

UCHWAŁA NR .....93/26  
ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO  
z dnia .....30 stycznia..... 2026 r.

**w sprawie przyjęcia Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa  
Łódzkiego na lata 2026-2036**

Na podstawie art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2025 r. poz. 581 i 1535), art. 19 ust. 2 pkt 2, art. 20 pkt 1 i art. 35 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889) oraz art. 42 pkt 2, art. 43 i art. 55 ust. 3 i ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, 1881 i 1940, z 2025 r. poz. 1535) uchwała się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się:

- 1) Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2026-2036, zgodnie z brzmieniem załącznika nr 1 do uchwały;
- 2) Uzasadnienie zawierające informację o udziale społeczeństwa w postępowaniu w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2026-2036, zgodnie z brzmieniem załącznika nr 2 do uchwały;
- 3) Podsumowanie przyjęcia Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2026-2036, zgodnie z brzmieniem załącznika nr 3 do uchwały.

§ 2.1. Ustala się treść ogłoszenia o przyjęciu Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2026-2036, zgodnie z brzmieniem załącznika nr 4 do uchwały.

2. Ogłoszenie podaje się do publicznej wiadomości poprzez publikację na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej: [www.bip.lodzkie.pl](http://www.bip.lodzkie.pl), w prasie o zasięgu regionalnym oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego.



§ 3. Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2026-2036 wraz z Podsumowaniem podlegają przekazaniu do:

- 1) Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi,
- 2) Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

§ 4. Wykonanie uchwały powierza się Dyrektorowi Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

- |                        |                         |
|------------------------|-------------------------|
| 1. Joanna Skrzydlewska | - Marszałek Województwa |
| 2. Piotr Wojtysiak     | - Wicemarszałek         |
| 3. Agnieszka Ryś       | - Wicemarszałek         |
| 4. Artur Bagieński     | - Członek Zarządu       |
| 5. Artur Ostrowski     | - Członek Zarządu       |

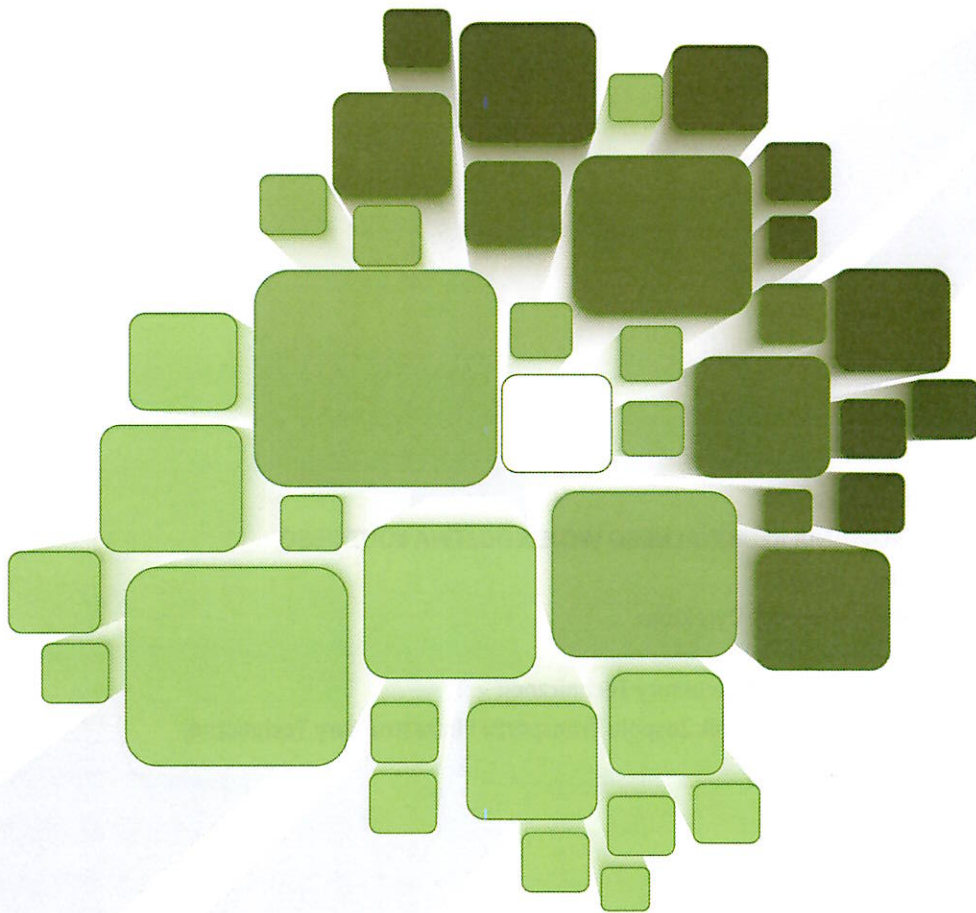
  
.....  
  
.....  
*nb. usp.*  
.....  
*nb. usp.*  
  
.....  






Załącznik nr 1 do uchwały Nr...*99126*.....  
Zarządu Województwa Łódzkiego  
z dnia ...*30 stycznia*.....2026 r.

# PLAN ROZWOJU SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO NA LATA 2026-2036





Opracowanie powstało w:

**BIURZE PLANOWANIA REGIONALNEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO**

**Marcin Pawlak** – Dyrektor

**Justyna Nowak** – Zastępca Dyrektora

w Zespole Transportu i Infrastruktury Technicznej:

**Patrycja Czarnecka** – Kierownik Zespołu Transportu i Infrastruktury Technicznej

**Maksymilian Stanek**

**Michał Bulder**

**Izabela Skórka**

**Małgorzata Chrobak**

Przy współpracy:

**ZARZĄDU DRÓG WOJEWÓDZKICH W ŁODZI**

**DEPARTAMENTU INFRASTRUKTURY URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO**

Łódź, styczeń 2026 r.



## Spis treści

I.	Wprowadzenie .....	4
II.	Uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych i programowych .....	4
III.	Ogólna charakterystyka województwa łódzkiego .....	12
IV.	Ogólna charakterystyka dróg wojewódzkich.....	22
IV.1.	Wykaz dróg wojewódzkich .....	22
IV.2.	Klasyfikacja funkcjonalno-techniczna dróg wojewódzkich .....	25
IV.3.	Stan techniczny dróg wojewódzkich .....	27
IV.4.	Obiekty inżynierskie.....	30
IV.5.	Generalny Pomiar Ruchu 2020/2021.....	32
IV.6.	Bezpieczeństwo ruchu drogowego.....	37
IV.7.	Infrastruktura rowerowa na sieci dróg wojewódzkich.....	39
V.	Podsumowanie działań inwestycyjno-remontowych w latach 2015-2025 .....	40
V.1.	Wykonanie Planu rozwoju na lata 2015-2023.....	41
V.2.	Inwestycje wykonane w latach 2015-2025 poza zakresem wynikającym z Planu rozwoju na lata 2015-2023.....	44
V.3.	Modernizacje nawierzchni dróg wojewódzkich w latach 2015-2025 .....	47
VI.	Plany inwestycyjne na lata 2026-2036 .....	50
VII.	System wdrożeniowy .....	52



## I. Wprowadzenie

Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa łódzkiego na lata 2026-2036 (dalej: *Plan rozwoju*) jest dokumentem, który wypełnia zapis art. 20 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889) nakładający na zarządcę drogi zadanie opracowania projektu planu rozwoju sieci drogowej oraz bieżącego informowania o tych planach organów właściwych do sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Dokument ten stanowi kontynuację *Projektu planu rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa łódzkiego na lata 2015-2023* przyjętego uchwałą Nr 1163/15 Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 13 października 2015 r. i określa następane priorytety inwestycyjne w perspektywie lat 2026-2036.

Niniejszy dokument został przygotowany z uwzględnieniem obowiązujących dokumentów strategicznych oraz planistycznych województwa łódzkiego i jest spójny z zawartymi w nich celami dotyczącymi rozwoju transportu drogowego. Obejmuje opis kluczowych z punktu widzenia rozwoju systemu transportowego województwa uwarunkowań społeczno-gospodarczych związanych m.in. z osadnictwem, demografią, rynkiem pracy i rozwojem gospodarczym. *Plan rozwoju* koncentruje się również na szczegółowej charakterystyce obecnego stanu rozwoju sieci dróg wojewódzkich, gdzie oprócz podstawowych informacji dotyczących przebiegu czy długości dróg, zawarto również szczegółowe dane dotyczące ich parametrów technicznych. Charakterystykę dróg uzupełniają informacje o natężeniu ruchu, bezpieczeństwie ruchu drogowego i infrastrukturze rowerowej. Wynikiem przeprowadzonych analiz oraz **głównym celem sporządzenia dokumentu jest wskazanie priorytetów inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich w perspektywie lat 2026-2036**, w oparciu o wybrane merytoryczne kryteria oceniające, a także określenie przewidywanego harmonogramu realizacji poszczególnych zadań.

## II. Uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych i programowych

### Uwarunkowania wynikające z dokumentów krajowych.

#### Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SZRT)

Dokument przyjęty przez Radę Ministrów uchwałą nr 105/2009 z dnia 24 września 2019 r., w którym za główny cel krajowej polityki transportowej przyjęto zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Realizacji celu służyć ma 6 kierunków interwencji, spośród których istotne dla rozwoju sieci dróg wojewódzkich są:

1. Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce.
5. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.
6. Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

#### Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (RPBDK)

Program przyjęty przez Radę Ministrów uchwałą Nr 253/2022 z dnia 13 grudnia 2022 r. z późn. zm. (ostatnia z 30 października 2023 r.) stanowi kontynuację Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) (PBDK). Głównym celem programu jest budowa spójnej sieci dróg krajowych zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego, realizowana przez cele szczegółowe:

1. Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych klasy A i S (uzupełnienie istniejących odcinków).
2. Wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdu) oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów.
3. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).



**Lista zadań inwestycyjnych z województwa łódzkiego realizowanych w ramach RPBDK:**

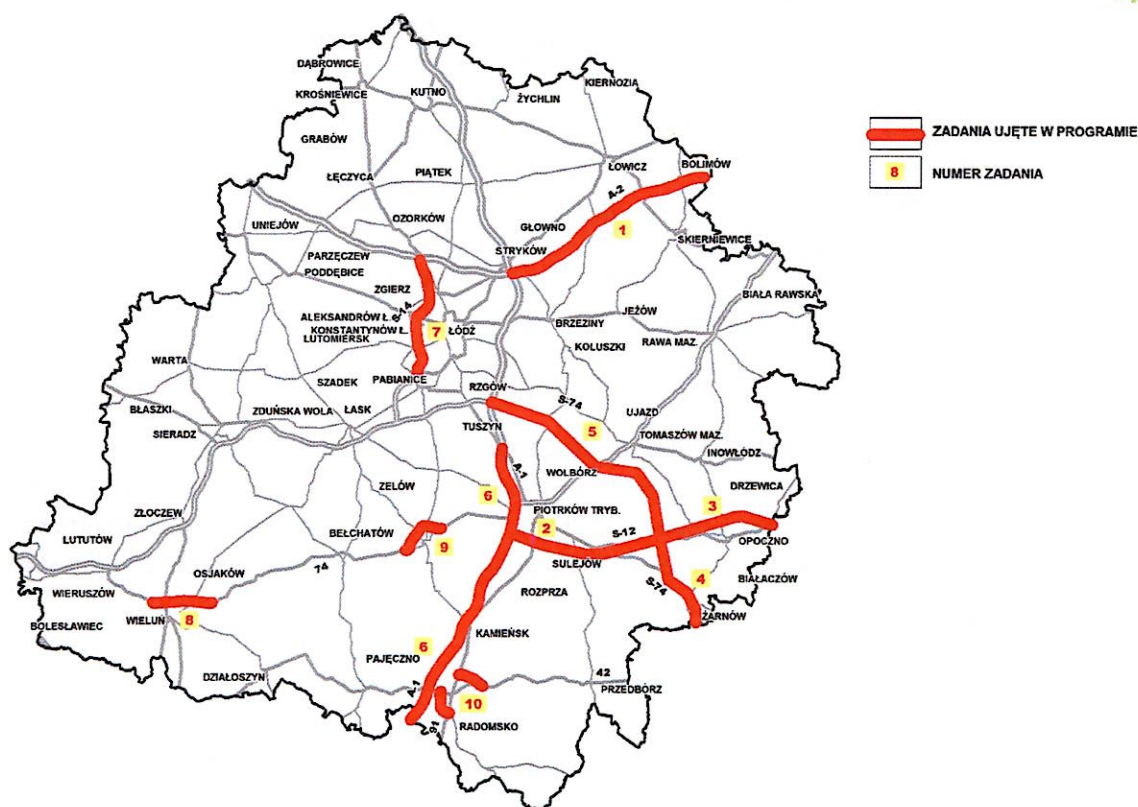
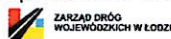
LP.	NAZWA ZADANIA	DŁUGOŚĆ [km]
1.	Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł „Łódź Północ” (bez węzła) – granica województwa łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu	46,2
2.	Budowa drogi S12 Piotrków Trybunalski - Radom, odc. Piotrków Trybunalski – Sulejów (w. Kozenin)	35,1
3.	Budowa drogi S12 Sulejów – Radom	67,4
4.	Budowa drogi S74 Sulejów – Przetom/Mniów	51,9
5.	Budowa drogi S12 odc. Kozenin – Łódź Południe	60,0

**Lista zadań inwestycyjnych z województwa łódzkiego kontynuowanych z PBDK:**

LP.	NAZWA ZADANIA	DŁUGOŚĆ [km]
6.	Budowa autostrady A1 koniec obwodnicy Częstochowy – Tuszyn (inwestycja zakończona)	80,7
7.	Budowa Zachodniej obwodnicy Łodzi S14	26,7
8.	Budowa obwodnicy Wielunia DK nr 74 (inwestycja zakończona)	13,2
9.	Budowa obwodnicy Bełchatowa DK nr 74 (inwestycja zakończona)	10,9
10.	Budowa obwodnicy Radomska (DK 42/91)	14,2

Rysunek 1. Zadania inwestycyjne w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) w województwie łódzkim (źródło: opracowanie własne na podstawie RPBDK).

BIURO  
PLANOWANIA REGIONALNEGO  
WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO



**Program Budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 (PBO)**

Program przyjęty przez Radę Ministrów uchwałą nr 46/2021 z dnia 13 kwietnia 2021 r. z późn. zm. (ostatnia z 30 października 2023 r.). Celem Programu jest **budowa drogowych obejść miejscowości zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego, a także poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości życia mieszkańców**, realizowana przez cele szczegółowe:

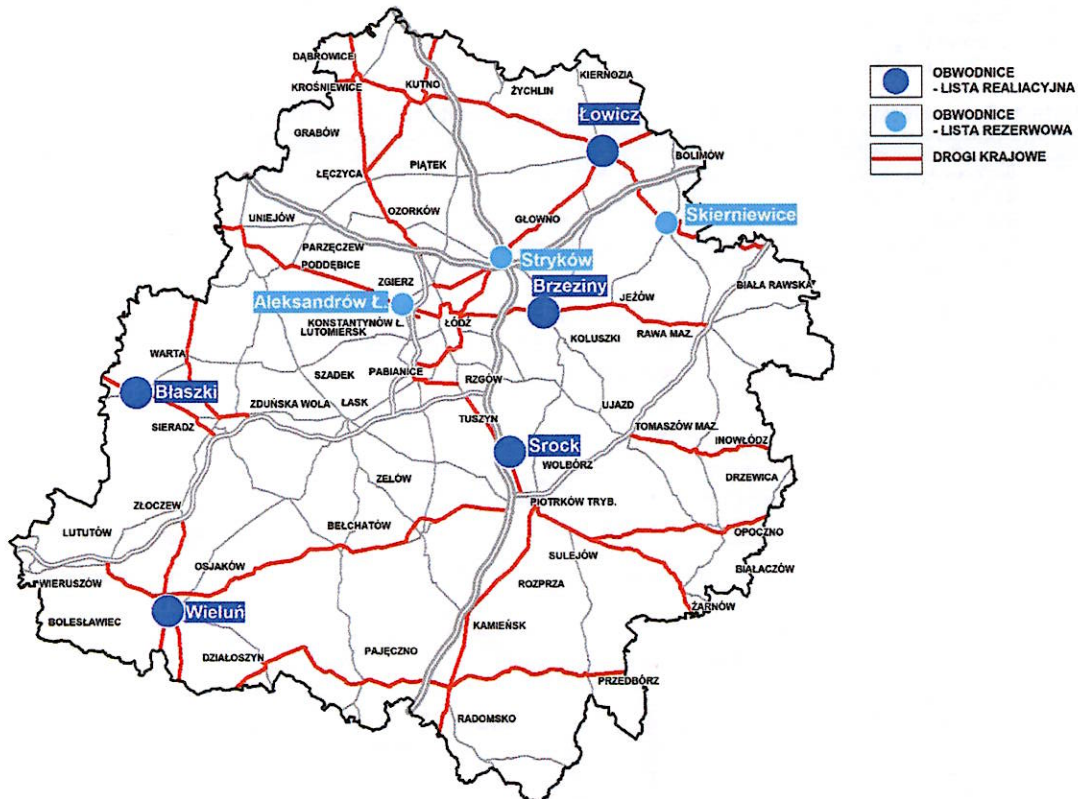
1. Zwiększenie płynności przejazdu po drogach krajowych (likwidacja odcinków dróg krajowych przebiegających przez teren zabudowany).
2. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków).

**W łódzkim zaplanowano budowę 5 obwodnic w ramach listy realizacyjnej oraz 3 w ramach listy rezerwowej:**

LP.	MIEJSCOWOŚĆ	LISTA	NR DROGI	DŁUGOŚĆ [km]	LATA BUDOWY
1.	Błaszki	realizacyjna	12	3,5	2026-2029
2.	Brzeziny	realizacyjna	72	15,1	2026-2029
3.	Łowicz	realizacyjna	14/70/92	12,8	2026-2029
4.	Srock	realizacyjna	12 (91)	2,7	2024-2027
5.	Wieluń	realizacyjna	45	10,4	2026-2029
6.	Aleksandrów Łódzki	rezerwowa	72	4,2	-
7.	Skierniewice	rezerwowa	70	5,9	-
8.	Stryków	rezerwowa	14	4,0	-



Rysunek 2. Zadania inwestycyjne w ramach Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030 w województwie łódzkim (źródło: opracowanie własne na podstawie PBO).



### Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) (KPK)

Program przyjęty przez Radę Ministrów uchwałą nr 144/2023 z dnia 16 sierpnia 2023 r. z późn. zm. (ostatnia z 9 października 2024 r.). Główny cel Programu obejmuje **wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych**, realizowany przez cele szczegółowe:

1. Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego.
2. Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego.
3. Poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

Poza inwestycjami o charakterze liniowym, w ramach których przebudowywane będą przejazdy drogowo-kolejowe, do kluczowych przedsięwzięć związanych z podniesieniem bezpieczeństwa należą:

- *Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap I (finansowanie w ramach CEF i POIiŚ<sup>1</sup>);*
- *Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap II (CEF i POIiŚ);*
- *Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap I – część przejazdowa (CEF i POIiŚ);*
- *Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III (CEF i POIiŚ);*
- *Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej (projekt krajowy);*
- *Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych, w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe (projekt krajowy);*
- *Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych (KPO<sup>2</sup>).*

<sup>1</sup>CEF – finansowy instrument „Łącząc Europę”, POIiŚ – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

<sup>2</sup>KPO – Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności.



### Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (RFRD)

Fundusz celowy powołany ustawą z dnia 23 października 2018 r. z późn. zm. (ostatnia z 5 sierpnia 2022 r.). Stanowi instrument wsparcia samorządów wojewódzkich, powiatowych i gminnych w realizacji zadań związanych z infrastrukturą drogową. Celem funduszu jest **przyspieszenie powstawania nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych.**

Środki z Funduszu w kontekście dróg wojewódzkich mogą być przekazywane na zadania związane z budową, przebudową, remontem dróg wojewódzkich lub poprawą bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, polegającą w szczególności na budowie, przebudowie lub remoncie dróg dla pieszych, dróg dla pieszych i rowerów, dróg dla rowerów, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów, peronów przystankowych wraz z dojazdami do tych peronów na drogach wojewódzkich. Wspieranymi zadaniami są także budowa mostów i obwodnic.

**Dotychczas województwu łódzkiemu udało się pozyskać fundusze na budowę 3 obwodnic: Bełchatowa (DW484), Pragi (DW703), Kwaskowa (DW710) oraz na zadanie dotyczące poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu.**

## Uwarunkowania wynikające z dokumentów regionalnych

### Program regionalny Fundusze Europejskie dla łódzkiego 2021-2027 (FEŁ)

Program przyjęty przez Zarząd Województwa Łódzkiego uchwałą nr 1119/22 z dnia 28 grudnia 2022 r. z późn. zm. (ostatnia 8 lipca 2025 r.) z którego środki na rozwój infrastruktury dróg wojewódzkich można pozyskiwać w ramach priorytetu **4. Fundusze Europejskie dla lepiej połączonych Łódzkiego**. Wsparcie finansowe zostało przeznaczone na inwestycje zapewniające dostęp do sieci TEN-T, terminali intermodalnych lub centrów logistycznych, innych gałęzi transportu, terenów inwestycyjnych. Inne inwestycje na drogach wojewódzkich mogą być realizowane jeśli zapewniają wykonywanie regularnych przewozów publicznego transportu zbiorowego, poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz niezmotoryzowanych uczestników ruchu, obwodnice służące wyprowadzaniu ruchu z centrum miast.

### Aktualizacja Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030 (SRWŁ)

Dokument przyjęty przez Sejmik Województwa Łódzkiego uchwałą nr XVIII/2018/2025 z dnia 23 września 2025 r. 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 infrastruktury dróg wojewódzkich zawarto w sferze przestrzennej, w ramach celu strategicznego 3: Atrakcyjna i dostępna przestrzeń i celów operacyjnych **3.1. Adaptacja do zmian klimatu i poprawa jakości zasobów środowiska oraz 3.3. Zwiększenie dostępności transportowej**, w ramach których zaplanowano następujące kierunki działań i działania:

- 3.1.1. Poprawa jakości powietrza, m.in. poprzez rozwój spójnego systemu tras rowerowych (m.in. regionalnych, ponadregionalnych i międzynarodowych).
- 3.3.1. Zwiększenie dostępności drogowej województwa, m.in. poprzez wspieranie budowy nowych i dostosowania do odpowiednich standardów istniejących odcinków dróg dojazdowych do węzłów, szczególnie w rejonie Łodzi; rozwój i poprawę parametrów technicznych dróg wojewódzkich, w tym m.in. wspieranie: budowy, przebudowy i rozbudowy dróg i obiektów mostowych (w tym inwestycji zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego); budowy obwodnic; wdrażania inteligentnych systemów transportowych (np. system sterowania ruchem, informacja drogowa itp.).
- 3.3.2. Włączenie w system szybkich połączeń kolejowych i zwiększenie dostępności kolejowej województwa, m.in. poprzez budowę i modernizację infrastruktury punktowej (np. przejazdów drogowo-kolejowych, w tym realizacja rozwiązań bezkolizyjnych).



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

Dokument przyjęty przez Sejmik Województwa Łódzkiego uchwałą nr LV/679/18 z dnia 28 sierpnia 2018 r., 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**, który w kontekście rozwoju infrastruktury dróg wojewódzkich jest realizowany przez następujący kierunek działań i działania: II.1. Rozwój systemu powiązań drogowych zewnętrznych i wewnętrznych, m.in. poprzez: realizację sprawnych połączeń drogowych o wysokich parametrach technicznych, stanowiących powiązanie układów drogowych miejskich z węzłami autostradowymi i ekspresowymi; podnoszenie standardów dróg wojewódzkich; realizację obwodnic miejscowości w ciągu dróg wojewódzkich.

### Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego celu polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027 (RPT)

Przyjęty przez Zarząd Województwa Łódzkiego uchwałą nr 503/24 z dnia 23 kwietnia 2024 r., stanowi dokument, którego nadrzędnym celem jest **wyznaczenie kierunków rozwoju systemu transportowego województwa łódzkiego w okresie programowania 2021-2027 oraz nakreślenie wizji rozwoju infrastruktury transportowej regionu do 2030 r. oraz w perspektywie długookresowej do 2050 r.**, stanowiąc jednocześnie podstawę do spełnienia tematycznego warunku podstawowego 3.1. Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie w zakresie 3 Celu Polityki UE<sup>3</sup>.

Regionalny Plan Transportowy definiuje główne cele polityki transportowej województwa wskazując 4 cele strategiczne:

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.

**Rozwój infrastruktury dróg wojewódzkich przyczynia się do osiągnięcia wszystkich tych celów i jest wyrażony w następujących kierunkach działań:**

- 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego, w tym m.in.: poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego w tym tworzenie buspasów.
- 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej, w tym m.in.: zapewnienie sprawnych powiązań z TEN-T oraz poprawa dróg wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi.
- 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, w tym m.in.: budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyżatok” autobusowych, poboczy, realizacja efektywnego oświetlenia.
- 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej, w tym m.in.: budowa, przebudowa i rozbudowa dróg wojewódzkich o największej wypadkowości, budowa obwodnic miejscowości, modernizacja i utrzymanie obiektów inżynierskich (np. mosty, wiadukty).

<sup>3</sup>Wskazanego w Rozporządzeniu PEiR (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej.



W Regionalnym Planie Transportowym wskazana została również lista inwestycji priorytetowych obejmująca zestaw istotnych przedsięwzięć, które stanowią kontynuację polityki transportowej regionu, w tym wiązkę projektów dla dróg wojewódzkich:

LP.	NAZWA ZADANIA
	<b>Rozbudowa dróg wojewódzkich w ciągu priorytetowym I:</b>
	Rozbudowa skrzyżowania dróg wojewódzkich Nr 713 i Nr 726 w Opocznie, wraz z rozbudową odcinków dróg wojewódzkich Nr 713 i Nr 726
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 710 na odcinku Konstanyńów Łódzki – Lutomiersk – II Etap
26	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 710 na odcinku Włyń – Warta
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 710 na odcinku Warta – Błaszki
	Budowa obwodnicy miejscowości Szadek w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 710 i Nr 473
	Budowa obwodnicy Kwaskowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 710
	<b>Rozbudowa dróg wojewódzkich w ciągu priorytetowym II:</b>
	Budowa obwodnicy Łęczycy w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 703
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Piątek – Brzoźów
27	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Porczyny – Praga
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Góra Św. Małgorzaty – Piątek
	Budowa obwodnicy m. Piątek w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 702 i Nr 703
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Chruslin – Łowicz
	<b>Rozbudowa dróg wojewódzkich w ciągu priorytetowym III:</b>
	Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 473 z drogą powiatową Nr 2318E w Łasku
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 473 na odcinku Łask – Teodory
28	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 473 w m. Rusociny i m. Szydłów
	Budowa obwodnicy Uniejowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 473
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 473 na odcinku Balin – Szadek
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 746
	<b>Rozbudowa dróg wojewódzkich w ciągu priorytetowym IV:</b>
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 450 na odcinku Mirków – Wieruszów
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 486 na odcinku Wieluń – Działoszyn
29	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 482 na odcinku skrzyżowanie z DK 74 – Sokolniki
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 450 na odcinku przejścia przez Wyszaków
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 450 na odcinku Mirków – Lubczyna
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 450 na odcinku Wyszaków – gr. województwa
	<b>Rozbudowa dróg wojewódzkich w ciągu priorytetowym V:</b>
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 716 na odcinku Rokiciny – Łaznów
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 716 na odcinku Stefanów – Żakowice
30	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 716 na odcinku przejścia przez Moszczenicę
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 716 na odcinku Łaznów – Kiełczówka
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 716 na odcinku Moszczenica – Piotrków Tryb.
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 716 na odcinku Baby – Moszczenica
	<b>Rozbudowa pozostałych dróg wojewódzkich:</b>
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 469 na odcinku Gostków – Uniejów – I Etap – odcinek Stary Gostków – Kłódno
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 479 w m. Ralewice
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 479 – ul. Uniejowska w Sieradzu – II Etap
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 480 na odcinku Chociw – Klęcz
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 480 na odcinku Widawa – Sieradz – I Etap – odcinek Widawa – Burzenin
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 482 na odcinku przejścia przez Zduńską Wolę
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 Bełchatów – Kamieńsk – budowa wschodniej obwodnicy Bełchatowa
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 na odcinku Żelów – Bełchatów (realizacja etapami)
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 485 na odcinku Wadlew – Bełchatów, I Etap: Kącik – Bełchatów
	Rozbudowa dróg wojewódzkich Nr 583 i Nr 573 Bedno – Żychlin – granica województwa, II Etap – odcinek Żychlin – granica województwa
	Rozbudowa dróg wojewódzkich Nr 583 i Nr 573 Bedno – Żychlin – granica województwa, I Etap – rozbudowa skrzyżowania w m. Dobrzelin
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 702 Piątek – Zgierz – Etap II (odcinek Węzeł Zgierz na A2 – Zgierz)
31	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 704 na odcinku od ok. km 18+400 do ok. km 19+070 wraz z obiektem inżynierskim w m. Mikuly
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 715 na odcinku Regny – Budziszewice
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 715 na odcinku przejścia przez Budziszewice
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku od ok. km 13+600 do ok. km 14+550 wraz z rozbiórką i budową obiektu inżynierskiego w m. Sadykierz
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku Opoczno – Żarnów – I Etap – odcinek Wąglany – Żelazowice wraz z budową obwodnicy Miedzna Drewniana
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku Inowódz – węzeł autostradowy S8 w m. Rawa Mazowiecka – I Etap – odcinek Inowódz – Rzeczyca (realizacja ul. Tomaszowskiej w Rzeczyca)
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku Inowódz – węzeł autostradowy S8 w m. Rawa Mazowiecka – I Etap – odcinek Inowódz – Rzeczyca (realizacja pozostałych odcinków odcinkami)
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 742 na odcinku przejścia przez Bąkową Górę
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 784 na odcinku Stanisławice – Pławno
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 784 w m. Ciężkowice
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 785 na odcinku Siłnica – Siłniczka
	Budowa obwodnicy Białej Rawskiej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 725
32	Poprawa bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich poprzez modernizację infrastruktury drogowej i wprowadzenie aktywnego oznakowania
33	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w ciągu dróg wojewódzkich (z pierwszeństwem dla najbardziej zagrożonych odcinków dróg)

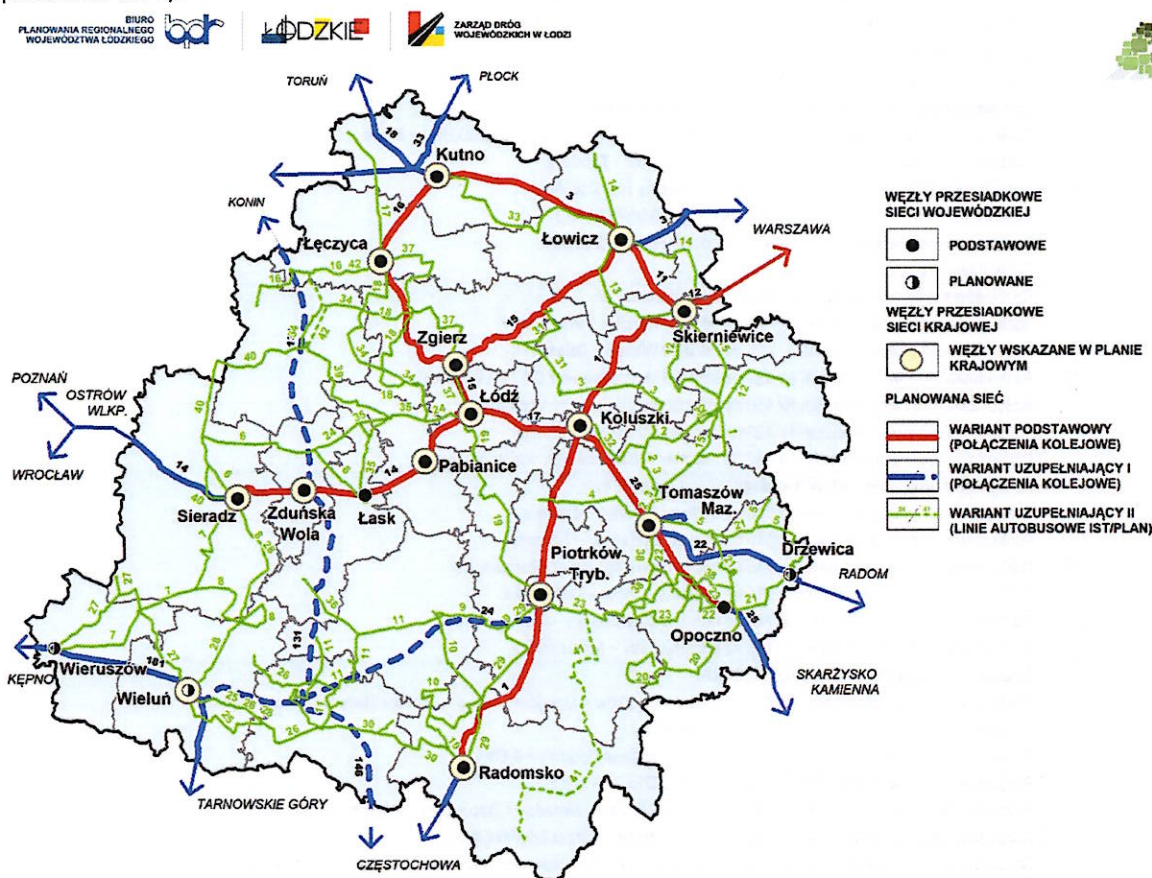


### Aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (PZRPTZ)

Dokument przyjęty przez Sejmik Województwa uchwałą nr LI/605/22 z dnia 20 grudnia 2022 r., stanowi akt prawa miejscowego, którego celem jest wskazanie rozwiązań w obszarze przewozów pasażerskich na terenie województwa łódzkiego, w tym przede wszystkim **określenie sieci transportowej, w ramach której organizator (województwo łódzkie) będzie organizował przewozy o charakterze użyteczności publicznej.**

W planie zidentyfikowano linie komunikacyjne, na których zaplanowano wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w 3 wariantach, gdzie 2 pierwsze obejmują linie kolejowe. W kontekście dróg wojewódzkich istotny jest wariant 3 – uzupełniający II<sup>4</sup> określający przewozy publiczne na 42 liniach autobusowych<sup>5</sup>.

Rysunek 3. Sieć komunikacyjna użyteczności publicznej – wariant uzupełniający I i II (źródło: opracowanie własne na podstawie PZRPT).



### Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Łódzkiego (WPF)

Dokument przyjęty przez Sejmik Województwa Łódzkiego uchwałą nr XVI/198/2025 z dnia 23 grudnia 2024 r., wskazujący inwestycje rozwojowe na lata 2025-2054.

W WPF w zakresie dróg wojewódzkich wskazano do realizacji 2 listy przedsięwzięć:

LP.	PRZEDSIĘWZIĘCIA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO BĘDĄCE WIELOLETNIMI PROGRAMAMI, PROJEKTAMI LUB ZADANIAMI ZWIĄZANYMI Z PROGRAMAMI FINANSOWANYMI Z BUDŻETU UE ORAZ Z INNYCH ŹRÓDEŁ ZAGRANICZNYCH NIEPODLEGAJĄCYCH ZWROTOWI NA LATA 2025-2029
1	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 473 na odcinku Łask – Teodory
2	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 482 na odcinku skrzyżowania z DK74 – Sokolniki
3	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 na odcinku Żelów – Bełchatów – II Etap
4	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 704 na odcinku km 18+398 do km 19+072 wraz z rozbiórka i budową obiektu inżynierskiego
5	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 784 w m. Cieżkowice
6	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 482 na odcinku przejścia przez Zduńską Wólę – II Etap
7	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 742 na odcinku przejścia przez Bąkową Górę
8	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 715 na odcinku przejścia przez Budziszewice
9	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 583 i Nr 573 Bedlno – Zychlin – granica woj. – II Etap, odcinek Zychlin – gr. woj.
10	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku od km 13+622 do km 14+562 wraz z rozbiórka i budową obiektu inżynierskiego w m. Sadykierz

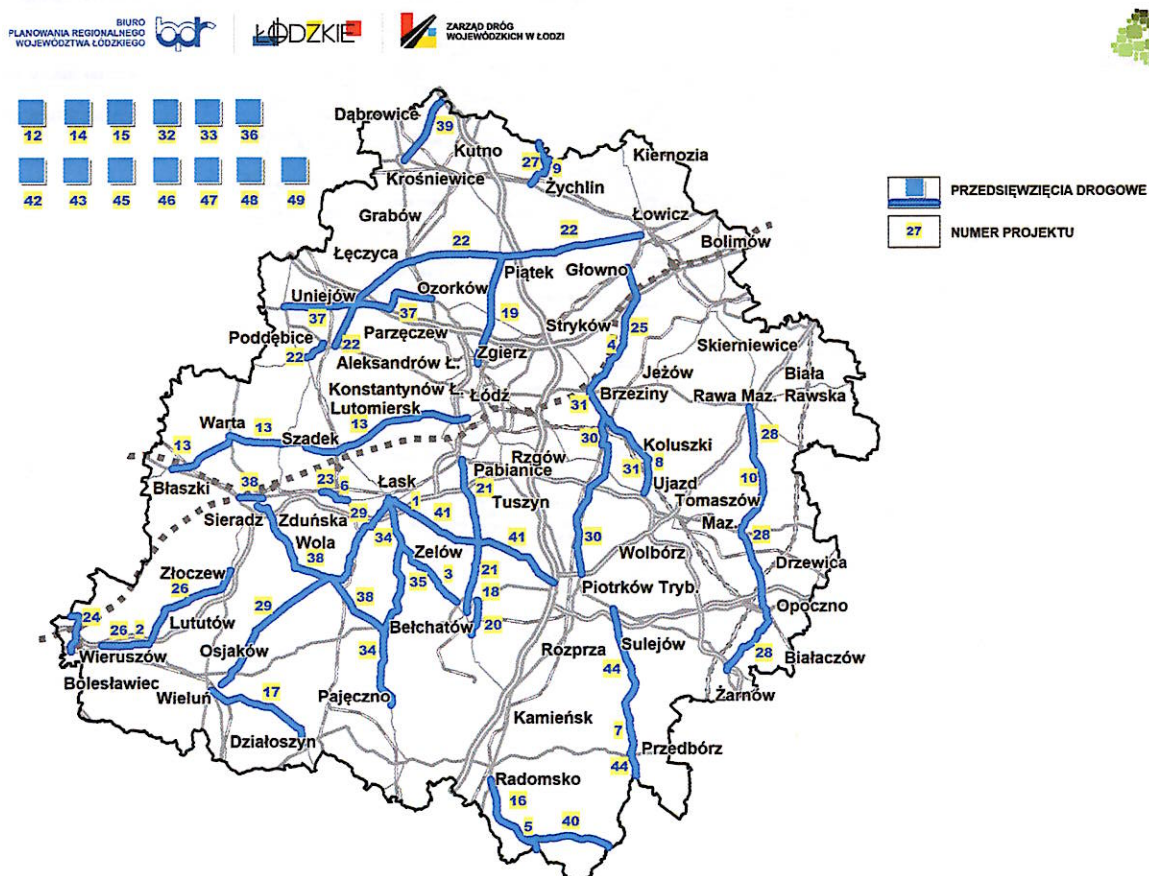
<sup>4</sup>Uruchomienie wariantu jest uzależnione od spełnienia łącznie 3 warunków: uzyskania dopłaty z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, możliwości finansowych województwa oraz spełnienia warunków utworzenia linii komunikacyjnych określonych w ustawie o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

<sup>5</sup>Wg. stanu na wrzesień 2025 r. uruchamiane są 43 linie o charakterze użyteczności publicznej.



LP.	PRZEDSIĘWZIĘCIA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO BĘDĄCE WIELOLETNIAMI PROGRAMAMI, PROJEKTAMI LUB ZADANIAMI FINANSOWANYMI Z BUDŻETU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO NA LATA 2025-2054
11	Prace modernizacyjne w Rejonach Dróg Wojewódzkich
12	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 710 na odcinku Konstantynów Łódzki – Błaszki
13	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w ciągu dróg wojewódzkich
14	Nabywanie nieruchomości z przeznaczeniem pod drogi wojewódzkie
15	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 784
16	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 486 na odcinku Wieluń – Działoszyn
17	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 476 w rejonie węzła Dobrzelów na DK 74 wraz z rozbudową węzła Dobrzelów
18	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 702 na odcinku Piątek – Zgierz
19	Budowa wschodniej obwodnicy Bełchatowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 484
20	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 485 Pabianice – Bełchatów
21	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 703 Porczyny – Łowicz
22	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 482 na odcinku przejścia przez Zduńską Wolę
23	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 450
24	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 704 Jamno – Brzeziny
25	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 482 na odcinku Sokolniki – Żłoczew
26	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 583 i Nr 573
27	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku Rawa Mazowiecka – Inowódz – Bukowiec Opczyński oraz Opczno – Żarnów
28	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 481 Łask – Widoradz Górny
29	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 716 Kozłuski – Piotrków Trybunalski
30	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 715 na odcinku Brzeziny – Kozłuski – Niewiadów
31	Modernizacja dróg wojewódzkich
32	Badania laboratoryjne dla potrzeb Zarządu Dróg Wojewódzkich
33	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 483 na odcinku Łask – Bogumiłowice
34	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 na odcinku Buczek – Bełchatów
35	Budowa garaży w Obwodach Drogowych
36	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 469
37	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 480
38	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 581
39	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 785
40	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 473 na odcinku Łask – Piotrków Trybunalski
41	Bieżące utrzymanie dróg i obiektów mostowych
42	Budowa magazynu soli na terenie Rejonu Dróg Wojewódzkich w Sieradzu
43	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 742
44	Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu na drogach wojewódzkich Województwa Łódzkiego
45	Poprawa bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich w Łódzkiem poprzez modernizację infrastruktury drogowej
46	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w ciągu dróg wojewódzkich poprzez budowę systemu monitoringu i zarządzania na drogach wojewódzkich województwa łódzkiego
47	Budowa infrastruktury rowerowej
48	Dotacja celowa dla Miasta Pabianice na realizację zadania samorządu województwa z zakresu zarządzania drogami wojewódzkimi, polegającego na bieżącym i zimowym utrzymaniu dróg rowerowych, chodników oraz ciągów pieszo-rowerowych, na odcinkach położonych w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 482 w Pabianicach
49	Opracowanie projektów stałej organizacji ruchu oraz programów sygnalizacji świetlnej na potrzeby zarządzania ruchem na drogach wojewódzkich

Rysunek 4. Przedsięwzięcia do realizacji w województwie łódzkim w zakresie transportu zawarte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Łódzkiego (źródło: opracowanie własne na podstawie WPF).



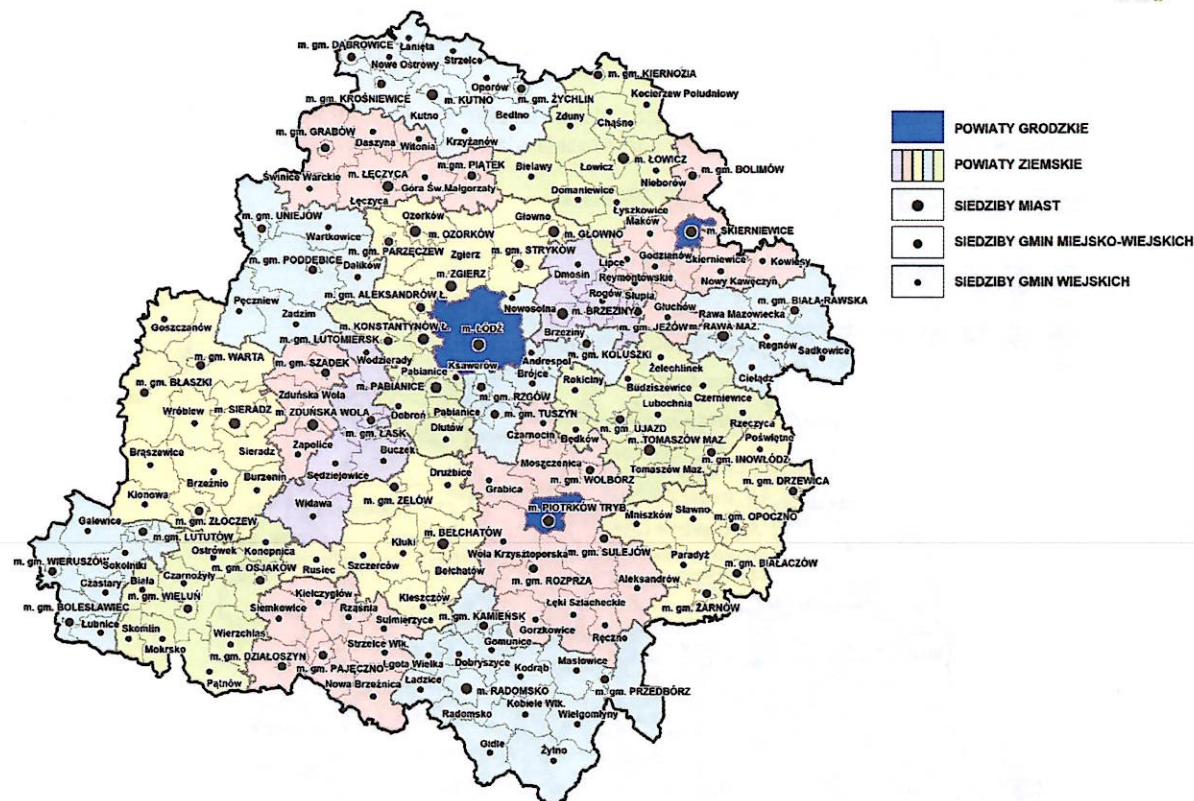


### III. Ogólna charakterystyka województwa łódzkiego

#### Osadnictwo i demografia

Województwo łódzkie położone jest w centralnej części Polski i zajmuje obszar o powierzchni 18 219 km<sup>2</sup> (9. miejsce w Polsce). Strukturę administracyjną regionu tworzą obecnie 24 powiaty (3 miasta na prawach powiatu: Łódź, Piotrków Trybunalski, Skierniewice i 21 powiatów), w tym 177 gmin (18 miejskich, 42 miejsko-wiejskich oraz 117 wiejskich). Do głównych obszarów koncentracji ludności, działalności gospodarczej oraz szerokiego wachlarza usług zalicza się 60 miast regionu stanowiących jednocześnie centra rozwoju społeczno-gospodarczego. Strukturę osadniczą uzupełniają także obszary wiejskie o zróżnicowanych typach funkcjonalnych, od gmin typowo rolniczych, przez gminy wielofunkcyjne, po gminy położone bezpośrednio w sąsiedztwie dużych i średnich miast, stanowiące ich zaplecze mieszkaniowe. Uwzględniając hierarchię funkcjonalną ośrodków miejskich<sup>6</sup>, w regionie można wyróżnić: Łódź – pełniącą funkcje ośrodka ponadregionalnego (metropolitalnego), która wraz z otaczającymi ją powiatami: brzezińskim, łódzkim wschodnim, pabianickim i zgierskim tworzy aglomerację łódzką; ośrodki ponadlokalne aglomeracyjne – Pabianice, Zgierz; ośrodki lokalne aglomeracyjne – Aleksandrów Łódzki, Brzeziny, Głowno, Jeżów, Koluszki, Konstantynów Łódzki, Lutomiersk, Ozorków, Parzęczew, Rzgów, Stryków i Tuszyń; ośrodki subregionalne: Kutno, Piotrków Tryb., Radomsko, Sieradz, Skierniewice, Tomaszów Maz., Wieluń (przy czym Sieradz ze Zduńską Wolą oraz Piotrków Tryb. z Bełchatowem tworzą bipolarne układy subregionalne); ośrodki ponadlokalne – Bełchatów, Łask, Łęczyca, Łowicz, Opoczno, Pajęczno, Poddębice, Rawa Maz., Wieruszów, Zduńska Wola; ośrodki lokalne – pozostałe miasta.

Rysunek 5. Podział administracyjny województwa łódzkiego w 2025 r. (źródło: opracowanie własne na podstawie GUS).



<sup>6</sup>Zgodnie z modelem struktury funkcjonalno-przestrzennej zawartym w aktualizacji Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030.



Podobnie jak w całym kraju, w regionie zauważalny jest dynamiczny proces suburbanizacji skutkujący zauważalną w przestrzeni presją urbanizacyjną. Jest ona konsekwencją m.in. migracji ludności miast na obszary podmiejskie i wiejskie, co skutkuje rozpraszaniem zabudowy oraz powstawaniem osiedli mieszkaniowych bez odpowiedniej infrastruktury i dostępu do podstawowych usług.

Wszystkie gminy, szczególnie wiejskie, niezależnie od istniejącej i prognozowanej sytuacji demograficznej i procesów depopulacji, przewidują wzrost powierzchni terenów przeznaczonych na funkcję mieszkaniową. Szacowana pojemność demograficzna województwa łódzkiego w 2023 r. wynosiła blisko 11,9 mln osób. Największą chłonnością demograficzną cechowała się Łódź, w której mogłoby potencjalnie zamieszkać 2,17 mln osób, a następnie gm. Zgierz gdzie mogłoby zamieszkać 204,4 tys. osób. W 20 gminach województwa łódzkiego pojemność demograficzna wahała się w granicach od 100 tys. do 200 tys. osób. Wśród nich znalazły się głównie miasta oraz kilka gmin miejsko-wiejskich. Dość wysoką pojemnością demograficzną wyróżniały się 3 gminy wiejskie: Bełchatów, Wola Krzysztoporska oraz Kutno. Największe dysproporcje pojemności demograficznej w stosunku do rzeczywistej liczby mieszkańców danej gminy, oznaczające ponad 10 razy większą chłonność demograficzną w stosunku do aktualnego zaludnienia notuje się w 35 gminach, w tym największa krotność w gminach Bolimów (21,3), Jeżów (20,8), Pęczniew (20,2) oraz Wodzierady (20).

Postępujące w regionie znaczne przemiany przestrzenne, w tym szczególnie suburbanizacja i niekontrolowany proces „rozlewania się miast” prowadzą do sytuacji, w której odległości pomiędzy miejscem zamieszkania, pracy i zaspokajania innych podstawowych potrzeb znacznie się zwiększyły. Determinuje to konieczność modernizacji układu drogowego aby najbardziej efektywnie uwzględnić potrzeby związane z mobilnością mieszkańców województwa.

Według danych za 2024 r., województwo łódzkie zamieszkiwało 2 345 924 osób (7 miejsce w kraju; 6,3% ludności Polski), przy czym w miastach żyło 61,9% ludności (7 miejsce w kraju) i było to więcej niż średnia dla Polski (59,4%). Do miast o największej liczbie ludności należały: Łódź – 645 693 os., Piotrków Trybunalski – 66 022 os., Pabianice – 59 910 os., Tomaszów Mazowiecki – 56 681 os., Zgierz – 52 938 os. i Bełchatów – 51 637 os., powyżej 30 tys. mieszkańców liczyły również: Skierniewice, Radomsko, Kutno, Sieradz i Zduńska Wola. Gęstość zaludnienia była wyższa niż średnia dla Polski i wynosiła 128,8 os./km<sup>2</sup> (5 miejsce w kraju; Polska 119,4 os./km<sup>2</sup>), a do obszarów o największej gęstości należała Łódź (2 201,1 os./km<sup>2</sup>) wraz z częścią miast aglomeracji (Pabianice, Aleksandrów Łódzki) oraz pozostałe miasta: Zduńska Wola, Bełchatów, Łęczycza, Wieruszów, Tomaszów Mazowiecki, Skierniewice i Zgierz.

Województwo doświadcza niekorzystnych procesów demograficznych związanych ze spadkiem liczby mieszkańców. W latach 2014-2024 liczba ludności zmniejszyła się o 158,2 tys. osób i stanowiła jedynie 93,7% liczby ludności z 2014 r. Główną przyczyną ubytku ludności jest ujemny przyrost naturalny wynoszący w 2024 r. -6,45‰ (Polska -4,17‰), będący wynikiem niskiej liczby urodzeń (6,31 urodzeń żywych na 1000 mieszkańców) i wysokiej liczby zgonów (12,76 zgonów na 1000 mieszkańców). W 2024 r. dodatni przyrost naturalny występował jedynie na terenach: obszaru miejskiego m.gm. Parzęczew (4,29‰), gm. Kleszczów (1,58‰), gm. Brzeziny (0,81‰) i gm. Godzianów (0,78‰), pozostałe gminy charakteryzowały się ubytkiem naturalnym, a najniższe wartości występowały na obszarach: miejskim m.gm. Ujazd (-24,39‰), gm. Rokiciny (- 2,14‰) oraz gm. Bedlno (-15,32‰).

Dodatkowo region charakteryzuje się znacznym odpływem ludności na skutek migracji. W 2024 r. w województwie zameldowało się 23 205 os., a jednocześnie 24 605 os. wymeldowało się poza jego granice. Saldo migracji w ruchu wewnętrznym i zagranicznym ukształtowało się na poziomie około -1 400 os. Najbardziej niekorzystne saldo migracji charakteryzowało Łódź (-1 228 os.) oraz pozostałe duże miasta: Bełchatów (-492 os.), Tomaszów Mazowiecki (-240 os.), Sieradz (-226 os.), Piotrków Trybunalski (-208 os.) i Zduńska Wola (-191 os.). Najkorzystniejsza sytuacja migracyjna wystąpiła w: m.gm. Aleksandrów Łódzki (+475 os.), m.gm. Rzgów (+249 os.), gm. Bełchatów (+219 os.), m.gm. Lutomiersk (+212 os.) oraz gm. Zgierz (+211 os.).

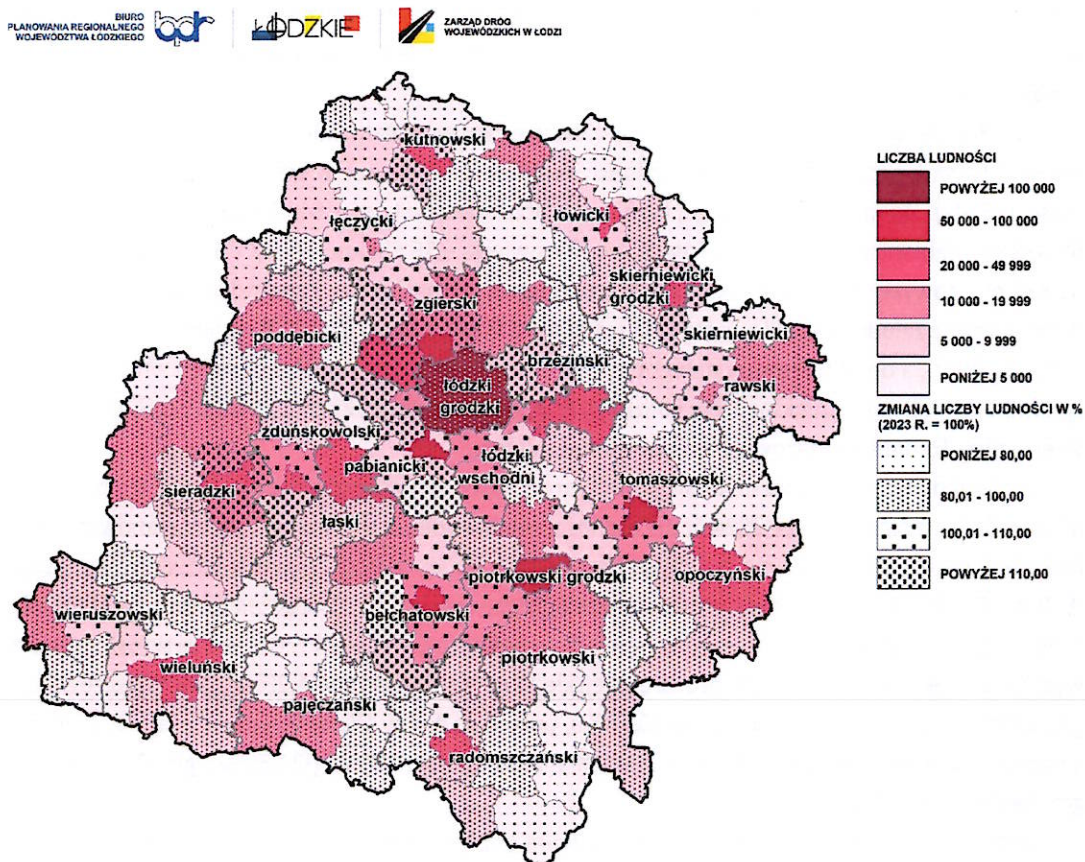
Istotnym problemem wpływającym na kondycję regionu jest również proces starzenia się społeczeństwa. Odsetek osób w wieku przedprodukcyjnym wyniósł w 2024 r. jedynie 16,9%, w wieku produkcyjnym 56,8%,



natomiast udział osób w wieku poprodukcyjnym 26,3%, co przekłada się na jedną z najwyższych w kraju wartości wskaźnika obciążenia demograficznego (liczba osób w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym), który w 2024 r. wyniósł 46,2.

Biorąc pod uwagę Prognozę ludności na lata 2023-2060, liczba mieszkańców województwa łódzkiego będzie systematycznie spadać, by w 2040 r. wynieść 2 124 512 os., w 2060 r. jedynie 1 777 320 os. (spadek odpowiednio o 9,4% i 24,3% w stosunku do 2024 r.). Postępować będzie również proces starzenia się ludności, co oznacza wzrost odsetka osób w wieku 65 lat i więcej, których liczba wyniesie w 2040 r. 573 548 os. i w 2060 r. 613 968 os., stanowiąc odpowiednio ok. 27% i 34,5% całości ludności, doprowadzając do zwiększenia współczynnika obciążenia demograficznego ludnością w wieku nieprodukcyjnym. Oznacza to również duży spadek liczby dzieci i młodzieży (poniżej 19 roku życia), których liczba wyniesie w 2040 r. 331 498 os. i w 2060 r. 289 805 os., stanowiąc jedynie odpowiednio 15,6% i 16,3% mieszkańców regionu. Kurczyć będą się także zasoby ludności w wieku produkcyjnym. Prognozowany jest również wyraźny spadek liczby urodzeń, co związane będzie przede wszystkim ze spadkiem liczby kobiet w wieku prokreacyjnym. Ponadto w następnych latach wciąż zauważalny będzie spadek liczby ludności zamieszkującej główne ośrodki miejskie na rzecz wzrostu liczby ludności zasiedlającej obszary podmiejskie (postęp suburbanizacji).

Rysunek 6. Liczba ludności w gminach województwa łódzkiego w 2024 r. wraz z prognozą demograficzną do 2040 r. (źródło: opracowanie własne na podstawie GUS).



## Gospodarka i rynek pracy

Województwo łódzkie należy do stosunkowo dobrze rozwiniętych regionów o zróżnicowanej strukturze gospodarczej, w której nadal istotną rolę odgrywają rolnictwo oraz przemysł i budownictwo (odpowiednio 10,2% i 29,7% pracujących), a ich udziały w liczbie pracujących są wyższe niż średnio w Polsce (kolejno 8,1% i 28,0%). Z kolei udział pracujących w usługowych grupach sekcji PKD jest niższy niż średnio w kraju (63,9%) i wynosi łącznie 60,2%. Łódzkie w 2024 r. zajęło 7 miejsce w kraju pod względem wartości współczynnika aktywności zawodowej osób w wieku produkcyjnym, który wyniósł 81,8% (średnia dla Polski 81,5%). Najwięcej pracujących wg siedziby pracy, poza stolicą regionu (322 720 os.), która z racji



największego potencjału ludnościowego jest poza zasięgiem reszty powiatów, występuje w powiecie zgierskim (57 370 os.), bełchatowskim (40 524 os.) i pabianickim (39 298 os.). Z kolei najmniejszą liczbą pracujących charakteryzowały się powiaty: brzeziński (8 936 os.), skierniewicki (9 673 os.) oraz poddębicki (13 198 os.).

Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie w 2024 r. wyniosła 5,4% (8. miejsce w kraju) i była nieco wyższa niż średnia krajowa (5,1%). W województwie zauważalne jest zróżnicowanie wewnątrzregionalne poziomu bezrobocia, od 8,6% w powiecie opoczyńskim i 8,0% w powiatach łaskim, pajęczańskim i tomaszowskim do jedynie 2,9% w powiecie rawskim czy 3,9% w powiecie skierniewickim.

W 2024 r. na terenie województwa działało 290 013 podmiotów wpisanych do rejestru gospodarki narodowej REGON (7 miejsce w kraju, tj. 5,5% wszystkich podmiotów w kraju). Najmniejsze podmioty zatrudniające od 0 do 9 os. stanowiły 96,6% (Polska 97,0%), podmioty zatrudniające od 10 do 49 os. stanowiły 2,8% (Polska 2,4%), 0,5% 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 Łodzi (2 840) oraz w Piotrkowie Trybunalskim (296) i Pabianicach (243). W grupie podmiotów zatrudniających od 50 do 249 pracowników przoduje również Łódź (532), a następnie Tomaszów Mazowiecki (62), Piotrków Trybunalski (61), Kutno (56), Pabianice (52). Najwięcej zakładów zatrudniających powyżej 250 osób znajduje się w Łodzi (109), Piotrkowie Trybunalskim (16), Skierniewicach (9) oraz Kutnie (6), Radomsku (6), Zduńskiej Woli (6) i Strykowie (6).

Do wiodących branż funkcjonujących w regionie należą m.in.: spożywcza, farmaceutyczno-medyczna, tekstylna i odzieżowa, meblarska, AGD, BPO/SSC/IT<sup>7</sup>, przetwórstwo tworzyw sztucznych, ceramiczno-budowlana. Ponadto doskonała dostępność transportowa i położenie w centrum Polski sprawiają, że województwo łódzkie stanowi jeden z najważniejszych w kraju obszarów koncentracji działalności logistycznej skupiającej się przede wszystkim w 3 rejonach: Stryków – Łódź – Zduńska Wola, Kutno oraz Piotrków Trybunalski – Radomsko. Rynek magazynowy regionu zajmuje wysoką 3 pozycję na tle kraju pod względem łącznej powierzchni magazynowej – multi-tenant (m-t)<sup>8</sup> i build-to-suit (BTS)<sup>9</sup>, która w 2024 r. wyniosła ok. 4,8 mln m<sup>2</sup>. Jednym z filarów rynku usług logistycznych jest także 8 funkcjonujących terminali drogowo-kolejowych<sup>10</sup> o rozbudowanej siatce połączeń (krajowej i międzynarodowej, w tym azjatyckiej), dzięki czemu województwo łódzkie utrzymuje wysoki udział w krajowym rynku przewozów intermodalnych. Dodatkowo część z wymienionych branż zalicza się do Regionalnych Inteligentnych Specjalizacji Województwa Łódzkiego<sup>11</sup>, w ramach których uwzględniono specjalizacje horyzontalne: nowoczesne technologie środowiskowe i usługi przyszłości oraz specjalizacje branżowe: innowacyjne włókiennictwo i przemysł mody, inteligentne budownictwo, medycyna farmacja i kosmetyki, innowacyjne rolnictwo i przetwórstwo rolno-spożywcze, mobilność i logistyka przyszłości.

Wg wstępnych szacunków GUS w 2023 r. województwo łódzkie uzyskało wskaźnik Produktu Krajowego Brutto na 1 mieszkańca na poziomie 94,8% średniej dla Polski, który wyniósł 85 708 zł (6.). W 2022 r. spośród 5 podregionów województwa, najwyższy poziom rozwoju gospodarczego odnotowała Łódź, gdzie PKB na mieszkańca wyniosło 101 617 zł (11 miejsce w kraju na 73 podregiony). Dość wysoki poziom rozwoju gospodarczego odnotował również podregion piotrkowski, natomiast podregion łódzki osiągnął przeciętny w skali kraju poziom PKB na mieszkańca w wysokości 67 262 zł. Niskim poziomem rozwoju gospodarczego charakteryzowały się kolejne dwa podregiony: skierniewicki – 59 855 zł oraz sieradzki – 60 043 zł.

<sup>7</sup>BPO - Business Process Outsourcing – zlecenie usług biznesowych wyspecjalizowanym partnerom zewnętrznym, SSC - Shared Services Center – centrum usług wspólnych oferujące wewnętrzne usługi dla różnych działów i jednostek organizacyjnych w ramach tej samej organizacji, IT – Information Technology – branża technologii informacyjnych skupiająca się na tworzeniu, implementacji i zarządzaniu technologiami służącymi do przetwarzania i przechowywania informacji.

<sup>8</sup>Parki magazynowe udostępnione przez dewelopera i przeznaczone pod wynajem na wolnym rynku.

<sup>9</sup>Obiekty magazynowe realizowane dla dedykowanego odbiorcy, dzięki czemu najemca może dowolnie skomponować moduły powierzchni magazynowych

<sup>10</sup>Kutno (PCC Intermodal), Łódź Olechów (Erontrans), Łódź Olechów (Spedcont), Łódź Brukowa (IHub/Centrostal), Morawce-Krzewie (Miratrans), Radomsko (Loconi Intermodal), Radomsko (Erontrans), Zduńska Wola Karsznice (PKP Cargo).

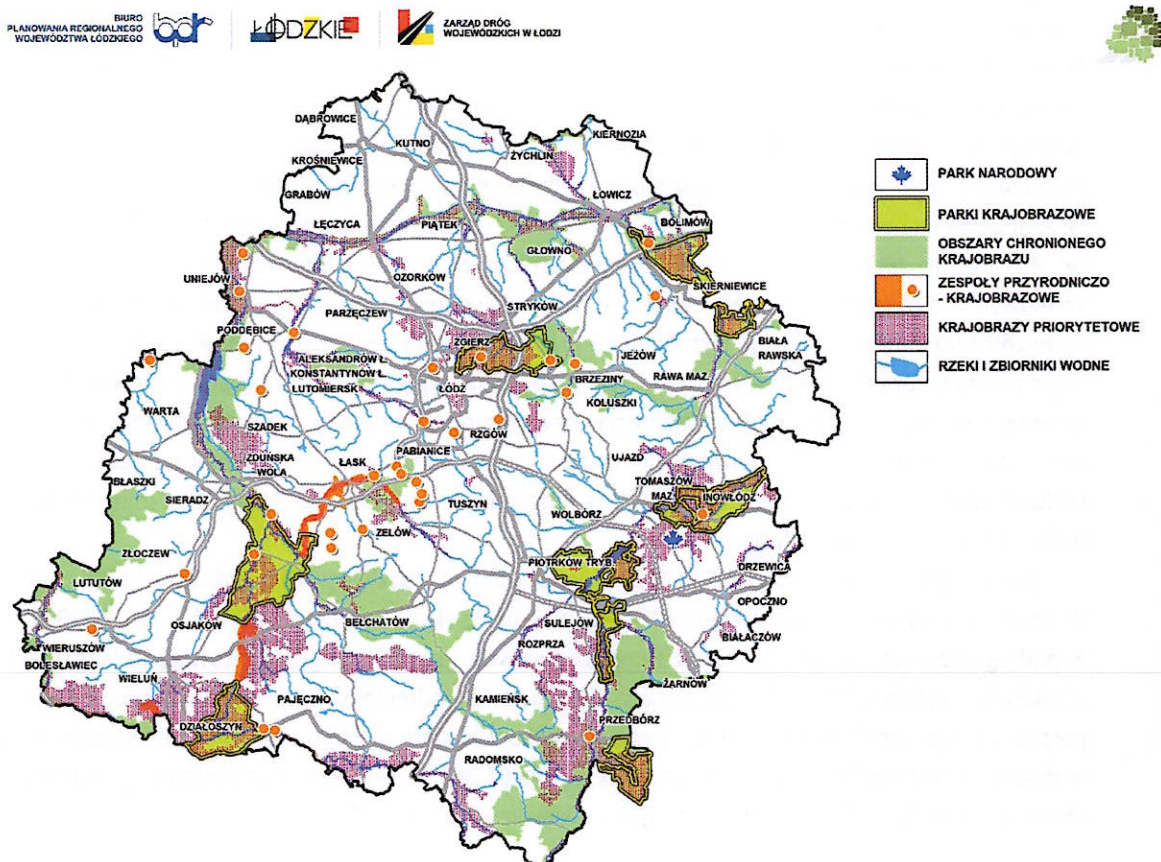
<sup>11</sup>Zgodnie z przyjętą w 2024 r. Regionalną Strategią Innowacji Województwa Łódzkiego „RSI Łódzkie 2030+”



## Środowisko przyrodnicze

Województwo łódzkie należy do regionów o niewielkiej powierzchni obszarów chronionych, która w 2024 r. wyniosła 356,2 tys. ha (14 miejsce w kraju), stanowiąc niespełna 19,6% powierzchni województwa. Obecnie<sup>12</sup> w całości lub częściowo w granicach województwa znajdują się 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, 879 użytków ekologicznych oraz 41 obszarów Natura 2000 (w tym 5 obszarów specjalnej ochrony ptaków i 36 specjalnych obszarów ochrony siedlisk). Ponadto w ramach prac nad Audytem krajobrazowym województwa łódzkiego<sup>13</sup> zidentyfikowano 171 krajobrazów priorytetowych, które stanowią narzędzie ochrony i gospodarowania krajobrazem w celu zachowania szczególnie cennych walorów przyrodniczych, kulturowych, historycznych, architektonicznych, urbanistycznych, ruralistycznych i estetyczno-widokowych. Uwzględniając konieczność zachowania walorów przyrodniczo-krajobrazowych niezwykle istotnym wyzwaniem jest realizacja inwestycji drogowych przy jednoczesnym zachowaniu minimalnego wpływu na tereny cenne pod względem przyrodniczym i estetyczno-widokowym.

Rysunek 7. Wybrane formy ochrony przyrody w województwie łódzkim w 2025 r. (źródło: opracowanie własne na podstawie RDOŚ, GDOŚ, Audyt Krajobrazowy WŁ).



Dynamiczny rozwój transportu drogowego stanowi znaczące źródło uciążliwości zarówno dla środowiska przyrodniczego, jak również zdrowia ludzi. Istotnym problemem w województwie łódzkim jest niska i wciąż niezadowalająca jakość powietrza atmosferycznego związana m.in. z emisją liniową z transportu drogowego,

<sup>12</sup>Stan na lipiec 2025 r.

<sup>13</sup>Audyty krajobrazowe województwa łódzkiego jest wyrazem polityki samorządu województwa w zakresie krajobrazu ukierunkowanej na ochronę, gospodarowanie i planowanie krajobrazu, a jego nadrzędnym celem jest wskazanie krajobrazów priorytetowych, wymagających zachowania lub/i określenia zasad i warunków ich kształtowania. Stanowi on narzędzie wdrażania Europejskiej Konwencji Krajobrazowej. Dokument został przyjęty Uchwałą nr XIII/150/25 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 15 kwietnia 2025 r. w sprawie uchwalenia Audytu krajobrazowego województwa Łódzkiego i wszedł w życie z dniem 1 lipca 2025 r.



która przyczynia się do zwiększenia stężenia tlenków azotu, tlenków węgla, metali ciężkich oraz w wyniku działania wysokiej temperatury, również do wyższego stężenia ozonu. Największa koncentracja emisji liniowej w regionie związana jest z rejonami przebiegu autostrad A1 i A2, drogi ekspresowej S8, a także z drogami krajowymi i wojewódzkimi ze wzmożonym ruchem pojazdów (m.in. DK12, DK14, DK48, DK70 na odc. Łowicz – Skierniewice, DK72 na odc. Łódź – Rawa Maz., DK74 na odc. Bełchatów – Piotrków Tryb. – gr. województwa, DK91, DW713 na odc. Łódź – Tomaszów Maz.). Wysoka emisja charakteryzuje również gęstą sieć drogową aglomeracji łódzkiej oraz największych miast regionu, w tym charakteryzujących się dużym ruchem tranzytowym na obszarach o zwartej zabudowie mieszkaniowej. Wzmożony ruch drogowy wpływa również na klimat akustyczny w województwie łódzkim, a poziom hałasu uzależniony jest od szeregu czynników: natężenia ruchu (w tym przede wszystkim pojazdów ciężkich), prędkości pojazdów, stanu technicznego infrastruktury drogowej i pojazdów. Szczególnie duży hałas emitowany jest od dróg krajowych, w tym przede wszystkim od autostrad i dróg ekspresowych, jednak przekroczenia charakteryzują również obszary bezpośrednio leżące przy drogach wojewódzkich. Zgodnie z danymi przedstawionymi w Programie ochrony środowiska przed hałasem<sup>14</sup>, do obszarów przekroczeń hałasu wzdłuż dróg wojewódzkich<sup>15</sup> należą: DW482 – ul. Łaska w Pabianicach i przejście przez Sieradz, DW484 – ul. Wojska Polskiego w Bełchatowie, DW485 – ul. Pabianicka w Bełchatowie, DW702 – ul. Piątkowska w Zgierzu, DW703 – przejście przez centrum Łęczycy, DW710 – przejście przez Konstantynów Łódzki, DW713 – przejście przez Opoczno, ul. Piłsudskiego i ul. Rokicińska w Łodzi, DW715 – przejście przez Brzeziny i Kuluszki.

Zmiany klimatu oraz związane z nimi ekstremalne zjawiska pogodowe znacząco wpływają na infrastrukturę drogową, zwiększając ryzyko uszkodzeń i zakłócenia w jej funkcjonowaniu. Wrażliwość infrastruktury na czynniki klimatyczne i zmiany klimatu jest bardzo wysoka, gdzie szczególnie istotne są zjawiska związane z intensywnymi opadami deszczu (zwłaszcza o charakterze nawalnym), mrozem i obfitymi opadami śniegu, falami upałów, silnymi wiatrami, burzami oraz zdarzenia będące ich następstwem, m.in. powodzie, osuwiska i zapadliska, częstsze „przechodzenie temperatury przez 0°C”. Wymaga to szczególnego podejścia do realizacji inwestycji drogowych uwzględniającego adaptację infrastruktury, czyli przystosowanie jej do zmieniającego się klimatu i poprawę odporności na negatywne zjawiska pogodowe. Ekstremalnie wysokie temperatury powodują deformację nawierzchni, w szczególności dróg nieprzystosowanych do nacisku 115 kN oraz zbudowanych z mniej wytrzymałych materiałów, a także przyczyniają się do pogorszenia stabilności skarp drogowych. Istotny wpływ na degradację stanu nawierzchni ma również wielokrotne przechodzenie temperatury przez punkt 0°C, pogłębiające proces niszczenia warstwy drogi poprzez częste rozszerzanie i kurczenie się materiału, z którego jest ona zbudowana. Silne opady śniegu oraz oblodzenia przyczyniają się do ograniczania przejezdności infrastruktury, a poprzez pogorszenie warunków jazdy wpływają na większą wypadkowość. Dodatkowo działania utrzymaniowe w zimie przy użyciu silnych środków chemicznych powodują zwiększoną korozję nawierzchni. Wrażliwość infrastruktury na gwałtowne opady deszczu zaznacza się poprzez podtopienia i zalewanie terenów przylegających do dróg, degradację systemów odwadniających, a także powstawanie dużego ryzyka osuwisk. Ostatnim elementem znacząco wpływającym na infrastrukturę drogową są silne i porywiste wiatry, których efektem są w powalone drzewa, a także inne komponenty przestrzeni mogące zakłócić przejezdność lub naruszyć i zniszczyć konstrukcję dróg.

Dane klimatyczne i hydrologiczne z ostatnich dziesięcioleci wskazują na coraz częstsze występowanie gwałtownych zjawisk atmosferycznych powodujących zagrożenia dla ludzi i gospodarki. Sukcesywnie wzrastała średnia roczna temperatura powietrza (nawet o 1,5-3°C) i w 2024 r. w Polsce wyniosła 11,0°C, co świadczyło o ekstremalnie ciepłym roku. Średnia roczna suma opadów dla stacji meteorologicznej w Łodzi w 2023 r., kształtowała się na poziomie 644 mm i była wyższa od średniej z okresu 1991-2020, kiedy wynosiła 578 mm<sup>16</sup>, z kolei rozdanie sum opadów atmosferycznych dla Polski w 2024 r., średnia roczna suma opadów dla stacji

<sup>14</sup>Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego przyjęty Uchwałą Nr II/40/24 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 21 czerwca 2024 r.

<sup>15</sup>Obszary przekroczeń wyrażone przez 10% największych wartości wskaźnika NHA określającego całkowitą liczbę osób dotkniętych szkodliwym skutkiem hałasu.

<sup>16</sup>Rocznik statystyczny Województwa Łódzkiego, Łódź 2024.



Łódź mieści się w przedziale 500-600 mm. Ponadto rozkład sumy opadów w województwie łódzkim jest nierównomierny i wykazuje anomalie w postaci wyjątkowo suchych okresów zimowych oraz występowaniem deszczy nawalnych w okresie letnim i jesiennym. Scenariusze klimatyczne dla Polski<sup>17</sup> wskazują, że powszechnym zjawiskiem pogodowym w najbliższym dziesięcioleciu będą fale upałów z tendencją do wydłużania czasu ich występowania. Z prognozy różnicy liczby dni suchych w roku między okresem 2008-2018 i 2021-2050 wynika, że w województwie łódzkim wartość ta wzrośnie o około 16-19 dni. Ponadto prognozy zmian średniej rocznej temperatury powietrza w Polsce dla okresu 2071-2100 wskazują, że do końca stulecia wzrośnie ona ponad poziom z roku 1990 o około 3,5-4°C. Dodatkowo o średnio 20 dni zmniejszy się liczba dni przymrozkowych. Dla zachodniej części województwa łódzkiego (położonej w dorzeczu Odry) tempo zmian prognozowane jest jako powolna ewolucja ku warunkom klimatycznym charakterystycznym termicznie dla klimatu oceanicznego, ale z pogłębiającym się w czasie deficytem zasilania opadowego. Dla części województwa położonej w dorzeczu Wisły modele klimatyczne wskazują na zwiększający się w kształtowaniu pogody udział kontynentalnych mas powietrza, co skutkuje przyrostem czasu trwania okresu suszy atmosferycznej.

## System transportowy województwa

### Układ drogowy<sup>18</sup>

Województwo łódzkie charakteryzuje się korzystnym położeniem transportowym w strefie oddziaływania Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), na przecięciu dwóch korytarzy sieci bazowej: Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie oraz Morze Północne – Morze Bałtyckie. W ramach strategicznego układu drogowego uwzględniono istniejące i planowane elementy sieci bazowej: autostradę A1 Gdańsk – Łódź – Gorzyczki – (Czechy), autostradę A2 (Niemcy) Świecko – Łódź – Warszawa – Kukuryki (Białoruś) oraz drogę ekspresową S8 na odcinku Łódź – Wrocław. W kompleksowej sieci TEN-T znalazły się drogi ekspresowe: S8 na odcinku Piotrków Trybunalski – Warszawa, S11 Koszalin – Poznań – Kępno – Piekary Śląskie (A1), S12 Piotrków Trybunalski – Radom, S12 Łódź – Kozenin, S14 Zachodnia Obwodnica Łodzi oraz S74 Sulejów – Kielce.

Poza istniejącymi drogami szybkiego ruchu (A1, A2, S8, S14) o dobrym wyposażeniu regionu w infrastrukturę drogową świadczy również przebieg dróg krajowych istotnych w powiązaniach międzyregionalnych Nr: 12, 74, 91, 92. W 2023 r. długość dróg publicznych w regionie wyniosła 25 982,3 km (7 miejsce w kraju), przy gęstości wynoszącej 142,6/100 km<sup>2</sup> (7 miejsce w kraju). Wysoka wartość charakteryzowała długość dróg krajowych, która wyniosła 1 479,1 km (3 miejsce w kraju), w tym autostrad 274 km (1 miejsce w kraju) oraz dróg ekspresowych 249,3 km (5 miejsce w kraju), co przekładało się na wysokie wartości gęstości dróg, odpowiednio 8,1 km/100 km<sup>2</sup> (3 miejsce w kraju) dla dróg krajowych i 2,9 km/100km<sup>2</sup> dla autostrad i dróg ekspresowych (2 miejsce w kraju). Nieco niższe wartości region osiąga pod względem długości dróg powiatowych i gminnych, których łączna długość w 2023 r. wyniosła 23 163,5 km (7 miejsce w kraju), przy gęstości dróg o nawierzchni twardej wynoszącej 103,4 km/100 km<sup>2</sup> (4 miejsce w kraju). Uwzględniając jakość dróg przebiegających przez województwo, w 2023 r. 41,4% dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA w Łodzi posiadało nawierzchnie w stanie złym i niezadowolającym. Złym stanem technicznym i niewystracającymi parametrami charakteryzują się także drogi powiatowe i gminne, spośród których 18,7% posiadało nawierzchnie gruntowe.

Generalny Pomiar Ruchu 2020/2021 na istniejącej sieci dróg krajowych wskazuje znaczne obciążenie ruchem sieci drogowej województwa. Pod względem natężenia ruchu na drogach krajowych wynoszącego 16 030 poj./dobę region zajmuje 5 miejsce w kraju, a do najbardziej obciążonych dróg krajowych należały: autostrady A1 i A2, droga ekspresowa S8 oraz odcinki DK1 (dwujezdniowe), DK12 i DK91. Znacząco obciążone ruchem, w tym o dużym udziale ruchu ciężarowego były również odcinki dróg krajowych przebiegające przez miasta: Zgierz (DK71, DK91), Sulejów (DK12, DK72), Brzeziny (DK72), Aleksandrów łódzki (DK71, DK72),

<sup>17</sup>Polityka ekologiczna Państwa 2030 r., Ministerstwo Środowiska, Warszawa 2019.

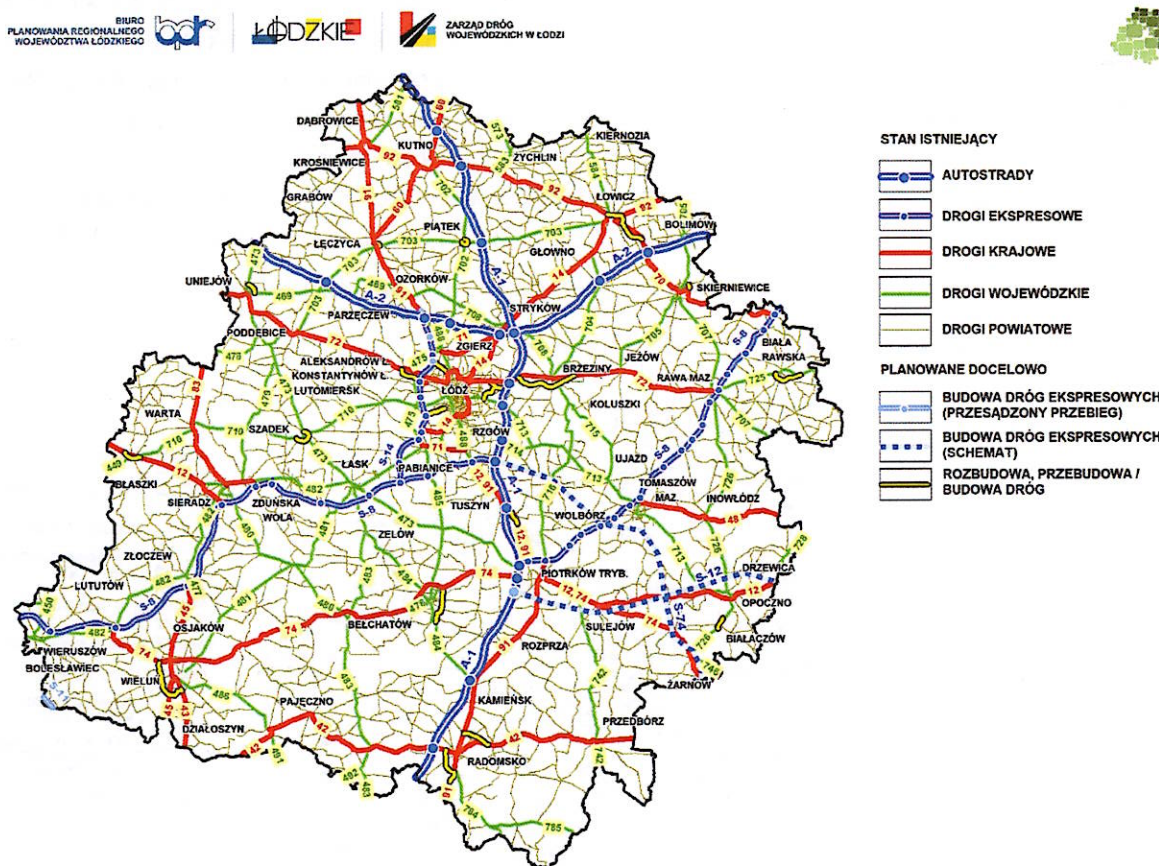
<sup>18</sup>Z wyłączeniem informacji dotyczących dróg wojewódzkich.



Rozprza (DK91), Radomsko (DK42, DK91), Kamieńsk (DK91), Wieluń (DK43, DK45), Łowicz (DK70), Poddębice (DK72), Błaszki (DK12), Stryków (DK14) oraz Pajęczno (DK42).

Ponadto pomimo dynamicznego procesu inwestycyjnego na obszarze województwa łódzkiego obejmującego w ostatnich latach m.in. budowę autostrady A1 na odc. Tuszyn – Piotrków Tryb. – Kamieńsk – Radomsko – gr. woj. łódzkiego/śląskiego oraz realizację drogi ekspresowej S14 – zachodniej obwodnicy Łodzi, sieć nadal wymaga wielu uzupełnień. Do szczególnie istotnych inwestycji w strategiczny układ drogowy regionu należą: realizacja powiązania w kierunku południowo-wschodnim (S12, S74), rozbudowa autostrady A2 na odcinku Łódź – Warszawa dla zwiększenia przepustowości w kontekście budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, budowa obwodnic miejscowości, przez które prowadzony jest ruch tranzytowy oraz modernizacja istniejących i budowa nowych dróg dojazdowych do węzłów na drogach szybkiego ruchu, w szczególności w rejonie Łodzi.

Rysunek 8. Układ drogowy w województwie łódzkim w 2025 r. (źródło: opracowanie własne).



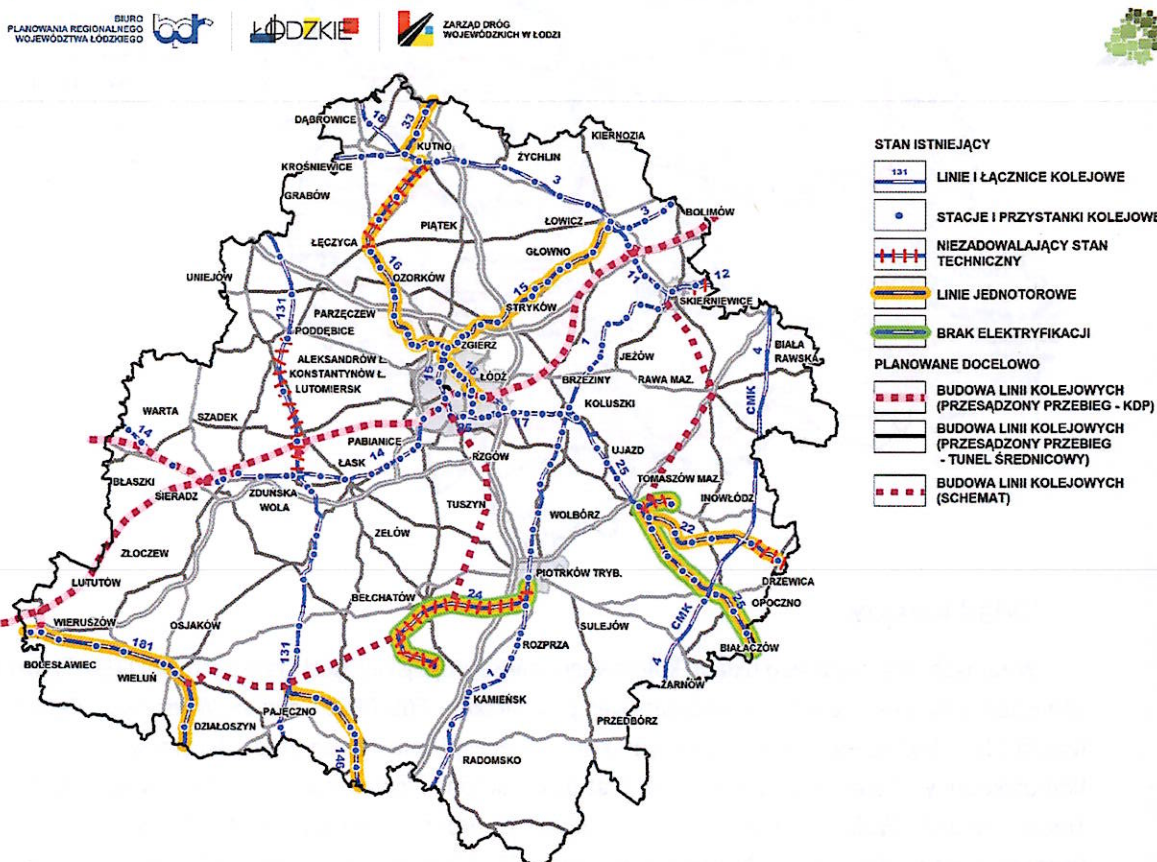
## Układ kolejowy

W ramach strategicznego układu kolejowego Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) uwzględniono istniejące i planowane elementy sieci bazowej: pasażerskie – E65/CE65 Gdynia – Warszawa – Centralna Magistrala Kolejowa – Katowice – Zebrzydowice – (Czechy) i linia dużych prędkości Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Łódź – Poznań/Wrocław oraz przeznaczone głównie dla ruchu towarowego – CE65 Gdynia Tczew – Zduńska Wola Karsznice – Chorzów Batory – Zwardoń – (Słowacja), E20/CE20 (Niemcy) – Kunowice – Poznań – Kutno – Warszawa – Terespol – (Białoruś), CE20 (Niemcy) – Kunowice – Poznań – Kutno – Pilawa – Terespol – (Białoruś), C65/1 Zduńska Wola Karsznice – Łódź – Skierniewce oraz linie kolejowe rozszerzonej sieci bazowej: pasażerskie – Nr 25 na odcinku Łódź – Opoczno (CMK), towarowe: C65/2 Chorzew Siemkowice – Częstochowa – Zawiercie – Czechowice-Dziedzice, Nr 14 na odcinku Zduńska Wola – Głogów. Uzupełnieniem sieci bazowej jest linia kolejowa Nr 25 na odcinku Opoczno (CMK) – granica z województwem świętokrzyskim, będąca w sieci kompleksowej.



Sieć kolejowa w województwie łódzkim jest słabo rozwinięta, długość linii kolejowych normalnotorowych w 2024 r. wyniosła 1 086 km (10 miejsce w kraju), stanowiąc 5,5% sieci kraju, przy gęstości wynoszącej 6 km/km<sup>2</sup> (10 miejsce w kraju). Niez elektryfikowane pozostaje 96 km linii (8,8%), w tym: Nr 24, Nr 53 oraz istotna z punktu widzenia transportu pasażerskiego, stanowiąca połączenie z południowo-wschodnią częścią regionu Nr 25 na odc. Tomaszów Maz. – Opoczno – Skarżysko-Kamienna. W województwie występują również linie jednotorowe, których długość wyniosła 399 km (36,7%), w tym: Nr 15 na odc. Zgierz – Bednary, Nr 16, Nr 22 na odc. Tomaszów Maz. – Radzice, Nr 24, Nr 33, Nr 53, Nr 146 i Nr 181, z czego największe „wąskie gardła” stanowią linie wychodzące z Łódzkiego Węzła Kolejowego w kierunku północnym. Do odcinków o najlepszych parametrach technicznych można zaliczyć linie, na których w ostatnich latach przeprowadzono inwestycje podnoszące prędkości, w tym m.in. odcinki: Warszawa Zach. – Katowice (Nr 1 – 120-160 km/h), Warszawa Zach. – Kunowice (Nr 3 – 160 km/h), Grodzisk Maz. – Zawiercie (Nr 4 – 160-200 km/h, Łódź Kaliska – Tuplice (Nr 14 – 120-160 km/h), Zgierz – Łódź Kaliska (Nr 15 – 120-160 km/h), Zgierz – Łęczyca (Nr 16 – 120 km/h), Łódź Fabryczna – Koluszki (Nr 17 – 120-150 km/h), Kutno – Piła (Nr 18 – 120-160 km/h), Wyczerpy – Chorzew Siemkowice (Nr 146 – 120-160 km) oraz Chorzew Siemkowice – Zduńska Wola Karsznice (Nr 131 – 120-140 km/h). Obecnie w regionie funkcjonują 172 stacje i przystanki kolejowe, z czego ponad 70% została zmodernizowana, a kolejne 3 obiekty są w trakcie budowy. Ponadto dzięki sukcesywnemu podnoszeniu kategorii przejazdów drogowo-kolejowych poprawia się bezpieczeństwo pieszych i kierowców, w ostatnich latach na przejazdy bezkolizyjne przebudowano obiekty w Łowiczu (LK 3/ul. 3 Maja), Skierniewicach (LK 1/ul. Zwierzyniecka), Andrespolu (LK 17/LK 25/DP 2912E) oraz GałkóWKu (LK 17/LK 25/DP 2911E).

Rysunek 9. Układ kolejowy w województwie łódzkim w 2025 r. (źródło: opracowanie własne).



Poza inwestycjami liniowymi przeprowadzonymi w ostatnich latach na głównych liniach kolejowych (m.in. LK 3, LK 4, LK 14, LK 16, LK 131, LK 146), na zwiększenie dostępności do transportu kolejowego kluczowy wpływ miała modernizacja istniejącej i budowa nowej infrastruktury punktowej, w tym realizowanej w ramach Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025 oraz tzw. projektu przystankowego, którego beneficjentem było Województwo Łódzkie. Pomimo ukończenia wielu inwestycji, województwo łódzkie nadal wykazuje duże potrzeby, szczególnie w zakresie realizacji nowych linii kolejowych,

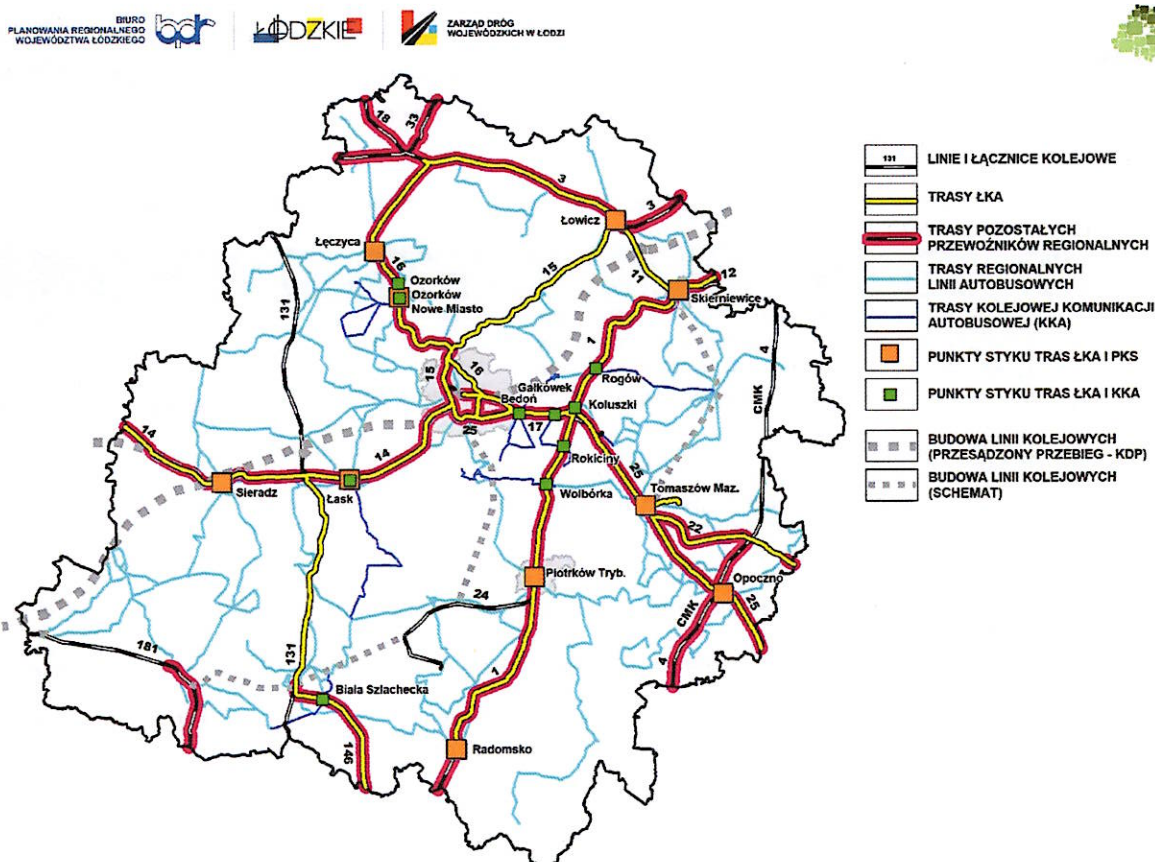


zwiększenia przepustowości istniejących odcinków, budowy bezkolizyjnych przekroczeń dróg z liniami kolejowymi oraz dalszej restrukturyzacji Łódzkiego Węzła Kolejowego. W tym kontekście kluczowe jest dokończenie trwającej obecnie budowy tunelu średnicowego pod centrum Łodzi, łączącego stację Łódź Fabryczna ze stacjami Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec, a także budowa kolei dużych prędkości Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Łódź – Wrocław/Poznań umożliwiających prowadzenie ruchu regionalnego oraz budowa nowych linii kolejowych<sup>19</sup>, dzięki którym utworzony zostanie nowy ciąg komunikacyjny Piotrków Trybunalski – Bełchatów – LK 131 – Wieluń, zmniejszając wykluczenie komunikacyjne mieszkańców południowo-zachodniej części regionu.

## Publiczny transport zbiorowy

Podstawę publicznego transportu zbiorowego w województwie stanowią pasażerskie przewozy kolejowe, które dzięki szeregu inwestycji w infrastrukturę pasażerską i nowoczesny tabor, a także poprzez rozszerzenie oferty połączeń i integrację biletową, systematycznie się rozwijają. Głównym przewoźnikiem obsługującym połączenia o charakterze regionalnym jest Łódzka Kolej Aglomeracyjna, a uzupełnienie stanowią połączenia realizowane przez Polregio, Koleje Mazowieckie i Koleje Wielkopolskie. Połączenia ponadregionalne obsługuje PKP Intercity. Na obszarach nieobsługiwanych przez połączenia kolejowe trzon komunikacji stanowi sieć ponadregionalnych, regionalnych i lokalnych połączeń autobusowych, wykorzystujących sieć dróg regionu, w tym w dużej mierze dróg wojewódzkich. Uzupełnienie stanowią systemy komunikacji miejskiej funkcjonujące w największych miastach województwa i ich obszarach oddziaływania.

Rysunek 10. Publiczny transport zbiorowy w województwie łódzkim w 2025 r. (źródło: opracowanie własne danych przewoźników).



<sup>19</sup>W ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + prowadzone są prace nad przedsięwzięciami pn.: „Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Nr 24 na odcinku Piotrków Trybunalski - Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa” i „Budowa linii łączącej linią kolejową Nr 131 (Chorzew Siemkowiec) 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”.



Na przestrzeni ostatnich lat długość linii regularnej komunikacji autobusowej w regionie spada i w 2023 r. wyniosła 25 716 km, w tym dalekobieżnej 1 842 km, o charakterze regionalnym 6 123 km, natomiast długość linii podmiejskich wyniosła 17 751 km. Do zahamowania negatywnych trendów w przewozach autobusowych oraz niwelacji obszarów wykluczonych komunikacyjnie, przyczyniło się uruchomienie przez Samorząd Województwa Łódzkiego nowych autobusowych linii regionalnych finansowanych z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa łódzkiego. Obecnie w regionie funkcjonują 43 takie linie, a część z nich objętych jest ofertą „bilet zintegrowany ŁKA+PKS”, czyli wspólnym biletem kolejowo-autobusowym, w ramach którego zintegrowano połączenia w 10 punktach opartych o stacje i przystanki kolejowe w Łasku, Łęczycy, Łowiczu Głównym, Opocznie, Ozorkowie Nowe Miasto, Piotrkowie Trybunalskim, Radomsku, Sieradzu, Skierniewicach oraz Tomaszowie Mazowieckim. 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 obsługuje obecnie 12 połączeń autobusowych dowożących pasażerów do stacji i przystanków kolejowych: Bedoń, Biała Pajęczańska, Koluśki, Łask, Ozorków, Ozorków Nowe Miasto, Rokiciny, Rogów oraz Wolbórka.

## IV. Ogólna charakterystyka dróg wojewódzkich

### IV.1. Wykaz dróg wojewódzkich

Zgodnie z zapisem art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889) „Do dróg wojewódzkich zalicza się drogi inne niż określone w art. 5 ust. 1, stanowiące połączenia między miastami lub mające znaczenie dla województwa”.

W granicach województwa łódzkiego przebiega 41 dróg wojewódzkich o łącznej długości 1 389,696 km<sup>20</sup> z czego w administracji Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi (dalej: ZDW w Łodzi) jest 1 356,123 km dróg. Pozostałe znajdują się w zarządzie miast na prawach powiatu (Łódź: DW488, DW710, DW713, DW714, Skierniewice: DW705, DW707).

Tabela 1. Sieć dróg wojewódzkich w administracji ZDW w Łodzi – stan na wrzesień 2025 r. (źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Łodzi).

Lp.	Nr drogi	przebieg	długość odcinka	od km	do km
1.	449	Gr. woj. wielkopolskiego i łódzkiego – Romanów – Borysławice	6,047	64+723	70+770
2.	450	Gr. woj. wielkopolskiego i łódzkiego – Wyszanów – Lubczyzna – Mirków – Wieruszów – skrzyżowanie z DW482 (Wieruszów)	10,233	52+413	62+646
3.	469	Skrzyżowanie z DK 72 (Uniejów) – Stary Gostków – skrzyżowanie z DK 91 (Wróblew)	35,058	0+000	35+058
4.	473	Gr. woj. wielkopolskiego i łódzkiego – Uniejów – skrzyżowanie z DK72 (Uniejów) – (...) – skrzyżowanie z DK72 – Balin – Porczyny – skrzyżowanie z DW710 (Szadek) – (...) – skrzyżowanie z DW710 (Szadek) – Ulejów – Bałucz – Łask – skrzyżowanie z DW482 (Łask) – (...) – skrzyżowanie z DW482 (Łask) – Wadlew – gr. m. Piotrków Trybunalski	95,761	21+769	117+530
5.	475	Skrzyżowanie z DW488 (Zgierz) – skrzyżowanie z DK 72 (Aleksandrów Łódzki) – (...) – droga S14 węzeł „Aleksandrów Łódzki” – Konstanytnów Łódzki – droga S14 węzeł „Pabianice Północ”	24,201	0+000	24+201
6.	476	Skrzyżowanie z DK74 – Ludwików – Bełchatów – Dobrzelów – skrzyżowanie z DK74 (Helenów)	8,999	0+205	9+204
7.	477	Droga S8 węzeł „Złoczew” – skrzyżowanie z DW 482 (Złoczew)	2,361	0+000	2+361
8.	478	Gr. woj. wielkopolskiego i łódzkiego – Księża Wólka – skrzyżowanie z DW 473 (Krępa)	11,997	5+616	17+613
9.	479	Skrzyżowanie z DW 473 (Dąbrówka) – Zadzim – Rossoszycza – Miedźno – Czartki – skrzyżowanie z DK83 (Sieradz)	29,020	0+000	29+020
10.	480	Skrzyżowanie z DK12 (Sieradz) – skrzyżowanie z DW482 (Sieradz) – (...) – skrzyżowanie z DW482 (Sieradz) – Burzenin – Widawa – Kłęcz – skrzyżowanie z DW 483 (Szczerców)	48,080	0+000	48+080
11.	481	Skrzyżowanie z DW 482 (Łask) – Pruszków – Sędziejowice – skrzyżowanie z DW 480 (Widawa) – (...) – skrzyżowanie z DW 480 (Widawa) – Rychłocice – Masłowice – Widoradz	58,493	0+000	58+493

<sup>20</sup>Wskazana długość nie obejmuje DW488 w m. Łódź.



Lp.	Nr drogi	przebieg	długość odcinka	od km	do km
12.	482	Gr. m. Łódź – Ksawerów – skrzyżowanie z DK 71 (Pabianice) – (...) – skrzyżowanie z DK71 (Pabianice) – Dobroń – Łask – Zduńska Wola – skrzyżowanie z DK83 (Sieradz) – (...) – skrzyżowanie z DK83 (Sieradz) – Złoczew – Sokolniki – Chobanin – Wieruszów – gr. woj. łódzkiego i wielkopolskiego	107,338	0+000 6+424	4+016 109+746
13.	483	Skrzyżowanie z DW481 (Łask) – Buczek – Szczerców – skrzyżowanie z DK42 (Nowa Brzeźnica) – (...) – skrzyżowanie z DK42 (Nowa Brzeźnica) – granica woj. łódzkiego i śląskiego	72,936	0+000	72+936
14.	484	Skrzyżowanie z DW483 (Buczek) – Żelów – Bełchatów – skrzyżowanie z DK91 (Kamieńsk)	44,430	0+000	44+430
15.	485	Skrzyżowanie z DK71 (Pabianice) – Wadlew – skrzyżowanie z DW476 (Bełchatów)	34,592	0+000	34+592
16.	486	Skrzyżowanie z DK43 (Wieluń) – Wierzchlas – Kraszkowice – Krzczów – Szczyty – skrzyżowanie z DK42 (Działoszyn)	25,996	0+000	25+996
17.	488	Rondo przy węźle autostrady A2 (Emilia) – Lućmierz – Proboszczewice – skrzyżowanie z DW 475 (Zgierz) – Łódź – Rzgów – droga S8 węzeł „Rzgów”	17,221 <sup>21</sup>	0+000	17+221
18.	491	Skrzyżowanie z DK42 (Działoszyn) – gr. woj. łódzkiego i śląskiego	4,758	0+000	4+758
19.	492	Skrzyżowanie z DW483 (Ważne Młyny) – gr. woj. łódzkiego i śląskiego	3,420	0+000	3+420
20.	573	Gr. woj. mazowieckiego i łódzkiego – Żychlin – skrzyżowanie z DW583 (Żychlin)	5,126	42+530	47+656
21.	581	Gr. woj. mazowieckiego i łódzkiego – Łanięta – skrzyżowanie z DG102834E (Krośnice)	15,364	13+152	28+516
22.	583	Skrzyżowanie z DK92 (Bedlno) – Żychlin – gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego	7,626	0+000	7+626
23.	584	Gr. woj. mazowieckiego i łódzkiego – Kiernozia – Łowicz – skrzyżowanie z DK92 (Łowicz)	19,177	6+669	25+846
24.	702	Skrzyżowanie z DK92 (Kutno) – Piątek – skrzyżowanie z DW488 (Zgierz)	43,411	0+000	43+411
25.	703	Skrzyżowanie z DW 473 (Porczyny) – skrzyżowanie z DK72 (Praga) – (...) – skrzyżowanie z DK72 (Poddebice) – Stary Gostków – skrzyżowanie z DK91 (Łęczycza) – (...) – skrzyżowanie z DK91 (Łęczycza) – skrzyżowanie z DW702 (Piątek) – (...) – skrzyżowanie z DW702 (Piątek) – skrzyżowanie z DK14 (Łowicz)	81,311	0+000	81+311
26.	704	Skrzyżowanie z DK14 (Jamno) – Kołacin – skrzyżowanie z DK72 (Brzeziny)	31,257	0+000	31+257
27.	705	Gr. woj. mazowieckiego i łódzkiego – Bolimów – skrzyżowanie z DK70 (Skierniewice) – (...) – skrzyżowanie z DK70 (Skierniewice) – skrzyżowanie z DK72 (Jeżów)	35,596	30+616 57+505	48+171 75+546
28.	707	Skrzyżowanie z DW705 (Skierniewice) – skrzyżowanie z DK72 (Rawa Mazowiecka) – (...) – skrzyżowanie z DK72 (Rawa Mazowiecka) – Cielądz – gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego	37,640	3+006	40+646
29.	708	Skrzyżowanie z DK 91 (Ozorków) – Warszyce – Stryków – skrzyżowanie z DK72 (Brzeziny)	40,139	0+000	40+139
30.	710	Skrzyżowanie z DW488 (Łódź) – Konstantynów Łódzki – Szadek – Rossoszycza – skrzyżowanie z DK83 (Warta) – (...) – skrzyżowanie z DK83 (Warta) – skrzyżowanie z DK12 (Błaszki)	70,520	4+230	74+750
31.	713	Skrzyżowanie z DK14 (Łódź) – Andrespol – Kurowice – Ujazd – droga z S8 węzeł „Tomaszów Mazowiecki Centrum” – (...) – skrzyżowanie z DK48 (Tomaszów Mazowiecki) – Opoczno – skrzyżowanie z DK12	71,315	11+031	82,346
32.	714	Skrzyżowanie z DW488 (Łódź) – Wola Rakowa – skrzyżowanie z DW713 (Kurowice)	10,178	5+767	15+945
33.	715	Skrzyżowanie z DK72 (Brzeziny) – Koluški – Budziszewice – skrzyżowanie z DW713 (Ujazd)	28,587	0+000	28+587
34.	716	Skrzyżowanie z DW715 (Koluški) – Rokiciny – gr. m. Piotrków Trybunalski	38,305	0+000	38+305
35.	725	Droga S8 węzeł „Rawa Mazowiecka Północ” – Biała Rawska – gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego	22,445	0+000	22+445
36.	726	Skrzyżowanie z DG 113380E (Rawa Mazowiecka) – skrzyżowanie z DK48 (Inowłódz) – (...) – skrzyżowanie z DK48 (Inowłódz) – skrzyżowanie z DW713 (Opoczno) – (...) – skrzyżowanie z DW713 (Opoczno) – skrzyżowanie z DK74 (Żarnów)	62,647	0+000	62+647
37.	728	Gr. woj. mazowieckiego i łódzkiego – Drzewica – gr. woj. łódzkiego i mazowieckiego	10,164	50+906	61+070
38.	742	Skrzyżowanie z DK12 (Przyglów) – Łęczno – Ręczno – skrzyżowanie z DK42 (Przedbórz) – (...) – skrzyżowanie z DK42 (Przedbórz) – gr. woj. łódzkiego i świętokrzyskiego	38,659	0+000	38+659
39.	746	Skrzyżowanie z DK74 (Żarnów) – gr. woj. łódzkiego i świętokrzyskiego	6,412	0+000	6+412
40.	784	Skrzyżowanie z DK91 (Radomsko) – Ciężkowice – gr. woj. łódzkiego i śląskiego	20,355	0+000	20+355
41.	785	Skrzyżowanie z DW784 (Ciężkowice) – Żytno – Maluszyn – gr. woj. łódzkiego i świętokrzyskiego	18,948	0+000	18+948
<b>RAZEM</b>			<b>1 356,123</b>		

<sup>21</sup> Wskazana długość nie obejmuje DW488 w m. Łódź.

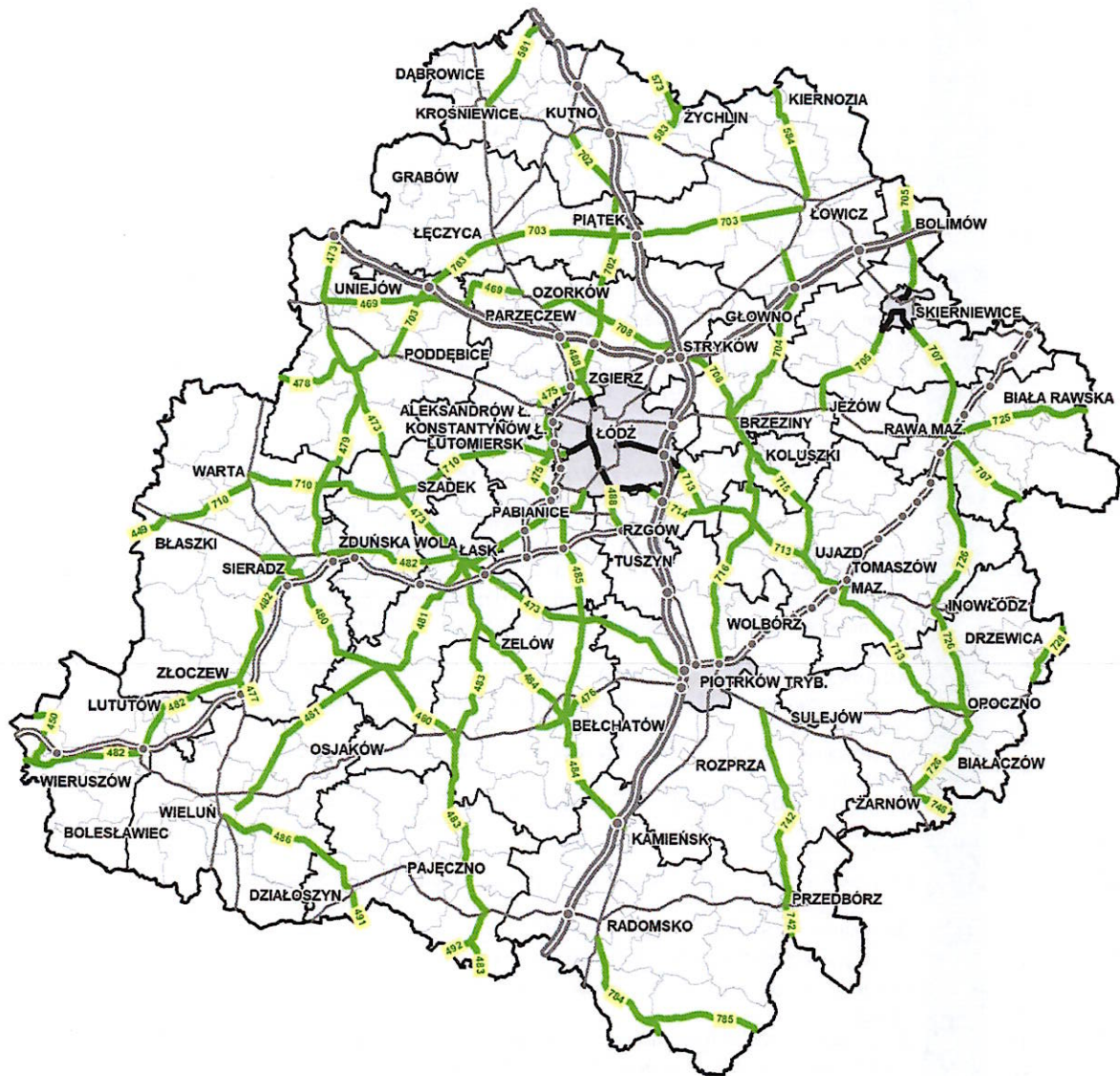


Rysunek 11. Sieć dróg wojewódzkich w administracji ZDW w Łodzi – stan na wrzesień 2025 r. (źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Łodzi).



BIURO  
PLANOWANIA REGIONALNEGO  
WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO





ZARZĄD DRÓG  
WOJEWÓDZKICH W ŁODZI



**DROGI WOJEWÓDZKIE**

-  W ZARZĄDZIE ZDW
-  W ZARZĄDZIE MIAST  
NA PRAWACH POWIATU

-  MIASTA NA PRAWACH POWIATU
-  AUTOSTRADY
-  DROGI EKSPRESOWE
-  DROGI KRAJOWE



## IV.2. Klasyfikacja funkcjonalno-techniczna dróg wojewódzkich

### Klasy techniczne

Zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi<sup>22</sup> drogi publiczne dzieli się na klasy techniczne w zależności od pełnionej funkcji w układzie drogowym – kategorii drogi (krajowa, wojewódzka, powiatowa i gminna) oraz parametrów technicznych jakim dana droga powinna odpowiadać, w tym związanych np. z szerokością pasa ruchu.

Dla dróg wojewódzkich wskazano standardowo klasę „G” – główna, przy czym dopuszcza się również „GP” – główna ruchu przyspieszonego oraz w trudnych warunkach „Z” – zbiorcza.

Obecnie<sup>23</sup> na sieci dróg wojewódzkich zarządzanych przez ZDW w Łodzi, 716,393 km (52,8%) dróg charakteryzowało się klasą „G” natomiast klasę „Z” posiadało 632,732 km (46,7%) dróg. Najmniejszą długość stanowiły drogi wojewódzkie o klasie „GP”, których było 6,998 km (0,5%).

Drogi charakteryzujące się najdłuższymi odcinkami klasy „Z” są: DW483 (50,391 km), DW710 (46,345 km), DW481 (45,905 km), DW703 (43,676 km) oraz DW702 (40,163 km) natomiast pod względem udziału są to: DW573 (100%), DW478 (100%), DW469 (99,6%), DW704 (97,8%), DW581 (97,4%), DW584 (93,9%), DW702 (92,5%).

Tabela 2. Klasyfikacja dróg wojewódzkich w administracji Zarządu Dróg Wojewódzkich – stan na wrzesień 2025 r. (źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Łodzi).

Nr drogi	Klasa „Z”		Klasa „G”	
	odcinki (długość)	% drogi	odcinki (długość)	% drogi
449		-	64+723 – 70+770 (6,047 km)	100 %
450	58,776 – 62+646 (3,87 km)	37,8 %	52+413 – 58+776 (6,363 km)	62,2 %
469	0+000 – 15+325; 15+462 – 35+058 (34,921 km)	99,6 %	15+325 – 15+462 (0,137 km)	0,4 %
473	30+316 – 31+700; 31+910 – 53+150; 53+650 – 62+827 (31,801 km)	33,2 %	21+769 – 30+316; 31+700 – 31+910; 53+150 – 53+650; 62+827 – 117+530 (63,96 km)	66,8 %
475	-	-	0+000 – 24+201 (24,201 km)	100 %
476	-	-	0+205 – 9+204 (8,999 km)	100 %
477	-	-	0+000 – 2+361 (2,361 km)	100 %
478	5+616 – 17+613 (11,997 km)	100 %	-	-
479	0+000 – 11+250; 11+784 – 24+980 (24,446 km)	84,2 %	11+250 – 11+784; 24+980 – 29+020 (4,574 km)	15,8 %
480	7+586 – 22+314; 22+714 – 29+744; 30+227 – 34+664; 35+385 – 39+940 (30,75 km)	64,0 %	0+000 – 7,586; 22+314 – 22+714; 29+744 – 30+227; 34+664 – 35+385; 39+940 – 48,080 (17,33 km)	36,0 %
481	0+000 – 7+780; 9+440 – 10+750; 11+100 – 24+632; 35+210 – 58+493 (45,905 km)	78,5 %	7+780 – 9+440; 10+750 – 11+100; 24+632 – 35+210 (12,588 km)	21,5 %
482	-	-	0+000 – 4+016; 6+424 – 109+746 (107,338 km)	100 %
483	0+000 – 32+706; 54+634 – 62+784; 63+401 – 72+936 (50,391 km)	69,1 %	32+706 – 54+634; 62+784 – 63+401 (22,545 km)	30,9 %
484	0+000 – 18+177; 18+679 – 27+445; 43+866 – 44+430 (27,507 km)	61,9 %	18+177 – 18+679; 27+445 – 43+866 (16,923 km)	38,1 %
485	0+000 – 0+926; 3+244 – 5+140; 5+936 – 6+100; 14+100 – 32+750 (21,636 km)	62,5 %	0+926 – 3+244; 5+140 – 5+936; 6+100 – 14+100; 32+750 – 34+570 (12,956 km)	37,5 %
486	0+370 – 1+550; 15+242 – 25+000 (10,938 km)	42,1 %	0+000 – 0+370; 1+550 – 15+242; 25+000 – 25+996 (15,058 km)	57,9 %
488	-	-	0+000 – 10+223 (10,223 km)	59,4 %
491	-	-	0+000 – 4+758 (4,758 km)	100 %
492	-	-	0+000 – 3+420 (3,42 km)	100 %
573	42+530 – 47+656 (5,126 km)	100 %	-	-
581	13+152 – 27+847; 28+244 – 28+516 (14,967 km)	97,4 %	27+847 – 28+244 (0,397 km)	2,6 %
583	0+000 – 3+982; 4+409 – 5+968 (5,541 km)	72,7 %	3+982 – 4+409; 5+968 – 7+626 (2,085 km)	27,3 %
584	7+840 – 25+846 (18,006 km)	93,9 %	6+669 – 7+840 (1,171 km)	6,1 %
702	1+200 – 19+200; 19+700 – 38+400; 38+642 – 39+625; 39+820 – 42+300 (40,163 km)	92,5 %	0+000 – 1+200; 19+200 – 19+700; 38+400 – 38+642; 39+625 – 39+820; 42+300 – 43+411 (3,248 km)	7,5 %
703	0+000 – 3+770; 31+457 – 50,653; 51+101 – 60,041; 69+541 – 81+311 (43,676 km)	53,7 %	3+770 – 31+457; 50+653 – 51+101; 60+041 – 69+541 (37,635 km)	46,3 %

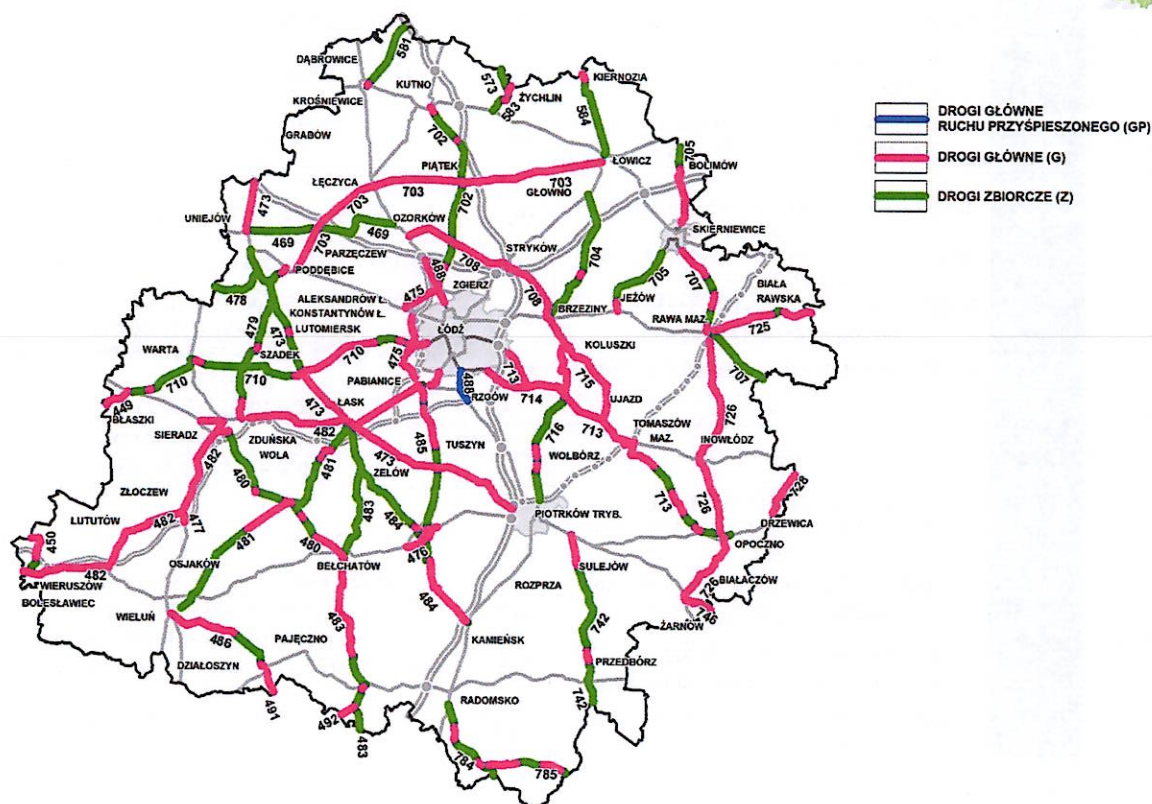
<sup>22</sup>§12 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

<sup>23</sup>Według stanu na wrzesień 2025 r.



Nr drogi	Klasa „Z”		Klasa „G”	
	odcinki (długość)	% drogi	odcinki (długość)	% drogi
704	0+000 – 18,398; 19,072 – 31+257 (30,583 km)	97,8 %	18,398 – 19,072 (0,674 km)	2,2 %
705	30+616 – 35+604; 57+505 – 66+228; 71+868 – 73+075 (14,918 km)	41,9 %	35+604 – 48+171; 66+228 – 71+868; 73+075 – 75,546 (20,678 km)	58,1 %
707	3+006 – 4+034; 10+683 – 15+379; 18+169 – 22+799; 24+048 – 40+646 (26,952 km)	71,6 %	4+034 – 10+683; 15+379 – 18+169; 22+799 – 24+048 (10,688 km)	28,4 %
708	-	-	0+000 – 40+139 (40,139 km)	100 %
710	8+352 – 10+036; 10+543 – 16+487; 22+101 – 22+450; 34+070 – 35+480; 36+150 – 57+900; 58+950 – 70+700; 71+292 – 74+750 (46,345 km)	65,7 %	4+230 – 8+352; 10+036 – 10+543; 16+487 – 22+101; 22+45 – 34+070; 35+480 – 36+150; 57+900 – 58,950; 70+700 – 71+292 (24,175 km)	34,3 %
713	56+757 – 64+171; 69+233 – 73+786 (11,967 km)	16,8 %	11+031 – 56+757; 64+171 – 69+233; 73+786 – 82+346 (59,348 km)	83,2 %
714	-	-	5+767 – 15+945 (10,178 km)	100 %
715	-	-	0+000 – 28+587 (28,587 km)	100 %
716	13+050 – 26+650; 28+900 – 30+750; 31+720 – 38+305 (22,035 km)	57,5 %	0+000 – 13+050; 26+650 – 28+900; 30+750 – 31+720 (16,27 km)	42,5 %
725	13+038 – 15+934 (2,896 km)	12,9 %	0+000 – 13+038; 15+934 – 22+445 (19,549 km)	87,1 %
726	-	-	0+000 – 62+647 (62,647 km)	100 %
728	-	-	50+906 – 61+070 (10,164 km)	100 %
742	0+000 – 0+100; 6+700 – 27+150; 29+312 – 38+659 (29,897 km)	77,3 %	0+100 – 6+700; 27+150 – 29+312 (8,762 km)	22,7 %
746	-	-	0+000 – 6+412 (6,412 km)	100 %
784	0+000 – 5+070; 7+800 – 15+337; 16+312 – 20+355 (16,65 km)	81,8 %	5+070 – 7+800; 15+337 – 16+312 (3,705 km)	18,2 %
785	0+000 – 1+400; 7+500 – 13,589; 17+589 – 18+948 (8,848 km)	46,7 %	1+400 – 7+500; 13+589 – 17+589 (10,1 km)	53,3 %
<b>RAZEM</b>	<b>632,732 km</b>	<b>46,7 %</b>	<b>716,393 km</b>	<b>52,8 %</b>
<b>Klasa „GP”</b>				
Nr drogi	odcinki (długość)			% drogi
488	10+223 – 17+221 (6,998 km)			40,6 %
<b>RAZEM</b>	<b>6,998 km</b>			<b>0,5 %</b>

Rysunek 12. Klasyfikacja dróg wojewódzkich w administracji ZDW w Łodzi – stan na wrzesień 2025 r. (źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Łodzi).

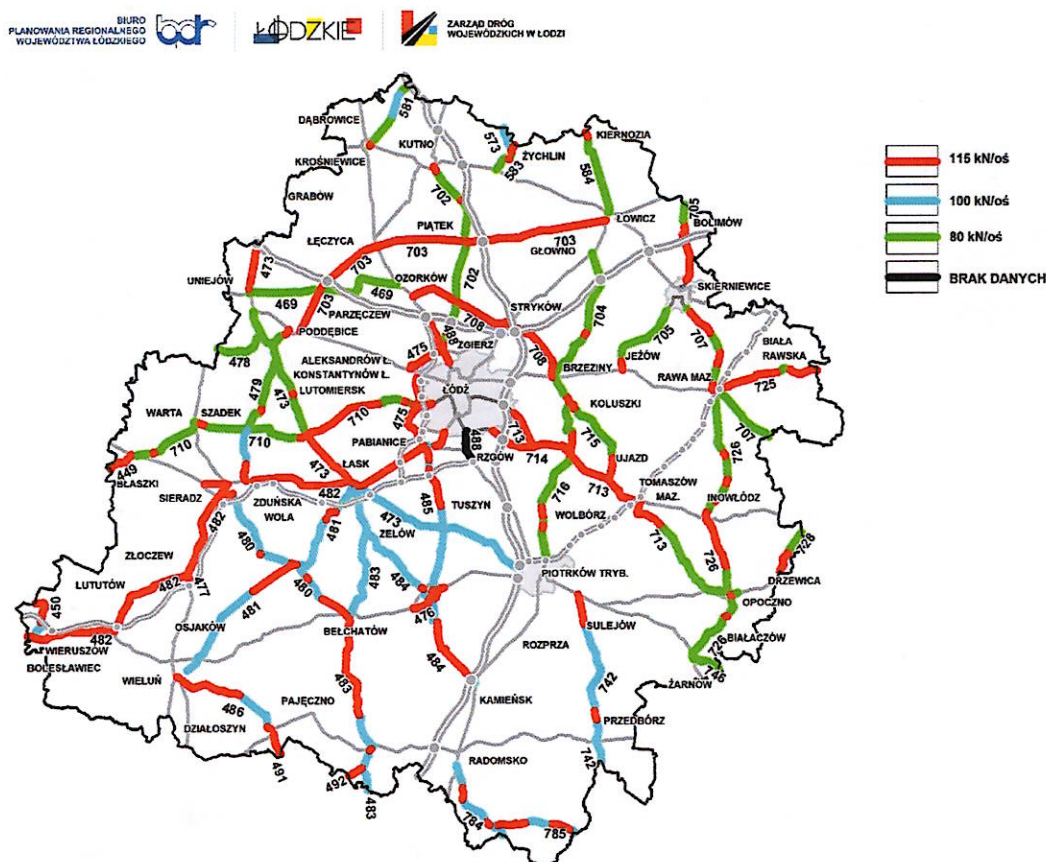




## Nośność dróg

Drogi wojewódzkie, podobnie jak pozostałe drogi publiczne, zgodnie z obowiązującymi przepisami<sup>24</sup> muszą posiadać **nawierzchnię o nośności 115 kN/oś, dostosowaną do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t<sup>25</sup>**. W województwie łódzkim wskazane wymogi spełnia obecnie 575,079 km (42,4%) dróg wojewódzkich zarządzanych przez ZDW w Łodzi. Odcinków o nienormatywnej nośności było 774,046 km, z czego 300,066 km (22,1%) posiadało **nośność 100 kN/oś**, a 473,980 km (35,0%) **nośność 80 kN/oś**. W przypadku 6,998 km dróg (0,5%) brak jest danych w tym zakresie<sup>26</sup>.

Rysunek 13. Nośność dróg wojewódzkich w administracji ZDW w Łodzi – stan na wrzesień 2025 r. (źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Łodzi).



### IV.3. Stan techniczny dróg wojewódzkich

W II kw. 2025 r. na sieci dróg wojewódzkich przeprowadzono okresową, coroczną kontrolę stanu technicznego dróg wojewódzkich. Przeglądowi poddano łącznie **1356,123 km** dróg administrowanych przez ZDW w Łodzi, z czego wyłączone **29,404 km (2,2%)** odcinków dróg znajdujących się w przebudowie, stanowiących nieciągłości lub niepozostających w utrzymaniu ZDW w Łodzi (wiadukty autostradowe, wiadukty nad drogami ekspresowymi, obszary rond i skrzyżowań z drogami krajowymi). **Ocenie poddano w sumie 1326,719 km dróg wojewódzkich.**

W ramach wykonanego przeglądu uwzględniono parametr dotyczący **szerokości jezdni** oraz oceny stanu następujących elementów drogi: **nawierzchnia jezdni**, nawierzchnia chodnika, pobocza, odwodnienie, oznakowanie pionowe i poziome.

<sup>24</sup>§76 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

<sup>25</sup>Art. 41 ust. 1 ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r.

<sup>26</sup>Dotyczy DW488 na odc. Łódź-Rzgów-droga S8 węzeł „Rzgów”.



Oceny dokonano w czterostopniowej skali:

- A - stan dobry,
- B - stan zadowalający,
- C - stan niezadowalający,
- D - stan zły.

Z uwagi na cel sporządzenia dokumentu w niniejszym podrozdziale uwagę skupiono na analizie stanu nawierzchni i szerokości jezdni.

### Ocena stanu nawierzchni dróg wojewódzkich w 2025 r.

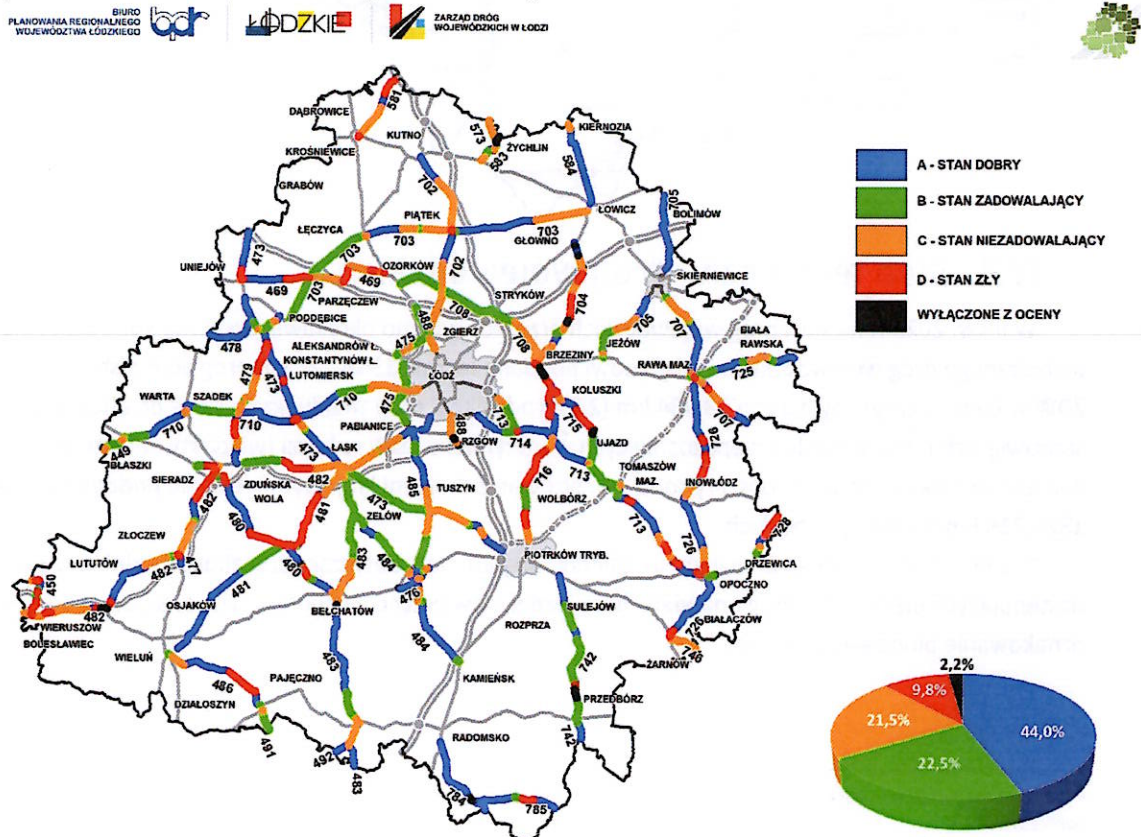
Na podstawie przeprowadzonych przeglądów poszczególne odcinki dróg zostały zakwalifikowane do poniższych klas według zdiagnozowanego stopnia zużycia nawierzchni:

Tabela 3. Skala ocen i kryteria oceny nawierzchni dróg wojewódzkich w administracji ZDW w Łodzi (źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Łodzi).

Klasa	Stan	Opis stanu klasy
A	dobry	Nawierzchnia jest jednorodna, brak spękań ubytków i kolein
B	zadowalający	Nawierzchnia wskazuje nieliczne spękania, jest odcinkami niejednorodna ale zamknięta, nie posiada żadnych ubytków i deformacji w przekroju poprzecznym
C	niezadowalający	Nawierzchnia wykazuje liczne spękania siatkowe i przy krawędzi jest odcinkami niejednorodna, występują lokalne ubytki i wykruszenia
D	zły	Nawierzchnia wykazuje liczne spękania siatkowe przy krawędzi oraz znaczne deformacje w przekroju poprzecznym wskazujące na zmiany w podbudowie, jest niejednorodna, posiada liczne ubytki i wykruszenia

W 2025 r. ocenionych odcinków w stanie **dobrym** było 596,110 km (44,0%) z nich, w stanie **zadowalającym** 305,201 km (22,5%), natomiast w stanie **niezadowalającym** i **złym** kolejno 293,073 km (21,5%) i 132,335 km (9,8%). Stan dróg wojewódzkich ulega systematycznej poprawie, gdzie np. w roku 2014 r. w stanie złym i niezadowalającym było 41,2% ówczesnej sieci drogowej, a w 2021 r. aż 49,5%. Obecnie **największy udział odcinków o nawierzchni "C" i "D"** dotyczy dróg nr: DW746 (100%), DW573 (89,5%), DW581 (77,7%), DW704 (67,3%), DW469 (66,0%), DW479 (66,2%).

Rysunek 14. Stan nawierzchni dróg wojewódzkich w administracji ZDW w Łodzi – stan na czerwiec 2025 r. (źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Łodzi).





## Szerokość jezdni dróg wojewódzkich w 2025 r.

Drugim istotnym elementem, który podlega przeglądowi technicznemu jest szerokość jezdni. Zgodnie z obowiązującymi przepisami<sup>27</sup> drogi klasy "G" (standardowa klasa dla dróg kategorii wojewódzkiej) powinny posiadać **szerokość pasa ruchu na jezdni wynoszącą 3,50 m**. W trudnych warunkach dopuszcza się zastosowanie szerokości 3,25 lub 3,00 m.

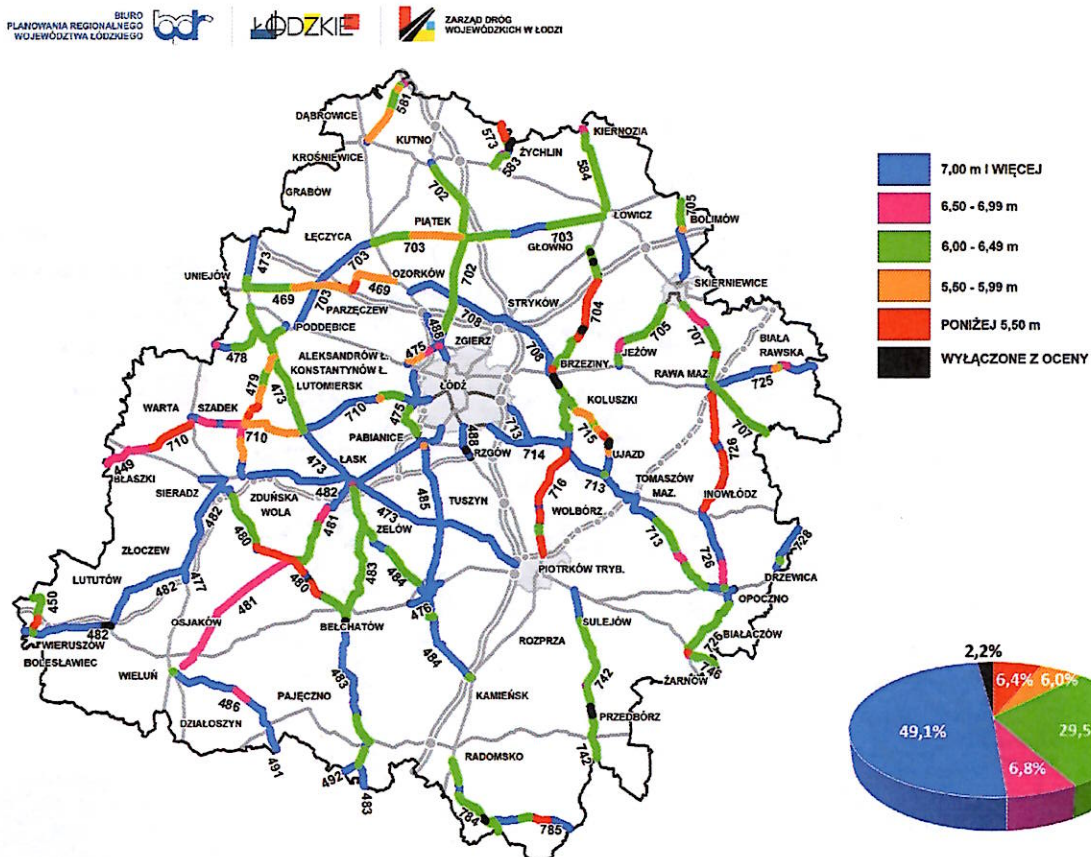
Na potrzeby niniejszego opracowania przyjęto następujące przedziały szerokości dróg wojewódzkich:

- 7 m i więcej,
- 6,99 m – 6,50 m,
- 6,49 m – 6,00 m,
- 5,99 m – 5,50 m,
- Poniżej 5,50 m.

W 2025 r. ocenionych odcinków dróg o szerokości jezdni minimum **7 m** było 665,820 km (49,1%). W przedziałach **6,50 m – 6,99 m** było to 92,158 km (6,8%), a w **6,00 m – 6,49 m** 401,226 km (29,5%). Poniżej minimalnej, dopuszczanej w przepisach technicznych, szerokości było 167,515 km dróg (12,4%), w tym w przedziałach **5,50 m – 5,99 m** i **poniżej 5,5 m** było to kolejno 81,189 km (6,0%) oraz 86,326 km (6,4%).

Obecnie **największy udział odcinków o szerokości poniżej 6,0 m** dotyczy dróg nr: DW573 (65,9%), DW469 (64,3%), DW479 (58,7%), DW581 (53,9%), DW716 (48,9%), DW704 (42,4%).

Rysunek 15. Szerokość jezdni dróg wojewódzkich w administracji ZDW w Łodzi – stan na czerwiec 2025 r. (źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Łodzi).



<sup>27</sup>§17 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.



## IV.4. Obiekty inżynierskie

Na sieci dróg wojewódzkich w Zarządzie ZDW w Łodzi znajdują się wg. stanu na czerwiec 2025 r. **159 obiektów inżynierskich**, w tym **138 mostów (86,8%)**, **17 wiaduktów (10,7%)**, **3 kładki dla pieszych (1,9%)** i **1 tunel dla pieszych (0,6%)** o łącznej długości ok. 3,6 km.

Tabela 4. Obiekty inżynierskie z podziałem na konstrukcje (źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Łodzi).

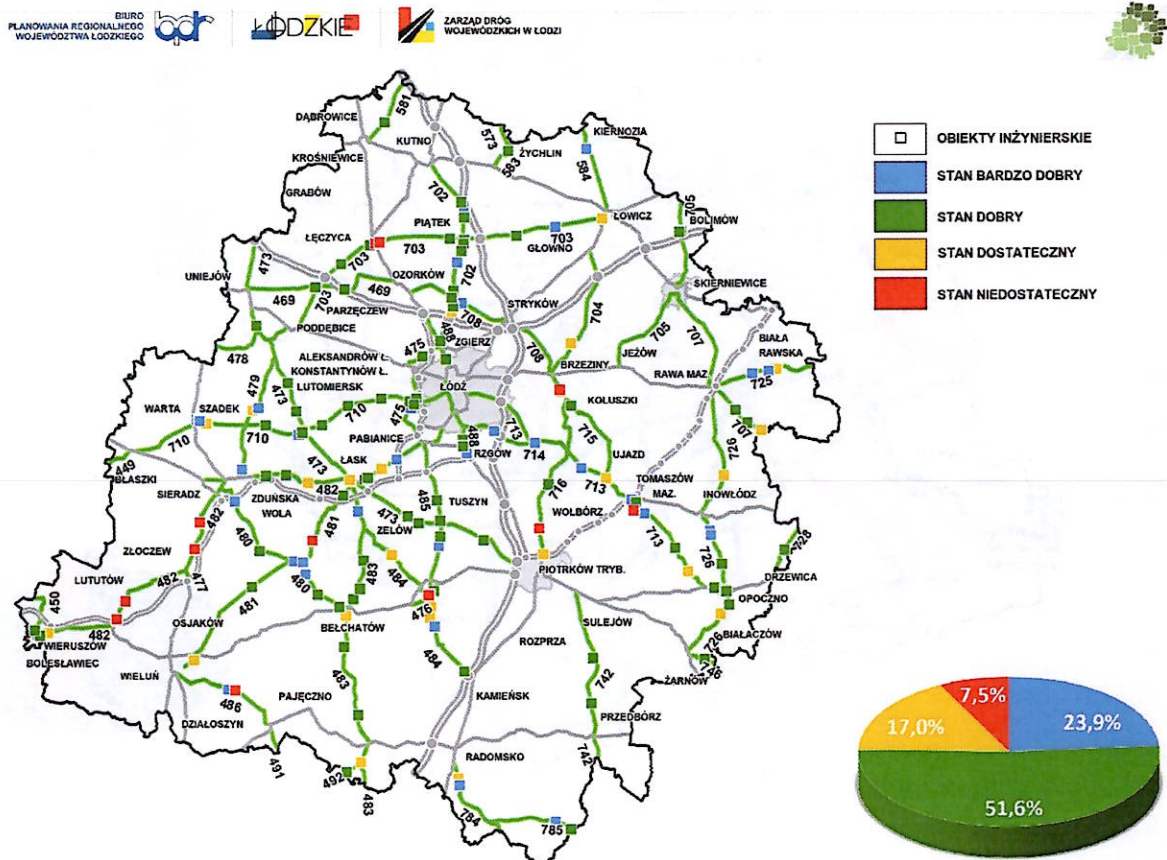
MOSTY, WIADUKTY, KŁADKI DLA PIESZYCH, TUNEL DLA	KONSTRUKCJA OBIEKTÓW			
		LICZBA [SZT.]	UDZIAŁ [%]	DŁUGOŚĆ [M]
	Stalowy	13	8,2	524,46
	Z betonu zbrojonego (żelbetowe)	78	49,1	1 215,86
	Z betonu sprężonego	60	37,7	1 767,30
	Z betonu zbrojonego (żelbetowe)/sprężonego	1	0,6	48,86
	Powłokowy	5	3,1	50,42
	Ceglany/betonowy	2	1,3	17,50
	<b>SUMA:</b>	<b>159</b>	<b>100</b>	<b>3 624,40</b>

Najwięcej obiektów inżynierskich posiada konstrukcje z betonu zbrojonego (49,1%) oraz z betonu sprężonego (37,7%), przy czym te drugie pomimo mniejszej ilości całościowo są dłuższe o ponad 500 m. Dużo mniejszy udział stanowią obiekty stalowe (8,2%). Pojedyncze obiekty posiadają konstrukcje powłokową (3,1%), ceglana/betonową (1,3%) oraz z betonu zbrojonego/sprężonego (0,6%).

### Stan techniczny obiektów inżynierskich w 2024 r.

Obiekty inżynierskie poddawane są m.in. cyklicznym okresowym kontrolom rocznym oraz kontrolom pięcioletnim podczas których ocenie podlegają poszczególne elementy konstrukcyjne oraz wyposażenie obiektów np. nawierzchnie jezdni i chodników, nasypy, skarpy, odwodnienie, balustrady, filary, przyczółki, konstrukcje dźwigarów głównych, ciągnia itp.<sup>28</sup>

Rysunek 16. Stan techniczny obiektów inżynierskich w administracji ZDW w Łodzi w 2024 r. (źródło: opracowanie własne na podstawie przeglądu rocznego obiektów mostowych).



<sup>28</sup>Przeglądy obiektów inżynierskich na sieci zarządzanej przez ZDW w Łodzi przeprowadza się przy zastosowaniu Wytycznych oceny stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich WR-M-8. Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu, obowiązujące od 02.03.2021 r.

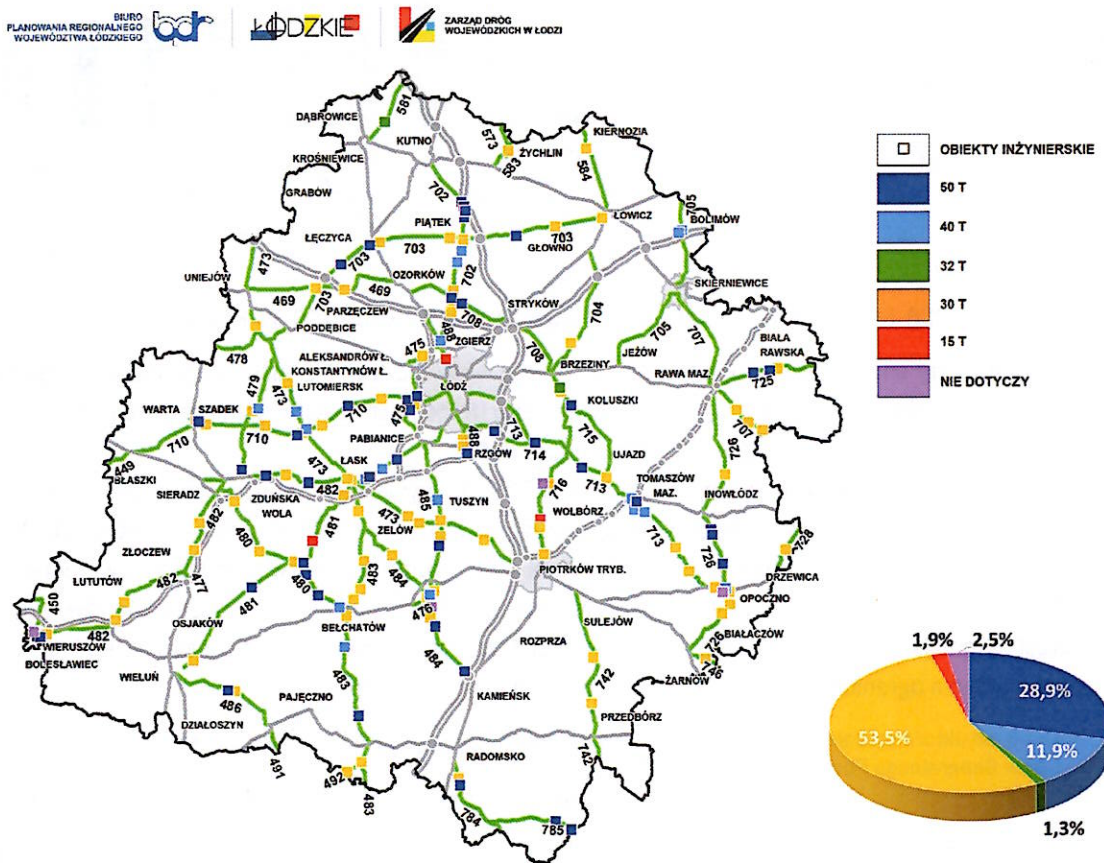


Na podstawie wyników przeglądu rocznego wykonanego w 2024 r. przyporządkowano otrzymane oceny całego obiektu do 4 stopniowej skali<sup>29</sup>. Zgodnie z przyjętym podejściem większość obiektów znajduje się w stanie **bardzo dobrym** - 38 szt. (23,9%) i **dobrym** – 82 szt. (51,6%). **Dostatecznym** stanem charakteryzuje się 27 obiektów (17,0%), natomiast w stanie **złym** znajduje się 12 (7,5%).

### Nośność obiektów inżynierskich w 2024 r.

Uwzględniając **nośność**, nowe obiekty inżynierskie (mosty, wiadukty, kładki dla pieszych) budowane są najczęściej dla nośności wynoszącej **50 t**. Obiektów spełniających wskazaną normę na sieci drogowej zarządzanej przez ZDW w Łodzi jest 46 szt. (28,9%). Nośnością **40 t** charakteryzuje się 19 obiektów (11,9%), a nośnością **32 t** 2 obiekty (1,3%). Ponad połowa obiektów posiada nośność wynoszącą **30 t** – 85 szt. (53,5%), a 3 mosty zaledwie **15 t** (1,9%). Określenie nośności nie dotyczy 4 obiektów (2,5%), w tym 1 tunelu dla pieszych zlokalizowanego pod linią kolejową nr 181 w Wieruszowie oraz 3 kładek dla pieszych.

Rysunek 17. Nośność obiektów inżynierskich w administracji ZDW w Łodzi w 2024 r. (źródło: opracowanie własne na podstawie przeglądu rocznego obiektów mostowych).



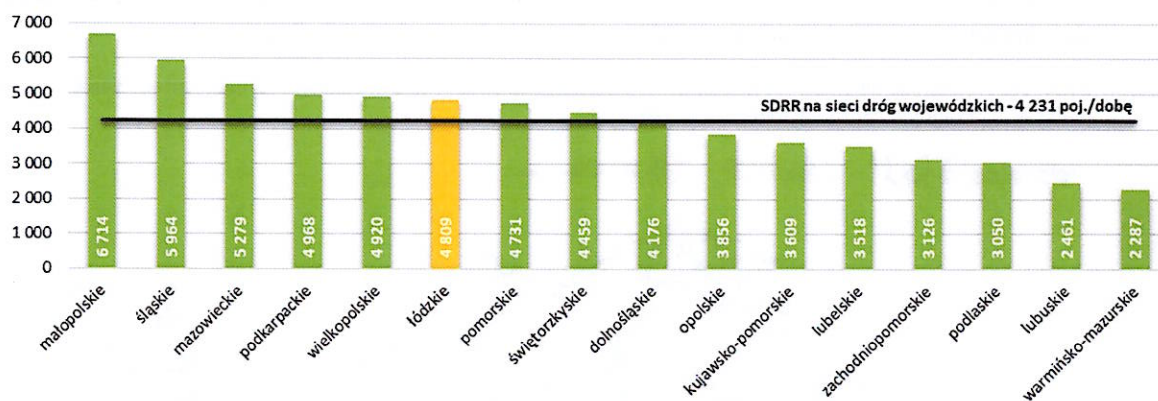
<sup>29</sup>Na potrzeby niniejszej analizy przyjęto następujące założenia przyporządkowania ocen stanu technicznego poszczególnych obiektów do następujących przedziałów w 4 stopniowej skali: 4,01-5,00 (bardzo dobry), 3,01-4,00 (dobry), 2,01-3,00 (dostateczny), poniżej 2,01 (niedostateczny).



## IV.5. Generalny Pomiar Ruchu 2020/2021

Generalny Pomiar Ruchu (GPR) przeprowadzany jest cyklicznie co 5 lat stanowi podstawowe źródło informacji pozwalające określić natężenie ruchu i jego strukturę na poszczególnych odcinkach dróg wojewódzkich. Zgodnie z wynikami GPR przeprowadzonym w latach 2020/2021<sup>30</sup> na ówczesnej sieci dróg wojewódzkich województwo łódzkie zajmuje 6 miejsce w kraju ze **średnim dobowym ruchem rocznym (SDRR) wynoszącym 4 809 poj./dobę**, przy średniej dla kraju wynoszącej 4 231 poj./dobę. W porównaniu z GPR 2015 w regionie łódzkim nastąpił wzrost ruchu o 13%, natomiast w kraju o 20%.

Wykres 1. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na sieci dróg wojewódzkich w kraju i województwach w 2020/2021 r. (poj./dobę) (źródło: opracowanie własne na podstawie danych wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021).



### Struktura rodzajowa ruchu na drogach wojewódzkich w kraju

**Największy udział** w ruchu pojazdów na sieci dróg wojewódzkich ma ruch samochodów osobowych (82,3%), dalej lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) (8,7%), natomiast najmniejszym udziałem charakteryzują się ciągniki rolnicze (0,3%) i autobusy (0,5%).

**Największy wzrost ruchu** w stosunku do GPR 2015 dotyczył lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych) (50%) oraz samochodów ciężarowych z przyczepami (35%). Wysokie wzrosty w obu kategoriach mogły być związane m.in. z dynamicznymi zmianami w strukturze handlu związanymi z rozwojem e-commerce (zakupy przez internet), napędzanym dodatkowo przez pandemię Covid-19. Ruch samochodów osobowych wzrósł natomiast o 18%. SDRR spadł jedynie w przypadku autobusów (25%), co mogło być efektem m.in. wprowadzenia ograniczeń w przewozie osób transportem zbiorowym.

Tabela 5. Struktura rodzajowa ruchu na drogach wojewódzkich w kraju (źródło: opracowanie własne na podstawie danych wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 i 2020/2021).

Kategoria pojazdów	Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych wg GPR 2015 i 2020/2021				Wskaźnik zmian ruchu 2015- 2020/2021
	SDRR 2015 (poj./dobę)	%	SDRR 2020/2021 (poj./dobę)	%	
Samochody osobowe	2950	83,8	3 481	82,3	18%
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	246	7,0	369	8,7	50%
Samochody ciężarowe bez przyczep	89	2,5	94	2,2	6%
Samochody ciężarowe z przyczepami	152	4,3	205	4,8	35%
Autobusy	28	0,8	21	0,5	-25%
Motocykle	43	1,2	49	1,2	14%
Ciągniki rolnicze	12	0,4	12	0,3	0%
<b>Pojazdy silnikowe ogółem</b>	<b>3 520</b>	<b>100</b>	<b>4 231</b>	<b>100</b>	<b>20%</b>

<sup>30</sup>GPR 2020/2021 był wyjątkowo realizowany przez 2 lata ze względu na ograniczenia ruchu wprowadzone przez pandemię Covid-19, gdzie część pomiarów zaplanowanych na 2020 r. przeniesiono na 2021 r., aby zapewnić wiarygodność i przydatność zebranych danych.



## Średni dobowy ruch pojazdów ogółem na drogach wojewódzkich w województwie łódzkim

Na sieci dróg wojewódzkich w województwie łódzkim zauważyć można duże zróżnicowanie natężenia ruchu. Na **terenach zamiejskich** ruch pojazdów ogółem wahał się od 814 poj./dobę (na odc. DW784 Ciężkowice – Ignaców) do 13 209 poj./dobę (na odc. DW482 Łódź – Pabianice). Do **najbardziej obciążonych zamiejskich** odcinków dróg należały drogi nr: 482, 484, 485, 702, 710 i 715 (powyżej 10 000 poj./dobę) i nr 469, 473, 476, 483, 703, 707, 708, 713, 714, 716, 725 (powyżej 5 000 poj./dobę).

W przypadku **odcinków miejskich** największy ruch pojazdów ogółem (powyżej 10 000 poj./dobę) zarejestrowano w granicach miast: Konstantynów Łódzki (DW710), Koluśki (DW715), Opoczno (DW713/726), Bełchatów (DW484/485), Tomaszów Mazowiecki (DW713), Łask (DW482/473), Zgierz (DW702), Pabianice (DW482), Lutomiersk (DW710), Łęczycza (DW703), Sieradz (DW482) oraz Brzeziny (DW715).

Tabela 6. Odcinki dróg wojewódzkich w woj. łódzkim o średnim dobowym ruchu pojazdów powyżej 5 000 poj./dobę (Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 i 2020/2021).

Nr drogi	Relacja drogi	Odcinek drogi (*miejski, **zamiejski)	Pojazdy ogółem	
			Poj./dobę	Wskaźnik zmian ruchu 2015-2020/2021 <sup>31</sup>
469	Uniejów – Gostków Stary – Wróblew	Uniejów (DW473) – Stary Gostków (DW703)*,**	5 365	19%
473	gr. woj. – Uniejów – Balin – Szadek – Łask – Piotrków Tryb.	Łask – przejście (DW482 – DW482)*	13 218	Brak danych
		Łask (DW482) – w. „Łask” (S8)*,**	7 618	Brak danych
		Wadlew (DW485) – Piotrków Tryb. **	7 859	Brak danych
476	DK74 – Bełchatów – DK74	Nowy Świat (DK74) – Bełchatów (DW484)*,**	7 204	Brak danych
		Bełchatów ul. Czapliniecka (DW484) – ul. Kościuszki (DW485)*	8 157	Brak danych
480	Sieradz – Widawa – Szczerców	Bełchatów (DW485) – Helenów (DK74)*,**	5 481	Brak danych
		Sieradz (DK12) – ul. Wojska Polskiego (DK83, DW482)*	5 389	Brak danych
481	Sieradz ul. Jana Pawła (DW482) – gr. miasta*	Sieradz	5 874	8%
482	Łódź gr. miasta – Pabianice – Sieradz – Wieruszów – gr. woj.	Łask ul. Żeromskiego (DW473, DW482) – gr. miasta*	5 369	8%
		Łódź – Pabianice (DK71)*,**	13 209	Brak danych
		Pabianice ul. Lutomierska (DK71) – w. „Dobroń” (S14)*,**	9 829	Brak danych
		w. „Dobroń” (S14) – gr. m. Łask*	10 919	Brak danych
		Łask gr. miasta – Łask Al. Niepodległości (DW473)*	13 730	Brak danych
		Łask ul. Żeromskiego (DW473) – Zduńska Wola gr. miasta**	6 799	Brak danych
		Zduńska Wola gr. miasta – ul. Szadkowska**	7 270	Brak danych
		Zduńska Wola ul. Szadkowska – w. „Zduńska Wola Zach.” (S8)*,**	8 013	Brak danych
		w. „Zduńska Wola Zach. (S8) – Sieradz (DK83)**	7 099	Brak danych
		Sieradz ul. Wojska Polskiego (DK83) – ul. 1 Maja (DW480)*	9 022	Brak danych
		Sieradz ul. 1 Maja (DW480) – DK12*	11 779	Brak danych
		w. „Wieluń” (S8-DK74) – w. „Wieruszów” (S8) **	5 811	Brak danych
		w. „Wieruszów” (S8) – ul. Kuźnicka (DW450)*,**	5 056	Brak danych
483	Łask – Szczerców – Nowa Brzeźnica – gr. woj.	Wieruszów ul. Kuźnicka (DW450) – gr. woj. wielkopolskiego**	6 409	Brak danych
		Łask ul. Mickiewicza (DW481) – gr. miasta*	9 522	34%
		Łask – Buczek (DW484)**	8 253	38%
484	Buczek – Żelów – Bełchatów – Kamieńsk	Nowa Brzeźnica (DK42) – Ważne Młyny (DW492)**	5 246	81%
		Buczek (DW483) – Bełchatów (DK74)*,**	5 001	97%
		Bełchatów (DK74) – Al. Włókniarzy (DW476)*	13 340	-9%
		Bełchatów Al. Włókniarzy (DW476) – ul. Lipowa*	8 159	-57%
		Bełchatów ul. Lipowa – gr. miasta*,**	15 685	-17%
		gr. miasta Bełchatów – Kamieńsk (A1)*,**	6 537	31%
		Kamieńsk (A1) – Kamieńsk (DK91)*,**	6 666	40%
485	Pabianice – Wadlew – Bełchatów	Pabianice ul. Partyzancka (DK71) – gr. miasta*	7 417	-50%
		Pabianice gr. miasta – w. „Pabianice Płd. (S8)**	7 519	-5%
		w. „Pabianice Płd. (S8) – Wadlew (DW473)**	7 774	-2%
		Wadlew (DW473) – Bełchatów (DK74)**	6 747	10%
486	Bełchatów (DK74) – al. Włókniarzy (DW476)*,**	10 941	4%	
486	Wieluń – Działoszyn	Wieluń ul. Krakowskie Przedmieście (DK43) – gr. miasta*	6 913	-2%
488	DK74 – Wieluń – DK74	Dąbrowa (DK74) – Wieluń (DK45) *	5 282	Brak danych
		Wieluń (DK45) – Wieluń (DW481) *	7 531	Brak danych
583	Bedno – Żychlin – gr. woj.	Żychlin (DW573) – gr. woj.*	8 023	19%
702	Kutno – Piątek – Zgierz	Piątek (DW703) – Warszycze (DW708)**	5 616	-10%
		Warszycze (DW708) – w. „Zgierz” (A2)**	10 714	14%

<sup>31</sup>Brak danych wynika z faktu, iż część odcinków nie była objęta pomiarem ruchu w okresie porównawczym z uwagi na zmianę zarządcy.



Nr drogi	Relacja drogi	Odcinek drogi (*miejski, **zamejski)	Pojazdy ogółem	
			Poj./dobę	Wskaźnik zmian ruchu 2015- 2020/2021 <sup>31</sup>
		w. „Zgierz” (A2) – Zgierz (gr. miasta)**	13 064	4%
		Zgierz (gr. miasta) – ul. Łęczycza (DK91)*	13 721	-18%
703	Porczyny – Poddębice – Stary Gostków – Łęczycza – Piątek – Łowicz	Łęczycza (gr. miasta) – ul. Sienkiewicza (DK91)*	11 901	40%
		Łowicz (gr. miasta) – ul. Prymasowska (DK14)*	7 530	20%
		Piątek ul. Senatorska (DW702) – w. „Piątek” (A1)*,**	5 644	172%
		w. „Wartkowice” (A2) – Łęczycza ul. Sienkiewicza (DK91)*,**	5 607	10%
707	Skierniewice – Rawa Mazowiecka – gr. woj.	Poddębice (DK72) – Stary Gostków (DW469)*,**	5 269	-29%
		gr. miasta Skierniewice – Rawa Maz. (DK72)**	5 022	11%
		gr. miasta Rawa Maz. – Rawa Maz. (DK72)*	8 300	13%
708	Ozorków – Warszycy – Stryków – Brzeziny	Rawa Maz. (DK72) – gr. woj.*,**	7 895	43%
		Warszycy (DW702) – Stryków gr. miasta**	5 820	12%
710	Łódź – Konstancynów Ł. – Szadek – Warta – Błaszki	gr. miasta Brzeziny – ul. Kościuszki (DK72)*	7 037	-7%
		m. Konstancynów Ł.*	17 730	27%
		Konstancynów gr. miasta – Lutomiersk*,**	12 828	16%
		Lutomiersk – gr. miasta Szadek*,**	5 380	41%
713	Łódź gr. miasta – Andrespol – Ujazd – Tomaszów Maz. – Januszewice – Opoczno	gr. miasta Szadek – ul. Piotrkowska (DW473)*,**	5 641	7%
		Ujazd (DW715) – Tomaszów Maz. (DK48)*,**	7 869	-29%
		Tomaszów Maz. ul. Ujeżdżka (DK48) – Pl. Kościuszki*	15 635	26%
		Tomaszów Maz. Pl. Kościuszki – gr. miasta*	5 506	-56%
714	Rzgów – Kurowice	gr. miasta Opoczno – ul. Perzyńskiego (DW726)*	9 684	Brak danych
		Opoczno ul. Perzyńskiego (DW726) – DK12*	15 764	Brak danych
		Rzgów (DK91) – w. „Łódź Górna” (A1)*,**	6 481	-14%
715	Brzeziny – Kozuski – Budziszewice – Ujazd	w. „Łódź Górna” (A1) – Kurowice (DW713)**	8 027	6%
		Brzeziny (DK72) – Kozuski (DW716)*,**	10 025	Inny odc. pomiarowy
		Kozuski (DW716) – gr. miasta*	16 954	33%
716	Kozuski – Rokiciny – Piotrków Tryb. gr. miasta	Kozuski gr. miasta – Ujazd (DW713)*,**	5 121	84%
		Rokiciny (DW713) – Piotrków Tryb. (S8)**	6 371	24%
725	Rawa Maz. – Biała Rawska – gr. woj.	Kozuski gr. miasta – Ujazd (DW713)*,**	5 121	84%
		w. „Rawa Maz. Płn.” (S8) – Biała Rawska gr. miasta*,**	6 394	Inny odc. pomiarowy
726	Rawa Maz. – Inowódz – Opoczno – Żarnów	Biała Rawska – gr. woj. mazowieckiego*,**	6 562	37%
		Opoczno (gr. miasta) – ul. Piotrkowska (DW713)*	9 025	63%
		Opoczno ul. Piotrkowska (DW713) – gr. miasta*	10 099	83%

■ - pow. 10 000, ■ - 7 501 – 10 000, ■ - 5 000 – 7 500

**Najmniej obciążone** (poniżej 3 000 poj./dobę) **były odcinki zamejskie** dróg nr: 469, 473, 478, 479, 480, 481, 482, 492, 573, 581, 703, 704, 705, 710, 713, 716, 726, 728, 746, 784, 785, przebiegające głównie po obrzeżach obszaru centralnego województwa oraz odcinki przygraniczne.

Na podstawie wyników GPR 2020/2021 można zaobserwować duże zmiany ruchu na sieci dróg wojewódzkich. **Największe wzrosty natężenia ruchu** pojazdów ogółem (pow. 100%) wystąpiły na odcinkach dróg:

- Nr 703 odc. Piątek ul. Senatorska (DW702) – w. „Piątek” (A1) o 172% (do 5 644 poj./dobę),
- Nr 742 odc. Przedbórz (DK42) – Gradek (gr. woj.) o 144% (do 3 463 poj./dobę),
- Nr 480 odc. Szczerców (DK74) – ul. Łaska (DW483) o 119% (do 4 635 poj./dobę),
- Nr 480 odc. Widawa (DW481) – Szczerców (DK74) o 111% (do 4 468 poj./dobę),
- Nr 492 odc. Ważne Młyny (DW483) – gr. woj. o 102% (do 1 935 poj./dobę).

Z kolei **największe spadki natężenia ruchu** pojazdów ogółem (pow. 50%) odnotowano na odcinkach:

- Nr 485 odc. Pabianice ul. Partyzancka (DK71) – gr. miasta o 50% (do 7 417 poj./dobę),
- Nr 713 odc. Tomaszów Maz. Pl. Kościuszki – gr. miasta o 56% (do 5 506 poj./dobę),
- Nr 484 odc. Bełchatów Al. Włókniarzy (DW476) – ul. Lipowa o 57% (do 8 159 poj./dobę),
- Nr 713 odc. Rokiciny (DW716) – Ujazd (DW715) o 65% (do 2 731 poj./dobę),
- Nr 713 odc. Kurowice (DW714) – Rokiciny (DW716) o 69% (do 2 656 poj./dobę).

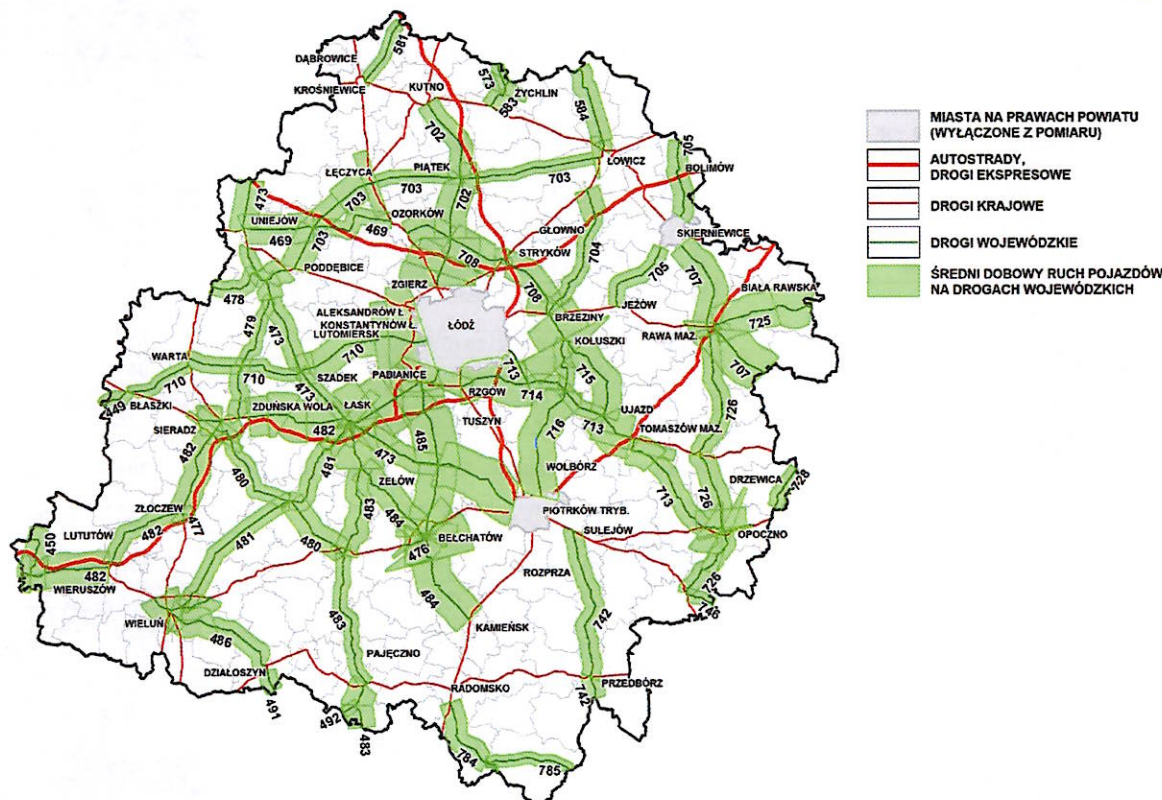


Rysunek 18. Natężenie ruchu pojazdów ogółem na drogach wojewódzkich w 2020/2021 (źródło: opracowanie własne na podstawie GPR 2020/2021).

BIURO  
PLANOWANIA REGIONALNEGO  
WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO



ZARZĄD DRÓG  
WOJEWÓDZKICH W ŁÓDZI



### Średni dobowy ruch pojazdów ciężarowych na drogach wojewódzkich w województwie łódzkim

Największe obciążenia ruchem ciężarowym na zamiejskich odcinkach dróg (ponad 1 000 poj./dobę) wystąpiły na drogach nr: 480, 481, 482, 484, 702, 708, 713, 715. Ponadto, dużym ruchem (ponad 600 poj./dobę) charakteryzowały się zamiejskie odcinki dróg nr: 450, 473, 478, 483, 485, 703, 704, 707, 725. Najmniejszy ruch poniżej 100 poj./dobę zaobserwowano z kolei na zamiejskich odcinkach dróg nr: 710 Szadek – Rossoszycza (DW479) – 93 poj./dobę, 481 Łask – Widawa (DW480) – 92 poj./dobę, 583 Bedlno (DK92) – Żychlin (DW573) – 82 poj./dobę, 784 Ciężkowice (DW785) – Ignaców (gr. woj.) – 68 poj./dobę.

W przypadku odcinków miejskich największe natężenie ruchu pojazdów ciężarowych (powyżej 1 000 poj./dobę) zarejestrowano w granicach miast: Stryków (DW482), Kamieńsk (DW484), Wieruszów (DW482), Brzeziny (DW715), Koluszki (DW715), Ujazd (DW713) oraz Łask (DW473).

Tabela 7. . Odcinki dróg wojewódzkich w woj. łódzkim o średnim dobowym ruchu pojazdów ciężarowych powyżej 600 poj./dobę (Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 i 2020/2021).

Nr drogi	Relacja drogi	Odcinek drogi (*miejski, **zamiejski)	Samochody ciężarowe	
			Poj./dobę	Wskaźnik zmian ruchu 2015-2020/2021 <sup>32</sup>
450	gr. woj. – Wyszanów – Wieruszów	Jutrków (gr. woj.) – Wieruszów (DW482)*,**	919	994%
473	gr. woj. – Uniejów – Balin - Szadek – Łask – Piotrków Tryb.	Łask – przejście (DW482 – DW482)* Łask (DW482) – w . „Łask” (S8) **, **	1 033 620	Brak danych Brak danych
476	DK74 – Bełchatów – DK74	Bełchatów ul. Czapliniecka (DW484) – ul. Kościuszki (DW485)*	613	Brak danych
478	gr. woj. – Księża Wólka – Krępa	Gr. woj. – Krępa (DW473)**	760	585%
480	Sieradz – Widawa – Szczerców	Szczerców (DK74) – ul. Łaska (DW483)**	2 143	1 161%
481	Łask – Widawa – Widoradz Górny	Widawa (DW480) – Wieluń (DW488)**	1 174	1 706%

<sup>32</sup>Brak danych wynika z faktu, iż część odcinków nie była objęta pomiarem ruchu w okresie porównawczym z uwagi na zmianę zarządcy.



Nr drogi	Relacja drogi	Odcinek drogi (*miejski, **zamejski)	Samochody ciężarowe	
			Poj./dobę	Wskaźnik zmian ruchu 2015- 2020/2021 <sup>32</sup>
482	Łódź gr. miasta – Pabianice – Sieradz – Wieruszów – gr. woj.	Sieradz ul. 1 Maja (DW480) – DK12*	600	Brak danych
		w. „Wieluń” (S8-DK74) – w. „Wieruszów” (S8)**	768	Brak danych
		Wieruszów ul. Kuźnicka (DW450) – gr. woj. wielkopolskiego**	2 754	Brak danych
		w. „Wieruszów” (S8) – ul. Kuźnicka (DW450)*,**	1 237	Brak danych
483	Łask – Szczerców – Nowa Brzeźnica – gr. woj.	Szczerców (DK74) – ul. Piłsudskiego (DW480)**	826	140%
		Łask – Buczek (DW484)**	682	20%
		Nowa Brzeźnica (DK42) – Ważne Młyny (DW492)**	717	85%
484	Buczek – Żelów – Bełchatów – Kamieńsk	Bełchatów ul. Lipowa – gr. miasta*,**	790	7%
		gr. miasta Bełchatów – Kamieńsk (A1)*,**	1 260	78%
		Kamieńsk (A1) – Kamieńsk (DK91)*,**	1 106	75%
485	Pabianice – Wadlew – Bełchatów	w. „Pabianice Płd.” (S8) – Wadlew (DW473)**	676	81%
		Wadlew (DW473) – Bełchatów (DK74)**	879	-17%
486	Wieluń – Działoszyn	Wieluń ul. Krakowskie Przedmieście (DK43) – gr. miasta*	623	38%
702	Kutno – Piątek – Zgierz	Piątek (DW703) – Warszyce (DW708)**	676	-23%
		Warszyce (DW708) – w. „Zgierz” (A2)**	945	-5%
		w. „Zgierz” (A2) – Zgierz (gr. miasta)**	1 306	7%
		Zgierz (gr. miasta) – ul. Łęczycka (DK91)*	778	-40%
703	Porczyny – Poddębice – Stary Gostków – Łęczyca – Piątek – Łowicz	Piątek ul. Senatorska (DW702) – w. „Piątek” (A1)*,**	786	162%
704	Jamno – Kołacin – Brzeziny	Jamno (DK14) – w. „Łowicz”**	966	66%
707	Skierniewice – Rawa Maz. – gr. woj.	Gr. miasta Rawa Maz. – Rawa Maz. (DK72)*	603	123%
		Rawa Maz. (DK72) – gr. woj.*,**	670	37%
708	Ozorków – Warszyce – Stryków – Brzeziny	Warszyce (DW702) – Stryków gr. miasta*,**	1 198	-14%
		gr. miasta Stryków – ul. Warszawska (DK14)*	1 380	6%
		Stryków ul. Warszawska (DK14) – gr. miasta*	769	-41%
		Stryków – gr. miasta Brzeziny*,**	769	-55%
		Gr. m. Brzeziny – ul. Kościuszki (DK72)*	853	-51%
713	Łódź gr. miasta – Andrespol - Ujazd – Tomaszów Maz. – Januszewice – Opoczno	Ujazd (DW715) – Tomaszów Maz. (DK48)*,**	1 142	-25%
715	Brzeziny – Koluszki – Budziszewice - Ujazd	Brzeziny (DK72) – Koluszki (DW716)*,**	1 223	Inny odcinek pomiarowy
		Koluszki (DW716) – gr. miasta*	863	88%
		Koluszki gr. miasta – Ujazd (DW713)*,**	851	215%
725	Rawa Maz. – Biała Rawska – gr. woj.	w. „Rawa Maz. Płn.” (S8) – Biała Rawska gr. miasta*,**	992	Inny odcinek pomiarowy
		Biała Rawska – gr. woj. mazowieckiego*,**	927	45%

■ - pow. 2 000, ■ - 1 001 – 2 000, ■ - 600 – 1 000

W stosunku do GPR2015, **największe wzrosty natężenia ruchu pojazdów ciężarowych (pow. 100%)** zaobserwowano na odcinkach DW nr33:

- DW481 odc. Widawa (DW480) – Wieluń (DW488) o 1 706% (do 1 174 poj./dobę),
- DW480 Szczerców (DK74) – ul. Łask (DW483) o 1 161% (do 2 143 poj./dobę),
- DW450 Jutrków (gr. woj.) – Wieruszów (DW482) o 994% (do 919 poj./dobę),
- DW478 gr. woj. – Krępa (DW473) o 585% (do 760 poj./dobę),
- DW726 Inowódz (DK48) – Opoczno gr. miasta o 554% (do 484 poj./dobę).

**Największe spadki natężenia ruchu pojazdów ciężarowych (pow. 70%)** dotyczyły odcinków DW nr:

- DW484 Bełchatów Al. Włókniarzy (DW476) – ul. Lipowa o 88% (do 90 poj./dobę),
- DW716 Koluszki (DW715) – Rokiciny (DW713) o 84% (do 174 poj./dobę),
- DW713 Rokiciny (DW716) – Ujazd (DW715) o 83% (do 151 poj./dobę),
- DW485 Pabianice ul. Partyzancka (DW71) – gr. miasta o 79% (do 87 poj./dobę).

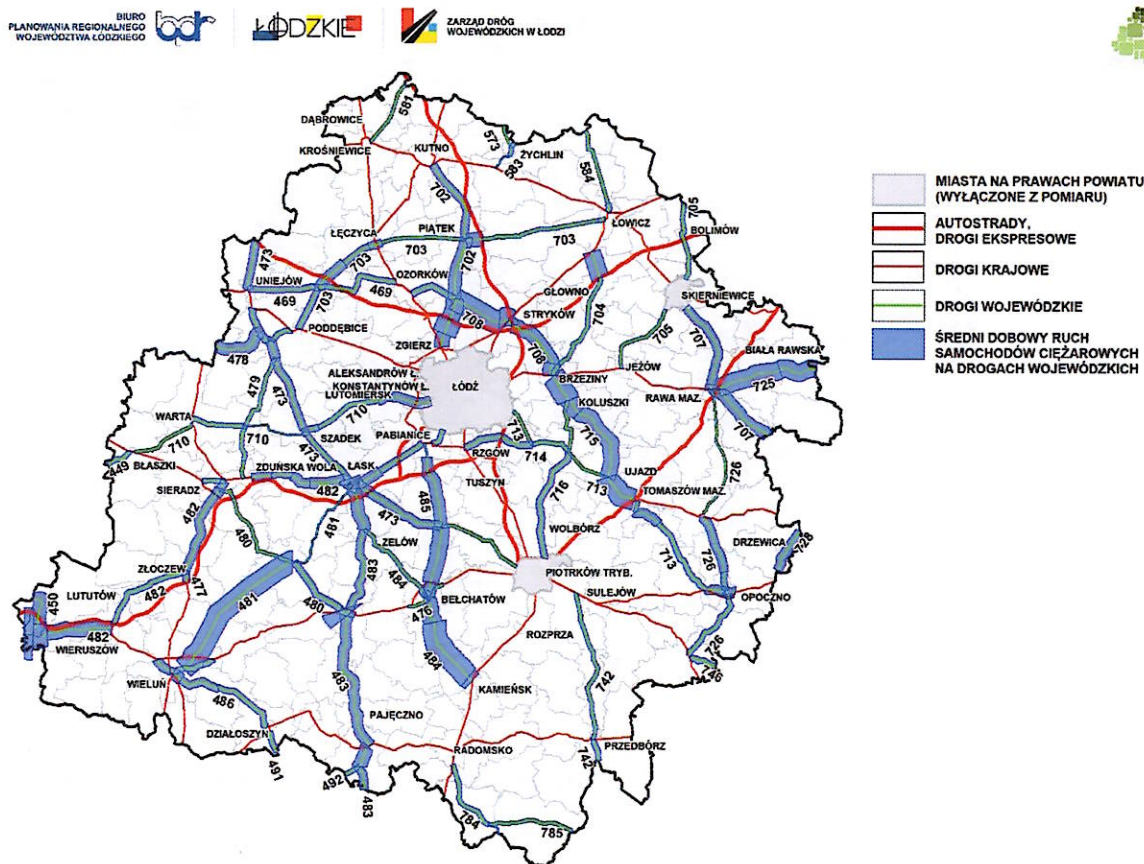
**Podsumowując wyniki GPR 2020/2021** należy zwrócić uwagę, że podczas prowadzenia pomiarów występowały niesprzyjające, dla właściwego wnioskowania, okoliczności związane z prowadzonymi dużymi pracami inwestycyjnymi na sieci krajowej (budowa autostrady A1 w śladzie DK nr 1) i wojewódzkiej (rozbudowa DW 713 Kurowice – Ujazd) oraz pandemią Covid-19, która wpłynęła na natężenie i rozkład ruchu

<sup>33</sup>Należy mieć na uwadze prawdopodobny błąd wyników pomiarów części odcinków dróg nr 478, 480 i 481 z uwagi na brak proporcjonalności do struktury rozkładu ruchu na sąsiadujących odcinkach. Wynikać, to może z błędnego przyporządkowania części pojazdów do kategorii pojazdów ciężarowych. Należy przypuszczać, że GPR wykonany w 2025 r. zweryfikuje te wartości.



na sieci. Biorąc pod uwagę, brak prowadzenia znaczących inwestycji z poziomu krajowego, należy spodziewać się, że dopiero GPR wykonany w 2025 r. pozwoli na uzyskanie miarodajnego, niezakłóconego czynnikiemami zewnętrznymi, obrazu ruchu na sieci dróg w wojewódzkich.

Rysunek 19. Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych na drogach wojewódzkich w 2020/2021 (źródło: opracowanie własne na podstawie GPR 2020/2021).



## IV.6. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

### Wypadki na drogach wojewódzkich

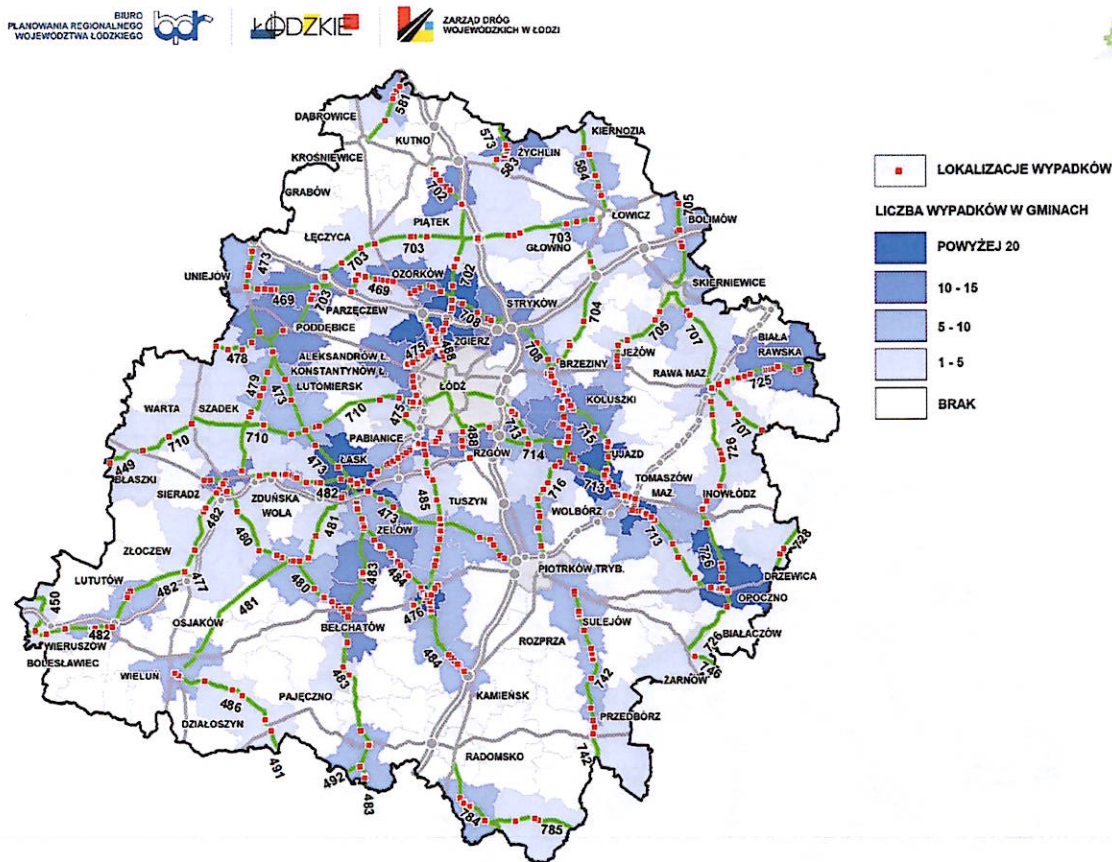
W 2024 r. w regionie odnotowano 2 234 wypadków drogowych ogółem (4 miejsce w kraju), co stanowiło 10,4% ogółu wypadków w Polsce, 7,4% ogółu ofiar śmiertelnych oraz 10,4% ogółu rannych. Ogółem w Polsce w 2024 r. na drogach wojewódzkich zarejestrowano 4 419 wypadków, natomiast w województwie łódzkim miało miejsce 307 wypadków (6 miejsce w kraju; 6,9% ogółu wypadków) w których zanotowano 27 ofiar śmiertelnych (5,2% ogółu ofiar śmiertelnych) i 359 rannych (6,9% ogółu rannych). W latach 2022-2024 liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na drogach wojewódzkich w regionie spadła na rzecz zwiększonej liczby rannych.

Tabela 8. Statystyka wypadków w woj. łódzkim w latach 2022-2024 na tle kraju (źródło: na podstawie danych Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego).

	POLSKA		ŁÓDZKIE		POLSKA		ŁÓDZKIE	
	2022		2023		2024			
Wypadki drogowe ogółem	21 322	2 209	20 936	2 127	21 519	2 234		
Wypadki drogowe na drogach wojewódzkich	4 232	287	4 313	269	4 419	307		
Ofiary śmiertelne na drogach wojewódzkich	465	28	523	34	523	27		
Ranni na drogach wojewódzkich	5097	341	5087	305	5234	359		



Rysunek 20. Liczba wypadków na drogach wojewódzkich w administracji ZDW w Łodzi w gminach w latach 2022-2024 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego).



Do dróg wojewódzkich o największej gęstości wypadków (powyżej 1 wypadku na km drogi) w latach 2022-2024 należą drogi nr: 488, 583, 476, 475, 484, 713. Obszary miejskie z największą liczbą wypadków na drogach wojewódzkich to Belchatów (DW484, DW476, DW485), Zgierz (DW475, DW488, DW702), Tomaszów Mazowiecki (DW713) i Konstancinów Łódzki (DW475, DW710). Do obszarów pozamiejskich z największą liczbą wypadków na drogach wojewódzkich należą: Opatów (DW713, DW726), Łask (DW473, DW481, DW482, DW483), Zgierz (DW488, DW702, DW708) i Ujazd (DW713, DW715). Najmniejszą gęstością wypadków (0,4 i mniej wypadku na 1 km drogi) w latach 2022-2024 charakteryzowały się drogi wojewódzkie nr: 449, 450, 473, 478, 479, 481, 483, 486, 491, 573, 581, 584, 703, 704, 714, 726, 728, 746, 785, 784, natomiast droga na której nie zanotowano żadnego wypadku to DW492.

### Przejazdy kolejowe na drogach wojewódzkich

Obecnie w województwie łódzkim funkcjonują 553 przejazdy drogowo-kolejowe, z czego obiekty strzeżone kategorii A, B i C stanowią 70% (kat. A – 122, kat. B – 139, kat. C – 126), a obiekty niestrzeżone (bez urządzeń zabezpieczających) stanowią 30% (kat. D – 146, kat. E – 15, kat. F – 5)<sup>34</sup>. **W ciągach dróg wojewódzkich funkcjonuje 27 przejazdów i wszystkie z nich były strzeżone** (głównie kategorii A i B), a obiekty z największą przeciętną dobową liczbą pociągów w dobie (powyżej 100 pociągów, średnio 4 pociągi

<sup>34</sup>Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic z drogami i ich usytuowanie: Kat. A – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przez uprawnionych pracowników zarządcy kolei lub przewoźnika kolejowego, posiadających wymagane kwalifikacje lub przy pomocy sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość jezdnii, kat. B – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w sygnalizację świetlną i rogatki zamykające ruch drogowy w kierunku wjazdu na przejazd albo lub wjazdu na przejazd i zjazdu z przejazdu, kat. C – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizację świetlną, kat. D – przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są wyposażone w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu, kat. E – przejścia wyposażone w półsamoczynne systemy przejazdowe lub samoczynne systemy przejazdowe albo kołowrotki, barierki lub labirynty, kat. F – przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych.



w ciągu 1 h) występują w miejscowościach: Różyca – DW716 (m.gm. Koluszki), Bedlno – DW583 (gm. Bedlno), Łowicz – DW584 (m. Łowicz), Baby – DW716 (gm. Moszczenica), Kalinów – DW716 (gm. Będków), Nowe Chrusty – DW716 (gm. Rokiciny), Rokiciny – DW713 (gm. Rokiciny). Dzięki sukcesywnemu podnoszeniu kategorii przejazdów drogowo-kolejowych (m.in. odnowa nawierzchni, montaż samoczynnych sygnalizacji, instalacja urządzeń do monitoringu i rejestracji zdarzeń, oświetlenia), poprawia się bezpieczeństwo ruchu kolejowego, w 2023 r. w całym kraju było 39 zabitych i 24 ciężko rannych w zdarzeniach na przejazdach kolejowo-drogowych. Uwzględniając inwestycje w przejazdy drogowo-kolejowe w ciągu dróg wojewódzkich w regionie, w 2024 r. oddano do użytku nowy wiadukt w ciągu DW480 nad linią kolejową Nr 131 Chorzów Batory – Tczew w miejscowości Kolonia Zawady (gm. Widawa). Poza inwestycjami w infrastrukturę, wpływ na zwiększenie bezpieczeństwa mają również działania miękkie, w tym przede wszystkim kampania „Bezpieczny przejazd” prowadzona przez PKP PLK S.A., której celem jest podnoszenie świadomości o zagrożeniach wynikających z niezachowania szczególnej ostrożności na przejazdach i terenach kolejowych oraz kształtowanie zachowań i utrwalanie postaw społecznie pożądaných.

Tabela 9. Wykaz przejazdów drogowo-kolejowych na drogach wojewódzkich (źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK S.A.).

L.p.	Nr drogi	Lokalizacja	Nr linii kolejowej	Kategoria przejazdu	Przeciętna dobowo liczbą pociągów
1.	DW 716	ul. Piotrkowska, Różyca, m.gm. Koluszki	LK 17	A	142,9
2.	DW 583	Bedlno-Żbiwiec, gm. Bedlno	LK 3	B	107,7
3.	DW 584	ul. Seminaryjna, m. Łowicz	LK 3	A	107,7
4.	DW 716	ul. Piotrkowska, Baby, gm. Moszczenica	LK 1	A	105,2
5.	DW 716	Kalinów, gm. Będków	LK 1	B	105,2
6.	DW 716	ul. Główna, Nowe Chrusty, gm. Rokiciny	LK 1	B	105,2
7.	DW 713	ul. Łódzka, Rokiciny, gm. Rokiciny	LK 1	A	105,2
8.	DW 473	ul. Kolejowa, Łask, m.gm. Łask	LK 14	A	73,5
9.	DW 716	ul. Piotrkowska, Różyca, m.gm. Koluszki	LK 25	A	63,6
10.	DW 713	ul. Rokicińska, m. Łódź	LK 541	A	59,9
11.	DW 469	Kłódno / Zalesie, gm. Wartkowice	LK 131	A	58,3
12.	DW 473	Iwonie, gm. Zadzim	LK 131	B	58,3
13.	DW 710	Kwasków, m.gm. Błaszki	LK 14	B	55,2
14.	DW 713	ul. Warszawska, m. Tomaszów Maz.	LK 25	A	50,8
15.	DW 581	Nowe Grodno, gm. Nowe Ostrowy	LK 18	B	49,7
16.	DW 715	Zaosie, gm. Ujazd	LK 25	B	49,6
17.	DW 469	ul. Wróblewska, m. Ozorków	LK 16	B	48,5
18.	DW 708	ul. Letniskowa, Smolice, m.gm. Stryków	LK 15	B	34,9
19.	DW 704	Nowe Grudze, gm. Łyszkowice	LK 15	B	34,9
20.	DW 492	Gojsć/Ważne Młyny, gm. Nowa Brzeźnica	LK 146	B	25,2
21.	DW 728	ul. Kolejowa, Drzewica, m.gm. Drzewica	LK 22	A	23,1
22.	DW 713	ul. Rokicińska, m. Łódź	LK 25	A	22,6
23.	DW 713	ul. Biało-brzeska, m. Tomaszów Maz.	LK 25	B	17,2
24.	DW 713	Antoniówka / Szadkowice, gm. Sławno	LK 25	C	17,2
25.	DW 726	ul. Waryńskiego, Opoczno, m.gm. Opoczno	LK 25	C	17,2
26.	DW 486	ul. Rudzka, Ruda	LK 181	A	11,8
27.	DW 715	ul. Brzezińska, Regny, m.gm. Koluszki	LK 44	A	0,1

## IV.7. Infrastruktura rowerowa na sieci dróg wojewódzkich

Infrastruktura rowerowa stanowi coraz ważniejszy element dróg publicznych w kraju zarówno z uwagi na potrzebę poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych uczestników ruchu jak i popularyzację transportu rowerowego w codziennych podróżach.

Obecnie<sup>35</sup> wzdłuż 22 dróg wojewódzkich zlokalizowane jest **183,117 km infrastruktury rowerowej** z czego 128,440 km (70%) stanowią drogi dla pieszych i rowerów, 36,689 km (20%) drogi dla rowerów natomiast 17,988 km (10%) to odseparowane drogi serwisowe które umożliwiają bezpieczną podróż.

<sup>35</sup>Wg. stanu na 14.02.2025 r.



Najdłuższe, praktycznie nieprzerwane<sup>36</sup> ciągi infrastruktury rowerowej znajdujące się pod zarządem ZDW występują na DW713 łącząc Łódź z Tomaszowem Maz. (34,141 km), DW484 Bełchatów – Kalisko (14,729 km), DW703 Poddębice – Wólka (ok. 11,934 km) oraz DW485 Pabianice – Dłutów (ok. 10,011 km).

Nawierzchnia infrastruktury rowerowej wykonana jest głównie z kostki betonowej<sup>37</sup> (142,588 km) oraz w mniejszym stopniu bitumicznej (40,529 km).

Rysunek 21. Infrastruktura rowerowa w administracji ZDW w Łodzi na tle korytarzy krajowych i regionalnych tras rowerowych (źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ZDW w Łodzi).

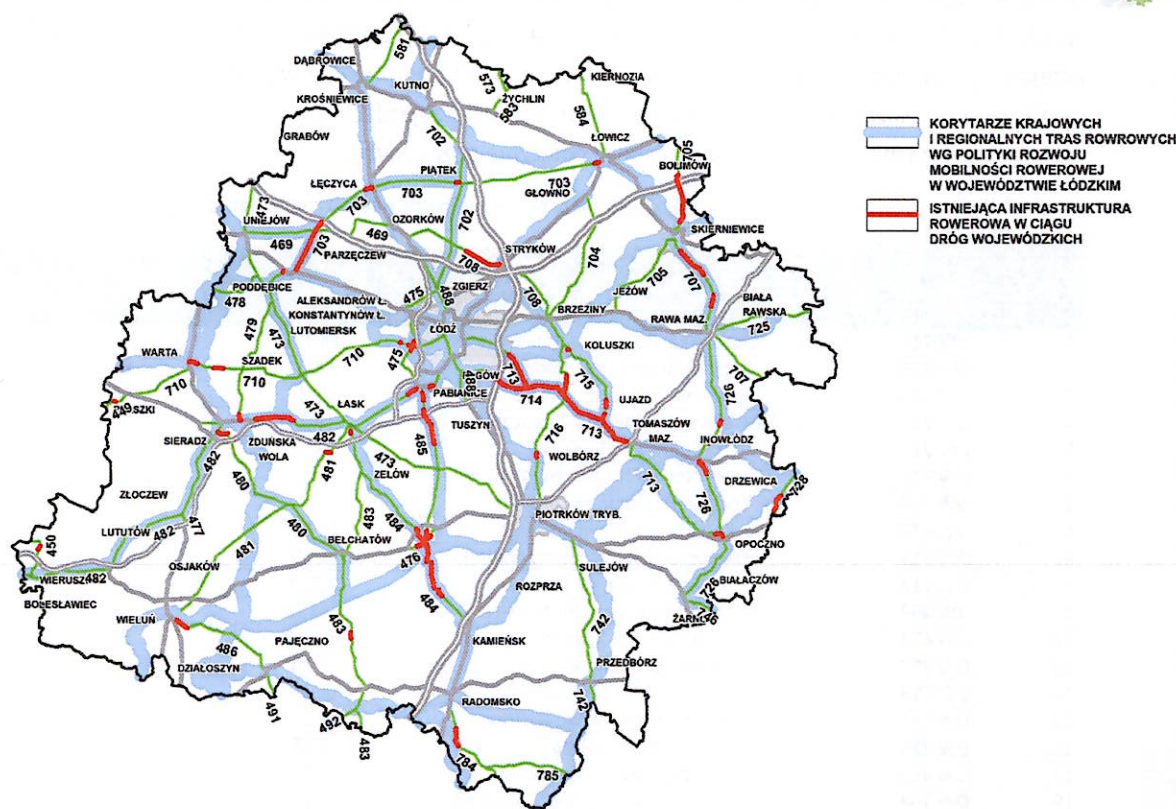
BIURO  
PLANOWANIA REGIONALNEGO  
WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO



ŁÓDZKIE



ZARZĄD DRÓG  
WOJEWÓDZKICH W ŁÓDZI



W najbliższych latach **planowane są kolejne inwestycje** rozwijające infrastrukturę rowerową. Szczegóły co do potrzeb, przebiegów oraz priorytetów inwestycyjnych w tym zakresie znajdują się w przygotowywanej obecnie *Polityce rozwoju mobilności rowerowej w województwie łódzkim*. Zgodnie z przyjętymi w dokumencie założeniami, zakłada się budowę tras rowerowych (o randze krajowej i regionalnej), z czego część zlokalizowanych będzie wzdłuż dróg wojewódzkich administrowanych przez ZDW. Wraz z *Polityką* przygotowywane są również standardy do projektów wykonawczych dla tras rowerowych, w ramach których opisane będą wytyczne m.in. co do geometrii i zasad prowadzenia tras, stosowanych nawierzchni czy organizacji skrzyżowań itd.

## V. Podsumowanie działań inwestycyjno-remontowych w latach 2015-2025

W latach 2015-2025 prowadzono szeroki zakres prac inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich, wynikający zarówno z listy zadań inwestycyjnych wskazanych w *Planie rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa łódzkiego na lata 2015-2023* oraz z bieżących potrzeb zdiagnozowanych przez zarządcę infrastruktury lub władze jednostek samorządów lokalnych. Niniejszy rozdział będzie stanowił jednocześnie podsumowanie trwających w ostatnich 10 latach procesów inwestycyjnych oraz posłuży jako punkt wyjścia do wytypowania kolejnych projektów priorytetowych do realizacji w perspektywie lat 2026-2036.

<sup>36</sup>Nieciągłości występują na DW713 i DW484 – w 3 miejscach i na DW485 – 1 miejsce, przy czym najdłuższe o długości max. 1 km.

<sup>37</sup>W tym 1,9 km stanowią płyty betonowe.



## V.1. Wykonanie Planu rozwoju na lata 2015-2023

Przedmiotem analizy wykonania założeń zawartych w dokumencie jest **ocena stanu zaawansowania realizacji wskazanych w dokumencie zadań inwestycyjnych**. Została ona przeprowadzona na podstawie informacji pozyskanych od ZDW w Łodzi i polega na przyporządkowaniu poszczególnych inwestycji do jednej z trzech kategorii:

- **Tak** – zadanie zostało zrealizowane na całej długości planowanego odcinka,
- **Częściowo** – zrealizowano jedynie część (jeden odcinek lub więcej) z planowanego zadania,
- **Nie** – zadanie nie zostało rozpoczęte na żadnym odcinku w ramach planowanego zadania lub inwestycja (lub jej część) jest w trakcie realizacji.

Z uwagi na to, że część inwestycji rozpoczęła się dopiero w ostatnim roku lub po przedziale czasowym wskazanym w dokumencie, poniższa **analiza obejmuje najbardziej aktualny stan realizacji tych zadań na koniec września 2025 r.**

Tabela 10. Zadania inwestycyjne planowane do realizacji wg. Planu rozwoju na lata 2015-2023, stan wykonania na wrzesień 2025 r. (Źródło: Opracowanie własne na podstawie ZDW w Łodzi).

lp.	nr drogi	nazwa zadania	realizacja do 2025 r.	planowana długość [km]	długość zrealizowana [km]	planowany koszt robót budowlanych [PLN]	koszt robót budowlanych [PLN]	rozpoczęcie robót bud.	zakończenie robót bud.	uwagi
1.	450	Rozbudowa DW 450 na odc. Wieruszów – gr. woj.	częściowo	10,2	2,2	64 200 000	15 231 232,90	Wyszanów – Lubczyna: 2021	2022	•Wykonano rozbudowę odc. Wyszanów – Lubczyna (ok. 1 km). •Wykonano remont w m. Wyszanów w 2024 r. (ok. 1,2 km). •Trwają prace przygotowawcze dla rozbudowy odc. Mirków – Wieruszów (3,8 km).
							m. Wyszanów 2023	2024		
2.	473	Rozbudowa DW473 na odc. gr. woj. – Uniejów	tak	8,7	8,7	25 400 000	28 528 077,60	2015	2016	
3.	473	Rozbudowa DW 473 na odc. Przatów – Łask	tak	10,9	10,9	57 700 000	67 480 687,10	2020	2023	
4.	483	Rozbudowa DW 483 na odc. Bogumiłowice – Strzelce Wielkie	tak	4,9	4,9	26 100 000	32 599 451,10	2020	2021	
5.	484	Rozbudowa DW 484 Bełchatów – Kamieński na odc. Bełchatów – Łęka	tak	7,1	7,1	49 100 000	26 491 572,60	2017	2018	
6.	484	Rozbudowa DW 484 Bełchatów – Kamieński na odc. Łęka – Kamieński	tak	8,3	8,3	38 800 000	36 525 985,60	2017	2018	
7.	484	Rozbudowa DW 484 Bełchatów – Kamieński - budowa wschodniej obwodnicy Bełchatowa	nie	8,1	0	73 800 000	146 184 224,60	2022	-	•Trwa realizacja – zakończenie w 2025 r. (8,1 km).
8.	485	Rozbudowa DW 485 węzeł Pabianice Płd. na S-8 – Bełchatów na odc. węzeł Pabianice Płd. na S-8 – Dłutów	tak	8	8	39 700 000	42 773 323,20	2017	2020	
9.	485	Rozbudowa DW 485 węzeł Pabianice Płd. na S-8 – Bełchatów na odc. Dłutów – Bełchatów	nie	20,5	0	47 100 000	-	-	-	•Długość liczona od Dłutowa do skrzyżowania z DW 476.
10.	486	Rozbudowa DW 486 na odc. Ruda – Krzeczów	tak	10,9	10,9	58 700 000	56 944 317,40	2020	2024	
11.	486	Rozbudowa DW 486 na odc. Krzeczów – Działoszyn	częściowo	10,4	0,6	57 300 000	6 041 511,00	Przejęcie przez Działoszyn: 2021	2023	•Wykonane w zakresie przejścia przez Działoszyn (0,64 km). •Trwają prace przygotowawcze dla odc. Szczyty – Działoszyn (3,9 km).



lp.	nr drogi	nazwa zadania	realizacja do 2025 r.	planowana długość [km]	długość zrealizowana [km]	planowany koszt robót budowlanych [PLN]	koszt robót budowlanych [PLN]	rozpoczęcie robót bud.	zakończenie robót bud.	uwagi
										•trwa opracowywanie Programu Funkcjonalno-Użytkowego dla odc. Krzczów – Szczyty (5,9 km) – zakończenie w 2025 r.
12.	573 583	Rozbudowa DW 583 i DW 573 Bedno - Żychlin – gr. woj.	częściowo	12,7	0,4	60 700 000	28 207 052,60	Odc. od 3+982 do 4+409: 2023	2024	•Rozbudowano DW 583 od km 3+982 do km 4+409 (0,4 km). •Trwa realizacja rozbudowy odc. Żychlin – gr. woj. (1,7 km) – zakończenie w 2025 r.
13.	702	Rozbudowa DW 702 – ul. Piątkowska w Zgierzu	tak	1,2	1,2	12 500 000	6 581 573,60	2016	2017	
14.	702	Rozbudowa DW 702 na odc. Piątek-Zgierz – I Etap	nie	9,7	0	59 500 000	-	-	-	•Trwają prace przygotowawcze dla odc. węzeł autostradowy Zgierz – Zgierz (3,8 km).
15.	702	Rozbudowa DW 702 na odc. Piątek-Zgierz – II Etap	częściowo	13,2	0,6	30 000 000	7 575 118,70	Rondo w m. Piątek: 2019	2020	•Wykonano w zakresie budowy ronda w Piątku (0,6 km). •Analizy wykonane na potrzeby koncepcji dla odc. węzeł na A2 – Piątek wykazały liczne problemy związane z zakresem środowiskowym zadania, co uniemożliwiło jego realizację na odc. Piątek – Gieczno.
16.	703	Rozbudowa DW 703 na odc. Chruślin – Brzozów – I Etap	tak	9,5	9,5	27 000 000	41 506 929,60	2017	2019	
17.	703	Rozbudowa DW 703 na odc. Chruślin – Brzozów – II Etap	tak			30 000 000				
18.	703	Rozbudowa DW 703 na odc. Porczyny – Praga – budowa obwodnicy m. Praga	tak	1,3	1,3	10 500 000	12 358 555,60	2021	2022	
19.	703	Rozbudowa DW 703 na odc. Porczyny – Praga	nie	3,8	0	31 800 000	-	-	-	•Trwają prace przygotowawcze (3,8 km).
20.	704	Rozbudowa DW 704 na odc. Jamno – Kalenice	nie	9,2	0	56 700 000	10 238 535,9	-	-	•Trwa realizacja rozbiórki i budowy obiektu inżynierskiego w m. Nowe Grudze (0,210 km) – zakończenie w 2025 r. •Trwa realizacja rozbiórki i budowy obiektu inżynierskiego w m. Gzinka (0,203 km) – zakończenie w 2025 r.
21.	704	Rozbudowa DW 704 na odc. Kalenice – Kołacin	częściowo	14,5	0,7	68 600 000	7 020 145,5	Odc. od 18+398 do 19+072 2024	2025	•Wykonano rozbiórkę i budowę obiektu inżynierskiego od km 18,398 do km 19+072 (0,7 km)
22.	705	Rozbudowa DW 705 na odc. Bolimowska Wieś - Skierniewice	tak	11,6	11,6	49 400 000	50 436 046,60	2015	2017	
23.	707	Budowa obwodnicy m. Kurzeszyn w ciągu DW 707	tak	2,8	2,8	25 200 000	35 879 938,10	2018	2020	
24.	710	Rozbudowa DW 710 – budowa mostu przez rzekę Warta w m. Warta	tak	1,1	1,1	28 800 000	31 576 787,90	2016	2018	

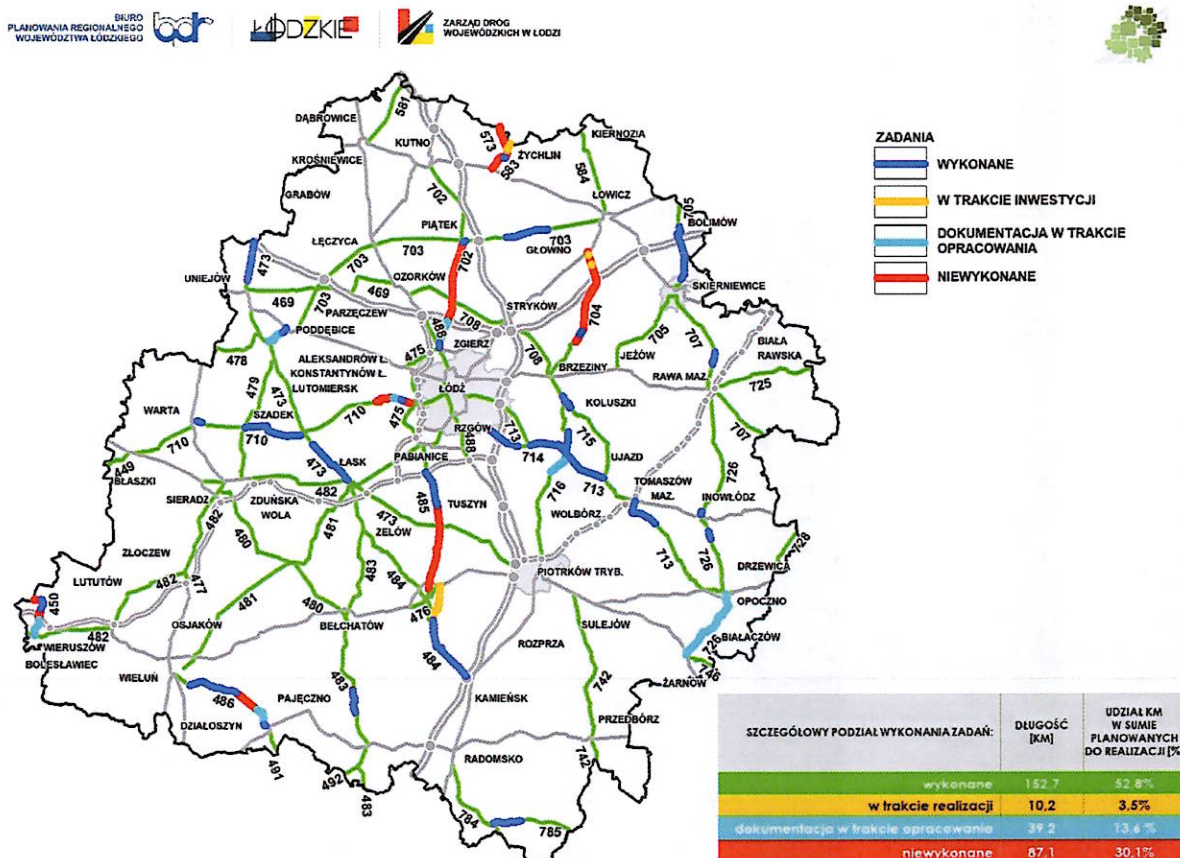


lp.	nr drogi	nazwa zadania	realizacja do 2025 r.	planowana długość [km]	długość zrealizowana [km]	planowany koszt robót budowlanych [PLN]	koszt robót budowlanych [PLN]	rozpoczęcie robót bud.	zakończenie robót bud.	uwagi
25.	710	Rozbudowa DW 710 na odc. Konstantynów Łódzki – Lutomiernik	częściowo	6,5	0,5	26 500 000	8 120 160,50	2019	2020	Rondo w m. Behcice <ul style="list-style-type: none"> <li>Wykonano rondo w Behcicach (0,5 km).</li> <li>Trwają prace przygotowawcze dla odc. ok. 10 + 543 do ok. 12 + 190 (ok. 1,6 km).</li> <li>Ze względu na brak decyzji gmin co do dalszego funkcjonowania linii tramwajowej znajdującej się w pasie drogi wojewódzkiej – zadanie musiało być odsunięte w czasie.</li> </ul>
26.	710	Rozbudowa DW 710 na odc. Szadek – Rossoszyca	tak	13,2	13,2	76 900 000	9 984 200,50	2022	2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wykonano modernizację nawierzchni na odc. Wielka Wieś – Rossoszyca w ramach Polskiego Ładu I (13,2 km).</li> <li>Długość odc. liczona od rynku w Szadku do zach. gr. zabudowy Rossoszyca wraz z wiaduktem drogowym nad linią kolejową.</li> </ul>
27.	713	Rozbudowa DW 713 na odc. Kurowice – Ujazd	tak	18,8	18,8	88 100 000	71 721 248,40	2017	2021	
28.	713	Rozbudowa DW 713 na odc. przejścia przez Tomaszów Mazowiecki – I Etap	tak	2,9	2,9	38 000 000	19 904 501,10	2015	2017	
29.	713	Rozbudowa DW 713 na odc. przejścia przez Tomaszów Mazowiecki – II Etap	tak	4,1	4,1	70 000 000	29 578 868,00	2020	2022	
30.	714	Rozbudowa DW 714 na odc. węzeł autostradowy Romanów – Brójce	tak	4,1	4,1	23 400 000	12 103 814,90	2016	2017	
31.	714	Budowa DW 714 w śladzie drogi pow. 1164E na terenie gm. Brójce	tak	2,4	2,4	18 800 000	29 415 744,30	2021	2023	
32.	715	Rozbudowa DW 715 – ul. Brzezińska w Koluźkach	tak	2,2	2,2	17 600 000	10 793 918,30	2017	2018	
33.	715	Rozbudowa DW 715 – budowa wiaduktu nad torami PKP w Koluźkach	tak	0,8	0,8	20 000 000	28 037 109,60	2021	2022	
34.	716	Rozbudowa DW 716 na odc. Stefanów – Łaznów	częściowo	10,2	4,3	22 000 000	19 627 281,90	2017	2019	Stefanów - Rokiciny <ul style="list-style-type: none"> <li>Wykonano w zakresie odc. Stefanów – Rokiciny (4,3 km)</li> <li>Trwają prace przygotowawcze dla odc. Rokiciny – Łaznów (5,5 km)</li> </ul>
35.	726	Rozbudowa DW 726 na odc. Dęborzeczek – Inowódz – II Etap	tak	1,7	1,7	14 900 000	14 286 575,70	2014	2016	
36.	726	Rozbudowa DW 726 na odc. przejścia przez Inowódz	tak	0,8	0,8	9 300 000	9 562 619,70	2017	2018	
37.	726	Rozbudowa DW 726 na odc. Opczno – Żarnów	nie	16,8	0	20 000 000	-	-	-	Trwają prace przygotowawcze. W 2024 r. zakończono opracowanie koncepcji programowej wraz z uzyskaniem decyzji środowiskowej (16,8 km)
38.	785	Rozbudowa DW 785 na odc. Młynek – Żytno	tak	6,1	6,1	30 000 000	38 224 024,70	2018	2020	
			<b>SUMA:</b>	<b>289,2</b>	<b>152,7</b>	<b>1 504 100 000</b>	<b>991 541 134,80</b>			



W Projekcie planu rozwoju sieci dróg wojewódzkich 2015-2023 ujętych zostało **38 zadań inwestycyjnych**, z których do kategorii „**TAK**” przyporządkowano 25 (65,8%) z nich natomiast w kategorii „**CZĘŚCIOWO**” znajduje się 7 zadań (18,4%). W kategorii „**NIE**” jest 6 zadań (15,8%), z których w trakcie realizacji znajduje się 1 inwestycja obejmująca cały zaplanowany odcinek (patrz. poz. 7) oraz 2 zadania na DW704 (patrz. poz. 20).

Rysunek 22. Realizacja Planu rozwoju na lata 2015-2023, stan wykonania na wrzesień 2025 r. (Źródło: Opracowanie własne na podstawie ZDW w Łodzi).



Analizując poziom wykonania dokumentu z uwzględnieniem łącznej długości wszystkich wyznaczonych w dokumencie zadań, należy zauważyć, że z **289,2 km zaplanowanych inwestycji, zrealizowano 152,7 km (52,8%)**. Dodatkowo w realizacji znajdują się inwestycje o długości 10,2 km (3,5%). Dla 39,2 km (13,6%) dróg trwają prace przygotowawcze natomiast nieobjętych żadnymi pracami jest 87,1 km (30,1%) z zaplanowanych w dokumencie zadań.

W ujęciu finansowym na wszystkie inwestycje z kategorii „TAK”, „CZĘŚCIOWO” oraz „NIE” (dotyczy inwestycji będących w trakcie realizacji) wydano dotychczas łącznie **991 541 134,80 zł**, co stanowi **65,9%** z zaplanowanych w momencie przyjmowania dokumentu wydatków na kwotę **1 504 100 000,00 zł**.

## V.2. Inwestycje wykonane w latach 2015-2025 poza zakresem wynikającym z Planu rozwoju na lata 2015-2023

Poza inwestycjami ujętymi w Planie rozwoju na lata 2015-2023, zarządca infrastruktury zrealizował szereg dodatkowych inwestycji. W latach 2015-2025 **zakończono 36 inwestycji** (patrz tab. 11) o łącznej długości 227,749 km i nakładach finansowych wynoszący 486 047 501,48 mln zł. W trakcie realizacji znajduje się natomiast **6 projektów** (tab. 12) o długości 8,305 km i założonych nakładach w wysokości 36 985 893,40 mln zł.



Tabela 11. Zadania inwestycyjne wykonane w latach 2015–2025 poza zakresem wynikającym z Planu rozwoju na lata 2015–2023, stan wykonania na wrzesień 2025 r. (Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Łodzi).

l.p.	nr drogi	nazwa zadania	długość [km]	koszt robót budowlanych [płn]	rozpoczęcie robót bud.	zakończenie robót bud.
1	473	Rozbiórka mostu i budowa przepustu w m. Zyгры w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 473	0,50	3 977 808,00	2014	2015
2	714	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 714 na odcinku Brójce – Kurowice	2,59	8 776 554,24	2014	2015
3	715	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 715 na odcinku Brzeziny – Koluszki – Niewiadów wraz z budową obwodnicy m. Koluszki na odcinku przejścia przez Zaosie	1,85	8 922 049,58	2014	2015
4	726	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku Dęborzeczek – Inowódz (I Etap)	3,59	11 662 140,40	2014	2015
5	481	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 481 na odcinku od km: 10+750 do km: 11+100 (m. Lichawa) (budowa przepustu)	0,35	1 226 237,04	2015	2015
6	707	Przebudowa przejazdu kolejowego w km 23+328,76 w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 707 w Rawie Mazowieckiej	-	362 713,72	2015	2015
7	483	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 483 na odcinku Nowa Brzeźnica – Ważne Młyny	0,62	3 829 185,83	2018	2018
8	479	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 479 od km 25+039 do km 28+979 ul. Uniejowska w Sieradzu (I etap)	2,36	12 420 788,67	2018	2019
9	726	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku Opoczno-Żarnów – budowa obwodnicy m. Wąglany	0,74	10 733 907,69	2018	2019
10	485	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 485 na odcinku przejścia przez Pabianice	2,32	27 531 599,11	2018	2020
11	480	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 480 w m. Kolonia Zawady I Etap	0,47	3 070 065,64	2019	2019
12	716	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 716 na odcinku od km ok. 30+750 do km ok. 31+700	0,95	6 942 347,03	2019	2019
13	728	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 na odcinku Drzewica – Brzustowiec	2,78	22 470 816,21	2019	2020
14	481	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 481 Łask – Widoradz Górny – przejście przez Pruszków	1,74	18 716 224,83	2020	2020
15	726	Rozbudowa DW726 na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z drogami gminnymi nr 116192E i Nr 116197E wraz z budową chodnika oraz zatok autobusowych w miejscowości Liciężna	0,85	9 104 660,43	2020	2020
16	482	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 482 w miejscowości Próba	0,99	1 882 762,91	2020	2021
17	480 482	Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 480 w km 0+000 do km 0+054,01 z drogą wojewódzką Nr 482 od km 87+368,32 do km 87+483,61 oraz drogą gminną Nr 114618E (ul. 3 Maja) od km 0+000 do km 0+053,82 w Sieradzu	0,17	3 574 188,75	2020	2021
18	483	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 483 – ul. Częstochowska w Szczercowie	0,78	4 467 717,70	2020	2021
19	484	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 na odcinku Żelów – Bełchatów – I etap ul. Czaplinska w Bełchatowie	0,57	3 256 185,03	2021	2021
20	485	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 485 na odcinku Jadwinin - Pawlikowice	0,79	4 620 480,90	2021	2021
21	480	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 480 w m. Burzenin	0,63	7 827 472,92	2021	2023
22	479	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 479 w m. Ralewice	0,53	5 040 212,30	2022	2023
23	710	Budowa obwodnicy Kwaskowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 710	0,65	12 039 458,65	2022	2023
24	784	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 784 na odcinku Stanisławice – Pławno	2,73	32 748 497,05	2022	2023
25	726 713	Rozbudowa skrzyżowania dróg wojewódzkich Nr 713 i Nr 726 w Opocznie wraz z rozbudową odcinków dróg wojewódzkich Nr 713 i Nr 726	0,69	18 111 448,66	2022	2023
26	726	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 – ul. Tomaszowska w Rzeczycy	1,23	16 503 177,63	2022	2023
		<b>Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem - modernizacja dróg wojewódzkich w celu zwiększenia dostępności do sieci kolejowej i PKS (POLSKI ŁAD I), w tym:</b>	150,4	98 671 201,2	2022	2023
	704	odcinek Jamno – Gzinka	2,8	1 483 526,9	2022	2023
	707	odcinek Nowy Kawęczyn – Wołuczka	2,8	1 707 019,1	2022	2023
	707	odcinek Kurzeszyn – Rawa Mazowiecka	4,3	2 459 186,7	2022	2023
	707	m. Rawa Mazowiecka	0,3	251 505,3	2022	2023
	584	m. Kiernożia	0,2	391 500,6	2022	2023
	584	odcinek Kiernożia – Karsznice	4,1	2 304 844,2	2022	2023
	584	odcinek Karsznice – Marianka	7,1	4 568 433,3	2022	2023
	584	odcinek Goleńsko – Łowicz	3,3	1 825 917,9	2022	2023
27	703	odcinek Łęczycza (DK91) – Góra Św. Małgorzaty	8,0	4 298 400,0	2022	2023
	710	odcinek Wielka Wieś – Rossoszyca	13,2	9 984 200,5	2022	2023
	478	odcinek Siedlątków – Krępa	9,9	5 365 646,1	2022	2023
	726	odcinek Matyldów – Chociw	8,3	6 446 387,0	2022	2023
	726	odcinek Ostrów – Wąglany	4,7	4 037 974,3	2022	2023
	726	odcinek Miedzna Murowana – Trojanowice	3,0	1 824 175,9	2022	2023
	713	odcinek Kunice – Januszewice	2,4	941 259,7	2022	2023
	713	m. Opoczno	1,8	920 290,3	2022	2023
	715	odcinek Stary Redzeń – Regny	1,0	643 836,9	2022	2023
	483	odcinek Brzezie – Chabielice	3,5	1 877 793,8	2022	2023



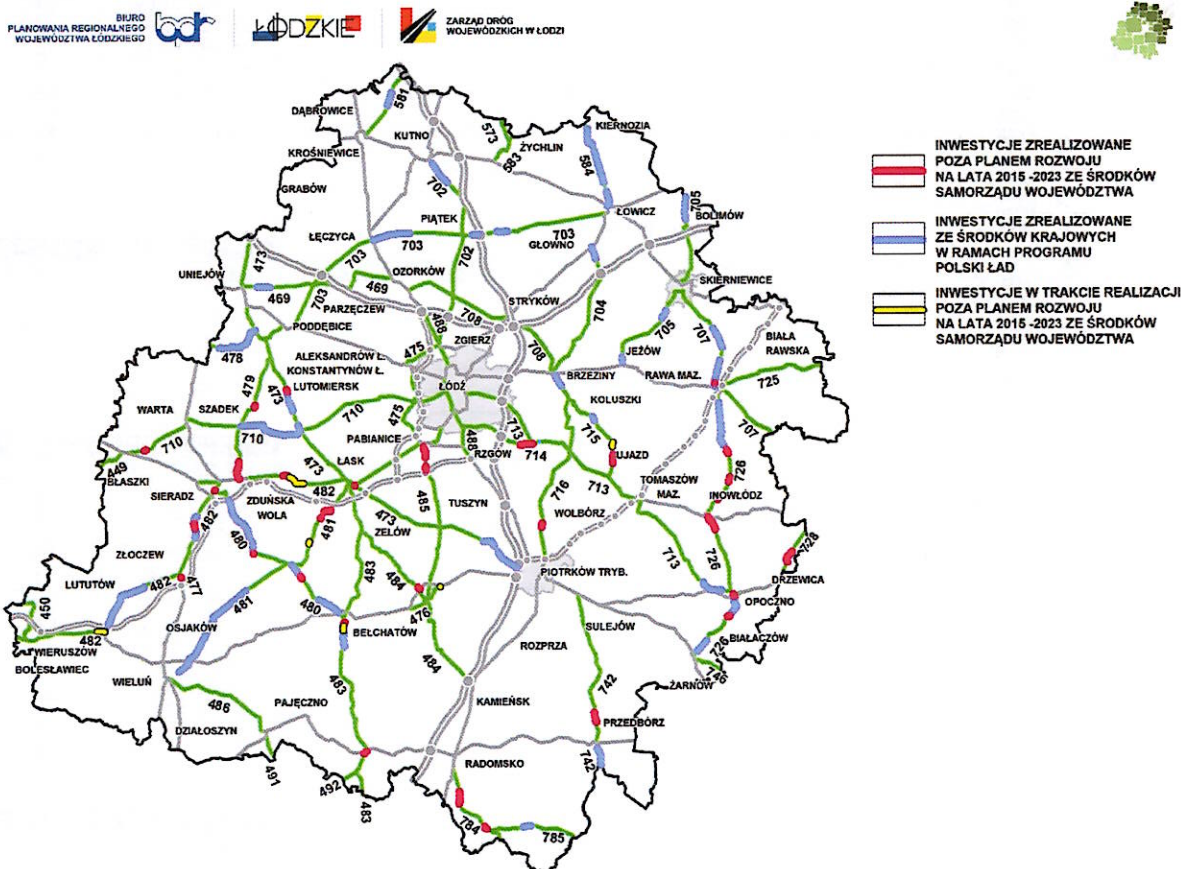
l.p.	nr drogi	nazwa zadania	długość [km]	koszt robót budowlanych [pln]	rozpoczęcie robót bud.	zakończenie robót bud.
	473	m. Wola Kamocka	1,2	735 861,1	2022	2023
	473	odcinek Szydłów – Piotrków Trybunalski	5,4	3 199 714,4	2022	2023
	785	odcinek Żytno – Silnica	1,6	1 674 609,4	2022	2023
	482	odcinek Dębołęka – Zapole (z wyłączeniem odcinka 1,01 km m. Próba 56+070 - 61+240)	5,2	2 967 712,2	2022	2023
	482	odcinek Kluski – węzeł S8	12,2	9 167 800,8	2022	2023
	480	odcinek Monice – Witów	12,6	9 268 222,6	2022	2023
	480	odcinek Restarzew – Kolonia Szczercowska	5,1	3 847 675,8	2022	2023
	480	odcinek Widawa – Kolonia Zawady	3,1	2 476 052,7	2022	2023
	481	odcinek Rychlocice – Wieluń	23,3	14 001 653,7	2022	2023
28	479	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 479 – ul. Uniejowska w Sieradzu - II etap	1,50	21 178 543,08	2023	2024
29	473	Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 473 z drogą powiatową Nr 2318E w Łasku	0,36	10 369 289,39	2023	2024
30	477	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 477 (ul. Wieluńska) w Złoczewie (odc. od km 1+450,70 do km 1+720,20)	0,269	6 226 196,00	2023	2024
31	482	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 482 na odcinku przejścia przez Zduńską Wolę – I etap	1,05	22 422 947,61	2023	2024
		<b>Poprawa bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich poprzez modernizację infrastruktury drogowej i wprowadzenie aktywnego oznakowania (POLSKI ŁAD II), w tym:</b>	12,4	11 387 073,3	2023	2024
	726	Wiechnowice	1,2	763 867,3	2023	2024
	705	odcinek Słupia – Jeżów	1,2	1 113 496,6	2023	2024
32	703	Bielice	1,2	1 215 819,2	2023	2024
	707	Nowy Kawęczyn	2,0	1 798 618,0	2023	2024
	705	Rowiska	2,0	1 930 326,6	2023	2024
	473	Zygry	1,1	1 117 166,2	2023	2024
	473	Szadek ul. Szosa Uniejowska i ul. Uniejowska	1,5	1 411 536,8	2023	2024
	473	odcinek Leszkomin – Choszczewo	2,2	2 036 242,6	2023	2024
		<b>Poprawa bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich w Łódzkiem poprzez modernizację infrastruktury drogowej, w tym:</b>	26,2	21 409 170,3	2024	2025
	469	DW469 3+180 - 6+100 odc. Wola Podmiejska – Bronówek	2,9	2 053 658,8	2024	2025
	473	DW473 110+780 - 112+500 odc. Grabica – Kamocin	1,7	1 718 513,7	2024	2025
33	581	DW581 16+980 - 19+980 odc. Łanięta – Świeciny	3,0	2 073 478,4	2024	2025
	702	DW702 1+200 - 6+480 odc. Zawady - Wojciechowice - Wały do m. Rustów	5,3	3 763 251,1	2024	2025
	703	DW703 58+100 - 60+500 odc. Oszkowice – Brzozów	2,4	1 692 229,1	2024	2025
	705	DW705 30+800 - 35+604 odc. Kurabka – granica województwa	4,8	4 689 303,0	2024	2025
	715	DW715 0+730 - 3+100 odc. Brzeziny – Zalesie	2,4	2 149 851,9	2024	2025
	742	DW742 34+910 - 38+655 odc. Przedbórz – gr. woj.	3,7	3 268 884,3	2024	2025
34	784	Rozbudowa DW 784 w m. Ciężkowice	1,0	16 080 540,9	2024	2025
35	742	Rozbudowa DW 742 w m. Bąkowa Góra	2,2	25 756 054,7	2024	2025
36	726	Rozbudowa DW 726 na odc. od km 13+622 do km 14+562 wraz z rozbiórką i budową obiektu inżynierskiego w m. Sadykierz	0,9	10 426 387,9	2024	2025
<b>SUMA:</b>			<b>227,749</b>	<b>486 047 501,48</b>		

Tabela 12. Zadania będące w trakcie realizacji, znajdujące się poza zakresem wynikającym z Planu rozwoju na lata 2015-2023, stan wykonania na wrzesień 2025 r. (Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Łodzi).

l.p.	nr drogi	nazwa zadania	długość [km]	koszt robót budowlanych [pln]	termin zakończenia
1	476	Rozbudowa DW476 w rejonie węzła Dobrzelów na DK74 wraz z rozbudową węzła Dobrzelów	0,250	6 176 445,85	10.2027
2	481	Rozbudowa DW481 od ok. km 16+850 do ok. km 17+550 wraz z rozbiórką i budową obiektu inżynierskiego w m. Wola Wężykowa	0,700	9 343 044,47	08.2026
3	482	Rozbudowa DW482 na odc. skrzyżowanie z DK74 – Sokolniki	1,6	14 889 107,2	11.2025
4	482	Rozbudowa DW482 na odc. przejścia przez Zduńską Wolę – II Etap	3,755	70 296 020,7	11.2027
5	483	Rozbudowa DW483 na odc. Szczerców – Brzeziny	1,0	9 797 694,3	10.2025
6	715	Rozbudowa DW715 na odc. przejścia przez Budziszewice	1,0	12 299 091,9	10.2025
<b>SUMA:</b>			<b>8,305</b>	<b>36 985 893,40</b>	



Rysunek 23. Inwestycje realizowane poza Planem rozwoju na lata 2015-2023, stan wykonania na wrzesień 2025 r. (Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Łodzi).



### V.3. Modernizacje nawierzchni dróg wojewódzkich w latach 2015-2025

W województwie łódzkim obok działań inwestycyjnych charakteryzujących się kompleksowym zakresem prac od 2015 r. wykonano wiele prac modernizacyjnych (odnowy nawierzchni) w ramach bieżącego utrzymania dróg. W 117 miejscach na sieci dróg wojewódzkich wyremontowano nawierzchnie o łącznej długości 195,1 km i sumę 149 956 599,35 zł. W 2025 r. do końca września wykonano 1 modernizację o długości 5,1 km poza tym zaplanowano lub są w realizacji kolejne 8 zadań o długości 33,1 km. Pełne zestawienie w/w prac wskazano w poniższych tabelach (13 i 14).

Tabela 13. Prace modernizacyjne wykonane na sieci dróg wojewódzkich w latach 2015-2025, stan na wrzesień 2025 r. (Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Łodzi).

l.p.	nr drogi	lokalizacja robót	km od - do	długość	wartość	
<b>2015</b>						
1	469	Uniejów – Stary Gostków – Wróblew, m. Powodów Trzeci	20+689 - 21+284	0,6	495 877,90	
2	469	Uniejów – Stary Gostków – Wróblew, m. Stary Gostków - Biała Góra	15+450 - 17+600	2,1		
3	479	Dąbrówka – Rossoszyca, m. Adamka	9+100 - 10+000	0,9		
4	479	Dąbrówka – Rossoszyca ,odc. Rożdżały – Miedze	13+330 - 14+310	1		
5	480	Sieradz – Widawa – Szczerców, m. Dubie	39+500 - 42+200	2,7		
6	481	Łask – Widawa – Widoradz Górny, m. Sieganów	5+380 - 5+655	0,3		
7	485	Pabianice – Bełchatów, odc. Jadwinin – Pawlikowice	5+300 - 5+992	0,7		
8	583	Bedlno – Żychlin - Sanniki, odc. Bedlno – Janów	0+000 - 1+169	1,2		
9	707	Skierniewice – Rawa Mazowiecka – gr. województwa, odc. Strobów – Podtrzianna	3+080 - 4+400	1,3		
10	707	Skierniewice – Rawa Mazowiecka – gr. województwa, m. Kurzeszyn	16+500 - 16+950	0,4		
11	726	Rawa Mazowiecka – Inowłódz – Opoczno Żarnów, odc. Bukowiec Opoczyński – Opoczno	40+920 - 44+670	3,7		
12	742	Przygiłów – Łęczno – Ręczno – Przedbórz – gr. województwa, odc. Dorotów – Biłska Wola	9+270 - 11+370	2,1		
				<b>RAZEM 2015</b>	<b>17</b>	<b>3 828 220,00</b>
<b>2017</b>						
1	482	m. Wandalin	112+955 - 114+805	1,8	992 705,90	
2	715	m. Kozuski	9+138 - 10+660	1,5	1 747 586,00	
3	710	m. Konstantynów Łódzki	8+366,3 - 10+066,1	1,7	1 509 518,40	
4	480	m. Chociw	32+700 - 33+000	0,3	449 182,50	
				<b>RAZEM 2017</b>	<b>5,3</b>	<b>4 698 992,80</b>
<b>2018</b>						
1	583	m. Dobrzelin	1+220 - 2+520	1,3	726 220,80	



PLAN ROZWOJU SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO  
NA LATA 2026-2036

2	746	m. Żarnów, ul. Konecka	0+075 - 0+726	0,7	403 827,50
3	742	m. Stobnica	11+370 - 11+970	0,6	
4	784	m. Michałopol	19+170 - 20+360	1,2	800 174,40
5	785	m. Siłnica	10+250 - 10+650	0,4	
6	469	m. Solca Wielka	32+780 - 33+060	0,3	221 400,00
7	473	m. Krępa	38+369 - 39+502	1,1	
8	469	m. Kolonia Kłodno	12+080 - 12+800	0,7	779 534,60
9	484	m. Kamięśń ul. Bartosza Głowackiego, od drogi krajowej Nr 1 do drogi krajowej Nr 91	43+900 - 44+520	0,6	558 626,30
10	785	m. Siłnica	9+600 - 10+250	0,7	299 392,80
11	480	m. Sieradz, ul. Krakowskie Przedmieście	3+256 - 3+636	0,4	
12	480	m. Sieradz, ul. POW	320+940 - 321+766	0,8	1 323 066,80
13	480	m. Sieradz, ul. POW	317+082 - 317+426	0,3	499 222,40
14	715	m. Budziszewice	21+830 - 23+820	2	1 213 098,30
15	450	m. Wieruszów (skrzyżowanie DW450 z drogą powiatową nr 4729E)	-	-	100 010,10
			<b>RAZEM 2018</b>	<b>11,1</b>	<b>6 924 574,00</b>
<b>2019</b>					
1	584	Łowicz – granica województwa łódzkiego	21+670 - 22+540	0,9	468 540,80
2	483	Chabielice – Rząśnia	37+960 - 39+600	1,6	633 845,20
3	486	m. Niżankowice	18+300 - 18+800	0,5	250 458,70
4	725	m. Biała Rawska	15+070 - 16+121	1,1	663 636,10
5	450	m. Lubczyna wraz z remontem chodnika	55+030 - 55+875	0,8	656 395,40
6	480	m. Sieradz, ul. POW	319+900 - 320+675	0,8	976 325,40
7	482	Zduńska Wola – Łask, m. Okup	347+615 - 348+070	0,5	551 340,00
			<b>RAZEM 2019</b>	<b>6,2</b>	<b>4 200 541,60</b>
<b>2020</b>					
1	483	m. Bogumiłowice	48+801 - 48+866	0,1	232 050,10
2	716	Kalska Wola – Kielczówka	25+300 - 26+620	1,3	645 110,60
3	742	Bilska Wola – Stobnica	11+970 - 13+270	1,3	404 396,10
4	469	Biała Góra	17+600 - 18+900	1,3	285 347,70
5	473	Krepa Las - Porczyny	39+502 - 40+521	1	223 049,70
6	480	Sieradz ul. POW	1+030 - 1+530	0,5	421 965,20
7	482	Uników	74+042 - 74+887	0,8	516 163,70
8	483	Szczerców ul. Praga	31+875 - 32+378	0,5	268 103,60
9	742	Bilska Wola – Stobnica	13+270 - 14+900	1,6	505 658,50
10	483	Magdalenów – Lubiec	27+340 - 28+300	1	344 986,50
11	473	Porczyny – Malenie	40+521 - 42+053	1,5	335 137,00
12	482	m. Bujnow – Uników	71+165 - 71+395	0,2	
13	482	m. Bujnow – Uników	72+595 - 73+452	0,9	680 488,40
14	716	Baby – Moszczenica	28+905 - 30+750	1,8	900 422,20
15	480	m. Sieradz, ul. P.O.W	0+265 - 1+030	0,8	526 087,60
			<b>RAZEM 2020</b>	<b>14,6</b>	<b>6 288 966,90</b>
<b>2021</b>					
1	483	Kurów – Kurówek	13+750 - 16+500	2,8	1 079 825,20
2	485	Wadlew – Czarny Las	19+174 - 20+500	1,3	588 989,90
3	483	m. Łask ul. Narutowicza	0+290 - 1+290	1	554 931,50
4	584	m. Karsznice	12+470 - 13+500	1	549 215,90
5	584	Marianka – Goleńsko	20+600 - 21+670	1,1	466 620,20
6	703	Łęka – Oszkowice	51+740 - 52+570	0,8	355 277,80
7	713	m. Kunice	68+560 - 69+908	1,3	999 656,00
8	726	m. Opoczno ul. Perzyńskiego, Ronda Wykłętych – Wojtana	44+900 - 45+100	0,2	273 482,40
9	742	m. Dęba	29+310 - 30+720	1,4	546 617,70
10	473	Malenie Las – Dąbrówka	41+984 - 44+530	2,5	655 678,60
11	479	Kazimierzew – Zadzim	6+100 - 7+100	1	249 161,10
12	785	m. Siłnica	9+100 - 9+600	0,5	244 012,30
13	707	m. Cielądz	33+227 - 33+349	0,1	64 819,00
14	726	Rawa Mazowiecka – Matyldów	1+450 - 3+100	1,7	913 474,60
15	482	m. Sieradz ul. Jana Pawła II	48+910 - 49+305	0,4	332 158,70
16	482	m. Złoczew	70+165 - 71+165	1	912 731,90
17	482	m. Złoczew	71+395 - 71+995	0,6	
18	482	m. Złoczew	69+765 - 70+165	0,4	520 597,10
19	482	m. Złoczew	71+995 - 72+395	0,4	
20	486	Niżankowice – Krzeczów	17+600 - 18+300	0,7	301 809,50
			<b>RAZEM 2021</b>	<b>20,2</b>	<b>9 609 059,40</b>
<b>2022</b>					
1	485	m. Pabianice od ul. Zamkowej do ul. Grobelnej		0,3	2 095 179,60
			<b>RAZEM 2022</b>	<b>0,3</b>	<b>2 095 179,60</b>
<b>2023</b>					
1	469	Uniejów – Zalesie granica GDDKiA- granica PKP	0+653 - 3+180	2,5	2 148 214,80
2	473	Dąbrówka – Iwonie	44+995 - 49+000	4	2 738 731,20
3	473	Zadzim – Szadek, m. Leszkomina	55+225 - 55+925	0,7	591 934,30
4	473	Choszczewo – Szadek	58+126 - 61+300	3,2	2 659 074,30
5	478	gr. województwa – Łyszkowice	5+591 - 7+710	2,1	2 515 776,60
6	479	Rossoszycza – Rafałówka	17+349 - 19+300	2	2 773 934,40
7	481	Rogóżno – most rz. Grabia	21+150 - 22+400	1,3	1 337 394,60
8	482	m. Ksawerów, ul. Cegielniana – Ksawerowska		0,3	491 339,70
9	482	Michałów – rondo (łącznik S8)	32+055 - 32+910	0,9	1 676 533,80
10	483	Weronika – Kurówek	12+900 - 13+750	0,9	682 399,80
11	486	Szczyty – Działoszyn	22+700 - 25+000	2,3	2 038 458,80
12	583	Dobrzelin – Żychlin	2+600 - 3+922	1,3	1 946 349,00
13	703	Piątek – Łowicz m. Oszkowice	55+000 - 58+100	3,1	2 341 924,90
14	705	Skierniewice – Jeżów m. Zapady	59+200 - 61+000	1,8	1 394 689,60
15	707	Rawa Mazowiecka – Cielądz m. Pukinin	26+500 - 28+200	1,7	1 697 694,60
16	707	Rawa Mazowiecka – gr. woj. łódzkiego, m. Wierzchy	36+100 - 39+958	3,9	2 997 624,30
17	710	Warta – ul. Łódzka	58+950 - 60+208	1,3	1 288 781,10
18	713	Opoczno, ul. Piotrkowska, Bończy	76+979 - 78+673	1,7	1 653 474,30
19	715	Słotwiny – Redzeń Stary	10+655 - 13+950	3,3	2 619 253,70
20	726	Wiechnowice	12+522 - 13+622	1,1	685 823,00



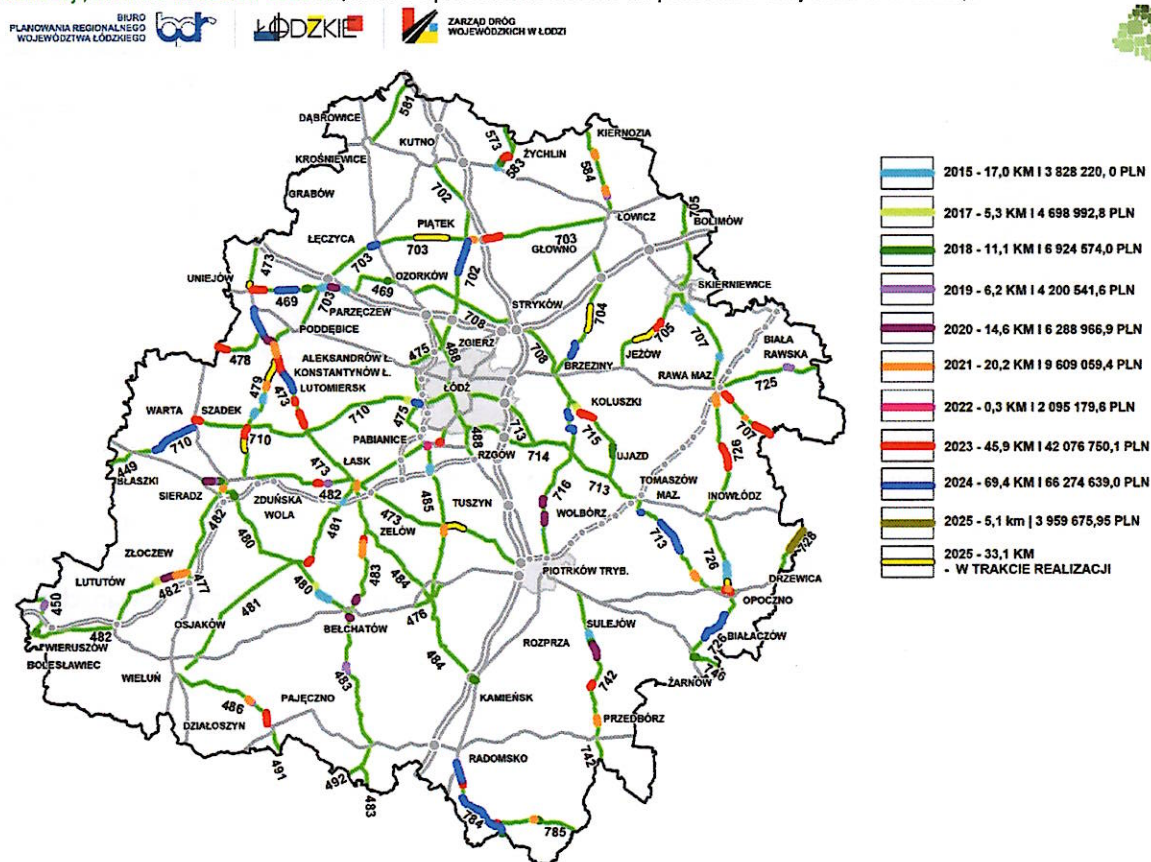
21	726	Sadykierz – Rzeczyca	14+562 - 17+555	3	2 771 736,20
22	742	m. Ręčno	21+400 - 22+390	1	668 635,80
23	784	Wygoda – Stanisławice	3+970 - 5+070	1,1	916 990,30
24	785	Ciężkowice – Młynek	0+000 - 1+400	1,4	1 439 981,00
			<b>RAZEM 2023</b>	<b>45,9</b>	<b>42 076 750,10</b>
<b>2024</b>					
1	702	Piątek – Krzyszkowice – Gieczno	19+700 - 26+772	7	5 860 107,60
2	703	Łęczycza, ul. Kaliska	29+780 - 31+300	1,5	2 422 071,00
3	710	Warta – Kwasków	60+900 - 70+700	9,8	11 487 932,10
4	704	Końcin – Brzeziny	22+645 - 25+550	2,9	3 446 658,40
5	726	Wąglany – Miedzna Drewniana – Miedzna Murowana	52+590 - 59+800	7,2	5 573 941,30
6	473	Iwonie – Zygrzy	49+000 - 53+150	4,2	2 677 599,50
7	473	Balin – Krepa	32+695 - 38+371	5,7	3 969 430,70
8	469	Bronówek – Zalesie	6+100 - 10+090	4	2 653 886,80
9	710	Konstantynów Łódzki ul. Łódzka, ul. Jana Pawła II skrzyżowanie DW 710 / DK 71 (ul. Łódzka, ul. Zgierska, ul. Łaska)	7+155 - 8+344	1,2	1 963 571,40
10	713	Tomaszów Mazowiecki, ul. Mościckiego, odcinek od ul. Browarnej do ronda Dmowskiego	49+823 - 50+075	0,3	378 452,90
11	713	Ślucocie – Tomaszówek	58+400 - 62+600	4,2	5 673 916,70
12	713	Tomaszów Mazowiecki – Ślucocie	55+065 - 58+400	3,3	
13	716	Pogorzałe Ługi – Stefanów	6+722 - 8+280	1,6	2 259 849,80
14	716	Żakowice – Będzeliń	2+476 - 4+160	1,7	
15	784	Radomsko – Wygoda	0+000 - 3+970	4	
16	784	Pławno – Gidle	7+800 - 9+339	1,5	17 907 220,80
17	784	Gidle – Ciężkowice	9+648 - 15+337,5	5,9	
18	784	Ciężkowice – Michałopol	16+312 - 19+170	3,4	
			<b>RAZEM 2024</b>	<b>69,4</b>	<b>66 274 639,00</b>
<b>2025</b>					
1	728	gr. woj. mazowieckiego/łódzkiego – Drzewica	50+906 - 56+000	5,1	3 959 675,95
			<b>RAZEM 2025</b>	<b>5,1</b>	<b>3 959 675,95</b>

Tabela 14. Prace modernizacyjne w trakcie realizacji na sieci dróg wojewódzkich w 2025 r., stan na wrzesień 2025 r. (Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Łodzi).

<b>2025</b>					
1.	473	Wadlew – Józefów	100+940 - 105+060	4,1	3 499 399,90
2.	473	Uniejów, ul. Dąbska	30+300 - 31+700	1,4	1 177 374,67
3.	479	Dąbrówka – Zadzim	0+000 - 6+100	6,1	3 430 361,76
4.	479	Rafałówka – Czartki	19+300 - 22+338	3,0	2 587 356,11
5.	703	Marynki – Nowy Gaj	40+000 - 46+500	6,5	-*
6.	704	Trzcinka – Teresin	13+100 - 18+398	5,3	-*
7.	705	m. Byczki	61+000 - 66+491	5,5	3 583 688,10
8.	726	Opczno ul. Inowłodzka (strona zachodnia)	44+667 - 45+821	1,2	-*
			<b>RAZEM 2025</b>	<b>33,1</b>	<b>14 654 168,39</b>

\* na etapie postępowania przetargowego

Rysunek 24. Prace modernizacyjne na sieci dróg wojewódzkich wykonane w latach 2015-2025 oraz będące w trakcie realizacji, stan na wrzesień 2025 r. (Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Łodzi).





## VI. Plany inwestycyjne na lata 2026-2036

Istotne środki zainwestowane w latach 2015-2025 pozwoliły znacząco podnieść jakość dróg wojewódzkich w regionie. Jednak **skala wyzwań w zakresie dalszej poprawy parametrów technicznych dróg i obiektów inżynierskich oraz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego jest duża, co wymaga podjęcia kolejnych działań**. Na podstawie zdiagnozowanych potrzeb i przy uwzględnieniu kryteriów związanych z następującymi parametrami: bezpośredniość połączenia do sieci TEN-T, kontynuacja projektu/komplementarność z innymi projektami, bezpieczeństwo ruchu drogowego w latach 2021-2023, prowadzenie w ciągu drogi przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, natężenie ruchu drogowego ogółem 2020/2021, natężenie ruchu ciężarowego 2020/2021, stan nawierzchni jezdni w 2024 r., szerokość jezdni w 2024 r. oraz gotowość projektu, wskazano **propozycję zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji w latach 2026-2036**.

Tabela 15.. Zadania inwestycyjne ZDW w Łodzi planowane do realizacji w latach 2026-2036 (Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Łodzi).

Lp.	Nr drogi	Nazwa zadania	Długość odcinka [km]	Przewidywany rok rozpoczęcia prac budowlanych	Przewidywany rok zakończenia prac budowlanych
1	785	Rozbudowa DW 785 na odc. Siłnica – Siłniczka	2,7	2026	2028
2	484	Rozbudowa DW 484 na odc. Żelów – Bełchatów – II Etap	10,3	2026	2029
3	473	Rozbudowa DW 473 na odc. Łask – Teodory	2,5	2026	2027
4	486	Rozbudowa DW 486 na odc. Szczyty – Działoszyn	3,9	2026	2028
5	710	Rozbudowa DW 710 na odc. Konstancinów Łódzki - Ignacew	1,6	2027	2028
6	716	Rozbudowa DW 716 na odc. Rokiciny – Łaznów	5,5	2026	2028
7	482	Rozbudowa DW 482 w m. Młynek wraz z rozbiórką i budową obiektu inżynierskiego	0,2	2026	2027
8	450	Rozbudowa DW 450 na odc. Mirków – Wieruszów	3,8	2027	2029
9	716	Rozbudowa DW 716 na odc. przejścia przez Moszczenicę	3,0	2027	2029
10	486	Rozbudowa DW 486 na odc. Krzeczów – Szczyty	5,8	2029	2030
11	726	Rozbudowa DW 726 na odc. Opoczno – Żarnów – I Etap – budowa obwodnicy m. Miedzna Drewniana	3,1	2029	2030
12	702	Rozbudowa DW 702 na odc. węzeł autostradowy Zgierz – Zgierz	3,9	2030	2032
13	581	Rozbudowa DW 581 od ok km 21+700 do ok km 22+730 wraz z rozbiórką i budową obiektu inżynierskiego w m. Mikształ	1,0	2030	2030
14	480	Rozbudowa DW 480 na odc. Chociw – Kłęcz	4,3	2031	2033
15	480	Rozbudowa DW 480 na odc. Widawa – Sieradz – I Etap – odc. Widawa – Burzenin	7,3	2032	2035
16	715	Rozbudowa DW 715 na odc. Regny – Budziszewice	6,2	2034	po 2036
17	726	Rozbudowa DW 726 – ul. Mazowiecka w Rzęzycy	0,8	2034	2034
18	469	Rozbudowa DW 469 na odc. Kłodno – Stary Gostków	5,2	2035	po 2036
19	713	Rozbudowa DW 713 na odc. Kunice – Gawrony	1,0	2036	2036
20	703	Rozbudowa DW 703 na odc. Porczyny – Praga	3,8	2036	po 2036
21	-	Modernizacja <sup>38</sup> dróg wojewódzkich*	-	-	2036
22	-	Budowa infrastruktury rowerowej**	-	-	2036
SUMA:			75,9		

\* Zadanie bez sprecyzowanego zakresu inwestycji, realizowane będzie na podstawie bieżących potrzeb zdiagnozowanych przez zarządcę infrastruktury.

\*\* Zadanie będzie realizowane na podstawie założeń wskazanych w Polityce rozwoju mobilności rowerowej w województwie łódzkim

Należy podkreślić, iż powyższa lista zadań planowanych do realizacji nie wyczerpuje potrzeb inwestycyjnych województwa. Z uwagi na zmieniające się uwarunkowania związane ze stanem infrastruktury drogowej oraz możliwą zmianą jej przebiegu, poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostępnością środków finansowych, w tym funduszy zewnętrznych oraz potrzebami obronnymi kraju **zakłada się, że w perspektywie czasowej dokumentu będzie możliwe przyspieszenie wykonania planowanych zadań oraz realizowanie innych inwestycji**.

<sup>38</sup>Poprzez modernizację należy rozumieć zakres robót, który nie wymaga zmiany granic pasa drogowego, przywracających pierwotny stan drogi, przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie istniejącym w zakresie zarówno warstw konstrukcyjnych i bitumicznych nawierzchni jezdni.

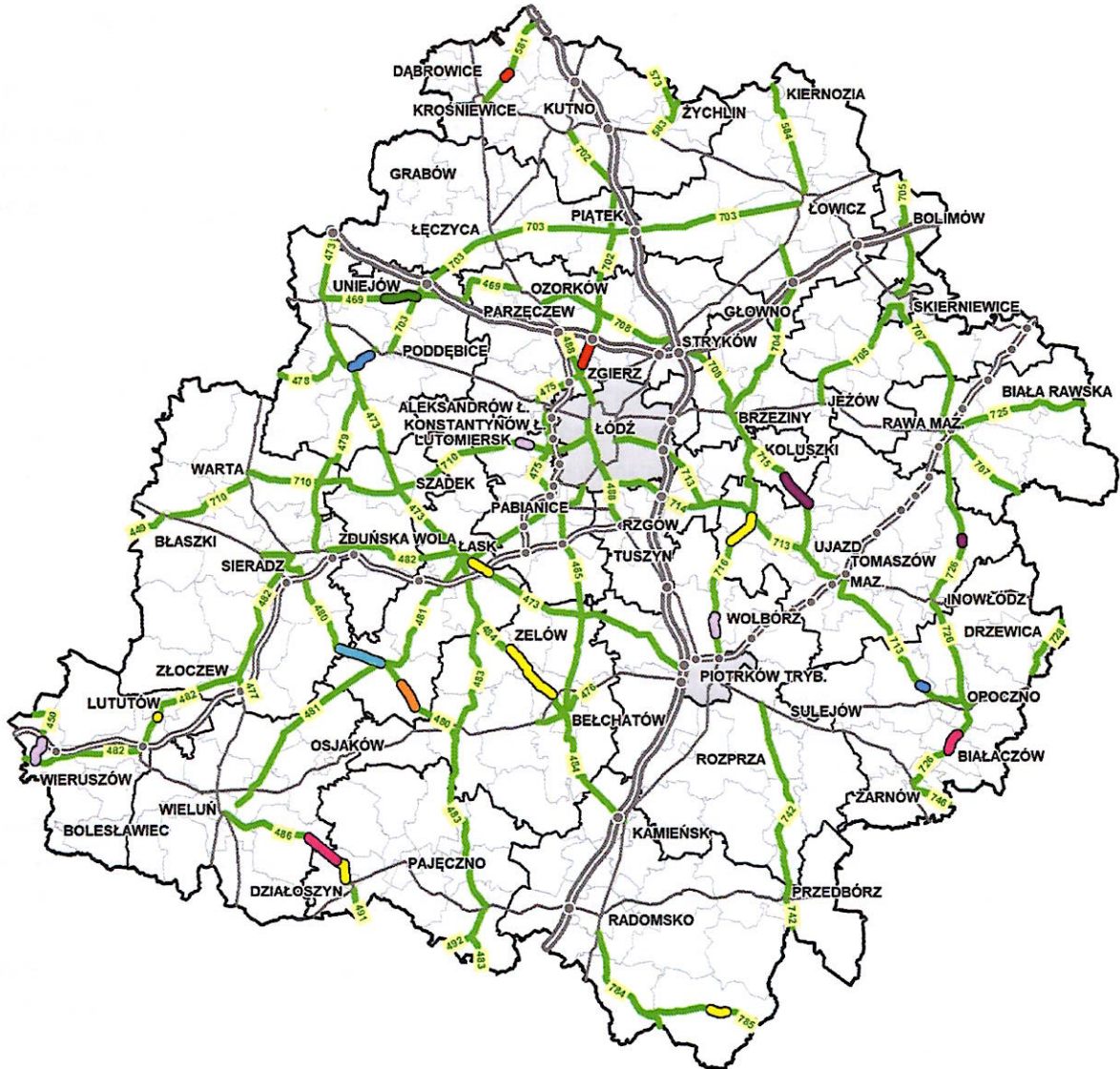


Rysunek 25. Zadania inwestycyjne ZDW w Łodzi na lata 2026-2036 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Łodzi).

BIURO  
PLANOWANIA REGIONALNEGO  
WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO



ZARZĄD DRÓG  
WOJEWÓDZKICH W ŁÓDZI



ROK ROZPOCZĘCIA INWESTYCJI

- 2026
- 2027
- 2029
- 2030
- 2031
- 2032

- 2034
- 2035
- 2036



## VII. System wdrożeniowy

Wskazane w Planie rozwoju inwestycje planowane do rozpoczęcia do 2036 roku będą stopniowo wprowadzane do Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Łódzkiego. Decyzja o umieszczeniu zadania w WPF będzie wynikała z możliwości finansowych województwa łódzkiego oraz dostępności środków zewnętrznych.

Do **potencjalnych źródeł finansowania** inwestycji uwzględnionych w Planie rozwoju należą:

1. środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej:
  - w obecnej perspektywie – program regionalny Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027, w ramach Priorytetu 3. Fundusze Europejskie dla Mobilnego Łódzkiego (wsparcie inwestycji spoza Planu obejmujących m.in. budowę i przebudowę dróg dla rowerów) oraz Priorytetu 4. Fundusze Europejskie dla Lepiej Połączonego Łódzkiego (wsparcie m.in. na budowę, przebudowę i modernizację dróg wojewódzkich oraz obiektów inżynierskich);
  - w perspektywie po 2027 r. – programy na lata 2028-2034 i na kolejne perspektywy.
2. krajowe środki publiczne:
  - Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (dawniej Fundusz Dróg Samorządowych) stanowiący mechanizm wsparcia dla jednostek samorządu terytorialnego w celu realizacji nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej komplementarnej do systemu dróg krajowych (finansowany z wpłat m.in. pochodzących m.in. z budżetu państwa, NFOŚiGW, PGL Lasy Państwowe, zysku spółek Skarbu Państwa, przekazania skarbowych papierów wartościowych);
  - subwencja ogólna;
  - budżety jednostek oraz form organizacyjno-prawnych sektora finansów publicznych np. PKP PLK S.A.;
  - budżet państwa.
3. regionalne środki publiczne:
  - budżet województwa łódzkiego.
4. lokalne środki publiczne:
  - budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Podmiotem realizującym Plan rozwoju jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi, będący jednostką budżetową finansowaną przez Samorząd Województwa Łódzkiego wykonującą zadania Zarządu Województwa Łódzkiego w przedmiocie planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich.

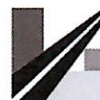
Wdrażanie Planu rozwoju będzie systematycznie monitorowane w zakresie stopnia realizacji zadań inwestycyjnych wskazanych w dokumencie, a także obserwacji stanu technicznego dróg wojewódzkich w celu zdiagnozowania bieżących potrzeb inwestycyjnych i wdrożenia działań naprawczych. Dokument może być poddawany aktualizacji w zależności od uzasadnionych potrzeb i konieczności modyfikacji listy priorytetów inwestycyjnych. Monitoring Planu rozwoju będzie realizowany przez Biuro Planowania Regionalnego Województwa Łódzkiego we współpracy z Zarządem Dróg Wojewódzkich w Łodzi i Departamentem Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego i prezentowany w formie informacji na posiedzeniu Zarządu Województwa Łódzkiego w I kwartale każdego roku, począwszy od 2027 roku.



BIURO  
PLANOWANIA REGIONALNEGO  
WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO



ŁÓDZKIE



ZARZĄD DRÓG  
WOJEWÓDZKICH W ŁODZI



Załącznik nr 2 do uchwały Nr... 93/26  
Zarządu Województwa Łódzkiego  
z dnia ..... 30 stycznia ..... 2026 r.

**Uzasadnienie zawierające informację o udziale społeczeństwa w postępowaniu w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2026-2036.**

Niniejsze uzasadnienie opracowane zostało na podstawie art. 42 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, 1881, 1940, z 2025 r. poz. 1535), dalej „Ustawa”.

Zgodnie z art. 54 ust. 2 Ustawy, organ opracowujący projekt dokumentu zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

Na podstawie Ustawy organ opracowujący projekt dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa zobowiązany jest do przeprowadzenia konsultacji społecznych. Organ zobowiązany jest do podania do publicznej wiadomości m.in. informacji o:

- przystąpieniu do opracowania projektu dokumentu i o jego przedmiocie,
- możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu,
- możliwości składania uwag i wniosków,
- sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie co najmniej 21-dniowy termin ich składania,
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

W ramach prac nad Planem Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2026-2036 (dalej: Plan rozwoju) prowadzone były konsultacje społeczne projektu dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Proces konsultacji społecznych do projektu Planu rozwoju rozpoczęty został uchwałą nr 1616/25 Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 18 listopada 2025 r. w sprawie przyjęcia projektu Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2026-2036 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, celem przedłożenia do konsultacji społecznych.

W dniu 24 listopada 2025 r. w prasie o zasięgu regionalnym (Gazeta Wyborcza), na stronach internetowych: [www.bip.lodzkie.pl](http://www.bip.lodzkie.pl) oraz [www.bprwl.lodzkie.pl](http://www.bprwl.lodzkie.pl), jak również na tablicy ogłoszeń Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego zamieszczono obwieszczenie Zarządu Województwa Łódzkiego o rozpoczęciu konsultacji społecznych projektu Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2026-2036 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Projekt dokumentu oraz formularz zgłaszania uwag dostępne były na ww. stronach internetowych oraz do wglądu w Biurze Planowania Regionalnego Województwa Łódzkiego.

Konsultacje założeń do projektu Planu rozwoju trwały 21 dni w okresie od 24 listopada 2025 r. do 15 grudnia 2025 r.

Uwagi i wnioski można było składać za pośrednictwem poczty elektronicznej poprzez przesłanie na adres e-mail: [sekretariat@bprwl.lodzkie.pl](mailto:sekretariat@bprwl.lodzkie.pl) lub poprzez platformę e-Doręczenia na adres AE:PL-29491-29315-VBTUR-20. W przypadku braku możliwości zgłaszania uwag i wniosków drogą elektroniczną, dopuszczono możliwość ich przekazywania w formie pisemnej na adres: Biuro Planowania Regionalnego Województwa Łódzkiego, al. Piłsudskiego 12, 90-051 Łódź oraz poprzez złożenie w sekretariacie Biura Planowania Regionalnego Województwa Łódzkiego.

Organem właściwym do rozpatrywania uwag i wniosków był Zarząd Województwa Łódzkiego.

W trakcie trwania konsultacji społecznych projektu Planu rozwoju uwagi i wnioski zgłosił 1 podmiot – samorząd gminy, zgłaszając 1 uwagę.

Zgłoszoną uwagę poddano szczegółowej analizie przygotowując odniesienie, co zawiera Tabela, stanowiąca załącznik do niniejszego uzasadnienia.

Tabela. Rozpatrzenie uwag i wniosków zgłaszanych w trakcie konsultacji projektu Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2026-2036 do załącznika nr 2

Lp.	Podmiot zgłaszający	Nr str.	Zapis w dokumencie którego dotyczy uwaga/wniosek	Treść wyrażonej uwagi, wniosku oraz propozycji zmiany zapisu projektu Planu rozwoju	Uzasadnienie	Rozpatrzenie
1.	Urząd Miejski w Łasku	50 - 51	-	Ujęcie zadania polegającego na budowie ronda na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 473 i 482 – ul. Stefana Żeromskiego i ul. Objazdowa w Łasku w „Planie rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa łódzkiego na lata 2026-2036”.	Przedmiotowe skrzyżowanie stanowi jeden z kluczowych węzłów komunikacyjnych na terenie gminy, obsługując zarówno ruch lokalny, jak i tranzytowy. W ostatnich latach obserwujemy systematyczny wzrost natężenia ruchu, w tym udziału pojazdów ciężarowych, co w połączeniu z istniejącą geometrią skrzyżowania negatywnie wpływa na płynność i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Mieszkańcy oraz uczestnicy ruchu regularnie zgłaszają uwagi dotyczące trudności z bezpiecznym włączeniem się do ruchu oraz kolizyjności tego miejsca. Mając na uwadze powyższe, budowa ronda na wskazanym skrzyżowaniu jest – w ocenie Gminy Łask – rozwiązaniem uzasadnionym zarówno z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu, jak i poprawy przepustowości drogi wojewódzkiej nr 473 i 482. Inwestycja ta przyczyni się również do uporządkowania układu komunikacyjnego w tej części miasta oraz poprawy komfortu życia mieszkańców.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Na liście zadań inwestycyjnych na lata 2026-2036 ujęte zostały przedsięwzięcia posiadające opracowaną dokumentację projektową lub taką, która jest w trakcie sporządzania. Obecnie brak jest w budżecie województwa środków finansowych na rozpoczęcie prac przygotowawczych dla postulowanego zadania. Mając jednak na uwadze, że lista zadań zaplanowanych do realizacji w ramach Planu rozwoju nie wyczerpuje potrzeb inwestycyjnych województwa, w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych dokument może zostać poddany aktualizacji, w zakresie uwzględnienia nowych inwestycji w zależności od ich znaczenia dla układu regionalnego dróg wojewódzkich.



Załącznik nr 3 do uchwały Nr... 93126  
Zarządu Województwa Łódzkiego  
z dnia ..... 30 stycznia ..... 2026 r.

## **Podsumowanie przyjęcia Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2026-2036.**

### **Wprowadzenie**

Zgodnie z art. 55 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, 1881, 1940, z 2025 r. poz. 1535), dalej „Ustawa”, do przyjętego dokumentu, tj. Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2026-2036 (dalej: Plan rozwoju) załącza się pisemne podsumowanie zawierające m.in. informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:

1. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko (dalej: Prognoza);
2. Opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 Ustawy, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi oraz Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego;
3. Zgłoszone uwagi i wnioski;
4. Wyniki postępowania transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone;
5. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzenia monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

Niniejszy załącznik stanowi podsumowanie, przeprowadzonego zgodnie z wymogami Ustawy, postępowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Planu rozwoju – opracowane we wskazanym powyżej zakresie.

Istotą procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a w szczególności towarzyszącej jej Prognozy, było wyeliminowanie lub minimalizacja potencjalnych konfliktów środowiskowych w procesie tworzenia Planu rozwoju poprzez optymalizację wskazanych rozwiązań, ukierunkowanych na zachowanie równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w tym ochronę wartości przyrodniczych, kulturowych, krajobrazowych i materialnych. Mając na uwadze

powyższe stwierdzono, że nie ma na etapie Planu rozwoju potrzeby określania rozwiązań alternatywnych, ponieważ ustalenia dokumentu programują interwencję o charakterze infrastrukturalnym, która dopiero na etapie realizacyjnym będzie musiała podlegać ocenie ewentualnych wariantów konkretnej inwestycji, tak aby w maksymalnym stopniu realizować zasadę nieczynienia poważnych szkód.

Zatem ze względu na fakt, że przewidywana interwencja w Planie rozwoju dotyczy przedsięwzięć mogących zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, bądź przedsięwzięć mogących oddziaływać na obszary Natura 2000 i wymagających przeprowadzenia oceny oddziaływania wraz ze sporządzeniem raportu, wariantowanie procesu inwestycyjnego będzie przebiegało na etapie projektowym.

### **Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko**

Prognoza została opracowana w oparciu o wytyczne zawarte w art. 51 Ustawy. Ponadto, zgodnie z art. 53 Ustawy zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie został uzgodniony z właściwymi organami:

- Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Łodzi  
(Pismo z dnia 29 sierpnia 2025 r. znak: WOOŚ.411.393.2025.MGw),
- Łódzkim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym  
(Pismo z dnia 4 września 2025 r. znak: NS OZNS.9022.526.2025.DWŁ).

Opracowując Prognozę dokonano oceny oddziaływań zapisów Planu rozwoju (zadań inwestycyjnych) na 16 komponentów środowiska, tj. powierzchnia ziemi (w tym gleby), zasoby naturalne, wody powierzchniowe, wody podziemne, klimat akustyczny, klimat (czynniki klimatyczne), powietrze, roślinność, zwierzęta, różnorodność biologiczna, ciągłość układów przyrodniczych, obszary chronione, w tym Natura 2000, zabytki, krajobraz, dobra materialne, ludzie. W ocenie wpływu zapisów uwzględniono sposób oddziaływań (pozytywny, negatywny, minimalny negatywny, zmienny, brak wpływu) oraz charakter oddziaływania (bezpośredniość, czas trwania, częstotliwość oddziaływania). Ocena uwzględniała zależności między elementami środowiska oraz oddziaływaniami na ww. komponenty. Mocny akcent w zakresie oceny wpływu położono na analizę oddziaływań na cele i przedmiot ochrony oraz integralność obszarów NATURA 2000.

Z Prognozy wynika, że:

- Plan rozwoju uwzględnia zasadę zrównoważonego rozwoju. Wszystkie prowadzone działania będą wpływały na łagodzenie i adaptacyjność do zmian klimatu oraz minimalizowały uciążliwość hałasu i emisji zanieczyszczeń;
- realizacja zapisów Planu rozwoju będzie miała wpływ na mitygację i adaptację do zmian klimatu. Ma to odzwierciedlenie w założeniu, że wszystkie projekty uwzględnią aktualne trendy klimatyczne, zarówno na etapie planowania, realizacji, zarządzania oraz monitoringu, tak aby infrastruktura transportowa województwa łódzkiego była nowoczesna, bezpieczna i odporna. Ponadto usprawnienie płynności ruchu przyczyni się do zmniejszenia emisji dwutlenku węgla, co wpłynie na mitygację klimatyczną;
- zamierzenia inwestycyjne będące następstwem zapisów w Planie rozwoju prawdopodobnie zostaną zaliczone do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z tym dla tych inwestycji przeprowadzona zostanie procedura oceny oddziaływania na środowisko na etapie indywidualnej realizacji projektów przez beneficjenta. Na podstawie wykonanej oceny zostaną podjęte decyzje administracyjne o działaniach kompensujących i minimalizujących;
- istnieje możliwość wystąpienia oddziaływań skumulowanych. W większości oddziaływań skumulowanych przeważają wpływy korzystne, za wyjątkiem inwestycji związanej z budową obwodnicy;
- nie ma potrzeby określania rozwiązań alternatywnych ze względu na fakt, że 20 zadań inwestycyjnych będzie realizowane w ciągu istniejących przebiegów dróg wojewódzkich;
- w przypadku odstąpienia od realizacji Planu rozwoju mogą wystąpić niekorzystne zmiany środowiskowe m.in.: pogorszenie jakości powietrza (w związku z brakiem dróg dobrej jakości poprawiających płynność ruchu, obwodnic, zrównoważonej mobilności nastąpi wzrost emisji liniowej, w tym CO<sub>2</sub> ze źródeł komunikacyjnych), pogarszanie lokalnych warunków mikroklimatycznych (w związku z brakiem przeniesienia ruchu samochodowego poza obszary o koncentracji zabudowy mieszkaniowej), pogorszenie klimatu akustycznego, zmniejszenie liczebności populacji zwierząt (ze względu na większą wypadkowość na drogach niskiej jakości oraz wzmożony ruch

samochodowy na drogach niższej kategorii na terenach otwartych), brak adaptacyjności środowiska (w tym infrastruktury) do postępujących zmian klimatycznych, pogorszenie jakości przestrzeni publicznych, pogorszenie jakości wód na skutek braku nowoczesnej infrastruktury wyposażonej we właściwe sposoby odprowadzenia zanieczyszczeń z dróg, brak łagodzenia skutków presji urbanizacyjnej w terenach podmiejskich na skutek słabej jakości dróg, pogarszanie stanu zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców, negatywny wpływ na dobra materialne na skutek rosnących kosztów utrzymania i eksploatacji istniejącej infrastruktury.

### **Opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 Ustawy**

Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2026-2036 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko uzyskał opinie właściwych organów:

- opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, który wniósł uwagę dotyczącą konieczności przeprowadzenia analizy i oceny w jaki sposób zapisy Rozporządzenia (UE) 2024/1991 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 czerwca 2024 r. w sprawie odbudowy zasobów przyrodniczych i zmiany rozporządzenia (UE) 2022/869 (Dz. U. UE. L. z 2024 r. poz. 1991) zostały uwzględnione w projekcie dokumentu oraz jak zapisy projektowanego dokumentu przyczyniły się do ograniczenia oddziaływania na środowisko. (pismo nr WOOŚ.410.371.2025.MGw z dnia 10 grudnia 2025 r.). Uwaga została uwzględniona w Prognozie w ramach analizy powiązań zapisów Planu rozwoju z celami ochrony środowiska ustanowionymi na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym, krajowym i regionalnym (rozdział III.3. oraz Załącznik 3 tab.2.). Natomiast wpływ inwestycji zaplanowanych w Planie rozwoju na odbudowę zasobów przyrodniczych zaprezentowano w ramach analizy i oceny przewidywanych znaczących oddziaływań na środowisko oraz obszary natura 2000 (rozdz. V).
- opinię pozytywną Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Łodzi (pismo nr NS OZNS.9022.845.2025.AM z dnia 15 grudnia 2025 r.).

## **Zgłoszone uwagi i wnioski**

W dniu 18 listopada 2025 r. Zarząd Województwa Łódzkiego podjął uchwałę nr 1616/25 w sprawie przyjęcia projektu Planu rozwoju wraz z Prognozą, celem przedłożenia do konsultacji społecznych.

Proces konsultacji społecznych projektu Planu rozwoju rozpoczął się w dniu 24 listopada 2025 r. i trwał do 15 grudnia 2025 r. Głównym celem przeprowadzenia konsultacji było pozyskanie uwag i opinii od jednostek samorządu terytorialnego, partnerów społecznych, gospodarczych, organizacji pozarządowych i mieszkańców co do zadań inwestycyjnych Zarządu Województwa Łódzkiego planowanych do realizacji w latach 2026-2036.

W dniu 24 listopada 2025 r. w prasie o zasięgu regionalnym (Gazeta Wyborcza), na stronach internetowych [www.bip.lodz.pl](http://www.bip.lodz.pl) oraz [www.bprwl.lodzkie.pl](http://www.bprwl.lodzkie.pl), jak również na tablicy ogłoszeń Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego zamieszczono obwieszczenie Zarządu Województwa Łódzkiego o rozpoczęciu konsultacji społecznych projektu Planu rozwoju wraz z Prognozą. Na stronach [www.bip.lodz.pl](http://www.bip.lodz.pl) oraz [www.bprwl.lodzkie.pl](http://www.bprwl.lodzkie.pl) został udostępniony projekt Planu rozwoju, Prognoza oraz link do formularza umożliwiającego zgłaszanie uwag i wniosków do dokumentów.

Uwagi i wnioski można było składać za pośrednictwem poczty elektronicznej poprzez przesłanie na adres e-mail: [sekretariat@bppwl.lodzkie.pl](mailto:sekretariat@bppwl.lodzkie.pl) lub poprzez platformę e-Doręczenia na adres AE:PL-29491-29315-VBTUR-20. W przypadku braku możliwości zgłaszania uwag i wniosków drogą elektroniczną, dopuszczono możliwość ich przekazywania w formie pisemnej na adres: Biuro Planowania Regionalnego Województwa Łódzkiego, al. Piłsudskiego 12, 90-051 Łódź oraz poprzez złożenie w sekretariacie Biura Planowania Regionalnego Województwa Łódzkiego.

Ogółem w trakcie konsultacji społecznych projektu Planu rozwoju 1 podmiot zgłosił 1 uwagę. Zgłoszoną uwagę poddano szczegółowej analizie, w wyniku której uwaga została nieuwzględniona.

## **Wyniki postępowania transgranicznego oddziaływania na środowisko**

Województwo łódzkie nie leży w obszarze przygranicznym, zatem realizacja Planu rozwoju nie powinna powodować skutków o charakterze transgranicznym.

## **Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzenia monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu**

Plan rozwoju jako dokument wyznaczający inwestycje planowane do rozpoczęcia do 2036 r. wymaga stałego monitorowania w zakresie ich realizacji, a także obserwacji stanu technicznego dróg wojewódzkich.

Podstawową metodę oceny wdrażania dokumentu stanowić będzie monitorowanie stopnia realizacji planowanych na lata 2026-2036 zadań inwestycyjnych, a także obserwacja stanu technicznego dróg wojewódzkich. Monitoring ten będzie prezentowany w formie informacji na posiedzeniu Zarządu Województwa Łódzkiego, w I kw. każdego roku, począwszy od 2027 r.

Załącznik nr 4 do uchwały Nr.....98/26  
Zarządu Województwa Łódzkiego  
z dnia .....30 stycznia.....2026 r.

## OGŁOSZENIE

### **o przyjęciu Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2026-2036.**

Na podstawie art. 43 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, 1881 i 1940, z 2025 r. poz. 1535)

#### **Zarząd Województwa Łódzkiego**

informuje o przyjęciu Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2026-2036.

Przyjęty dokument wraz z uzasadnieniem i podsumowaniem dostępne są na stronach internetowych: [www.bip.lodzkie.pl](http://www.bip.lodzkie.pl), [www.bprwl.lodzkie.pl](http://www.bprwl.lodzkie.pl) oraz w siedzibie Biura Planowania Regionalnego Województwa Łódzkiego, al. Piłsudskiego 12 w Łodzi, w godzinach pracy Biura.

