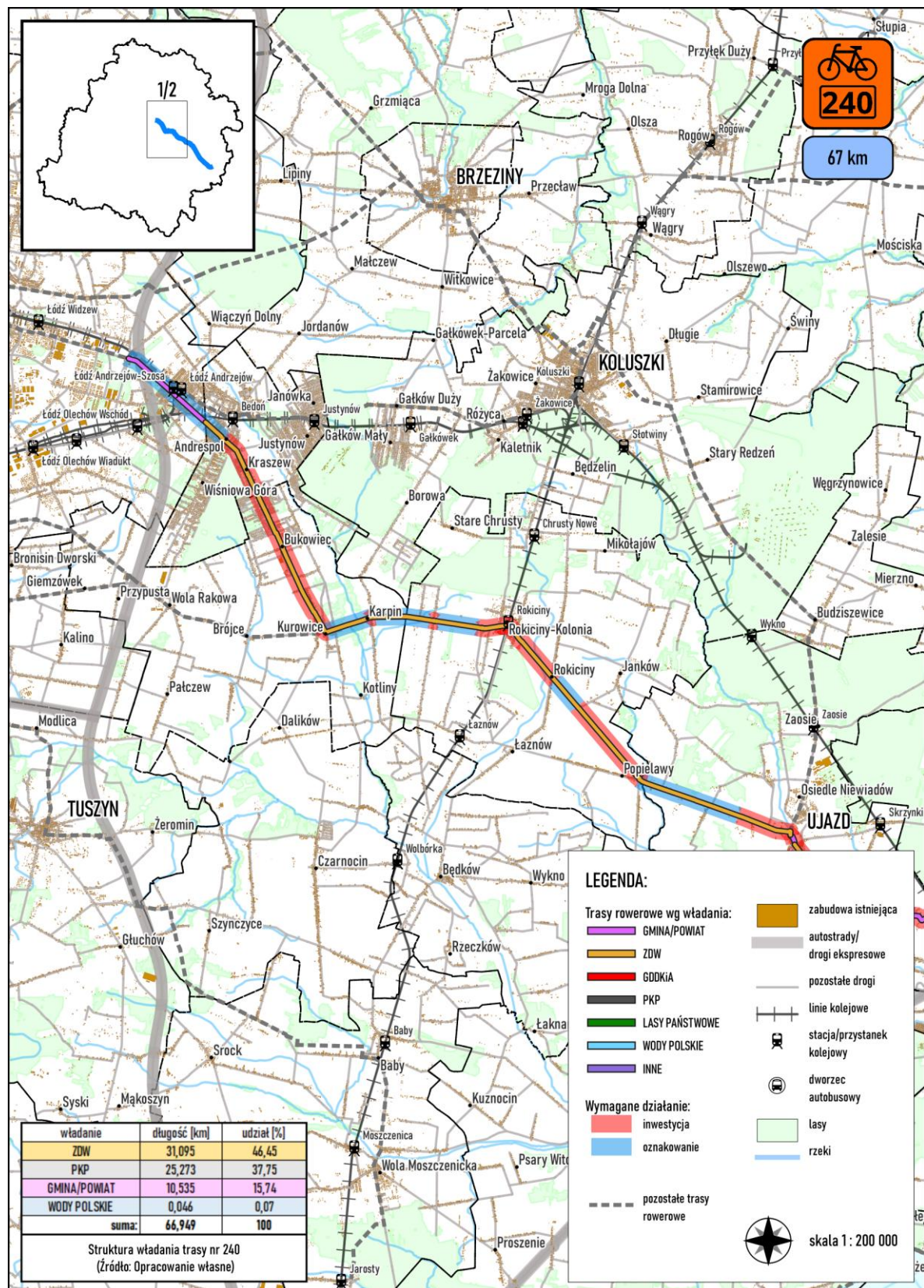
POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą krajową nr 8** (w Łodzi), **nr 6** (w Opocznie);
- wspólny przebieg z **trasą regionalną nr 200** (w Tomaszowie Mazowieckim) na długości 0,6 km;
- połączenie z **trasą regionalną nr 225** (w Ujeździe) i **nr 242** (w Kurowicach).

→ Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)

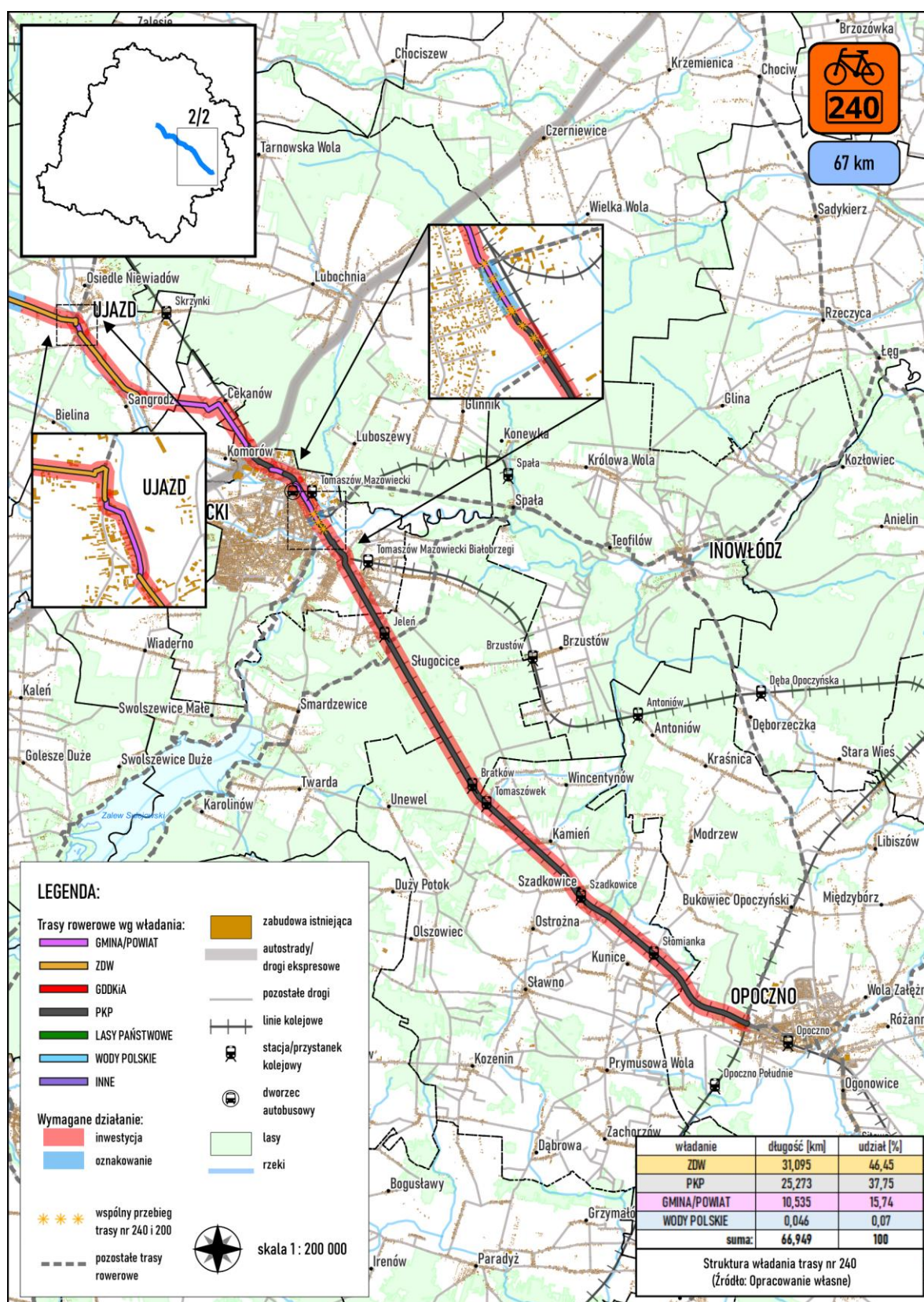


RYS. 77. Trasa regionalna nr 240 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





RYS. 78. Trasa regionalna nr 240 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 241 – 54 km

Trasa zlokalizowana w centralnej części województwa, łącząca Bełchatów i Pabianice z Konstantynowem Łódzkim oraz Łodzią.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- stacje/przystanki: Łódź Lublinek, Pabianice, Pabianice Północne, Bełchatów(planowany);
- na kilkusetmetrowym odc. w Łaskowicach trasa prowadzona jest wzdłuż linii kolejowej nr 14;
- od Dłutowa do Bełchatowa trasa prowadzona w korytarzu planowanej linii kolejowej.

WYTYCZNE:

- **wymagany remont** oraz **budowa infrastruktury rowerowej** na odcinku drogi wojewódzkiej nr 475 w Konstantynowie Łódzkim;
- **budowa infrastruktury rowerowej** wzdłuż rzeki Ner pomiędzy Konstantynowem Łódzkim a drogą S14 w porozumieniu z **Wodami Polskimi**;
- **budowa infrastruktury rowerowej o nawierzchni bitumicznej** na terenie miasta Pabianice;
- **separacja ruchu rowerowego poprzez budowę drogi dla rowerów o nawierzchni bitumicznej** wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 485 od granicy Pabianic do Jadwinina.

WĄSKIE GARDŁA:

- w Łodzi – przejście pod wiaduktem drogowym i kolejowym wraz z przekroczeniem rzeki Ner;
- w Łodzi – wiadukt nad DK14.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

76% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 41 km;

24% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 13 km.

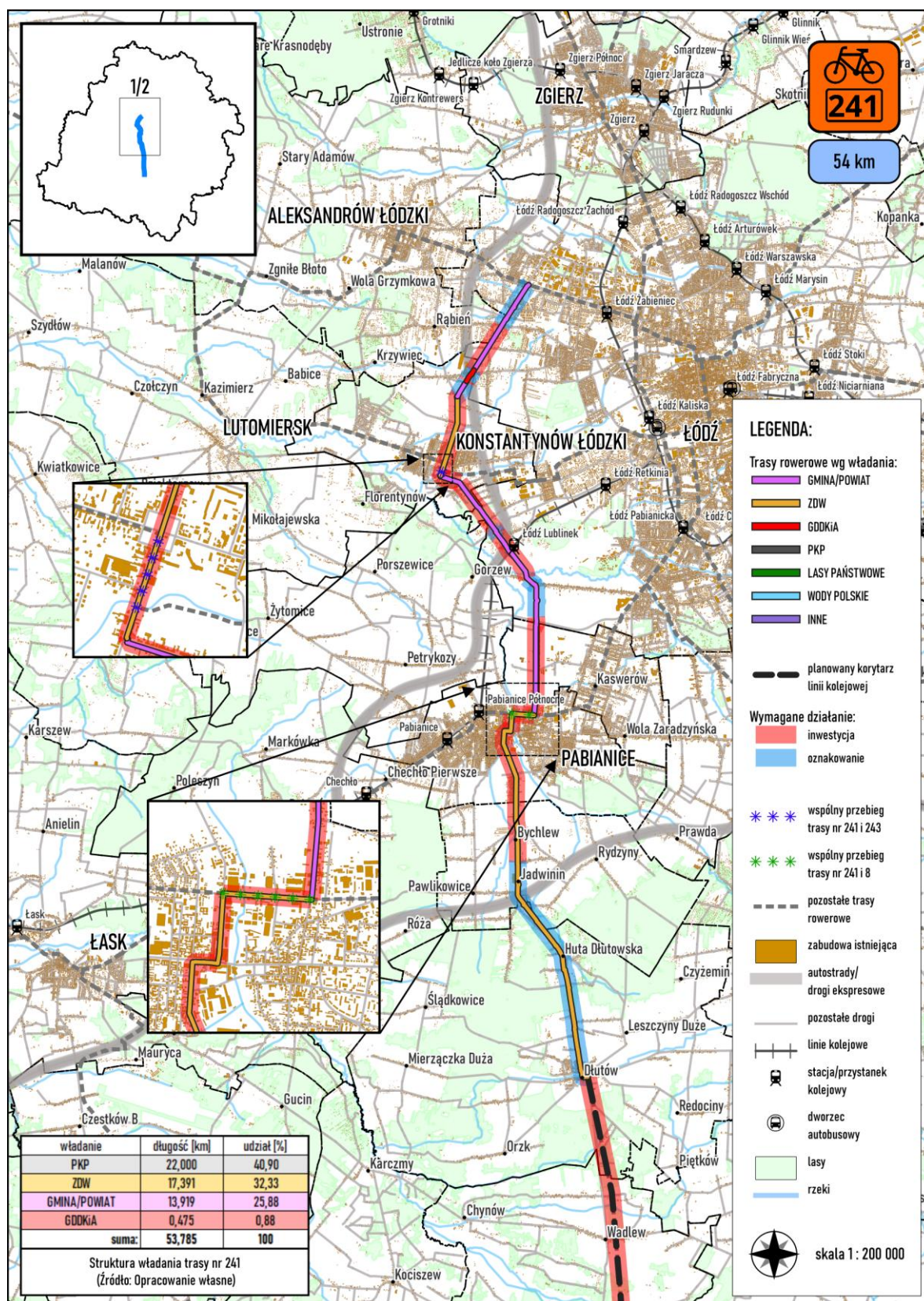
POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą regionalną nr 244** (w Łodzi), **nr 224** (w Bełchatowie);
- wspólny przebieg z **trasą regionalną nr 243** (w Konstantynowie Łódzkim) na długości 0,3 km;
- wspólny przebieg z **trasą krajową nr 8** (w Pabianicach) na długości 0,8 km.

→ Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)

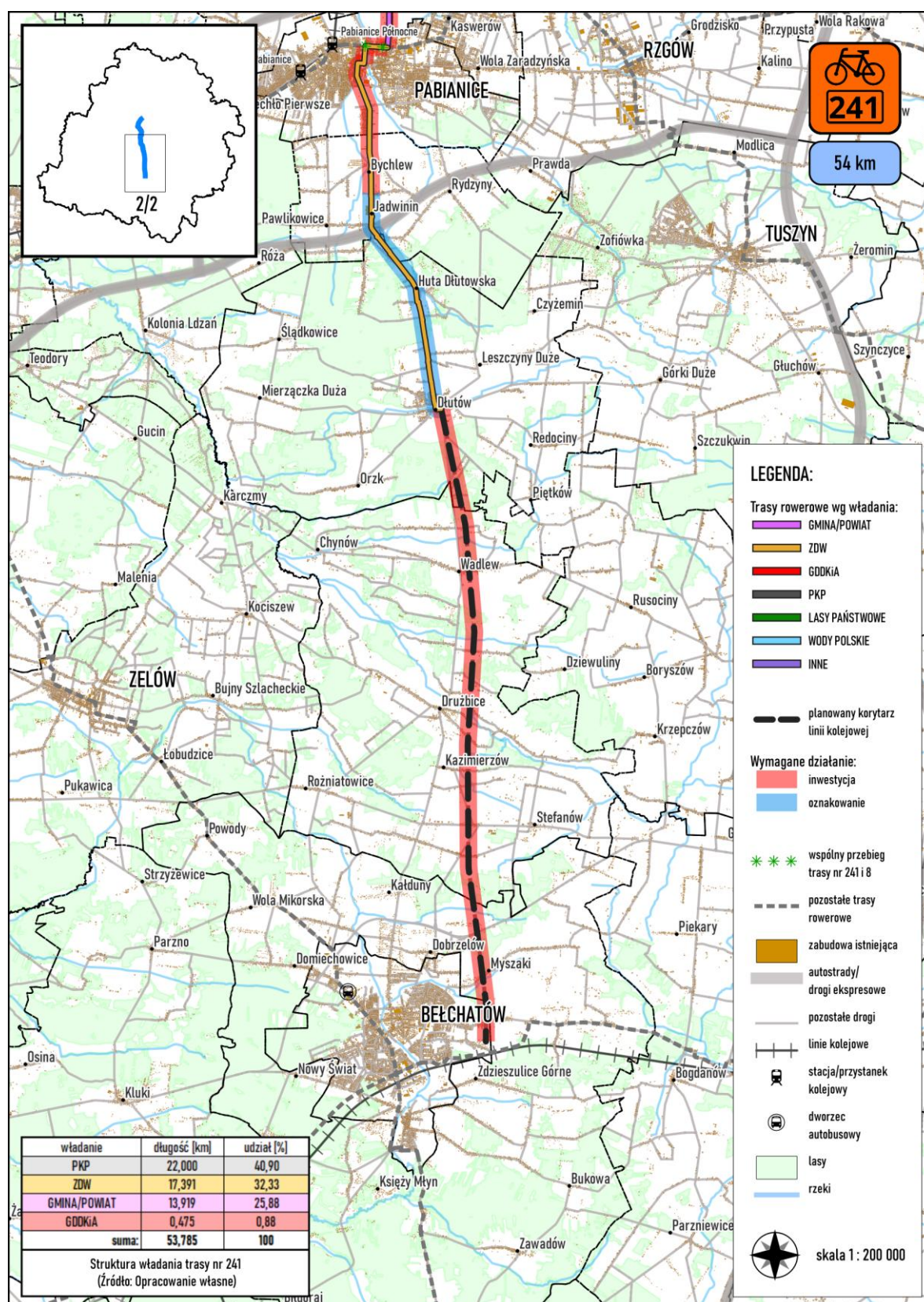


RYS. 79. Trasa regionalna nr 241 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





RYS. 80. Trasa regionalna nr 241 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 242 – 22 km

Trasę regionalną nr 242 cechuje centralne położenie w obszarze województwa. Trasa łączy **Łódź** z **Kurowicami**, przebiegając przez miejscowości takie jak **Rzgów** czy **Wola Rakowa**. Charakter komunikacyjno-transportowy związany jest przede wszystkim z połączeniem ważnych ośrodków regionalnych, tworząc dodatkowo szkielet dla innych projektowanych tras rowerowych.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- stacje/przystanki: Łódź Pabianicka.

WYTYCZNE:

- **wymagane inwestycje rowerowe** na terenie Łodzi, pomiędzy ul. Pabianicką i Farną (budowa wzdłuż Neru);
- **wymagane inwestycje rowerowe** na drodze powiatowej od przecięcia ul. Czartoryskiego i ul. Zdrojowej w Starej Gadce, biegnącej przez Rzgów, Grodzisko, Hutę Wiskicką, Giemzówek aż do autostrady A1;
- ostatni etap łączący autostradę z końcową miejscowością trasy – Kurowicami. Prowadzona jest drogą dla pieszych i rowerów wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 714, który z uwagi na swoje niedoskonałości techniczne i funkcjonalne, **wymagać będzie działań remontowych**.

WĄSKIE GARDŁA:

- przekroczenie autostrady A1 poprzez budowę osobnej kładki w starodrożu.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

95% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 21 km;

5% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 1 km.

POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z trasą krajową nr 8 (w Łodzi);
- połączenie z trasą regionalną nr 247 (w Rzgowie), nr 246 (w Przypuście), nr 240 (w Kurowicach).

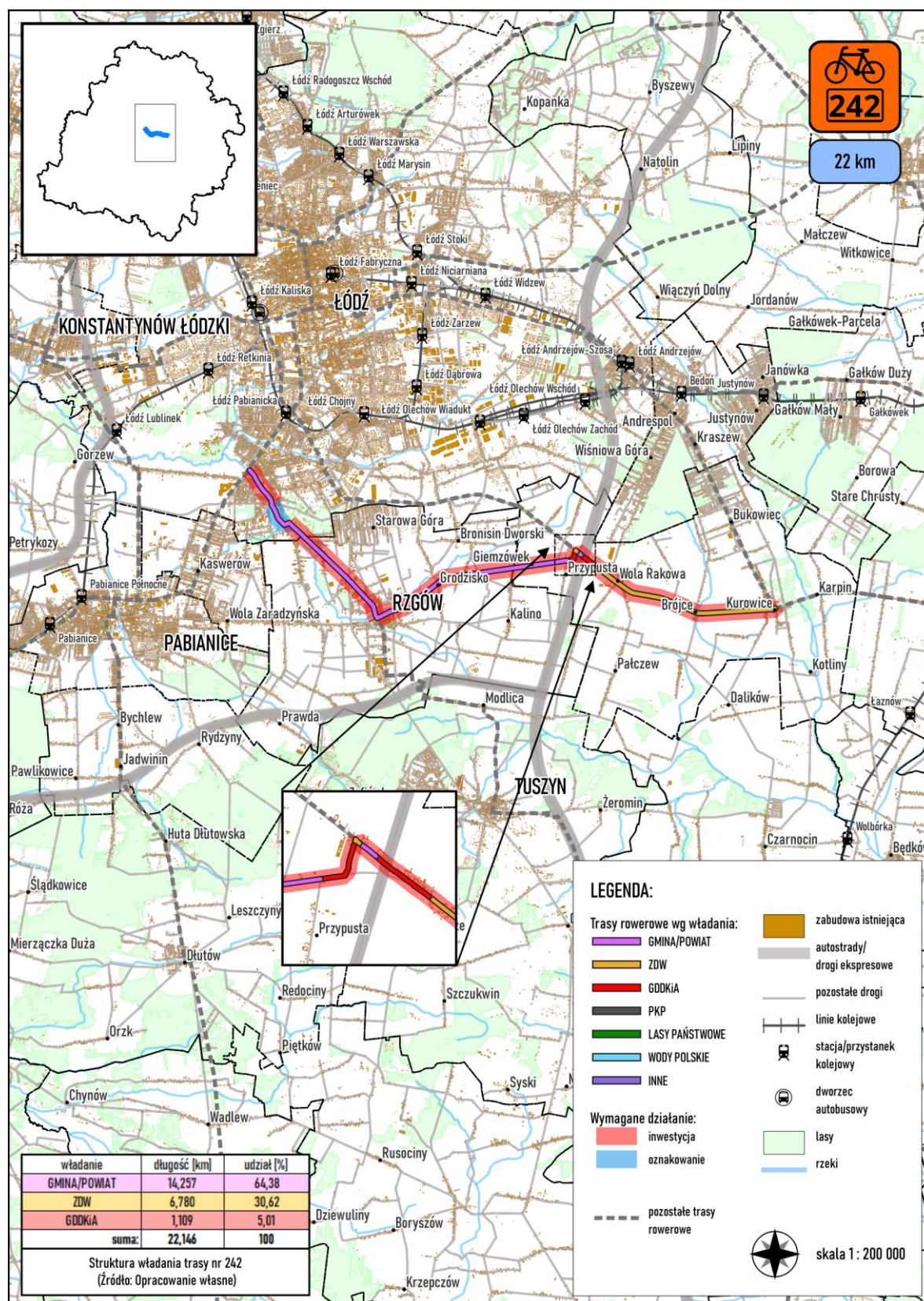
WALORY TURYSTYCZNO-REKREACYJNE

W przypadku trasy regionalnej nr 242, można mówić o turystyce historyczno-militarnej, z uwagi na sąsiedztwo z cmentarzem w Starej Gadce. Nekropolia ta jest największym cmentarzem wojennym w regionie łódzkim i do dziś przypomina tragiczne zmagania I wojny światowej oraz losy zmobilizowanych wówczas Polaków, służących w obu armiach zaborczych.

- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)



RYS. 81. Trasa regionalna nr 242 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 243 – 25 km

Trasa o dużym znaczeniu komunikacyjnym i transportowym, łącząca trzy ważne ośrodki miejskie, tj. **Lutomiersk, Konstantynów Łódzki** ze stolicą województwa.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- stacje/przystanki: Łódź Kaliska, Łódź Retkinia.

WYTYCZNE:

- **budowa nowej infrastruktury rowerowej o nawierzchni bitumicznej pomiędzy Łodzią, a Konstantynowem Łódzkim;**
- **separacja ruchu rowerowego, poprzez budowę infrastruktury rowerowej o nawierzchni bitumicznej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 710, od parku miejskiego w Konstantynowie Łódzkim do ul. Aleksandrowskiej w Lutomiersku;**
- **remont infrastruktury rowerowej na odcinku wynoszącym ok. 1,2 km w śladzie drogi wojewódzkiej nr 475 i 710.**

PLANOWANE DZIAŁANIA:

38% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 10 km;

62% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 15 km.

POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą krajową nr 8** (w Łodzi przy ul. Żeromskiego);
- połączenie z **trasą regionalną nr 246** (w Łodzi przy al. Włókniarzy), **nr 244** (w Zganiu Błocie);
- wspólny przebieg z **trasą regionalną nr 241** (w Konstantynowie Łódzkim) na długości 0,3 km.

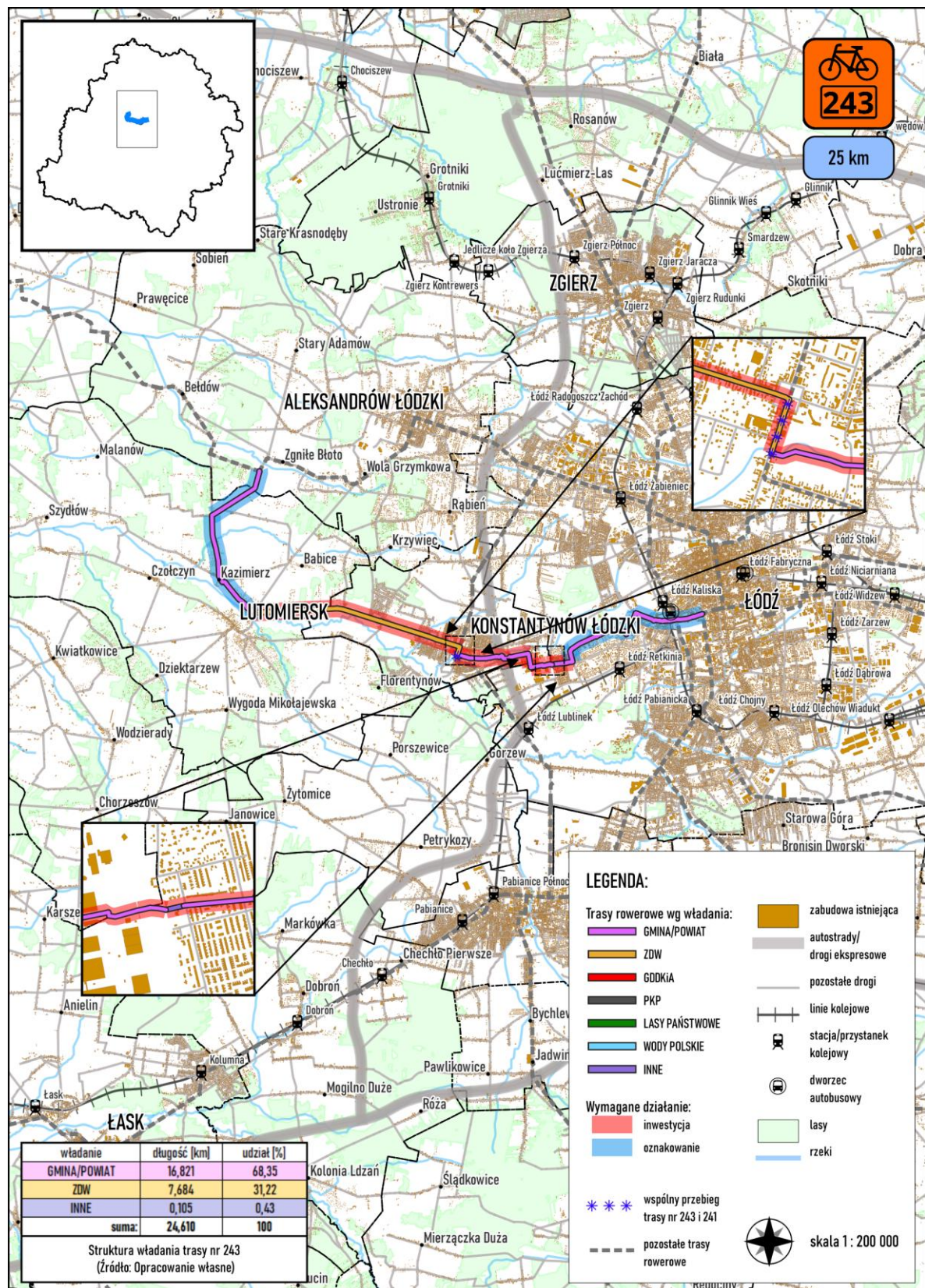
WALORY TURYSTYCZNO-REKREACYJNE

Start trasy przy Parku Poniatowskiego w Łodzi oferuje szereg atrakcji turystycznych, które przyciągają zarówno mieszkańców, jak i turystów. Wśród nich wyróżniają się Atlas Arena, Orientarium ZOO Łódź oraz Aquapark Fala.

- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)



RYS. 82. Trasa regionalna nr 243 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 244 – 62 km

Główne znaczenie trasy, to połączenie Łodzi z zachodnią częścią województwa i z rzeką Wartą w miejscowości Księżę Młyny.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- stacje/przystanki: Łódź Żabieniec.

WYTYCZNE:

- **separacja ruchu rowerowego, poprzez budowę dróg dla rowerów o nawierzchni bitumicznej** wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 703 pomiędzy Pragą, a Porczynami oraz wzdłuż drogi krajowej nr 72 w Aleksandrowie Łódzkim i na odcinku od Złotnik do Poddębic, o łącznej długości ponad 11,5 km;
- **wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu** na odcinkach, gdzie trasa prowadzona będzie drogami lokalnymi.

WĄSKIE GARDŁA:

- w Aleksandrowie Łódzkim – skrzyżowanie DK72 z ul. 11 Listopada;
- w Poddębicach – rozbudowa mostu na rzece Ner;
- w Pradze – modernizacja przepustu w nasypie kolejowym.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

72% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 44 km;

28% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 18 km.

POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

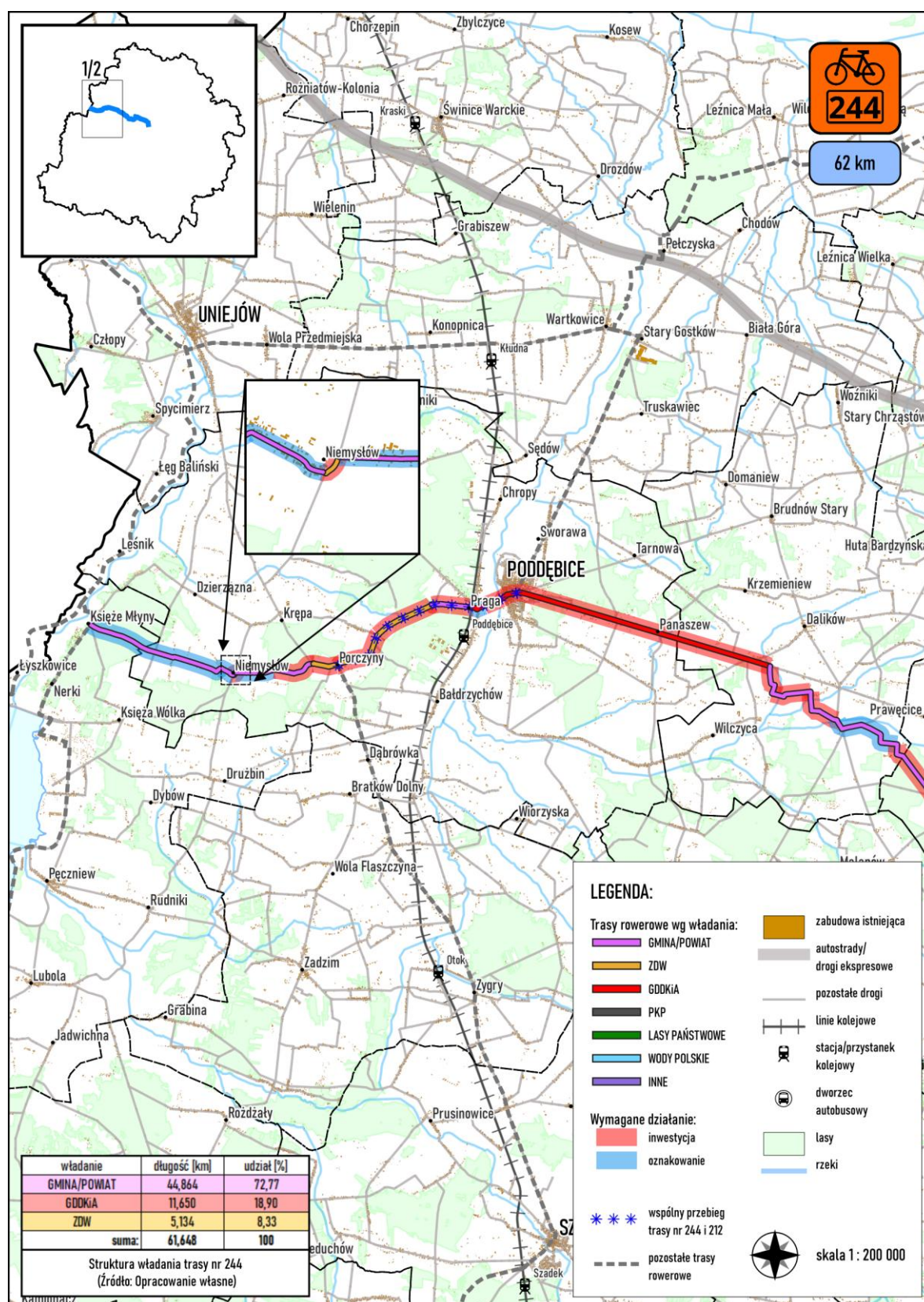
- połączenie z **trasą krajową nr 17** (w Księżych Młynach), **nr 8** (w Łodzi);
- połączenie z **trasą regionalną nr 246, nr 248** (w Łodzi) i **nr 243** (w Zgnyłym Błocie);
- wspólny przebieg z **trasą regionalną nr 212** (Porczyny – Poddębice) na długości 7,2 km.

WALORY TURYSTYCZNO-REKREACYJNE

- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)

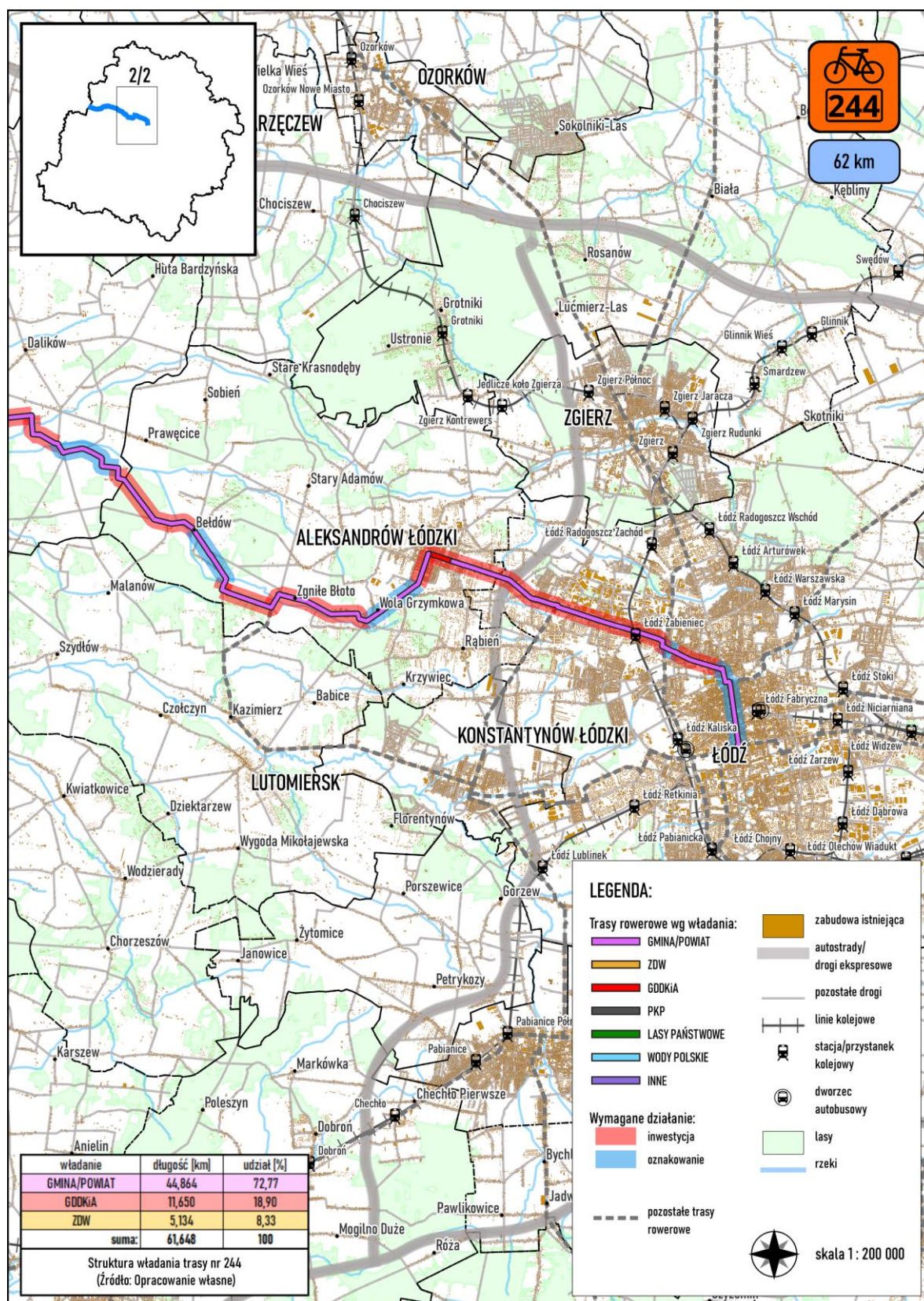


RYS. 83. Trasa regionalna nr 244 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





RYS. 84. Trasa regionalna nr 244 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 245 – 34 km

Trasa regionalna nr 245 łączy miasto **Zgierz** z biegnącą w północnej części województwa trasą regionalną nr 203. Prowadzi przez położony w geometrycznym środku Polski **Piątek** i oparta jest w większości o drogę wojewódzką nr 702.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- stacje/przystanki: Zgierz Północ, Zgierz Jaracza.

WYTYCZNE:

- **separacja ruchu rowerowego, poprzez budowę drogi dla rowerów o nawierzchni bitumicznej** wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 702, na długości ponad 31 km;
- **budowa infrastruktury rowerowej o nawierzchni bitumicznej** wzdłuż prawego brzegu rzeki Pęcławki, na ostatnim odcinku trasy celem przekroczenia autostrady A1 pod wiaduktem.

WĄSKIE GARDŁA:

- przekroczenie A2 – konieczność rozbudowy wiaduktu;
- w Piątku – konieczność rozbudowy dwóch obiektów mostowych.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

97% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 33 km;

3% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 1 km.

POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą regionalną nr 246** (w Zgierzu), **nr 210** (w Piątku), **nr 203** (na wschód od Młogoszyna).

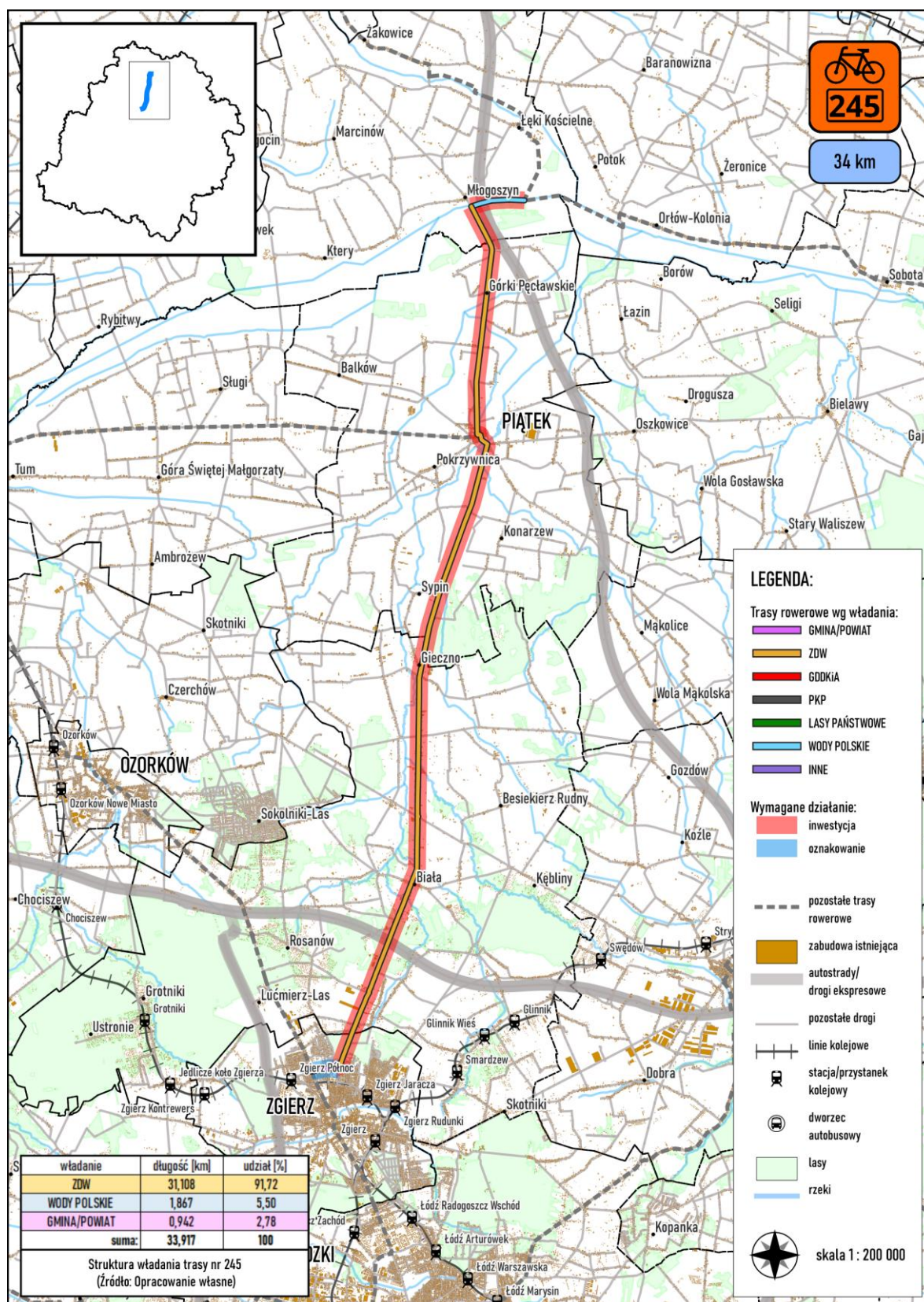
WALORY TURYSTYCZNO-REKREACYJNE

Trasa w mieście Piątek przebiega obok pomnika przedstawiającego geometryczny środek Polski (formalnie znajdujący się 6,3 km na północny zachód od centrum miasta, we wsi Balków, przy granicy z gminą Krzyżanów). Charakterystyczna dla trasy jest również obecność kilkusetletnich, drewnianych kościołów – w Białej, Giecznie, Piątku i w Pęcławicach.

- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)



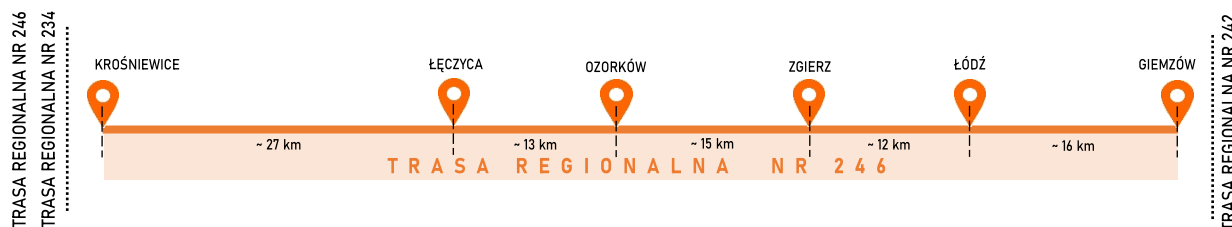
RYS. 85. Trasa regionalna nr 245 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 246 – 83 km

Trasa łącząca północ województwa z jego centralną częścią. Początek trasy ma miejsce w **Krośniewicach**. Następnie przebiega przez miasta takie jak **Łęczyca**, **Ozorków**, **Zgierz** i **Łódź**.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- na odc. Krośniewice – Ozorków trasa prowadzona jest **śladem dawnej kolejki wąskotorowej**;
- stacje/przystanki: Krzewie, Sierpów, Łęczyca, Ozorków, Łódź Kaliska, Łódź Pabianicka.

WYTYCZNE:

- **budowa infrastruktury rowerowej** w śladzie **dawnej kolejki wąskotorowej**, od Krośniewic do Ozorkowa;
- **separacja ruchu rowerowego poprzez budowę dróg dla rowerów o nawierzchni bitumicznej**, wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 488, od granicy Łodzi ze Zgierzem do zjazdu w Emilii oraz wzdłuż drogi krajowej nr 91, pomiędzy wspomnianym zjazdem, a Ozorkowem;
- **budowa infrastruktury rowerowej o nawierzchni bitumicznej** na terenie miasta Ozorków.

WĄSKIE GARDŁA:

- w Zgierzu – konieczne wykonanie przewiertu przez nasyp kolejowy;
- w Emilii – przekroczenie A2;
- w Krośniewicach – przekroczenie rzeki Milonki oraz DK 91.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

70% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 58 km;

30% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 25 km.

POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą krajową nr 8** (w Łodzi);
- połączenie z **trasą regionalną nr 234 i 203** (w Krośniewicach), **nr 210** (w Łęczyca), **nr 245** (w Zgierzu); **nr 243 i 244** (w Łodzi), **nr 242** (w Przypuście).

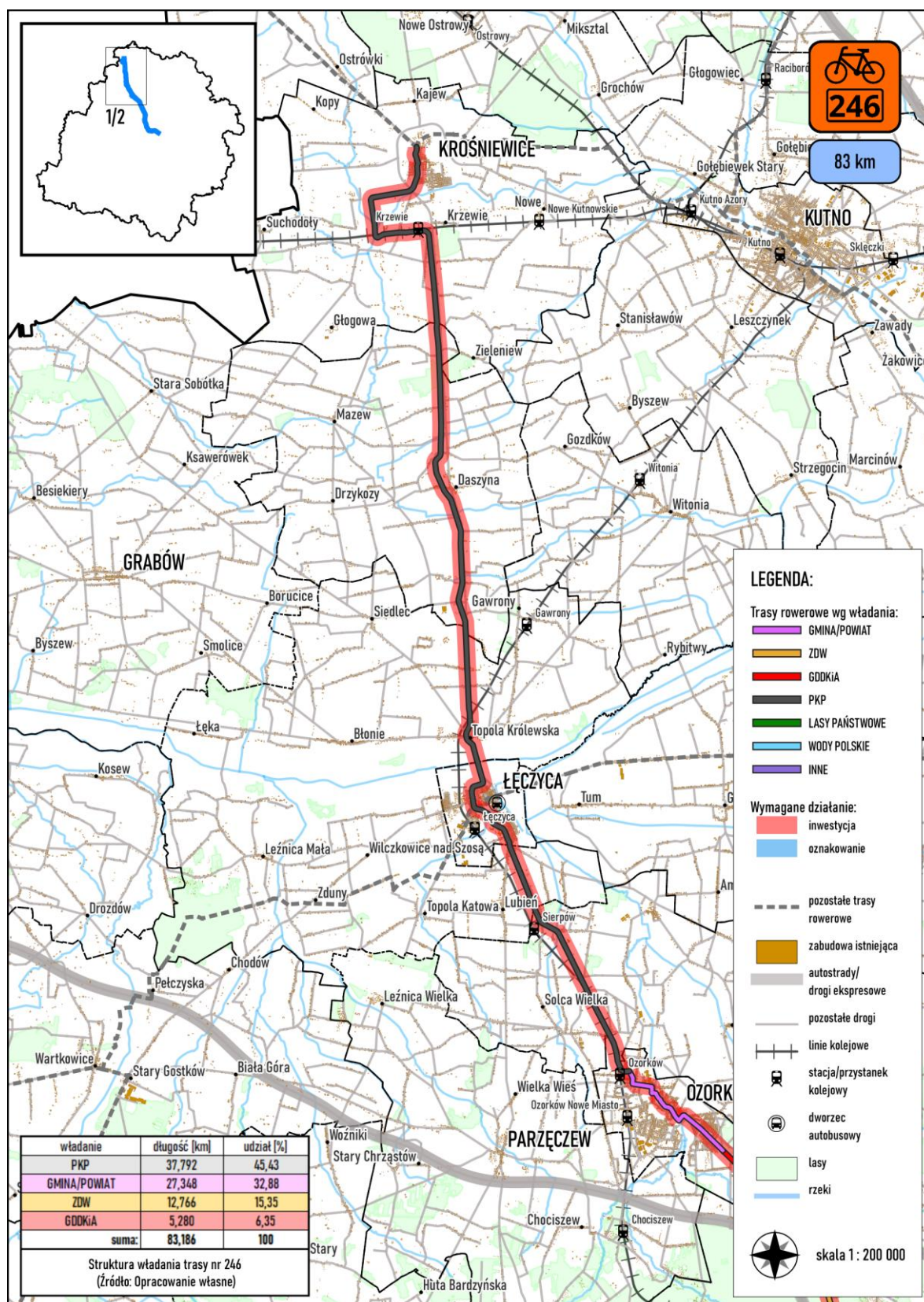
WALORY TURYSTYCZNO-REKREACYJNE

Trasa prowadzona przez Łęczycę z zamkiem królewskim oraz Kolegiatą w Tumie, posiada wiele walorów historycznych.

- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)

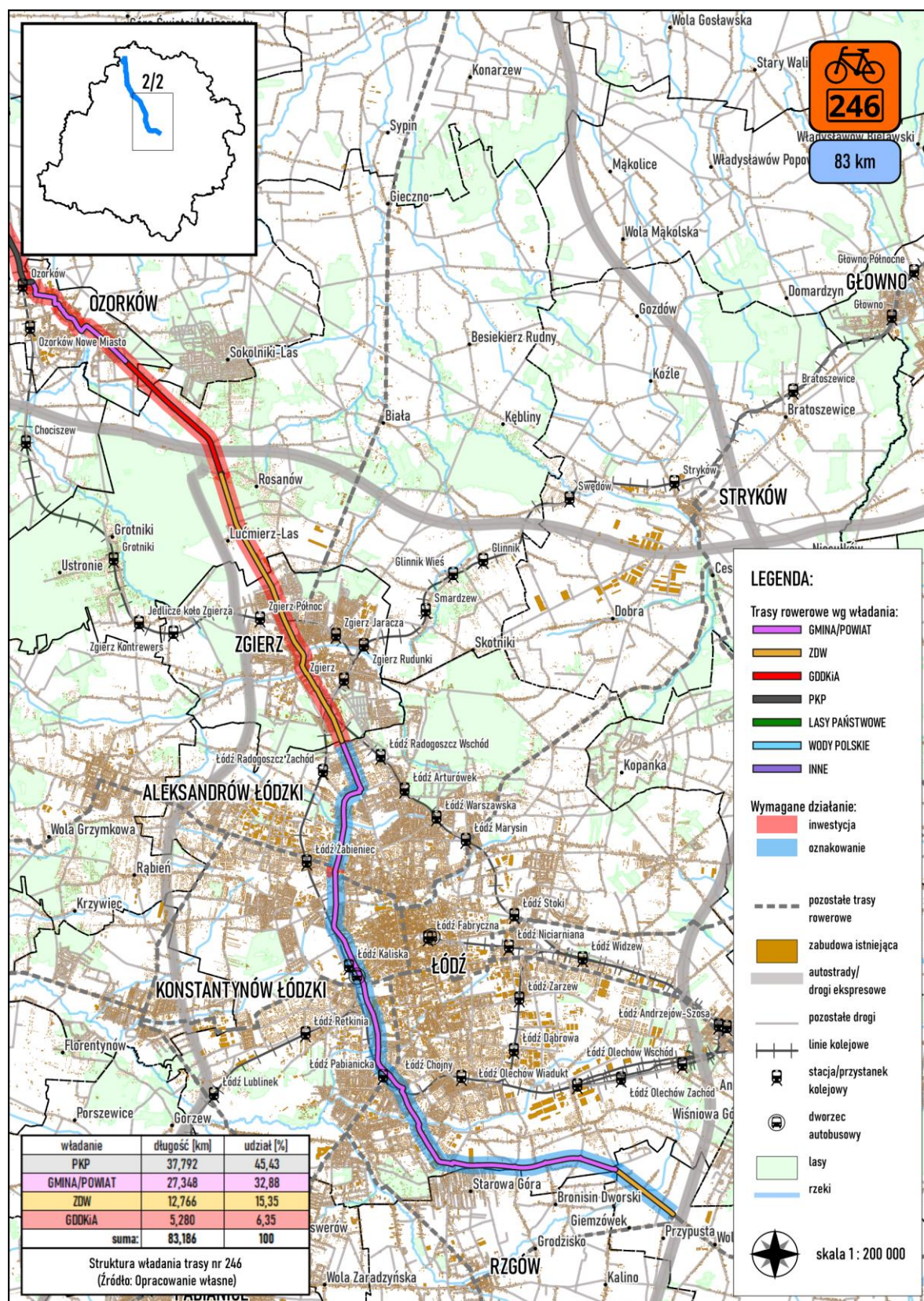


RYS. 86. Trasa regionalna nr 246 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





RYS. 87. Trasa regionalna nr 246 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 247 – 42 km

Trasa regionalna nr 247 pełni funkcję komunikacyjną pomiędzy dwoma miastami centralnego obszaru województwa, tj. **Rzgowem** i **Piotrkowem Trybunalskim**.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- na odc. Piotrków Trybunalski – Baby, trasa **przebiega wzdłuż istniejącej linii kolejowej**;
- stacje/przystanki: Baby, Moszczenica, Jarosty, Piotrków Trybunalski.

WYTYCZNE:

- **budowa infrastruktury rowerowej o nawierzchni bitumicznej**: wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 716 oraz na terenach leśnych;
- **przebudowa infrastruktury rowerowej**: wzdłuż ul. Żeromskiego w Tuszynie na długości 2 km; drogi wojewódzkiej nr 716 na odcinku 6 km pomiędzy Babami, a Wolą Moszczenicką.

WĄSKIE GARDŁA:

- w Piotrkowie Trybunalskim – przekroczenie ul. Wojska Polskiego oraz połączenie z trasą 224;
- w Babach – przekroczenie linii kolejowej; przekroczenie drogi S8.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

60% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 25 km;

40% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 17 km.

POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

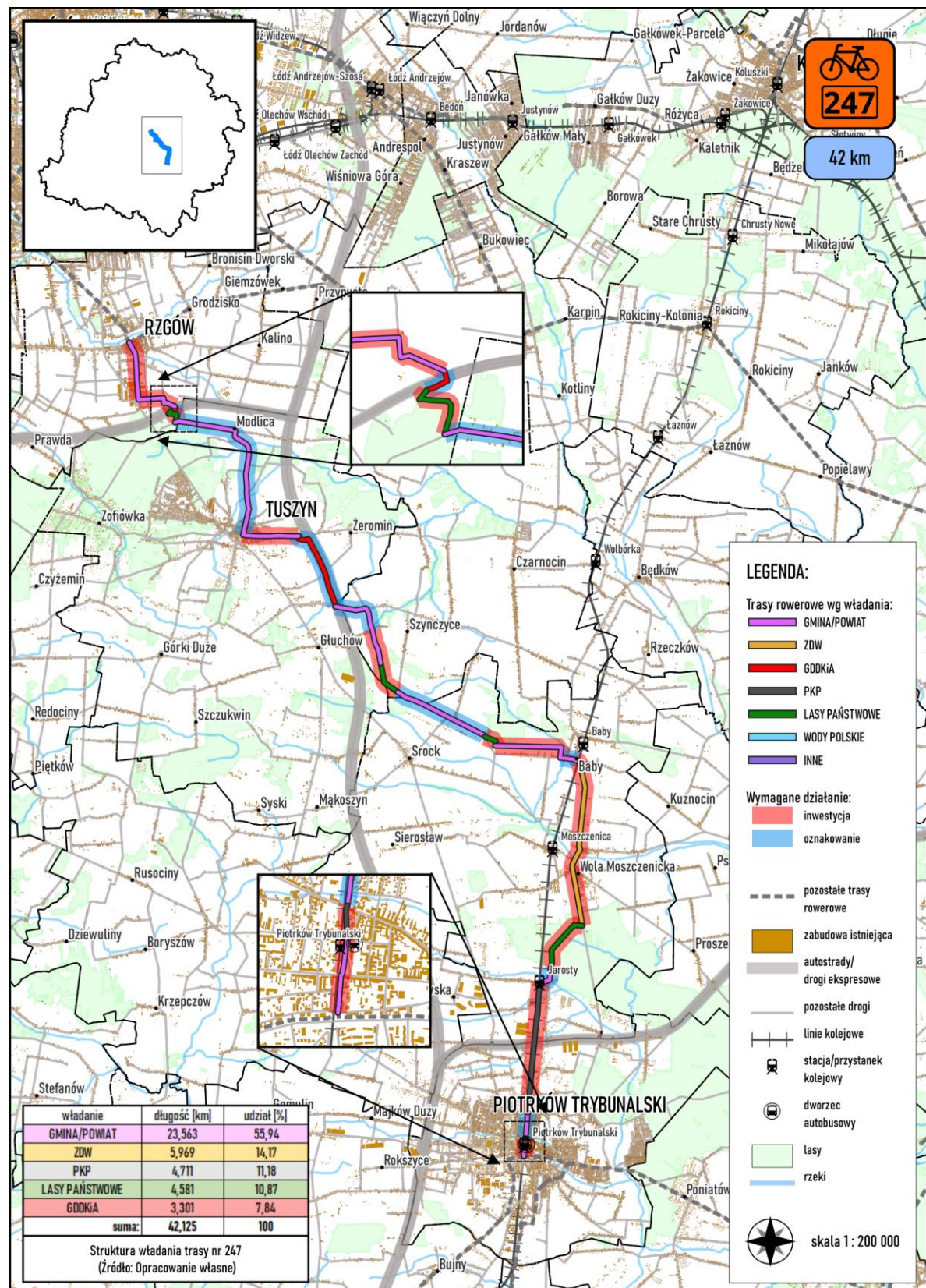
- połączenie z **trasą regionalną nr 242** (w Rzgowie), **nr 224** (w Piotrkowie Trybunalskim).

WALORY TURYSTYCZNO-REKREACYJNE

- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)



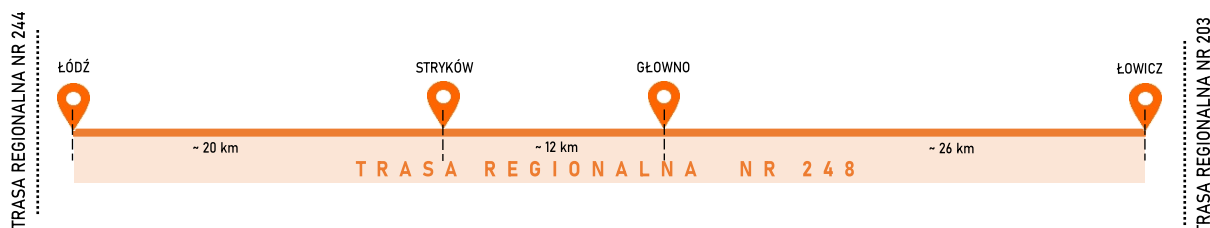
RYS. 88. Trasa regionalna nr 247 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 248 – 58 km

Trasa łącząca **Łódź** z **Łowiczem**, przebiegająca przez **Stryków** i **Głowno**.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- na odc. Stryków – Domaniewice trasa **prowadzona jest wzdłuż istniejącej linii kolejowej**;
- stacje/przystanki: Łódź Marysin, Bratoszewice, Głowno, Głowno Północne, Kamień Łowicki, Domaniewice Centrum, Domaniewice, Łowicz Główny.

WYTYCZNE:

- **budowa infrastruktury rowerowej o nawierzchni bitumicznej**: wzdłuż drogi krajowej nr 14 (m.in. ul. Strykowskiej w Łodzi), wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 703;
- **budowa drogi technologicznej o nawierzchni bitumicznej** wzdłuż linii kolejowej nr 15 pomiędzy Strykowem, a Domaniewicami;
- **przebudowa** drogi lokalnej w Głownie z uwzględnieniem aspektu rowerowego.

WĄSKIE GARDŁA:

- w Strykowie – przekroczenie DK 14;
- przejście pod wiaduktem drogi A1;
- w Łowiczu – przebieg wzdłuż DK14.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

61% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 35 km;

39% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 23 km.

POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą regionalną nr 225** (w Cesarce), **nr 203** (w Łowiczu).

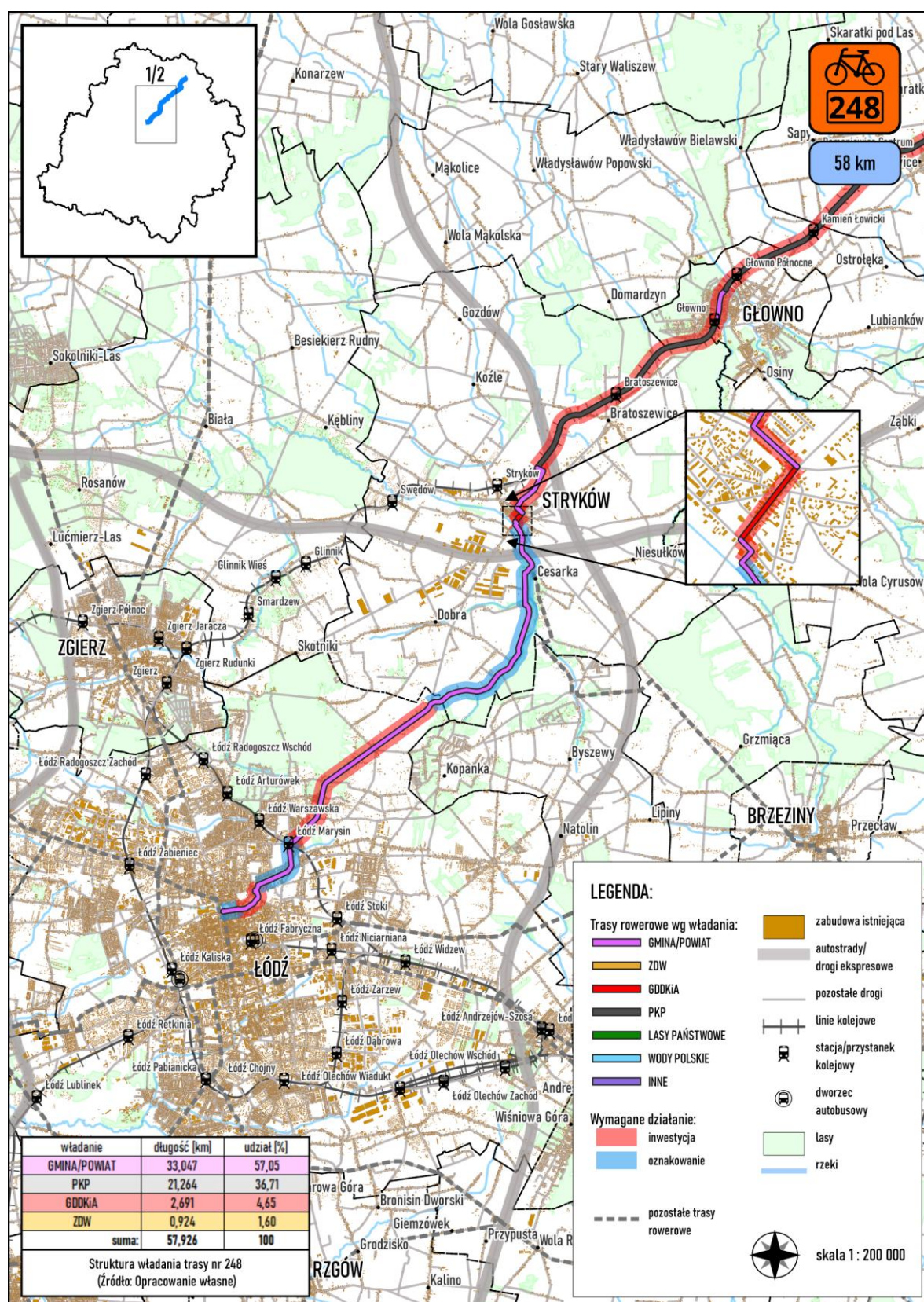
WALORY TURYSTYCZNO-REKREACYJNE

Trasa przebiega przez Park Krajobrazowy Wzniesień Łódzkich (od Nowego Imielnika w Łodzi, do Cesarzki). Finał trasy ma miejsce w Łowiczu, mieście o bogatych tradycjach folklorystycznych, znanym z barwnych strojów ludowych i wyjątkowych wycinanek łowickich. Turystów przyciągają również zabytki sakralne, m.in. bazylika katedralna, ruiny zamku prymasowskiego z XIV w. oraz ciekawe muzea prezentujące kulturę regionu.

- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)

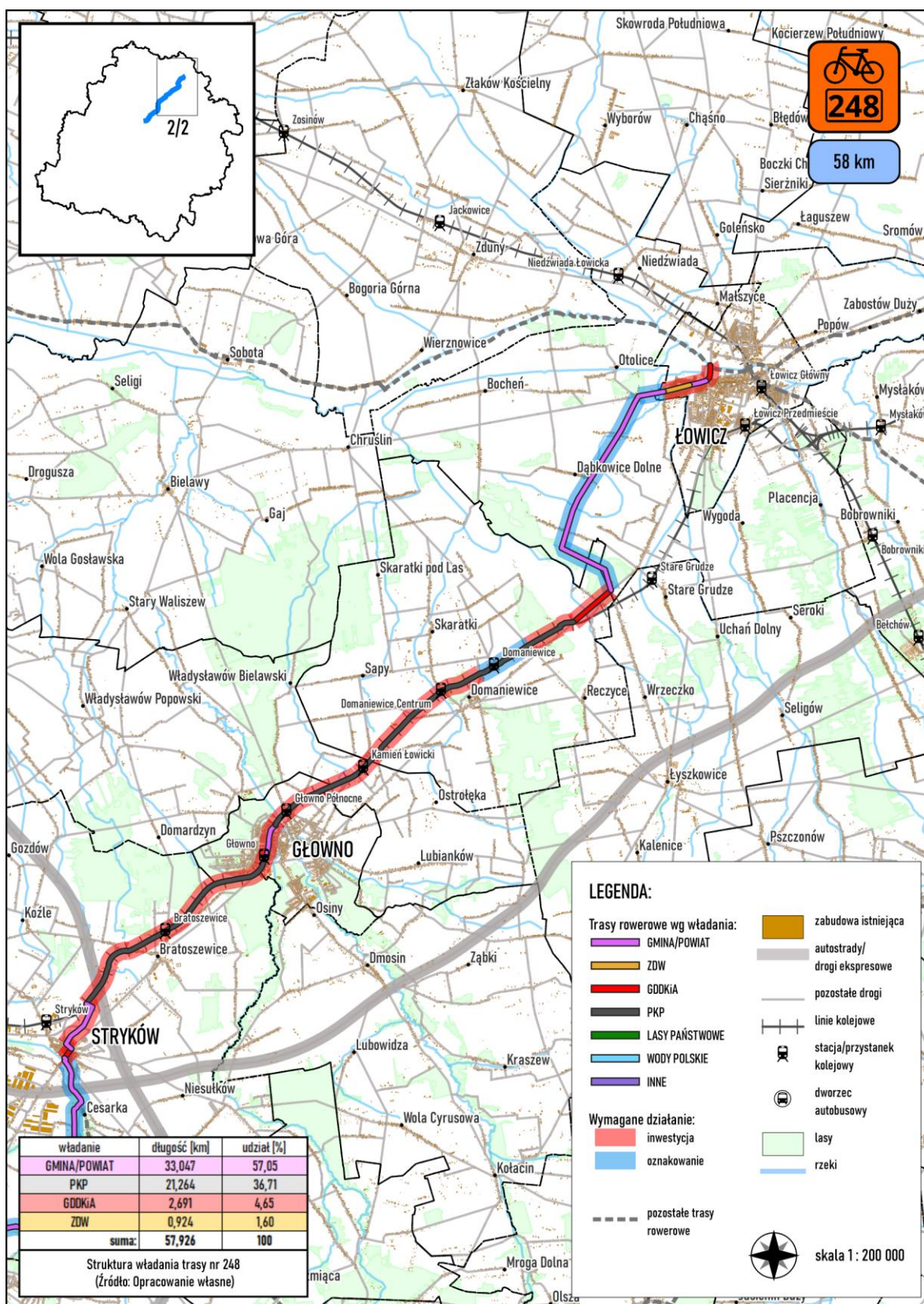


RYS. 89. Trasa regionalna nr 248 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





RYS. 90. Trasa regionalna nr 248 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





Trasa regionalna nr 249 – 84 km

Trasa łącząca Białą Rawską i Rawę Mazowiecką z Brzezunami i Łodzią, bazująca na przebiegu słynnej kolejki wąskotorowej Rogów – Biała Rawska.



POWIĄZANIE TRASY Z LINIAMI KOLEJOWYMI

- na odc. Brzeziny – A1, trasa **prowadzona jest wzdłuż planowanej linii kolejowej**;
- na odc. Rogów – Jeżów, trasa prowadzona wzdłuż czynnej kolejki wąskotorowej;
- na odc. Jeżów – Biała Rawska, trasa prowadzona śladem dawnej kolejki wąskotorowej;
- stacje/przystanki: Łódź Niciarniana, Łódź Stoki, Łódź Widzew, (Brzeziny - planowana), Koluszki, Rogów, (Biała Rawska - planowana).

WYTYCZNE:

- **budowa infrastruktury rowerowej w śladzie dawnej kolejki wąskotorowej**;
- **budowa drogi technologicznej o nawierzchni bitumicznej wzdłuż planowanej linii kolejowej**;
- budowa drogi dla rowerów wzdłuż ul. Pomorskiej w Łodzi;
- na etapie wdrożeniowym, należy rozważyć poprowadzenie trasy od Jeżowa doliną Rawki do Felicjanowa.

WĄSKIE GARDŁA:

- w Koluszkach – przekroczenie linii kolejowej;
- w Brzezinach – przekroczenie DK 72.

PLANOWANE DZIAŁANIA:

91% - odcinki inwestycyjne (budowa, przebudowa, remont, oznakowanie) – 76 km;

9% - odcinki do oznakowania (ruch mieszany) – 8 km.

POWIĄZANIA Z INNYMI TRASAMI ROWEROWYMI:

- połączenie z **trasą krajową nr 8** (w Łodzi),
- wspólny przebieg z **trasą regionalną nr 225** (Brzeziny – Koluszki) na długości 9,5 km;
- wspólny przebieg z **trasą krajową nr 8** (Koluszki – Rogów) na długości 5,9 km;
- wspólny przebieg z **trasą krajową nr 8 i trasą regionalną nr 225** (w Koluszkach) na długości 1,7 km;
- wspólny przebieg z **trasą regionalną nr 204** (w Rawie Mazowieckiej) na długości 2,8 km.

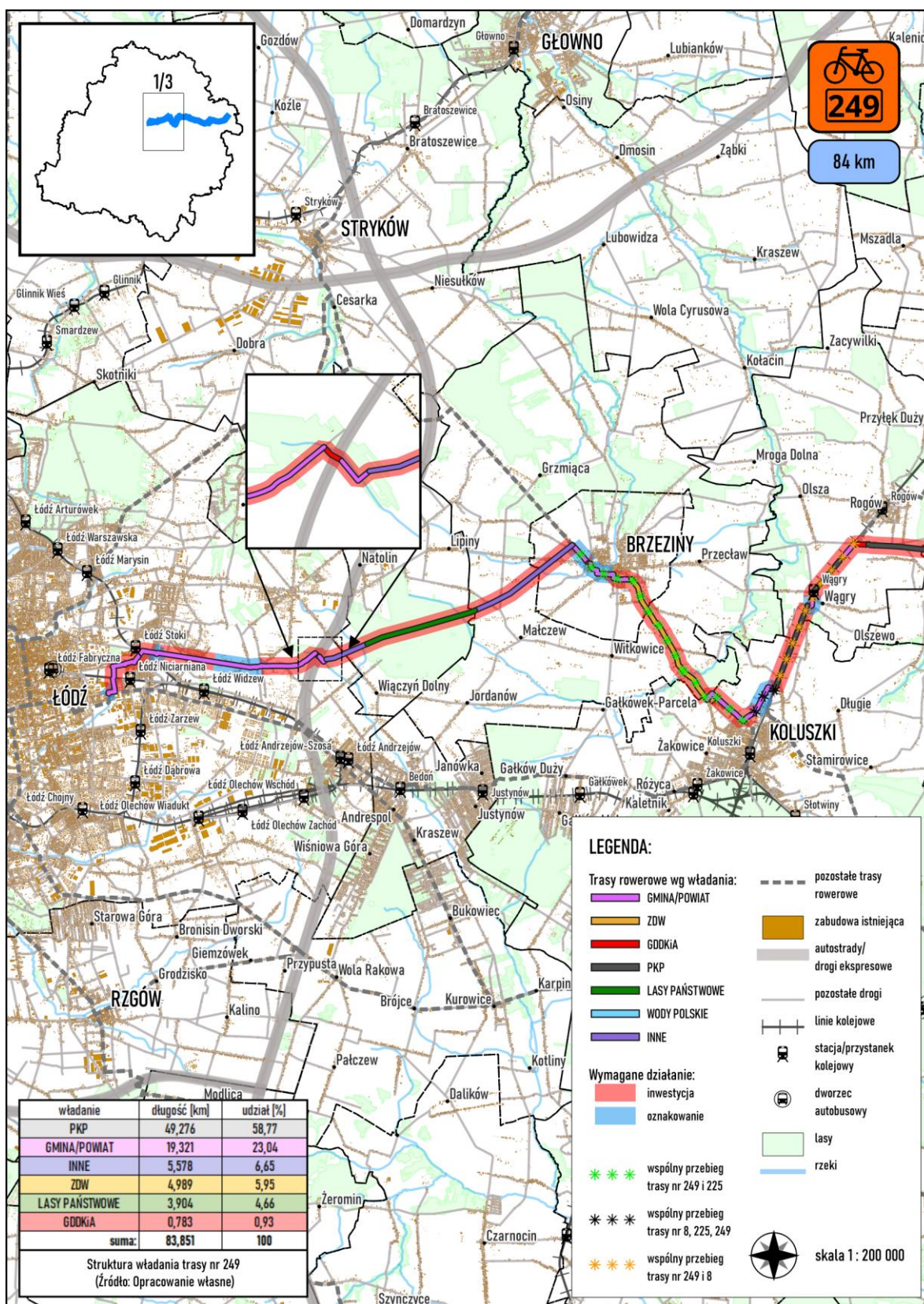
WALORY TURYSTYCZNO-REKREACYJNE

Trasa przebiega przez Park Krajobrazowy Wzniesień Łódzkich oraz Ziemię Rawską. W Lisowicach oraz Rawie Mazowieckiej dostępna jest baza sportów wodnych. Trasie towarzyszy przebieg kolejki wąskotorowej na trasie Rogów – Jeżów, to urokliwa atrakcja turystyczna, która przenosi pasażerów w klimat dawnych podróży koleją.

- Wykaz istotniejszych atrakcji turystycznych (rozdział VII)

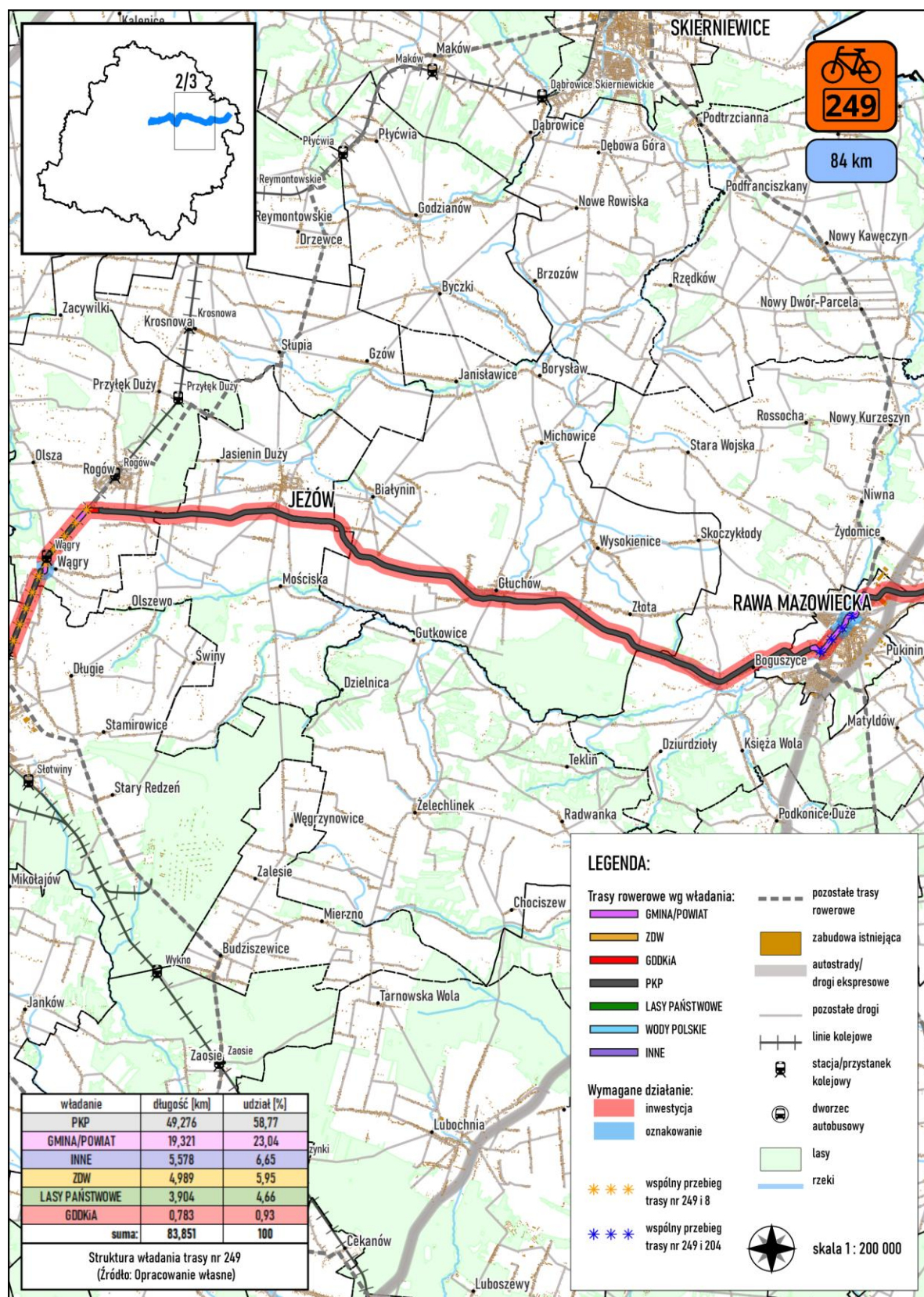


RYS. 91. Trasa regionalna nr 249 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)



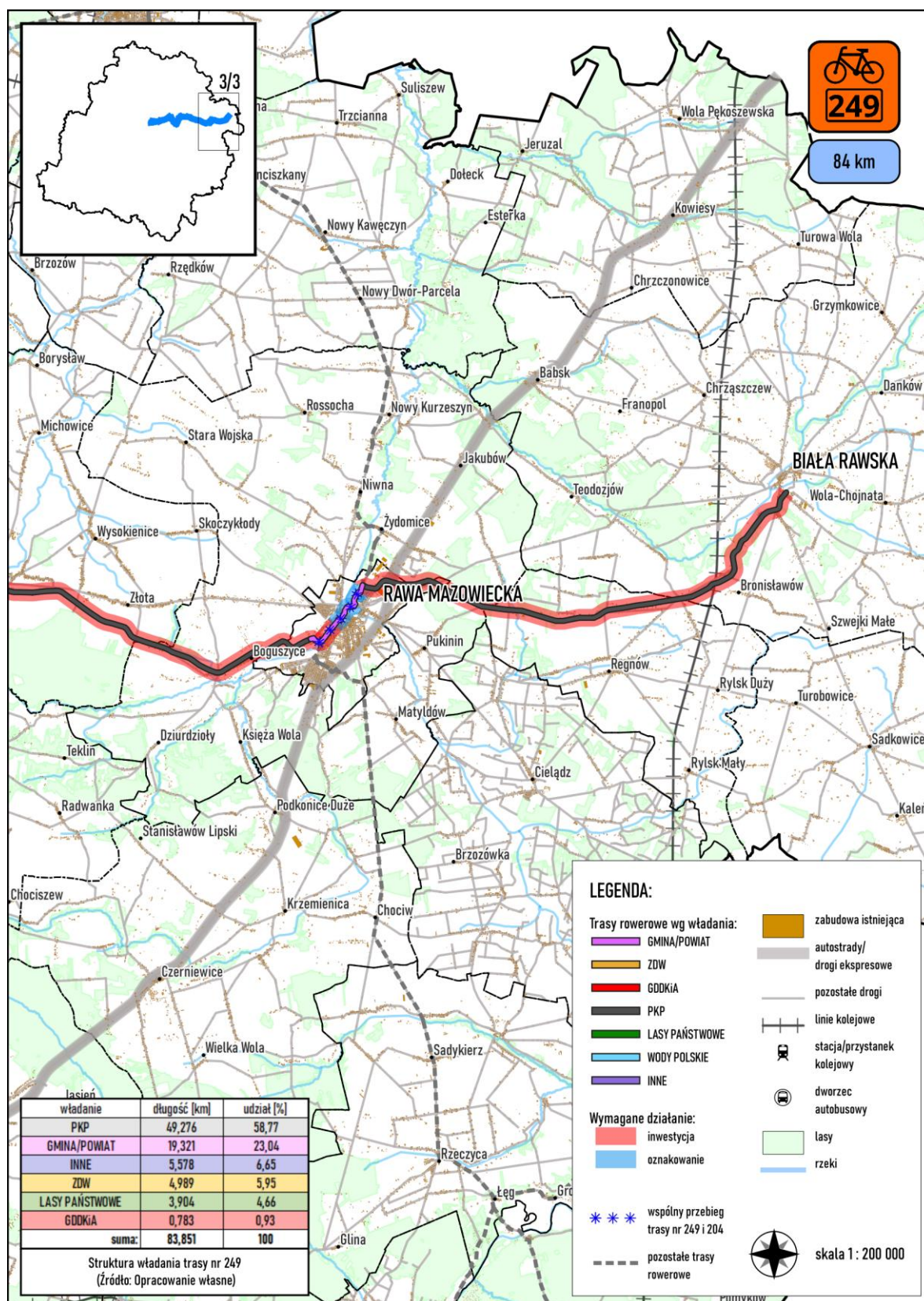


RYS. 92. Trasa regionalna nr 249 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





RYS. 93. Trasa regionalna nr 249 – proponowany przebieg (Źródło: Opracowanie własne)





IV.3. Infrastruktura towarzysząca

Rozwój infrastruktury liniowej, tworzącej system tras rowerowych, wymaga zaplanowanego i skoordynowanego uwzględnienia obiektów towarzyszących, dopełniających kompletny układ pod względem funkcjonalnym, szczególnie ze względu na regionalny i długodystansowy charakter tras.

Parkingi rowerowe

Szczególna rola parkingów rowerowych, związana jest z aspektem integrowania transportu indywidualnego z publicznym transportem zbiorowym. W tym celu, należy położyć nacisk na tworzenie parkingów rowerowych typu Bike&Ride w rejonie m.in. stacji i przystanków kolejowych, węzłów przesiadkowych, przystanków i dworców lub zajezdni autobusowych oraz tramwajowych. Takie działania pozwolą także na skuteczne wdrażanie powiązań „ostatniej mili”.

W celu zachęcenia do korzystania z parkingów rowerowych, należy zadbać o odpowiedni standard, gwarantujący bezpieczeństwo pozostawionego roweru. Szczegółowe, proponowane rozwiązania w tym zakresie opisane zostały w „Standardach tras rowerowych województwa łódzkiego”. Jednocześnie, poza typowymi rozwiązaniami funkcjonalnymi (tj. wiata + stojaki, zgodnie z foto powyżej), czerpiąc ze sprawdzonych doświadczeń innych krajów, zaleca się dążenie do wdrażania rozwiązań systemowych, polegających m.in. na tworzeniu parkingów opartych np. o zamykane boksy rowerowe, uniemożliwiające dostęp do roweru osobom trzecim, zintegrowanych dodatkowo z usługami przewozowymi transportu zbiorowego. Poniżej proponowane rozwiązania:



RYS. 94. Sewilla, Hiszpania - stacja metra (Źródło: Wikimedia Commons, autor: TroNpo)



RYS. 95. Culver City (Kalifornia), USA – stacja metra (Źródło: Wikimedia Commons, autor: Facewizard)



RYS. 96. Le Cendre, Francja (Źródło: Wikimedia Commons, autor: Tabl-trai)



RYS. 97. Perth, Australia – stacja kolejowa (Źródło: Wikimedia Commons, autor: Orderinchaos)

Miejsca Odpoczynku Rowerzystów (MOR)

Ten rodzaj infrastruktury ma szczególne znaczenie w przypadku długodystansowych tras rowerowych, zwłaszcza o charakterze turystyczno-rekreacyjnym. Ich celem jest zapewnienie możliwości odpoczynku podczas dłuższej podróży, zapewniając odpowiednie do tego warunki, tj. m.in. zadaszenie, ławki, stojaki dla rowerów, stoliki, czy w bardziej zaawansowanym wariantcie także punkty do ładowania rowerów elektrycznych, stacje naprawcze czy grille. Minimalny standard tych obiektów określony został w „Standardach projektowych i wykonawczych dla tras rowerowych województwa łódzkiego”. Każdy obiekt powinien być wyposażony w mapę trasy oraz obszaru przez który przebiega, przedstawiającą lokalizację danego MOR, ułatwiając orientację w terenie, a także identyfikację wizualną i promocyjną sieci tras rowerowych województwa łódzkiego (m.in. logo, kod QR, czy adres strony internetowej). Ze względów praktycznych i utrzymaniowych sugerowane jest stosowanie materiałów i elementów trwałych i odpornych na uszkodzenia, np. typu „antywandal”.

Szczegółowe lokalizacje poszczególnych MOR, określane będą na etapie wdrożeniowym, szczególnie przy opracowywaniu dokumentacji projektowych.

Zaleca się, aby obiekty te lokalizowane były w oddaleniu od zabudowy, w celu uniknięcia wykorzystywania ich do innych celów niż zgodne z przeznaczeniem, w sugerowanym, maksymalnym oddaleniu od siebie lub innych punktów odpoczynku, nieprzekraczającym 15 km.

Na etapie planowania tras odstąpiono od rozważanego pomysłu wdrożenia zunifikowanego „projektu typowego” dla takiej konstrukcji, z uwagi na możliwe, specyficzne uwarunkowania architektoniczne i przestrzenne poszczególnych regionów. Poniżej przedstawiono przykładowy obiekt stosowany w województwie małopolskim, którego rozwiązania architektoniczno-budowlane i funkcjonalne odpowiadają ww. opisowi i który uznać należy za optymalny.



RYS. 98. Modelowy MOR, Małopolska (Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego)



Miejsca Przyjazne Rowerzystom (MPR)

Pojęcie to należy definiować szerzej i nie ograniczać tylko do miejsc których dotyczą, ale jako system wzajemnych działań pomiędzy samorządem województwa, jako liderem rozwoju mobilności rowerowej, a sektorem prywatnym. Dotyczy to szczególnie branż z obszaru:

turystyki / hotelarstwa / sportu i rekreacji / gastronomii / kultury / handlu

Miejsca Przyjazne Rowerzystom mają charakteryzować się odpowiednią jakością infrastruktury i spełniać określony standard, odpowiedni dla osób podróżujących rowerem i chcących skorzystać z ich usług, takich jak np. miejsce do bezpiecznego zaparkowania roweru, stacja do naprawy roweru, możliwość uzupełnienia wody w bidonie, czy możliwość wyprania/wysuszenia ubrań. Konkretnie cechy, jakimi dane miejsce powinno się charakteryzować, mogą być zróżnicowane w zależności od profilu i specyfiki danego miejsca.



Niezbędne działania do wdrożenia

- opracowanie standardów i wymogów,
- opracowanie systemu certyfikacji,
- strona internetowa wraz z aplikacją i mapą MPR.

Korzyści z działania systemu

- zwiększenie atrakcyjności tras rowerowych poprzez rozwijającą się infrastrukturę w poszczególnych branżach,
- zwiększenie atrakcyjności biznesu lokalnego poprzez rozwój tras rowerowych,
- wzajemna promocja usług (samorządu i biznesu),
- poprawa jakości świadczonych usług dzięki certyfikacji,
- ustandaryzowanie usług poprzez certyfikację.

Pomiar ruchu rowerowego

Jednym z integralnych elementów powstającej infrastruktury rowerowej powinien być ich monitoring, tj. system zliczający i zbierający dane dotyczące liczby rowerzystów korzystających z wybudowanych tras. W tym celu dążyć należy, aby powstał centralny system zbierający dane z punktów pomiarowych i umożliwiający ich zdalne gromadzenie oraz odczytywanie. Na etapie wdrożeniowym, należy określić szczegółowe lokalizacje punktów pomiarowych, dających miarodajne dane względem funkcjonowania zarówno całej sieci, jak też kluczowych węzłów. Punkty pomiarowe mogą być wyposażone zarówno w standardowe pętle indukcyjne w nawierzchni, jak też zewnętrzne czujniki (np. radiowe, podczerwone) lub wideodetekcję.

IV.4. Identyfikacja wizualna, promocja

Opracowanie i stosowanie jednolitych standardów dla infrastruktury rowerowej, dążenie do zunifikowanego modelu wdrażania, zapewnienie spójności sieci tras rowerowych, czy określenie systemu ich numeracji, to obszary i działania, których celem jest uzyskanie pożądanej jakości i atrakcyjności, pozwalających na stworzenie marki, jaką docelowo mają stać się trasy oraz szeroko pojęta mobilność rowerowa województwa łódzkiego. Stworzenie rozpoznawalnej marki dla produktu, jakim są trasy rowerowe, wymaga także odpowiednich narzędzi i działań promocyjnych, pozwalających na ich szybką identyfikację. W tym celu niezbędne jest opracowanie i wdrożenie jednolitego systemu identyfikacji wizualnej, w tym logo w odpowiednich wariantach. Główne obszary jej stosowania to m.in.:

- dedykowana strona internetowa i profile w mediach społecznościowych,
- oznakowanie tras rowerowych (logo na znakach R-4, znakach kierunkowych, mapach),
- oznakowanie parkingów Bike&Ride,
- oznakowanie Miejsc Odpoczynku Rowerzystów,
- oznakowanie i certyfikacja Miejsc Przyjaznych Rowerzystom,
- edukacja potencjalnych użytkowników.



V. WDRAŻANIE_🚲

V.1. Podmioty zaangażowane

W celu skutecznej realizacji Polityki Rozwoju Mobilności Rowerowej w Województwie Łódzkim, niezbędna jest współpraca wszystkich podmiotów, które mogą podjąć działania mające wpływ na rozwój infrastruktury rowerowej. Realizatorami i jednocześnie interesariuszami polityki są przede wszystkim:

1. **Samorząd województwa**
2. **Gminne i powiatowe jednostki samorządu terytorialnego**
3. **Instytucje i podmioty wspierające**

Samorząd województwa łódzkiego

Zakłada się, że wiodącą rolę w systemie wdrażania tras rowerowych, jako przedsięwzięć o charakterze ponadlokalnym, regionalnym, pełnić będzie samorząd województwa łódzkiego. Zgodnie z art. 11 ust. 2, pkt. 2 ustawy o samorządzie województwa, „Samorząd województwa prowadzi politykę rozwoju województwa, na którą składa się utrzymanie i rozbudowa infrastruktury społecznej i technicznej o znaczeniu wojewódzkim”. Województwo jako inicjator projektu polegającego na tworzeniu sieci tras rowerowych, z założenia pełnić ma funkcję koordynatora procesów związanych z realizacją, monitorowaniem czy prowadzeniem wykazu/rejestru tras oraz inwestora i zarządcy w celu zapewnienia ich spójności.

Samorząd województwa realizować będzie cele określone w polityce rozwoju mobilności rowerowej w sposób:

- **bezpośredni** (działania realizowane w ramach zadań publicznych przez Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego, samorządowe jednostki organizacyjne takie jak Zarząd Dróg Wojewódzkich, Biuro Planowania Regionalnego Województwa Łódzkiego oraz spółki z udziałem samorządu województwa tj. np. Łódzką Kolej Aglomeracyjną). Szczególnie dotyczyć to będzie pełnienia roli inwestora. Z założenia kluczowe inwestycje infrastrukturalne realizowane mają być przez Samorząd Województwa Łódzkiego.
- **pośredni** (działania leżące poza możliwością bezpośredniego oddziaływania samorządu województwa; samorząd jako inicjator, motywator, koordynator i propagator działań realizujących cele rozwojowe). Położony zostanie nacisk na wsparcie merytoryczne partnerów, pomoc przy poszukiwaniu źródeł finansowania oraz stałe monitorowanie zgodności realizowanych zadań z założeniami Polityki. Do kluczowych zadań w tym zakresie należeć będzie także współpraca z innymi regionami w celu m.in. skoordynowania realizowanych działań, mających zapewnić spójność tworzonej infrastruktury w tym regionalnych i krajowych tras rowerowych na styku województw. Równie istotne będzie współdziałanie na poziomie Konwentu Marszałków Województw RP oraz Związku Województw RP.

W ramach koordynacji, samorząd województwa zamierza ściśle współpracować z potencjalnymi podmiotami i instytucjami wspierającymi, szczególnie w obszarze modyfikacji uwarunkowań formalno-prawnych ułatwiających budowę i rozwój infrastruktury rowerowej. Przede wszystkim kluczowe w tym zakresie będzie współdziałanie z ministrem właściwym ds. infrastruktury oraz podmiotami odpowiedzialnymi za zarządzanie poszczególnymi terenami (m.in. PGW Wody Polskie, Polskie Koleje Państwowe, Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad).



Rolą samorządu województwa będzie także planowanie potencjalnych źródeł finansowania, proponowanie skutecznych mechanizmów wdrażania oraz wspieranie i integrowanie działań innych podmiotów zaangażowanych.

Gminne i powiatowe jednostki samorządu terytorialnego

Kluczową rolę odgrywać będą jednocześnie **gminne i powiatowe jednostki samorządu terytorialnego**, szczególnie w przypadku zadań związanych z realizacją przedsięwzięć o charakterze lokalnym, oraz tych odcinków tras rowerowych, które przebiegać będą przez ich tereny. Gminy i powiaty także pełnić mogą funkcję inwestora.

Znaczenie gmin i powiatów w procesie wdrażania wynika także z faktu, że proporcjonalnie najwięcej odcinków regionalnych i krajowych tras rowerowych przebiega przez tereny będące we władaniu bądź stanowiące własność gminnych i powiatowych jednostek samorządu terytorialnego (*patrz Wykres. 5. Struktura władania terenów*).

Przewiduje się, że JST realizować będą zadania samodzielnie oraz w ramach współpracy, zarówno z samorządem województwa, jak też innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

Instytucje i podmioty wspierające

Proces wdrażania, dotyczący rozwoju infrastruktury rowerowej w zakresie tras rowerowych, wymagać będzie udziału i zaangażowania wszystkich interesariuszy, którzy posiadają w swojej właściwości zarządzanie poszczególnymi terenami. Szczególną rolę odgrywać w tym przypadku powinna **Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad**, jako zarządca sieci dróg krajowych, stanowiących często podstawę do optymalnego wytrasowania niektórych odcinków infrastruktury rowerowej, a jednocześnie będących niekiedy barierą, której przekroczenie w celu poprowadzenia trasy rowerowej na przecięciu z drogą krajową nie będzie możliwe bez zaangażowania tej instytucji. Tym samym pożądane i niezbędne będzie zaangażowanie GDDKiA zarówno w proces inwestycyjny dla zadań własnych i uwzględniania w ich zakresie komponentu rowerowego wynikającego z niniejszego opracowania, jak i realizowanych przez samorządy.

Niemniej istotna będzie rola pozostałych podmiotów wspierających, takich jak **Polskie Koleje Państwowe**, **Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie** i **Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych**, na terenach których zaplanowano przebiegi ważnych odcinków tras rowerowych. Główne oczekiwanie wobec ww. interesariuszy, od którego zależy zapewnienie spójności planowanej sieci, to przychylność dla realizacji na ich terenach infrastruktury dla rowerów o charakterze ponadlokalnym, przejawiająca się przede wszystkim w upraszczaniu procedur umożliwiających uzyskanie niezbędnych decyzji, pozwoleń i uzgodnień, szczególnie w procesie inwestycyjnym.

Ważny także będzie udział krajowych, regionalnych i lokalnych organizacji turystycznych, a także organizacji pozarządowych, propagujących mobilność rowerową zarówno jako skuteczne narzędzie promocji województwa, ale także jako bezpieczny i zdrowy środek lokomocji.



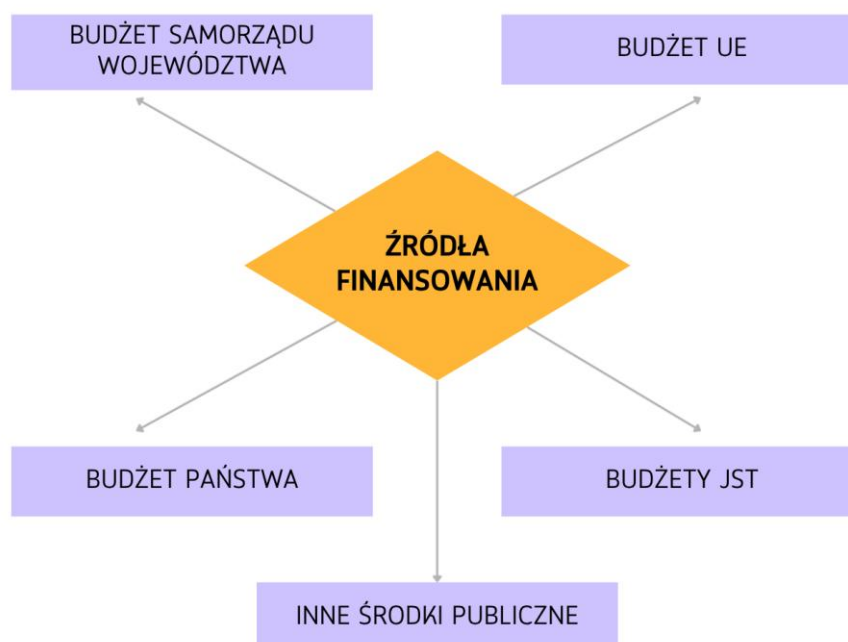
V.2. Ramy finansowe i systemy realizacji

Rozwój infrastruktury liniowej jaką stanowić będą zaplanowane trasy rowerowe, wymagać będzie skutecznych narzędzi wdrażania oraz zapewnienia źródeł finansowania, umożliwiających realizację celów niniejszej polityki w przyjętej perspektywie. System finansowania opiera się na zasadzie montażu środków finansowych pochodzących z różnych źródeł i z wykorzystaniem zróżnicowanych narzędzi wsparcia.

Samorząd województwa będzie dążył do wypracowania mechanizmów umożliwiających sprawne i skoordynowane wdrażanie, co jest szczególnie istotne biorąc pod uwagę specyfikę realizacji długodystansowych tras rowerowych, przebiegających przez tereny o zróżnicowanym stanie władania. Z tego powodu przewiduje się potrzebę prowadzenia wspólnych przedsięwzięć z udziałem poszczególnych interesariuszy, tj. m.in. samorządu województwa oraz pozostałych jednostek samorządu terytorialnego jako kluczowych partnerów. Tym samym w systemie realizacji przewiduje się trzy podstawowe modele wdrażania (realizacji inwestycji):

- 1. SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA (samodzielnie)**
- 2. JST – GMINA, POWIAT/PODMIOT WSPIERAJĄCY (samodzielnie)**
- 3. WSPÓLNA REALIZACJA podmiotów wymienionych w pkt. 1 i 2**

Wdrażaniu służyć będą potencjalne, główne źródła finansowania:





V.3. Wymagania formalno-prawne

Wymagania formalno-prawne związane są przede wszystkim ze specyfiką procesu inwestycyjnego dotyczącego wdrażania infrastruktury liniowej, jaką stanowią trasy rowerowe (szczególnie drogi dla rowerów oraz drogi dla pieszych i rowerów). Aktualne prawodawstwo nie wyróżnia decyzji budowlanych dedykowanych tego typu inwestycjom⁴⁸, w przeciwieństwie np. do dróg publicznych, których budowa/rozbudowa może odbywać się w oparciu o tzw. specustawę drogową, tj. ustawę o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych z dnia 10 kwietnia 2003 r., znacząco upraszczającą i skracającą proces budowlany na etapie przygotowawczym. Wdrożenie niniejszej koncepcji wymagać będzie w większości planowane trasy wymagają wybudowania nowej infrastruktury od podstaw. Złożoność procesu, wynika głównie z liniowego charakteru przedsięwzięć budowlanych i związanego z tym przebiegu planowanej infrastruktury przez tereny wielu gmin i powiatów, co powodować będzie, że dla wybudowania danej trasy niejednokrotnie niezbędne będzie uzyskanie kilku pozwoleń na budowę. Do tego dochodzą często także tereny leśne, wodne, kolejowe, które także charakteryzują się swoją specyfiką i wymogami. Głównymi, potencjalnymi wyzwaniem, które stać będą przed podmiotami wdrażającymi, poza zabezpieczeniem źródeł finansowania, określeniem formuły realizacji (samodzielnie/partnerstwo) oraz wyborem wykonawców (jednostek projektowych), w przypadku zadań o charakterze inwestycyjnym na etapie przygotowawczym będą:

- opracowanie dokumentacji projektowej (często wielobranżowej w zależności od przebiegu i zakresu inwestycji),
- uzyskanie decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego (w przypadku braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego),
- uzyskanie decyzji środowiskowej w przypadku budowy drogi dla rowerów/drogi dla pieszych i rowerów w ramach inwestycji polegającej na przebudowie/rozbudowie układu drogowego o długości powyżej 1 km (nie dotyczy przypadku rozbudowy drogi powyżej 1 km polegającej na budowie samej drogi dla rowerów/drogi dla pieszych i rowerów),
- uzyskanie zgód i zawarcie odpowiednich porozumień z podmiotami zarządzającymi gruntami leśnymi, wodnymi czy kolejowymi (w zależności od przebiegu),
- uzgodnienie dokumentacji z gestorami sieci,
- uzyskanie pozwolenia/pozwoleń na budowę.

Uwzględniając specyfikę, procedury oraz ustawowe (minimalne) terminy dla wydania poszczególnych decyzji przez właściwe organy, w celu określenia perspektywy realizacji koncepcji tras rowerowych oraz zobrazowania i umiejscowienia w czasie całości procesu inwestycyjnego, przyjęto uśrednione przedziały czasowe, wymagane dla poszczególnych etapów w przypadku realizacji wariantów inwestycyjnych. Terminy danych etapów różnić się będą zapewne dla poszczególnych tras w związku ze zróżnicowanym charakterem inwestycji, czy długością danego odcinka. Potencjalnie przedstawiać się to może następująco:

- Etap przygotowawczy (projektowanie): ok. 12 – 36 miesięcy;
- Etap realizacyjny (roboty budowlane): ok. 12 – 24 miesiące.

V.4. Monitorowanie i ewaluacja

Monitorowanie jako element procesu wdrażania, będzie mieć charakter ciągły, tzn. polegać będzie na stałym gromadzeniu informacji o realizacji określonych w niniejszym dokumencie kierunków działań dążących

⁴⁸ Aktualnie brak jest możliwości stosowania procedury ZRiD dla samodzielnych dróg dla rowerów poza pasem drogowym, prace nad zmianami prawnymi trwają od 2015 r. (<https://sejm.gov.pl/sejm7.nsf/druk.xsp?nr=3896>)



do osiągnięcia zakładanych celów. Zakres tematyczny monitoringu skupiony będzie przede wszystkim na obszarze wdrażania tras rowerowych województwa łódzkiego oraz infrastruktury towarzyszącej, zgodnie z określoną perspektywą realizacji, tj. do 2030 r. oraz długookresowo do 2036 r. Będzie uwzględniał także działania miękkie, tj. w zakresie promocji oraz edukacji.

Przegląd monitorowania przedstawiany będzie za pomocą raportów w cyklach rocznych. Raporty przygotowywane będą przez Zespół ds. Mobilności Rowerowej w Biurze Planowania Regionalnego Województwa Łódzkiego, przy udziale Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi jako jednostki odpowiedzialnej za wdrażanie ze strony samorządu województwa łódzkiego. Pierwszy raport przedstawiony zostanie Zarządowi Województwa Łódzkiego w I kwartale 2027 r.

Przyjęte wskaźniki monitorowania polityki rowerowej odnoszą się bezpośrednio do infrastrukturalnych obszarów jej wdrażania o charakterze regionalnym, ponadlokalnym i dotyczą wprost głównego komponentu niniejszego opracowania, jakim są trasy rowerowe. Wartości docelowe dla wskaźnika dotyczącego parkingów Bike&Ride, wynikają z przyjętego priorytetu pod względem ich lokalizacji, za jaki uznano:

- a) obszar węzłów przesiadkowych o znaczeniu regionalnym⁴⁹,
- b) stacji/przystanków kolejowych/dworców autobusowych w rejonie wyznaczonych regionalnych i krajowych tras rowerowych.

Określono dwa kluczowe obszary w podziale na przyjęte fazy realizacji:

Miernik	Jednostka	Wartość – I faza (IV kwartał 2030 r.)	Wartość – II faza (IV kwartał 2036 r.)
Długość regionalnych i krajowych tras rowerowych	Km.	880	1900
Liczba nowych parkingów Bike & Ride	Szt.	20	50

Proces ewaluacji jest oceną skuteczności działań, przyjętego modelu i sposobów wdrażania oraz finansowania. Wraz z cyklicznymi raportami monitoringowymi, ewaluacja będzie częścią procesu decyzyjnego w prowadzeniu polityki rozwoju mobilności rowerowej przez Zarząd Województwa Łódzkiego. Jako narzędzie ewaluacji, proponuje się przeprowadzanie audytów wewnętrznych lub zewnętrznych. Ewaluacja powinna uwzględniać ocenę wdrażania polityki przez końcowych jej beneficjentów, tj. użytkowników infrastruktury rowerowej.

Zaleca się przeprowadzenie:

- ewaluacji on-going, po zrealizowaniu I fazy określonej w perspektywie realizacji;
- ewaluacji ex-post, po zrealizowaniu II fazy określonej w perspektywie realizacji.

⁴⁹ Definicję i podział węzłów regionalnych na poszczególne kategorie dot. ich znaczenia i funkcji określono w „Koncepcji Rozwoju Regionalnych Węzłów Przesiadkowych”, opracowanej w Biurze Planowania Regionalnego Województwa Łódzkiego (grudzień 2024 r.)



VI. Wykaz pojęć, słowniczek__

- **Droga dla rowerów** – droga lub część drogi niebędąca jezdnią, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch i ruchu pieszych, w przypadkach przewidzianych w ustawie.
- **Droga dla pieszych i rowerów** – droga lub część drogi, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu pieszych, osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego;
- **EuroVelo** - europejska sieć szlaków rowerowych. Jest to projekt Europejskiej Federacji Cyklistów, którego celem jest budowa dziewiętnastu długodystansowych szlaków rowerowych biegnących przez całą Europę.
- **Kongestia** - chroniczne zjawisko większego natężenia ruchu środków transportu od przepustowości wykorzystywanej przez nie infrastruktury.
- **Ostatnia mila** - pojęcie odnoszące się do ostatniego odcinka podróży, który użytkownik pokonuje najczęściej od miejsca, gdzie kończy jazdę transportem zbiorowym lub samochodem, do celu podróży – np. domu, pracy, sklepu, uczelni.
- **Pas ruchu dla rowerów** – część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.
- **Szlak rowerowy** – trasa wycieczkowa dla rowerzystów, oznaczona specjalnymi, jednolitymi symbolami wyznaczającymi jej przebieg i wyposażona w urządzenia informacyjne.
- **Trasa rowerowa** - ciąg spójnych rozwiązań infrastrukturalnych umożliwiających wygodną i bezpieczną jazdę rowerem, tj. dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych, pasów ruchu dla rowerów, jezdni dróg lokalnych (w tym serwisowych, technicznych, leśnych) o niewielkim natężeniu ruchu samochodowego (zwłaszcza o ruchu uspokojonym przy pomocy urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego). Trasa rowerowa powinna być oznakowana odpowiednimi znakami drogowymi (definicja przyjęta stanowiskiem nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 7 czerwca 2019 roku w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych).



VII. Atrakcje turystyczne przy trasach rowerowych __🚲

Na obszarze województwa łódzkiego zlokalizowanych jest wiele wartościowych obiektów i obszarów licznie odwiedzanych przez turystów. Zasoby te mogą stać się ważnymi generatorami ruchu rowerowego, przy czym warunkiem jest zapewnienie im dostępności poprzez infrastrukturę rowerową oraz promocja turystyki rowerowej. Lokalizacja atrakcji turystycznych województwa powinna być istotna przy planowaniu systemów dróg rowerowych na poziomie lokalnym np. w formie połączeń „ostatniej mili” i jako ukierunkowanie wytyczania korytarzy tras rowerowych na poziomie regionalnym. Dodatkowy potencjał dla budowy infrastruktury rowerowej mogą stanowić istniejące korytarze zarówno czynnych, jak i nieczynnych kolei wąskotorowych. Ich realizacja z poszanowaniem dziedzictwa kolejowego, może stanowić obok funkcji komunikacyjnej tych dróg, dodatkową atrakcję turystyczną województwa.

WYBRANE ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
<i>Trasa krajowa nr 6</i>	• drewniany kościół pw. św. Marii Magdaleny z XVI/XVII w., <i>rej. zab.</i> (Radomsko, ok. 350 m od trasy) • kościół pw. św. Lamberta w Radomsku z 1876 r., <i>rej. zab.</i> (Radomsko, ok. 250 m od trasy) • klasztor OO. Franciszkanów z 1737 r., <i>rej. zab.</i> (Radomsko, ok. 100 m od trasy) • ratusz z 1859 r., <i>rej. zab.</i> (Radomsko, ok. 300 m od trasy) • kościół pw. św. Piotra i Pawła z przełomu XIX i XX w., <i>rej. zab.</i> (Kamieńsk, ok. 150 m od trasy) • kościół pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa z końca XIX w. wraz ze schodami przed kościołem oraz otoczeniem, <i>rej. zab.</i> (Gorzkowice, przy trasie) • dawny zamek z 1519 r., <i>rej. zab.</i> (Piotrków Tryb., ok. 800 m od trasy) • dzielnica staromiejska (układ przestrzenny), <i>rej. zab.</i> (Piotrków Tryb., ok. 950 m od trasy) • kościół farny pw. św. Jakuba z XIV/XV w., <i>rej. zab.</i> (Piotrków Tryb. ok. 950 m od trasy) • budynek klasztoru O.O. Bernardynów z I poł XVII w., <i>rej. zab.</i> (Piotrków Trybunalski, ok. 1,3 km od trasy) • dawna Synagoga duża, <i>rej. zab.</i> (Piotrków Tryb, ok. 800 m od trasy) • Zespół Opactwa Cystersów w Sulejowie z XII w., <i>rej. zab., pomnik historii</i> (Sulejów , ok. 200 m od trasy) • Sulejowski Park Krajobrazowy (od Sulejowa do Smardzewic na większości trasy) • kąpielisko nad Zalewem Sulejowskim (Smardzewice, ok. 200 m od trasy) • zespół klasztorny franciszkanów z XVII-XVIII w., <i>rej. zab.</i> (Smardzewice, ok. 100 m od trasy) • Rezerwat przyrody Sługocice (Sługocice, przy trasie) • Bunkier kolejowy (Jeleń, ok. 250 m od trasy) • most drogowy na rzece Pilicy, droga Spała- Cieblowice, <i>rej. zab.</i> (Spała, na trasie) • drewniany kościół z początku lat 20-tych XX w., <i>rej. zab.</i> (Spała, ok. 100 m od trasy) • Park im. Prezydentów II Rzeczypospolitej, <i>rej. zab.</i> (Spała, przy trasie) • Spalski Park Krajobrazowy (od Spały do Inowłodza) • Rezerwat przyrody Spała (Spała, przy trasie) • ruiny zamku królewskiego z 1366 r., <i>rej. zab.</i> (Inowódz, przy trasie) • kościół pw. św. Idziego z 1086 r., <i>rej. zab.</i> (Inowódz, ok. 550 m od trasy) • kąpielisko nad rzeką Pilicą (Inowódz, przy trasie) • synagoga z początku XIX w., <i>rej. zab.</i> (Inowódz, przy trasie) • kościół pw. św. Michała Archaniola z 1520 r., <i>rej. zab.</i> (Inowódz, ok. 250 m od trasy) • kościół pw. św. Bartłomieja z XIV w., <i>rej. zab.</i> (Opoczno, ok. 650 m od trasy) • zamek królewski z XIV w., ob. Muzeum Regionalne, <i>rej. zab.</i> (Opoczno, ok. 400 m od trasy) • Zalew na Drzewicze (Opoczno, przy trasie) • grodzisko stożkowe z XII w. – Góra Mierzońska (Żarnów, przy trasie) • kościół pw. św. Mikołaja, z XII w. <i>rej. zab.</i> (Żarnów, przy trasie)



Trasa krajowa nr 8	• drewniany kościół pw. Wniebowstąpienia NMP z 1793 r., <i>rej. zab.</i> (Góra, przy trasie) • kościół OO. Bernardynów pw. Wniebowzięcia NPM z XV w., <i>rej. zab.</i> (Warta, ok. 500 m od trasy) • polskie schrony bojowe z 1939 r. na prawym brzegu rzeki Warty (pomiędzy miastem Warta a Sieradzem, przy trasie) • plaża nad Wartą pod Białym Mostem (Sieradz, przy trasie) • kościół farny pw. Wszystkich Świętych z 1370 r., <i>rej. zab.</i> (Sieradz, ok. 700 m od trasy) • dawna kamienica Kazimierza Jagiellończyka z przełomu XVI i XVII w., obecnie Muzeum Okręgowe w Sieradzu, <i>rej. zab.</i> (Sieradz, ok. 400 m od trasy) • Sieradzki Park Etnograficzny (Sieradz, ok. 1,1 km od trasy) • Rezerwat przyrody Półboru (Męcka Wola, przy trasie) • dom M.M. Kolbego z XIX w., ob. muzeum, <i>rej. zab.</i> (Zduńska Wola, ok. 1,1 km od trasy) • kościół pw. Wniebowzięcia NMP z 1891 r., <i>rej. zab.</i> (Zduńska Wola, ok. 900 m od trasy) • drewniany kościół pw. św. Ducha z 1666 r., <i>rej. zab.</i> (Łask, ok. 250 m od trasy) • drewniany kościół pw. św. Wojciecha z 1779 r., <i>rej. zab.</i> (Dobroń, ok. 650 m od trasy) • Dobronianka mini ZOO (Dobroń Poduchowny, ok. 1,3 km od trasy) • kościół pw. św. Mateusza z 1583 r., <i>rej. zab.</i> (Pabianice, ok. 800 m od trasy) • dwór kapituły krakowskiej z 1571 r., <i>rej. zab.</i> (Pabianice, ok. 700 m od trasy) • kościół ewangelicko-augsburski św. Piotra i św. Pawła z XIX w., <i>rej. zab.</i> (Pabianice, ok. 650 m od trasy) • zespół XIX wiecznej zabudowy przemysłowej dawnej firmy „Krusche i Ender”, <i>rej. zab.</i> (Pabianice, ok. 600 m od trasy) • Rudzka Góra (Łódź, 800 m od trasy) • Łódź – wielokulturowy krajobraz miasta przemysłowego XIX w., <i>pomnik historii</i> (Łódź, na trasie) • Rezerwat przyrody Gałków (Gałków Duży, przy trasie) • kościół pw. Świętej Trójcy (Gałków Duży, ok. 300 m od trasy) • linia kolejki wąskotorowej na odcinku Rogów – Biała Rawska, <i>rej. zab.</i> (Rogów, przy trasie) • Muzeum Lasu i Drewna (Rogów, przy trasie) • Arboretum SGGW (Rogów, przy trasie) • Rezerwat przyrody Zimna Woda (Rogów, przy trasie) • drewniany kościół pw. Przemienienia Pańskiego i św. Mikołaja z 1763 r., <i>rej. zab.</i> (Słupia, ok. 300 m od trasy) • pałac prymasowski z 1619 r., <i>rej. zab.</i> (Skierniewice., ok. 250 m od trasy) • kościół pw. św. Jakuba Apostoła, <i>rej. zab.</i> (Skierniewice., ok. 200 m od trasy) • Puszcza Bolimowska Bolimowski Park Krajobrazowy (od Rawki do granicy woj. mazowieckiego)
Trasa krajowa nr 17	• Termy Uniejów (Uniejów, ok. 200 m od trasy) • Zamek Arcybiskupów Gnieźnieńskich z 1360 r., <i>rej. zab.</i> (Uniejów, ok. 450 m od trasy) • kościół pw. św. Wniebowzięcia NMP z 1349 r., <i>rej. zab.</i> (Uniejów, ok. 1,1 km od trasy) • kościół pw. św. Marka z 1684 r., <i>rej. zab.</i> (Siedlątków, przy trasie) • drewniany kościół pw. św. Stanisława Bpa z 1886 r. wraz z dzwonnica, <i>rej. zab.</i> (Brodnia, 400 m od trasy) • polskie schrony bojowe z 1939 r. na prawym brzegu rzeki Warty (pomiędzy miastem Warta a Sieradzem, przy trasie) • Rezerwat przyrody Jeziorsko (Brodnia, Brzeg, Glinno, Warta, przy trasie) • wieża widokowa (Glinno, przy trasie) • plaża nad Wartą pod Białym Mostem (Sieradz, przy trasie) • kościół farny pw. Wszystkich Świętych z 1370 r., <i>rej. zab.</i> (Sieradz, ok. 650 m od trasy) • dawna kamienica Kazimierza Jagiellończyka z przełomu XVI i XVII w., obecnie Muzeum Okręgowe w Sieradzu, <i>rej. zab.</i> (Sieradz, ok. 400 m od trasy) • Sieradzki Park Etnograficzny (Sieradz, ok. 900 m od trasy) • Park Krajobrazowy Międzyrzecz Warty i Widawki (Chałupki – Strobin) • kościół pw. św. Anny z 1599 r., <i>rej. zab.</i> (Chojne, ok. 1,9 km od trasy) • drewniany kościół pw. Zwiastowania NMP z 1770 r., <i>rej. zab.</i> (Rychłocice, przy trasie) • grodzisko stożkowe Zamczysko z XIII w., (Konopnica, 300 m od trasy) • kościół pw. św. Kazimierza Królewicza z 1912 r., <i>rej. zab.</i> (Osjaków, 100 m od trasy) • Załęczański Park Krajobrazowy (Kochlew - Lisowice) • drewniana kaplica pw. Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny i św. Walentego Męczennika z II poł. XVIII w., <i>rej. zab.</i> (Kamion, ok. 250 m od trasy) • kurhany książęce z I-III w. n. e (Przywóz, 100 m od trasy) • Wariacja Rowerowa na drzewach (Łaszew Rządowy, przy trasie) • Góra św. Genowefy (Bobrowniki, 450 m od trasy) • Rezerwat przyrody Węże z licznymi jaskiniami (Węże, 1,1 km od trasy) • Pałac Męcińskich z XVII w., <i>rej. zab.</i> (Działoszyn, 400 m od trasy) • kościół OO. Dominikanów pw. Wniebowzięcia Matki Boskiej oraz budynek klasztoru z 1656 r., <i>rej. zab.</i>, (Gidle, ok. 1,1 km od trasy) • drewniany kościół pw. św. Magdaleny z 1659 r., <i>rej. zab.</i> (Gidle, ok. 700 m od trasy)



Trasa regionalna nr 202	• kaplica cmentarna pw. św. Barbary z 1895 r., <i>rej. zab.</i> (Maluszyn, przy trasie) • dąb zlokalizowany w parku o obwodzie 8 m (Krętów, przy trasie) • Muzeum Ludowe Ziemi Przedborskiej, dawna karczma, <i>rej. zab.</i> (Przedbórz, ok. 400 m od trasy) • kościół pw. św. Aleksego z 1278 r., <i>rej. zab.</i> (Przedbórz, ok. 400 m od trasy) • drewniany kościół pw. Niepokalanego Poczęcia NMP wraz z dzwonnica, <i>rej. zab.</i> (Skotniki, przy trasie) • Sulejowski Park Krajobrazowy (od Skotnik do Swolszewic Małych na większości trasy) • Rezerwat przyrody Bory na Pilicą (Przewóz, przy trasie) • kościół pw. św. Floriana z 1903 r. (Sulejów, ok. 100 m od trasy) • zespół d. opactwa Cystersów z XII w., <i>rej. zab.</i>, <i>pomnik historii</i> (Sulejów, ok. 200 m od trasy) • Rezerwat przyrody Lubiaszów (Barkowice, ok. 1,1 km od trasy) • Podziemna Trasa Turystyczna Groty Nagórzyckie (Tomaszów Mazowiecki, przy trasie) • Rezerwat przyrody Niebieskie Źródła (Tomaszów Mazowiecki, ok. 200 m od trasy) • Skansen rzeki Pilicy (Tomaszów Mazowiecki, ok. 350 m od trasy) • drewniany kościół pw. Matki Bożej Królowej Polski z początku lat 20-tych XX w., <i>rej. zab.</i> (Spała, ok. 100 m od trasy) • Park im. Prezydentów II Rzeczypospolitej, <i>rej. zab.</i> (Spała, przy trasie)
Trasa regionalna nr 203	• zespół budynków Krośniewickiej Kolei Dojazdowej z XX w., <i>rej. zab.</i> (Krośniewice, początek trasy) • zespół pałacowy z XIX w., <i>rej. zab.</i> (Krośniewice, ok. 400 m od trasy) • Muzeum im. Dunin-Borkowskiego (Krośniewice, ok. 800 m od trasy) • kościół pw. Wniebowzięcia NMP z 1872 r., <i>rej. zab.</i> (Krośniewice, ok. 950 m od trasy) • Rezerwat przyrody Perna (Wołodrza, ok. 750 m od trasy) • Muzeum Pałac Saski w Kutnie (Kutno, 300 m od trasy) • kościół pw. św. Wawrzyńca z 1888 r., <i>rej. zab.</i> (Kutno, ok. 500 m od trasy) • Muzeum Bitwy nad Bzurą (Kutno, ok. 1,7 km od trasy) • kościół pw. św. Marii Magdaleny z 1775 r. wraz z dzwonnica, <i>rej. zab.</i> (Łęki Kościelne, przy trasie) • kościół pw. Bożego Ciała z poł. XV w., <i>rej. zab.</i> (Orłów Parcel, przy trasie) • zespół dworski z II poł. XIX w., <i>rej. zab.</i> (Sobota, przy trasie) • ruiny zamku prymasowskiego z XIV w., <i>rej. zab.</i> (Łowicz, przy trasie) • bazylika katedralna pw. Wniebowzięcia NMP z XIV w., całkowicie przebudowana w XVII/XVIII wieku, <i>rej. zab.</i>, <i>pomnik historii</i> (Łowicz, ok. 400 m od trasy) • trójkątny rynek z 1405 r. (Łowicz, ok. 450 m od trasy) • zespół klasztoru misjonarzy z 1730 r., ob. Muzeum w Łowiczu (Łowicz, ok. 300 m od trasy) • Baszta generała Klickiego z początku XIX w., <i>rej. zab.</i> (Łowicz, ok. 950 m od trasy) • zespół pałacowo-ogrodowy w Nieborowie oraz Ogród Sentymentalno - Romantyczny w Arkadii z XVIII w., <i>rej. zab.</i>, <i>pomnik historii</i> (Arkadia, Nieborów, przy trasie) • Puszcza Bolimowska Bolimowski Park Krajobrazowy (Nieborów – Sierakowice Prawe) • Muzeum Motoryzacji w Nieborowie: Motonostalgia (Nieborów, ok. 700 m od trasy) • Rezerwat przyrody Polana Siwica (Siwica, przy trasie) • Pałac Prymasowski z 1619 r., <i>rej. zab.</i> (Skierniewice., ok. 1,3 km od trasy) • kościół pw. św. Jakuba Apostoła, <i>rej. zab.</i> (Skierniewice., ok. 1,5 km od trasy)
Trasa regionalna nr 204	• zamek królewski z XIV w., ob. Muzeum Regionalne, <i>rej. zab.</i> (Opoczno, ok. 100 m od trasy) • kościół pw. św. Bartłomieja z XIV w., <i>rej. zab.</i> (Opoczno, przy trasie) • Zalew na Drzewicze (Opoczno, ok. 600 m od trasy) • kościół pw. św. Łukasza z początku XIV w., <i>rej. zab.</i> (Drzewica, ok. 200 m od trasy) • zamek z 1535 r., <i>rej. zab.</i> (Drzewica, przy trasie) • zespół klasztoru Filipinów z XVIII w., <i>rej. zab.</i> (Drzewica, przy trasie) • kościół pw. św. Katarzyny z 1890 r. wraz z działką - terenem dawnego cmentarza przykościelnego, ogrodzeniem oraz starodrzewiem, <i>rej. zab.</i> (Rzeczyca, przy trasie) • budynek dawnej organistówki z 1924 r., <i>rej. zab.</i> (Rzeczyca, przy trasie) • grodzisko stożkowe Anielska Góra z XIII w. (Rawa Maz., ok. 400 m od trasy) • ruiny zamku książąt mazowieckich z II poł. XIV w., <i>rej. zab.</i> (Rawa Maz., przy trasie) • linia kolejki wąskotorowej na odcinku Rogów – Rawa Mazowiecka – Biała Rawska wraz z dworcem oraz mostem na rzece Rawce, <i>rej. zab.</i> (Rawa Maz., ok. 400 m od trasy dot. dworca) • kościół pw. Niepokalanego Poczęcia NMP, <i>rej. zab.</i> (Rawa Maz., ok. 400 m od trasy) • ratusz miejski z 1824 r., <i>rej. zab.</i> (Rawa Maz., ok. 400 m od trasy) • drewniany kościół pw. św. Szymona i Tadeusza z XVIII w., <i>rej. zab.</i> (Stara Rawa, ok. 1,7 km od trasy) • pałac prymasowski z 1619 r., <i>rej. zab.</i> (Skierniewice., ok. 1,1 km od trasy) • kościół pw. św. Jakuba Apostoła, <i>rej. zab.</i> (Skierniewice., ok. 1,3 km od trasy)
Trasa regionalna nr 206	• kościół pw. św. Lamberta w Radomsku z 1876 r., <i>rej. zab.</i> (Radomsko, ok. 350 m od trasy) • kościół pw. św. Marii Magdaleny z XVI/XVII w., <i>rej. zab.</i> (Radomsko, ok. 600 m od trasy) • klasztor OO. Franciszkanów z 1737 r., <i>rej. zab.</i> (Radomsko, ok. 200 m od trasy) • ratusz z 1859 r., <i>rej. zab.</i> (Radomsko, ok. 400 m od trasy) • kościół pw. Nawiedzenia N.P. Marii z końca XVI w., <i>rej. zab.</i> (Strzałków, przy trasie) • Rezerwat przyrody Kobiełe Wielkie (Kobiełe Wielkie, przy trasie) • drewniany kościół pw. św. Katarzyny i Kazimierza z 1776 r. wraz z dzwonnica, <i>rej. zab.</i> (Niedośpielin, przy trasie) • zespół klasztoru OO. Paulinów z 1465 r., <i>rej. zab.</i> (Wielgomłyn, przy trasie)



Trasa regionalna nr 210	• Termy Uniejów (Uniejów, ok. 300 m od trasy) • Zamek Arcybiskupów Gnieźnieńskich z 1360 r., <i>rej. zab.</i> (Uniejów, ok. 500 m od trasy) • kościół pw. św. Wniebowzięcia NMP z 1349 r., <i>rej. zab.</i> (Uniejów, ok. 650 m od trasy) • Muzeum Oświatowe im. Marii Konopnickiej z 1902 r., <i>rej. zab.</i> (Bronów, ok. 1,2 km od trasy) • pałac z 1802 r., <i>rej. zab.</i> (Stary Gostków, ok. 1 km od trasy) • pomnik upamiętniający bitwę Legionów pod wodzą Józefa Piłsudskiego z wojskami rosyjskimi 29 października 1914 roku (Stary Gostków, ok. 900 m od trasy) • zespół zamkowy z I poł. XIV w., <i>rej. zab.</i> (Łęczycza, przy trasie) • kościół pw. św. Andrzeja z 1425 r., <i>rej. zab.</i> (Łęczycza, przy trasie) • zespół klasztorny bernardynów z 1643 r., <i>rej. zab.</i> (Łęczycza, przy trasie) • Skansen Łęczycka Zagroda Chłopska (Kwiatkówka, ok. 500 m od trasy) • drewniany kościół pw. św. Mikołaja z 1761 r., <i>rej. zab.</i> (Tum, ok. 900 m od trasy) • archikolegiata pw. NMP i św. Aleksego z I poł. XII w., <i>rej. zab., pomnik historii</i> (Tum, ok. 950 m od trasy) • grodzisko „Szewdzka Góra” z VIII w. (Tum, ok. 1,5 km od trasy) • kościół pw. św. Małgorzaty z XII w., <i>rej. zab.</i> (Góra Św. Małgorzaty, ok. 1,8 km od trasy) • kościół pw. św. Trójcy z 1460 r., <i>rej. zab.</i> (Piątek, ok. 150 m od trasy) • geometryczny środek Polski (Piątek, koniec trasy)
Trasa regionalna nr 212	• dom M.M. Kolbego z XIX w., ob. muzeum, <i>rej. zab.</i> (Zduńska Wola, ok. 1,4 km od trasy) • kościół pw. Wniebowzięcia NMP z 1891 r., <i>rej. zab.</i> (Zduńska Wola, ok. 1 km od trasy) • drewniany kościół pw. św. Katarzyny z 1729 r., <i>rej. zab.</i> (Korczew, przy trasie) • Rezerwat przyrody Jabłecznik (Annopole Nowe, ok. 1,5 km od trasy) • kościół pw. Wniebowzięcia NMP i św. Jakuba z 1335 r. z dzwonnica, <i>rej. zab.</i> (Szadek, ok. 100 m od trasy) • kościół pw. św. Rocha z 1809 r., <i>rej. zab.</i> (Zygry, przy trasie) • drewniany kościół pw. św. Mikołaja z 1727 r., <i>rej. zab.</i> (Wierzchy, przy trasie) • ZOO Safari Borysew (Borysew, ok. 700 m od trasy) • kościół pw. św. Katarzyny z 1610 r., <i>rej. zab.</i> (Poddębice, przy trasie) • Termy Poddębice (Poddębice, ok. 750 m od trasy) • drewniany kościół pw. św. Piotra i Pawła z 1754 r., <i>rej. zab.</i> (Tur, ok. 400 m od trasy) • pałac z 1802 r., <i>rej. zab.</i> (Stary Gostków, przy trasie) • pomnik upamiętniający bitwę Legionów pod wodzą Józefa Piłsudskiego z wojskami rosyjskimi 29 października 1914 roku (Stary Gostków, przy trasie)
Trasa regionalna nr 217	• kościół OO. Bernardynów pw. Wniebowzięcia NMP z XV w., <i>rej. zab.</i> (Warta, ok. 950 m od trasy) • ratusz z 1842 r., <i>rej. zab.</i> (Warta, ok. 1,7 km od trasy) • kościół pw. św. Mikołaja Biskupa z 1340 r., <i>rej. zab.</i> (Warta, ok. 1,8 km od trasy) • wieża widokowa (Proboszczewice, przy trasie) • Rezerwat przyrody Jeziorsko (Tomisławice-Kolonia, Tąarów Dolny, Zakrzew, na fragmentach trasy) • przystań żeglarska (Jeziorsko, przy trasie) • kościół pw. św. Mikołaja z 1882, <i>rej. zab.</i> (Miłkowice, woj. wielkopolskie, przy trasie)
Trasa regionalna nr 218	• kościół farny pw. Wszystkich Świętych z 1370 r., <i>rej. zab.</i> (Sieradz, ok. 1,5 km od trasy) • kaplica pw. św. Walentego z 1756 r., <i>rej. zab.</i> (Kłocko, ok. 1,2 km od trasy) • zespół dworsko-parkowo-folwarczny z II poł. XIX w., <i>rej. zab.</i> (Dębówka, ok. 650 m od trasy) • budynek „karczmy” z XVIII w., <i>rej. zab.</i> (Tumidaj, przy trasie) • Rezerwat przyrody Nowa Wieś (Potok, ok. 300 m od trasy) • Rezerwat przyrody Paza (Potok, ok. 1 km od trasy) • kościół pw. św. Andrzeja z 1619 r., <i>rej. zab.</i> (Złoczew, ok. 200 m od trasy) • pałac z 1616 r., <i>rej. zab.</i> (Złoczew, ok. 400 m od trasy) • dawny kościół Bernardynów z 1603 r., <i>rej. zab.</i> (Złoczew, przy trasie) • kościół pw. św. Apostołów Piotra i Pawła z 1917 r., <i>rej. zab.</i> (Lututów, ok. 100 m od trasy) • dawna synagoga z XIX w. (Lututów, przy trasie) • Rezerwat przyrody Ryś (Pichlice, ok. 500 m od trasy) • pałac z 1775 r. z parkiem i oficyną, <i>rej. zab.</i> (Sokolniki, przy trasie)
Trasa regionalna nr 219	• kościół cmentarny pw. św. Rocha w Podzamczu, <i>rej. zab.</i> (Wieruszów, ok. 1,5 km od trasy) • kościół pw. św. Ducha z 1676 r., <i>rej. zab.</i> (Wieruszów, ok. 200 m od trasy) • klasztor OO. Paulinów z 2 poł. XVII w., <i>rej. zab.</i> (Wieruszów, ok. 200 m od trasy) • cmentarz żydowski z XVII/XVIII w., <i>rej. zab.</i> (Wieruszów, ok. 850 m od trasy) • drewniany kościół pw. św. Anny z 1922 r., <i>rej. zab.</i> (Ochędzyn Stary, ok. 550 m od trasy) • pałac z 1775 r. z parkiem i oficyną, <i>rej. zab.</i> (Sokolniki, ok. 200 m od trasy) • drewniany kościół pw. św. Piotra w okowach z 1743 r., <i>rej. zab.</i> (Biała, ok. 850 m od trasy) • kościół pw. św. Wawrzyńca z poł. XIV w., <i>rej. zab.</i> (Dąbrowa, 900 m od trasy)



Trasa regionalna nr 222	• drewniany kościół pw. św. Ducha z 1666 r., <i>rej. zab.</i> (Łask, ok. 1,2 km od trasy) • kościół pw. Nawiedzenia NMP i św. Michała Archanioła z 1523 r., <i>rej. zab.</i> (Łask, ok. 600 m od trasy) • kościół pw. św. Jana Chrzciciela z XV/XVI w., <i>rej. zab.</i> (Buczek, ok. 1,5 km od trasy) • kościół braci czeskich z 1823 r., <i>rej. zab.</i> (Zelów, ok. 450 m od trasy) • kościół pw. św. Wawrzyńca i Tomasza z 1795 r., <i>rej. zab.</i> (Łobudź, przy trasie) • Park Olszewskich – park dworski z XIX w., <i>rej. zab.</i> (Bełchatów, przy trasie) • Dawny Dwór Olszewskich, obecnie Muzeum Regionalne w Bełchatowie, <i>rej. zab.</i> (Bełchatów, ok. 200 m od trasy) • OŚIR Góra Kamieńsk (Piła Ruszczńska, ok. 1,4 km od trasy) • kościół pw. św. Piotra i Pawła z przełomu XIX i XX w. (Kamieńsk, ok. 700 m od trasy)
Trasa regionalna nr 224	• dzelnica staromiejska (układ przestrzenny), <i>rej. zab.</i> (Piotrków Trybunalski, przy trasie) • kościół farny pw. św. Jakuba z XIV/XV w., <i>rej. zab.</i> (Piotrków Tryb. ok. 100 m od trasy) • budynek klasztoru O.O. Bernardynów z I poł. XVII w., <i>rej. zab.</i> (Piotrków Tryb. ok. 200 m od trasy) • dawna Synagoga duża, <i>rej. zab.</i> (Piotrków Tryb. ok. 400 m od trasy) • Dawny Dwór Olszewskich, obecnie Muzeum Regionalne w Bełchatowie, <i>rej. zab.</i> (Bełchatów, ok. 1,8 km od trasy) • Park Olszewskich – park dworski z XIX w., <i>rej. zab.</i> (Bełchatów, ok. 1,6 km od trasy) • dwór obronny Karśnickich z XVI w., <i>rej. zab.</i> (Siemkowice, ok. 700 m od trasy) • wieża kościoła pw. św. Marcina z XV w., <i>rej. zab.</i> (Siemkowice, ok. 700 m od trasy) • Rezerwat przyrody Mokry Las (Siemkowice, przy trasie) • Załęczański Park Krajobrazowy (Kochlew – Przywóz Dolny) • drewniana kaplica pw. Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny i św. Walentego Męczennika z II poł. XVIII w., <i>rej. zab.</i> (Kamion, ok. 550 m od trasy) • kościół pw. św. Katarzyny z 1839 r., <i>rej. zab.</i> (Mierzyce, przy trasie) • dawna brama Krakowska z XIV w. i budynek ratusza z 1842 r., <i>rej. zab.</i> (Wieluń, 350 m od trasy) • kościół OO. Reformatorów pw. Zwiastowania NPM wraz z klasztorem z XVII w., <i>rej. zab.</i> (Wieluń, 200 m od trasy) • kościół pw. św. Marcina z 1616 r., <i>rej. zab.</i> (Chotów, ok. 600 m od trasy)
Trasa regionalna nr 225	• pozostałości grodu z VI wieku (Stare Skoszewy, ok. 150 m od trasy) • Park Krajobrazowy Wzniesień Łódzkich (od początku trasy do granicy miasta Brzeziny) • Rezerwat przyrody Parowy Janinowski (Janinów, ok. 1 km od trasy) • zespół pałacyku Karola Kleibera z 1903 r., <i>rej. zab.</i>, ob. Muzeum Regionalne w Brzezinach (Brzeziny, ok. 100 m od trasy) • drewniany kościół św. Anny wraz z dzwonnica z 1719 r., <i>rej. zab.</i> (Brzeziny, przy trasie) • kościół pw. Podwyższenia Krzyża Św. z I poł. XIV w. z kaplicą Lasockich, <i>rej. zab.</i> (Brzeziny, ok. 200 m od trasy) • kościół pw. Przemienienia Pańskiego z 1909 r. oraz cmentarz przykościelny wraz z ogrodzeniem, <i>rej. zab.</i> (Budziszewice, przy trasie) • kościół pw. św. Wojciecha z 1676 r. wraz z dzwonnica (Ujazd, ok. 100 m od trasy) • dawny pałac z 1813 r. oraz park pałacowy (Ujazd, ok. 350 m od trasy) • Park Edukacyjno-Rozrywkowy „Mikrokosmos” (Ujazd, ok. 1 km od trasy)
Trasa regionalna nr 226	• Park Krajobrazowy Międzyrzeczka Warty i Widawki (Strumiany – Rógóżno, początek trasy) • kościół pw. św. Marcina z 1464 r., <i>rej. zab.</i> (Widawa, przy trasie) • d. kościół OO. Bernardynów, ob. pw. Podwyższenia Krzyża Świętego z 1709 r. (Widawa, przy trasie) • kaplica pw. św. Teresy w kościele pw. Narodzenia NMP z 1686 r. (Szczerców, ok. 250 m od trasy)
Trasa regionalna nr 230	• Pomnik bitwy w lesie Parchowiec z września 1939 roku (Zakościele, ok. 600 m od trasy)
Trasa regionalna nr 231	• kąpielisko nad rzeką Pilicą (Inowłódz, początek trasy) • kościół pw. św. Idziego z 1086 r., <i>rej. zab.</i> (Inowłódz, ok. 400 m od trasy) • ruiny zamku z 1366 r., <i>rej. zab.</i> (Inowłódz, ok. 400 m od trasy) • synagoga z XIX w., <i>rej. zab.</i> (Inowłódz, ok. 100 m od trasy) • kościół pw. św. Michała Archanioła z 1520 r., <i>rej. zab.</i> (Inowłódz, ok. 400 m od trasy) • Spalski Park Krajobrazowy (od Zakościa do Lubocza) • Rezerwat przyrody Żądłowice (Żądłowice, ok. 450 m od trasy) • dawny park podworski z przełomu XVIII i XIX w., <i>rej. zab.</i> (Grotowice, ok. 500 m od trasy) • kapliczka z 1607 r. (Grotowice, ok. 500 m od trasy) • bunkry niemieckie (Lubocz, ok. 100 m od trasy)
Trasa regionalna nr 232	• ruiny zamku prymasowskiego z XIV w., <i>rej. zab.</i> (Łowicz, ok. 1450 m od trasy) • trójkątny rynek z 1405 r. (Łowicz, ok. 950 m od trasy) • Baszta generała Klickiego z początku XIX w., <i>rej. zab.</i> (Łowicz, ok. 900 m od trasy) • bazylika katedralna pw. Wniebowzięcia NMP z XIV w., całkowicie przebudowana w XVII/XVIII wieku, <i>rej. zab.</i>, pomnik historii (Łowicz, ok. 400 m od trasy) • zespół klasztorny misjonarzy z 1730 r., ob. Muzeum w Łowiczu (Łowicz, ok. 300 m od trasy) • cmentarz wojenny żołnierzy polskich z 1939 r., <i>rej. zab.</i> (Kompina, przy trasie) • kościół św. Wojciecha z 1901 r. (Kompina, przy trasie) • dom dróżnika z I poł. XIX w., <i>rej. zab.</i> (Patoki, przy trasie) • słup graniczny Księstwa Łowickiego z 1829 r., <i>rej. zab.</i> (Patoki, ok. 750 m od trasy)



Trasa regionalna nr 233	- kościół pw. Narodzenia NMP i św. Wojciecha z 1560 r., <i>rej. zab.</i> (Głogowiec, ok. 900 m od trasy) - zespół dworski z drugiej połowy XIX w., <i>rej. zab.</i> (Głogowiec, ok. 1,4 km od trasy) - dwór z przełomu XIX/XX w. (Wola Raciborska, ok. 900 m od trasy)
Trasa regionalna nr 234	- zespół budynków Krośniewickiej Kolei Dojazdowej z XX w., <i>rej. zab.</i> (Krośniewice, początek trasy) - kościół pw. św. Wojciecha i Stanisława z 1834 r., <i>rej. zab.</i> (Dąbrowice, ok. 1 100 m od trasy) - ratusz z połowy XIX w., <i>rej. zab.</i> (Dąbrowice, ok. 850 m od trasy)
Trasa regionalna nr 240	- kościół pw. Matki Boskiej Królowej Polski z 1933 r. (Bedoń Przykościelny, ok. 800 m od trasy) - kościół Najświętszego Serca Jezusowego z 1913 r., <i>rej. zab.</i> (Kurowice, przy trasie) - Rezerwat przyrody Łaznów (Chrusty Nowe, 1,85 km od trasy) - Zajazd Poczty Konnej z 1848 r. (Kolonja-Rokiciny, przy trasie) - park z XIX w., <i>rej. zab.</i> (Popielawy, przy trasie) - kościół pw. św. Wojciecha z 1676 r. wraz z dzwonnica, <i>rej. zab.</i> (Ujazd, przy trasie) - dawny pałac z 1813 r. oraz park pałacowy, <i>rej. zab.</i> (Ujazd, przy trasie) - Park Edukacyjno-Rozrywkowy „Mikroświat” (Ujazd, ok. 900 m od trasy) - Bunkier kolejowy (Jeleń, ok. 600 m od trasy) - Ośrodek Hodowli Żubrów, <i>Kampinowski Park Narodowy</i> (Smardzewice, przy trasie)
Trasa regionalna nr 241	- młyn wodny zbożowy z XIX/XX w., obecnie elektryczny, z wyposażeniem technicznym, <i>rej. zab.</i> (Konstantynów Łódzki, ok. 750 m od trasy) - rezydencja Kindlera z 1897 r., <i>rej. zab.</i> (Ksawerów, ok. 1 km od trasy) - kościół pw. św. Mateusza z 1583 r., <i>rej. zab.</i> (Pabianice, ok. 250 m od trasy) - dwór kapituły krakowskiej z 1571 r., <i>rej. zab.</i> (Pabianice, ok. 150 m od trasy) - kościół ewangelicko-augsburski św. Piotra i św. Pawła z XIX w., <i>rej. zab.</i> (Pabianice, przy trasie) - zespół XIX wiekowej zabudowy przemysłowej dawnej firmy „Krusche i Ender” z następującymi budynkami: tkalnia, Biuro Główne, pałac Enderów, <i>rej. zab.</i> (Pabianice, przy trasie) - willa Hermana Thommerna z 1929 r., <i>rej. zab.</i> (Huta Dłutowska, przy trasie)
Trasa regionalna nr 242	- Rudzka Góra (Łódź, 800 m od trasy) - cmentarz wojenny w Gadce Starej z I wojny światowej (Gadka Stara, przy trasie) - kościół pw. św. Stanisława Bpa z 1630 r., <i>rej. zab.</i> (Rzgów, przy trasie) - dwór i park dworski z I poł. XIX w., <i>rej. zab.</i> (Giemzów, ok. 850 m od trasy) - kościół Najświętszego Serca Jezusowego z 1913 r., <i>rej. zab.</i> (Kurowice, koniec trasy)
Trasa regionalna nr 243	- Łódź - wielokulturowy krajobraz miasta przemysłowego XIX w., <i>pomnik historii</i> (Łódź, na trasie) - Atlas Arena (Łódź, przy trasie) - Aquapark Fala (Łódź, ok. 1,2 km od trasy) - Rezerwat przyrody Polesie Konstantynowskie (Łódź, przy trasie) - Orientarium ZOO Łódź (Łódź, ok. 700 m od trasy) - Ogród Botaniczny (Łódź, przy trasie) - dawny kościół ewang.-augsb. z 1834 r., obecnie rzym.-kat. pw. św. Józefa Robotnika wraz z otoczeniem zabudowy, <i>rej. zab.</i> (Konstantynów Łódzki, przy trasie) - dawny klasztor Reformatów z II poł. XVII w., <i>rej. zab.</i> (Lutomiersk, ok. 550 m od trasy) - dawny dwór z XIX w., <i>rej. zab.</i> (Zgniłe Błoto, ok. 650 m od trasy)
Trasa regionalna nr 244	- Łódź - wielokulturowy krajobraz miasta przemysłowego XIX w., <i>pomnik historii</i> (Łódź, na trasie) - Ulica Piotrkowska (Łódź, na trasie) - Manufaktura (Łódź, przy trasie) - ratusz miejski z 1824 r., <i>rej. zab.</i> (Aleksandrów Łódzki, przy trasie) - dawny dwór z XIX w., <i>rej. zab.</i> (Zgniłe Błoto, przy trasie) - kościół pw. Wszystkich Świętych z 1901 r. oraz dzwonnica przykościelna, <i>rej. zab.</i> (Bełdów, przy trasie) - park wraz z przylegającymi od wschodu stawami rybnymi, <i>rej. zab.</i> (Bełdów, ok. 150 m od trasy) - gorzelnia Wężyków z 1906 r., (Bełdów, ok. 150 m od trasy) - kościół pw. św. Katarzyny z 1610 r., <i>rej. zab.</i> (Poddebice, przy trasie) - Termy Poddebice (Poddebice, ok. 750 m od trasy) - ZOO Safari Borysew (Borysew, ok. 700 m od trasy) - kaplica pw. Aniołów Stróżów z 1880 r. (Niemysłów, przy trasie)
Trasa regionalna nr 245	- drewniany kościół pw. św. Piotra i Pawła z XVIII w. wraz z dzwonnica, <i>rej. zab.</i> (Biała, ok. 700 m od trasy) - drewniany kościół pw. Wszystkich Świętych z 1717 r. wraz z dzwonnica, <i>rej. zab.</i> (Giećno, przy trasie) - geometryczny środek Polski (Piątek, przy trasie) - drewniany kościół pw. Przemienienia Pańskiego, dawniej kościół cmentarny pw. św. Wawrzyńca z 1753 r. wraz z dzwonnica, <i>rej. zab.</i> (Piątek, ok. 450 m od trasy) - drewniany kościół fil. pw. MB Łaskawej z poł. XVIII w., <i>rej. zab.</i> (Pęcławice, ok. 200 m od trasy)



Trasa regionalna nr 246	• dwór i park dworski z I poł XIX w., <i>rej. zab.</i> (Giemzów, przy trasie) • Łódź - wielokulturowy krajobraz miasta przemysłowego XIX w., <i>pomnik historii</i> (Łódź, na trasie) • Atlas Arena (Łódź, ok. 700 m od trasy) • Aquapark Fala (Łódź, ok. 700 m od trasy) • Orientarium ZOO Łódź (Łódź, ok. 1 km od trasy) • Manufaktura (Łódź, ok. 2 km od trasy) • kościół pw. św. Katarzyny z 1924 r. wraz z murowanym ogrodzeniem i schodami tarasowymi, <i>rej. zab.</i> (Zgierz, przy trasie) • Park kulturowy Miasto Tkaczy (Zgierz, ok. 850 m od trasy) • kościół ewangelicki z 1842 r. wraz z dzwonnica i pastorałką, <i>rej. zab.</i> (Ozorków, przy trasie) • kościół pw. św. Józefa z II połowy XVII w., <i>rej. zab.</i> (Ozorków, ok. 150 m od trasy) • zespół zamkowy z I poł. XIV w., <i>rej. zab.</i> (Łęczyca, ok. 950 m od trasy) • kościół pw. św. Andrzeja z 1425 r., <i>rej. zab.</i> (Łęczyca, ok. 700 m od trasy) • zespół klasztorny bernardynów z 1643 r., <i>rej. zab.</i> (Łęczyca, ok. 350 m od trasy) • kościół pw. Wniebowzięcia NMP z 1872 r., <i>rej. zab.</i> (Krośniewice, ok. 350 m od trasy) • Muzeum im. Dunin-Borkowskiego (Krośniewice, ok. 300 m od trasy) • zespół pałacowy z XIX w., <i>rej. zab.</i> (Krośniewice, ok. 500 m od trasy) • zespół budynków Krośniewickiej Kolei Dojazdowej z XX w., <i>rej. zab.</i> (Krośniewice, koniec trasy)
Trasa regionalna nr 247	• kościół pw. św. Stanisława Bpa z 1630 r., <i>rej. zab.</i> (Rzgów, początek trasy) • rezerwat przyrody Wolbórka (Rydzynki, ok. 1 km od trasy) • zespół kościoła pw. św. Witalisa z 1862 r. wraz z otoczeniem i plebania, <i>rej. zab.</i> (Tuszyn, przy trasie) • kościół pw. św. Krzyża z 1769 r., <i>rej. zab.</i> (Moszczenica, przy trasie) • Cerkiew Wszystkich Świętych z 1847 r., <i>rej. zab.</i> (Piotrków Trybunalski, ok. 350 m od trasy) • budynek klasztoru O.O. Bernardynów z I poł XVII w., <i>rej. zab.</i> (Piotrków Trybunalski, ok. 550 m od trasy) • dzielnica staromiejska (układ przestrzenny), <i>rej. zab.</i> (Piotrków Trybunalski, ok. 750 m od trasy) • kościół farny pw. św. Jakuba z XIV/XV w., <i>rej. zab.</i> (Piotrków Trybunalski, ok. 1,1 km od trasy) • dawna Synagoga duża, <i>rej. zab.</i> (Piotrków Trybunalski, ok. 1,2 km od trasy) • dawny zamek z 1519 r., <i>rej. zab.</i> (Piotrków Trybunalski, ok. 1,2 km od trasy)
Trasa regionalna nr 248	• Manufaktura (Łódź, ok. 400 m od trasy) • Centrum Dialogu im. Marka Edelmana (Łódź, Park Ocalałych, przy trasie) • Park Krajobrazowy Wzniesień Łódzkich (od ul. Strykowskiej w Łodzi do Cesarki) • Rezerwat przyrody Struga Dobieszkowa (Dobieszków, przy trasie) • Pałac Rzewuskich z 1922 r. wraz z założeniem parkowym, ogrodowym i ogrodzeniem z bramą wjazdową, <i>rej. zab.</i> (Bratoszewice, ok. 1,3 km od trasy) • kolejowa wodociągowa wieża ciśnieniowa z 1903 r., <i>rej. zab.</i> (Głowno, przy trasie) • kaplica pw. Nawiedzenia NMP z 1633 r., <i>rej. zab.</i> (Domaniewice, ok. 1 km od trasy) • trójkątny rynek z 1405 r. (Łowicz, ok. 450 m od trasy) • ruiny zamku prymasowskiego z XIV w., <i>rej. zab.</i> (Łowicz, przy trasie)
Trasa regionalna nr 249	• Łódź - wielokulturowy krajobraz miasta przemysłowego XIX w., <i>pomnik historii</i> (Łódź, na trasie) • drewniany kościół pw. św. Doroty i św. Jana Chrzciciela w Mileszkach z 1766 r., <i>rej. zab.</i> (Łódź, przy trasie) • zespół pałacyku Karola Kleibera z 1903 r., <i>rej. zab.</i>, ob. Muzeum Regionalne w Brzezinach (Brzeziny, ok. 100 m od trasy) • drewniany kościół św. Anny wraz z dzwonnica z 1719 r., <i>rej. zab.</i> (Brzeziny, przy trasie) • kościół pw. Podwyższenia Krzyża Św. z I poł XIV w. z kaplicą Lasockich, <i>rej. zab.</i> (Brzeziny, ok. 200 m od trasy) • linia kolejki wąskotorowej, <i>rej. zab.</i> (Rogów – Biała Rawska poza odcinkiem w Rawie Mazowieckiej, przy trasie) • ruiny zamku książąt mazowieckich z II poł XIV w., <i>rej. zab.</i> (Rawa Maz., ok. 500 m od trasy) • kościół pw. Niepokalanego Poczęcia NMP, <i>rej. zab.</i> (Rawa Maz., ok. 300 m od trasy) • ratusz miejski z 1824 r., <i>rej. zab.</i> (Rawa Maz., ok. 400 m od trasy) • Sady Klemensa (Komorów, ok. 1,4 km od trasy) • kościół pw. św. Wojciecha z początku XVI w., <i>rej. zab.</i> (Biała Rawska., ok. 850 m od trasy) • Pałac Leszczyńskich z połowy XIX w., <i>rej. zab.</i> (Biała Rawska., ok. 750 m od trasy)

BIURO
PLANOWANIA REGIONALNEGO
WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

