Załącznik nr 1 do Uchwały Nr 2/2018
Rady Stowarzyszenia
Łódzki Obszar Metropolitalny
z dnia 12 lutego 2018 r.

Łódzki Obszar Metropolitalny

STRATEGIA ROZWOJU

ŁÓDZKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO 2020+

Łódź, luty 2018 r.

Redakcja naukowa:
dr hab. Małgorzata Burchard-Dziubińska, prof. UŁ
dr Bartosz Bartosiewicz
dr Tomasz Napierała

Autorzy (Rozdziały):
dr Bartosz Bartosiewicz (III)
dr hab. Małgorzata Burchard-Dziubińska, prof. UŁ (III, IV, V)
mgr Anna Jaeschke (III, IV, V)
mgr Stanisław Kaniewicz (III, IV, V)
mgr Sławomir Konczak (III, V)
dr Tomasz Napierała (I, II, III, IV, V, Raport z konsultacji społecznych)
mgr Wojciech Mikołajewski (III, IV, V, Raport z konsultacji społecznych)
dr Agnieszka Rzeńca (III)
mgr Jolanta Włodarczyk (III)
prof. dr hab. Eugeniusz Wojciechowski (III)

Aktualizacja:
Biuro Strategii Miasta Urzędu Miasta Łodzi
Biuro Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny

Spis treści

Spis treści 3

I. Spójność opracowania z krajowymi i unijnymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi 7

I.1 Podstawa prawna Strategii ZIT 8

II. Zakresy tematyczne rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 9

II.1 Miejsce Strategii ZIT w strukturze Strategii Rozwoju ŁOM 9

II.2 Dokumenty strategiczne i planistyczne regulujące rozwój ŁOM 11

II.2.1 Dokumenty krajowe warunkujące rozwój ŁOM 12

II.2.2 Dokumenty regionalne określające rozwój ŁOM 13

II.2.3 Zakresy tematyczne rozwoju ŁOM określone w konsultacjach społecznych Strategii Rozwoju ŁOM 15

III. Diagnoza strategiczna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 16

III.1 Wprowadzenie 16

III.1.1 Obszar ŁOM 18

III.1.2 ŁOM na tle największych miejskich obszarów funkcjonalnych w Polsce 20

III.1.3 Charakterystyka ŁOM 24

III.1.4 Zagospodarowanie przestrzenne i polityka przestrzenna w ŁOM 30

III.2 Funkcje metropolitalne i spójność Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 35

III.2.1 Spójność ŁOM w świetle powiązań społeczno-gospodarczych 35

III.2.2 Spójność ŁOM w świetle powiązań w zakresie usług komunalnych 47

III.2.3 Spójność ŁOM w świetle powiązań instytucjonalnych 52

III.2.4 Funkcje metropolitalne ŁOM 55

III.2.5 Rekomendacje dla Strategii ZIT 57

III.3 Dziedzictwo i tożsamość kulturowa Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego a degradacja obszarów miejskich 58

III.3.1 Dziedzictwo i tożsamość kulturowa 58

III.3.2 Zdegradowane obszary miejskie – potrzeby rewitalizacyjne -aspekt przestrzenny 62

III.3.3 Zdegradowane obszary miejskie – potrzeby rewitalizacyjne – aspekt społeczno-gospodarczy 63

III.3.4 Rekomendacje dla Strategii ZIT 70

III.4 Transport w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym ... 74
III.4.1 Infrastruktura transportu kołowego ... 75
III.4.2 Infrastruktura transportu szynowego ... 77
III.4.3 Organizacja i funkcjonowanie transportu zbiorowego ... 81
III.4.4 Dostępność przestrzenna i czasowa transportu zbiorowego ... 83
III.4.5 Mobilność miejska ... 85
III.4.6 Rekomendacje dla Strategii ZIT ... 89

III.5 Gospodarka niskoemisyjna i ochrona środowiska w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym ... 92
III.5.1 Warunki naturalne ... 92
III.5.2 System ochrony środowiska ... 97
III.5.3 Gospodarka niskoemisyjna ... 118
III.5.4 Rekomendacje dla Strategii ZIT ... 127

III.6 Kapitał ludzki i społeczeństwo informacyjne w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym ... 128
III.6.1 Kapitał ludzki ... 128
III.6.2 Infrastruktura społeczeństwa informacyjnego w ŁOM ... 136
III.6.3 Rekomendacje dla Strategii ZIT ... 138

IV. Analiza SWOT czynników rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego ... 140

IV.1 Funkcje metropolitalne i spójność ... 140

IV.2 Zdegradowane obszary miejskie ... 142

IV.3 Transport metropolitalny ... 145

IV.4 Gospodarka niskoemisyjna i ochrona środowiska ... 147

IV.5 Kapitał ludzki i społeczeństwo informacyjne ... 149

IV.6 Analiza problemów rozwojowych ... 150

V. Strategia rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego ... 155

V.1 Wizja i misja rozwoju ŁOM ... 155
V.1.1 Wizja ŁOM ... 155
V.1.2 Naczelne wartości rozwoju ŁOM ... 155
V.1.3 Misja ŁOM ... 156

V.2 Cele strategiczne i priorytety rozwoju ŁOM ... 157

V.2.1 CEL 1 – Wzmocnienie funkcji metropolitalnych i spójności obszaru metropolitalnego ... 157
V.2.2 CEL 2 – Rewitalizacja obszarów zdegradowanych w miastach ... 159
V.2.3 CEL 3 – Budowa zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportu metropolitalnego ... 161
V.2.4 CEL 4 – Rozwój gospodarki zasobooszczędnej i niskoemisyjnej oraz ochrona środowiska przyrodniczego ... 162
V.2.5 CEL 5 – Rozwój nowoczesnego kapitału ludzkiego oraz silnego informacyjnego społeczeństwa obywatelskiego ... 164

V.3 Realizacja kompleksowych programów w ramach Strategii ZIT ... 166
V.3.1 Kompleksowy Program Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich ... 169
V.3.2 Kompleksowy Program Rozwoju Transportu Metropolitalnego ... 176
V.3.3 Kompleksowy Program Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej ... 184
V.3.4 Kompleksowy Program Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego ... 193

V.4 Plan finansowy Strategii ZIT ... 201

V.5 System wdrażania Strategii ZIT ... 204
V.5.1 Związek ZIT ... 204
V.5.2 System wyboru projektów ... 210
V.5.3 Tryb pozakonkursowy ... 211
V.5.4 Tryb konkursowy ... 216
V.5.5 Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko ... 219

V.6 Monitorowanie Strategii ZIT ... 222

V.7 Mechanizmy włączenia społecznego ... 227

Indeksy i spisy ... 230

Wykaz skrótów ... 245

Załączniki ... 247

Załącznik 1: Raport z konsultacji społecznych ... 247

Załącznik 2: Listy projektów ... 254

Załącznik 3: Propozycje kryteria zgodności ze Strategią Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+ (Strategią ZIT) – dotyczy projektów współfinansowanych ze środków EFS ... 277

I. Spójność opracowania z krajowymi i unijnymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi

Dokument powstał w ramach projektu pn. „*Strategia Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*" współfinansowanego z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna.

Podstawy koncepcyjne Strategii Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+ (dalej: Strategia Rozwoju ŁOM) wynikają z Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 oraz powiązanych z nią dokumentów:

- *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020,*
- *Krajowej Polityki Miejskiej 2023,*
- *Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020.*

Natomiast opracowanie Strategii ZIT ma swoje umocowanie prawne w następujących dokumentach:

- Ustawie z dnia 11 lipca 2014 r. *o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020*,
- Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. *ustanawiającym wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającym rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006*,
- Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w *sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia" oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) NR 1080/2006*,
- Umowie Partnerstwa,
- *Zasadach realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce*.

I.1 Podstawa prawna Strategii ZIT

Podstawą prawną Strategii ZIT jest decyzja organu wykonawczego Związku ZIT, czyli uchwała Rady Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny, w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+.

Strategia Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+ została przyjęta i aktualizowana na podstawie niżej wymienionych dokumentów:

1. Uchwała nr 4/2014 Komitetu Sterującego Projektem pn. „Strategia Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+" z dnia 22 lipca 2014 r.
2. Uchwała Rady Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny nr 6/2014 w sprawie przyjęcia projektu „Strategii Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+" z dnia 22 lipca 2014 r.
3. Uchwała Rady Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny nr 21/12/2015 w sprawie przyjęcia aktualizacji i tekstu jednolitego Strategii Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+ z dnia 3 grudnia 2015 r.
4. Uchwała Rady Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny nr 1/2016 w sprawie przyjęcia aktualizacji i tekstu jednolitego Strategii Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+ z dnia 8 lutego 2016 r.
5. Uchwała Rady Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny nr 2/2016 w sprawie przyjęcia aktualizacji i tekstu jednolitego Strategii Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+ z dnia 24 marca 2016 r.
6. Uchwała Rady Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny nr 7/2016 w sprawie przyjęcia aktualizacji Strategii Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+ (Strategii ZIT) wraz z prognozą oddziaływania na środowisko i podsumowaniem z dnia 21 listopada 2016 r.
7. Uchwała Rady Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny nr 10/2017 w sprawie przyjęcia aktualizacji i tekstu jednolitego Strategii Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+ z dnia 30 czerwca 2017 r.
8. Uchwała Rady Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny nr 2/2018 w sprawie przyjęcia aktualizacji i tekstu jednolitego Strategii Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+ z dnia 12 lutego 2018 r.

II. Zakresy tematyczne rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

II.1 Miejsce Strategii ZIT w strukturze Strategii Rozwoju ŁOM

Strategia Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+ pełni podwójną funkcję:

- ogólnej Strategii Rozwoju ŁOM
- oraz operacyjnej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (dalej: Strategia ZIT).

Należy podkreślić celowość połączenia obu dokumentów w jednym opracowaniu. Z jednej strony, opracowanie Strategii ZIT umożliwia wykorzystanie środków UE przeznaczonych na Zintegrowane Inwestycje Terytorialne. Z drugiej natomiast strony, przygotowanie Strategii Rozwoju ŁOM gwarantuje umiejscowienie Strategii ZIT w pełnym, kompleksowym kontekście aktualnej sytuacji i pożądanych kierunków rozwoju ŁOM. Należy zaznaczyć, że Strategia ZIT, w tym zakres interwencji ZIT w ramach RPO WŁ na lata 2014-2020 jest wynikiem uzgodnień pomiędzy IZ RPO a Związkiem ZIT (Stowarzyszeniem Łódzki Obszar Metropolitalny) i dokumentów wdrożeniowych dotyczących ZIT (wymienionych w rozdziale I).

Zasady opracowania obu integrowanych strategii wynikają z różnych dokumentów.

Zgodnie z *Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* opracowanie Strategii Rozwoju ŁOM 2020+ jest obligatoryjne. W ramach Strategii powinny zostać uwzględnione następujące elementy:

- cele strategiczne, wyrażające dążenie do nasycenia całego Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego funkcjami metropolitalnymi, w tym funkcjami symbolicznymi, odnoszące się do integracji przestrzennej (transport zbiorowy, usługi komunalne i usługi rynku pracy) oraz
- zakresy tematyczne rozwoju (zintegrowany transport zbiorowy, efektywność energetyczna z uwzględnieniem energooszczędności struktur przestrzennych, rewitalizacja, infrastruktura drogowa i komunalna, zarządzanie zasobami przyrodniczymi i dziedzictwa kulturowego, systemy informacyjne niezbędne do efektywnego zarządzania obszarami funkcjonalnymi oraz inne zakresy dyskutowane w analizowanych, rządowych dokumentach strategicznych).

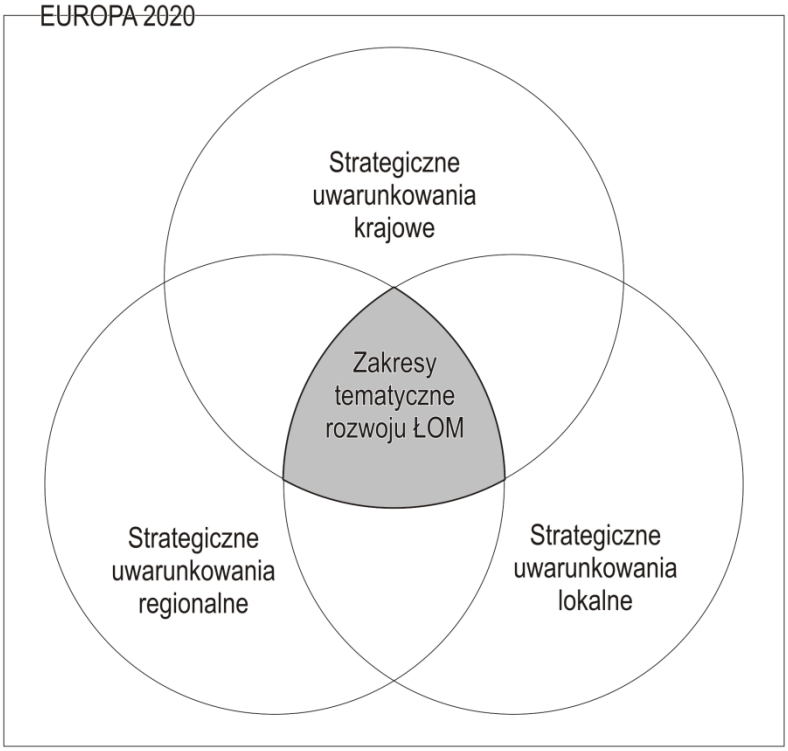
Strategia ZIT ma natomiast charakter bardziej operacyjny. Strategia ZIT określa w szczególności:

- diagnozę obszaru realizacji ZIT z analizą problemów rozwojowych (rozdział III Diagnoza strategiczna Łódzkiego Obszaru metropolitalnego i IV.6 Analiza problemów rozwojowych),
- cele, jakie mają być realizowane w ramach ZIT, oczekiwane rezultaty i wskaźniki rezultatu i produktu powiązane z realizacją regionalnego programu operacyjnego (rozdział V.3 Realizacja kompleksowych programów w ramach Strategii ZIT),
- propozycje kryteriów wyboru projektów w trybie konkursowym (załącznik nr 3 Propozycje kryteriów zgodności ze Strategią ZIT),
- wstępną listę projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym wraz z informacją na temat sposobu ich identyfikacji oraz powiązania z innymi projektami, w tym projektami wybieranymi w trybie pozakonkursowym pozytywnie zaopiniowanymi przez właściwą instytucję zarządzającą programem operacyjnym (rozdział V.5.3 Tryb pozakonkursowy i załącznik nr 2 Listy projektów),
- źródła jej finansowania (rozdział V.4 Plan finansowy Strategii ZIT),
- warunki i procedury obowiązujące w realizacji Strategii ZIT (rozdział V.5 System wdrażania Strategii ZIT).

Z tego względu, układ Strategii Rozwoju ŁOM 2020+ czerpie z obligatoryjnego zakresu Strategii ZIT oraz został uzupełniony o poszerzoną analizę spójności Strategii Rozwoju ŁOM 2020+ z dokumentami strategicznymi szczebla europejskiego, krajowego, regionalnego i lokalnego oraz definicje misji, wizji i celów strategicznych rozwoju ŁOM.

Zakres tematyczny obu dokumentów jest identyczny jednak ich stopień szczegółowości jest różny.

II.2 Dokumenty strategiczne i planistyczne regulujące rozwój ŁOM



Rys. 1 Idea definiowania zakresów tematycznych rozwoju ŁOM

Źródło: Opracowanie własne

Analizę zakresów tematycznych rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego przeprowadzono z uwzględnieniem kluczowych dokumentów o randze lokalnej, regionalnej i krajowej. Analiza zakresów tematycznych rozwoju ŁOM miała na celu zapewnienie spójności Strategii Rozwoju ŁOM z innymi dokumentami strategicznymi. Kontekst i wzajemne powiązania strategicznych uwarunkowań rozwoju ŁOM przedstawiono na rysunku (Rys. 1). Wyniki analizy lokalnych, wojewódzkich oraz ogólnopolskich dokumentów strategicznych odniesiono do zapisów Strategii Europa 2020.

Analiza dokumentacji strategicznej szczebla krajowego i regionalnego, jak również wyników konsultacji społecznych prowadzonych na szczeblu lokalnym, pozwoliła wyróżnić następujące zakresy tematyczne rozwoju, wytyczające strukturę tematyczną zarówno Strategii Rozwoju ŁOM, jak i Strategii ZIT:

- funkcje metropolitalne i spójność ŁOM,
- dziedzictwo i tożsamość kulturowa ŁOM a degradacja obszarów miejskich,
- transport w ŁOM,
- gospodarka niskoemisyjna i ochrona środowiska w ŁOM,

- kapitał ludzki i społeczeństwo informacyjne w ŁOM.

II.2.1 Dokumenty krajowe warunkujące rozwój ŁOM

Definiując zakresy tematyczne rozwoju ŁOM posłużono się wybraną dokumentacją przygotowaną na poziomie rządowym. Odniesiono się wyłącznie do dokumentacji obowiązującej w nowym okresie finansowania 2014-2020. Lista wykorzystanych dokumentów obejmuje:

- *Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce* (część: Możliwe kierunki interwencji, s. 6-7),
- *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020* (część: Architektura programu operacyjnego, s. 28-31),
- *Program Operacyjny Inteligentny Rozwój 2014-2020* (część: Architektura programu operacyjnego, s. 17-18),
- *Program Operacyjny Polska Cyfrowa 2014-2020* (część: Opis osi priorytetowych, s. 15-38),
- *Program Operacyjny Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020* (część: Opis osi priorytetowych, s. 22-121),
- *Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020* (część: Wybór celów, priorytetów i celów przekrojowych, s. 43-44),
- *Krajowa Polityka Miejska 2023.* (część: Wątki tematyczne Krajowej Polityki Miejskiej, s. 15 -98),
- *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* (część: *Uwarunkowania polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w perspektywie najbliższych dwudziestu lat,* s. 20-34, *Kierunki działań polityki przestrzennej służące podniesieniu konkurencyjności głównych ośrodków miejskich*, s. 79).

W tabeli (Tab. 1) dokonano syntetycznej prezentacji zakresów tematycznych rozwoju ŁOM na tle dokumentów strategicznych szczebla krajowego. Warto podkreślić, że w zdecydowanej większości dokumentów odnoszono się do następujących, różnorodnych kwestii: kapitału społecznego, aktywizacji zawodowej i promocji przedsiębiorczości, zrównoważonego i zintegrowanego transportu zbiorowego, badań naukowych i komercjalizacji ich wyników oraz kapitału ludzkiego. Za istotne uznawano również zagadnienia: ochrony środowiska, dziedzictwa kulturowego czy ładu przestrzennego, rewitalizacji zdegradowanych terenów, efektywności energetycznej i promocji gospodarki niskoemisyjnej oraz społeczeństwa informacyjnego i infrastruktury instytucjonalnej. Należy zaznaczyć, że w dokumencie Krajowa Polityka Miejska 2023, obok różnorodnych zakresów tematycznych rozwoju, podnoszono zagadnienie jakości i efektywności zarządzania obszarami miejskimi w Polsce. Zdaniem autorów Strategii Rozwoju ŁOM, postulaty zmodernizowanego systemu zarządzania polityką rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych powinny zostać uwzględnione we wszystkich celach, priorytetach inwestycyjnych oraz działaniach (projektach) proponowanych w dokumencie. Należy kierować się następującymi zasadami:

- zasadą partnerstwa (dobrowolność, równość i elastyczność współpracy we wspólnym zarządzaniu obszarami metropolitalnymi przez rząd, samorząd, instytucje sektora społecznego, przedsiębiorców i mieszkańców),
- zasadą wielopoziomowego zarządzania (działania zarządcze wyżej wymienionych podmiotów winny być efektywnie koordynowane, integrowane na rzecz osiągania wspólnych celów). Natomiast w dokumencie Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, obok szeroko dyskutowanych, różnorodnych zakresów tematycznych rozwoju, wskazano zarówno na uwarunkowania o charakterze zewnętrznym, politycznym, jak i na uwarunkowania historyczne.

Tab. 1: Definiowanie zakresów tematycznych rozwoju ŁOM na podstawie dokumentacji strategicznej szczebla centralnego.

Dokumentacja	Zakresy tematyczne rozwoju ŁOM				
	Funkcje metropolitalne i spójność ŁOM	Dziedzictwo i tożsamość kulturowa ŁOM a degradacja obszarów miejskich	Transport w ŁOM	Gospodarka niskoemisyjna i ochrona środowiska w ŁOM	Kapitał ludzki i społeczeństwo informacyjne w ŁOM
Zasady realizacji ZIT w Polsce	+	+	+	+	+
PO Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	–	+	+	+	-
PO Inteligentny Rozwój 2014-2020	+	–	–	–	+
PO Polska Cyfrowa 2014-2020	–	–	–	–	+
PO Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020	+	+	–	+	+
Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020	+	+	–	+	+
Krajowa Polityka Miejska 2023	+	+	+	+	+
Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030	+	+	+	+	+

Źródło: Opracowanie własne.

II.2.2 Dokumenty regionalne określające rozwój ŁOM

Do analizy zakresów tematycznych rozwoju ŁOM wykorzystano następującą dokumentację strategiczną opracowaną na szczeblu wojewódzkim:

- *Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020* (część: Główne wyzwania rozwojowe, s. 72),
- *Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020* (część: Matryca logiczna strategii inwestycyjnej programu, s. 33-45),
- *Wieloletni Plan Działań na Rzecz Rozwoju i Upowszechniania Ekonomii Społecznej w Województwie Łódzkim na lata 2013-2020* (część: Rekomendacje wynikające z raportu Diagnoza sytuacji sektora ekonomii społecznej w województwie łódzkim, s. 35-39),
- *Plan przeciwdziałania depopulacji w województwie łódzkim. Rodzina – Dzieci – Praca* (część: Proponowane działania i kierunki interwencji w celu przeciwdziałania negatywnym zmianom demograficznym w województwie łódzkim z uwzględnieniem głównych źródeł finansowania, s. 42-65),
- *Regionalna Strategia Innowacji dla Województwa Łódzkiego. LORIS 2030* (część: Analiza SWOT, s. 54-63),
- *Studium Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*.

Wybór dokumentacji strategicznej wynikał z powiązań wskazanych w RPO WŁ na lata 2014-2020 (załącznik 2: Powiązanie pomiędzy RPO WŁ na lata 2014-2020, Umową Partnerstwa, Strategią Europa 2020, Krajowym Programem Reform i dokumentami strategicznymi szczebla regionalnego i krajowego, s. 371-397). Ze względu na znaczenie zagadnień rozwoju kapitału ludzkiego, wybór uzupełniono o *Wieloletni Plan Działań na Rzecz Rozwoju i Upowszechniania Ekonomii Społecznej w Województwie Łódzkim na lata 2013-2020*. Na etapie opracowania zarówno Diagnozy Strategicznej ŁOM, jak i Strategii Rozwoju ŁOM, korzystano z dokumentu *Studium Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*, przygotowanego przez Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi.

Tab. 2: Definiowanie zakresów tematycznych rozwoju ŁOM na podstawie dokumentacji strategicznej szczebla regionalnego.

Dokumentacja	Zakresy tematyczne rozwoju ŁOM				
	Funkcje metropolitalne i spójność ŁOM	Dziedzictwo i tożsamość kulturowa ŁOM a degradacja obszarów miejskich	Transport w ŁOM	Gospodarka niskoemisyjna i ochrona środowiska w ŁOM	Kapitał ludzki i społeczeństwo informacyjne w ŁOM
Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020	+	+	+	+	+
RPO WŁ na lata 2014-2020	+	+	+	+	+
Plan ekonomii społecznej 2013-2020	+	–	–	–	+
Plan przeciwdziałania depopulacji	+	+	+	–	+

Dokumentacja	Zakresy tematyczne rozwoju ŁOM				
	Funkcje metropolitalne i spójność ŁOM	Dziedzictwo i tożsamość kulturowa ŁOM a degradacja obszarów miejskich	Transport w ŁOM	Gospodarka niskoemisyjna i ochrona środowiska w ŁOM	Kapitał ludzki i społeczeństwo informacyjne w ŁOM
Regionalna Strategia Innowacji	+	–	–	+	+
Studium Rozwoju ŁOM	+	+	+	+	+

Źródło: Opracowanie własne.

II.2.3 Zakresy tematyczne rozwoju ŁOM określone w konsultacjach społecznych Strategii Rozwoju ŁOM

W konsultacjach społecznych Diagnozy Strategicznej ŁOM odniesiono się w niewielkim stopniu do następujących zagadnień: badań naukowych i komercjalizacji ich wyników, ochrony środowiska, dziedzictwa kulturowego i ładu przestrzennego oraz społeczeństwa informacyjnego. Wydaje się, że zagadnienia te są zmarginalizowane w świadomości społecznej. Z drugiej jednak strony, w konsultacjach społecznych znacząco dyskutowano kwestie marketingu terytorialnego, który jest całkowicie pomijany w dokumentacji strategicznej szczebla krajowego. Komentarza wymaga również niewielkie znaczenie przypisane zagadnieniu utrzymania i modernizacji dróg gminnych i powiatowych, zarówno w dokumentacji strategicznej, jak i w konsultacjach społecznych. Z perspektywy projektowanej Strategii Rozwoju ŁOM, zagadnienie jest o tyle istotne, o ile mowa o drogach lokalnych ważnych dla zapewnienia dostępu do sieci transportu zbiorowego oraz o drogach przebiegających na obszarach zdegradowanych, wymagających rewitalizacji.

Tab. 3: Definiowanie zakresów tematycznych rozwoju ŁOM na podstawie konsultacji społecznych Diagnozy Strategicznej ŁOM.

Dokumentacja	Zakresy tematyczne rozwoju ŁOM				
	Funkcje metropolitalne i spójność ŁOM	Dziedzictwo i tożsamość kulturowa ŁOM a degradacja obszarów miejskich	Transport w ŁOM	Gospodarka niskoemisyjna i ochrona środowiska w ŁOM	Kapitał ludzki i społeczeństwo informacyjne w ŁOM
Konsultacje społeczne Diagnozy Strategicznej ŁOM, Wyniki ankiety	+	+	+	+	+
Konsultacje społeczne Diagnozy Strategicznej ŁOM, Wnioski z Forum rozwoju ŁOM	+	–	+	–	+

Źródło: Opracowanie własne.

III. Diagnoza strategiczna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

III.1 Wprowadzenie

Przyjęta w 2012 r. *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 r.* przewiduje rozwój Polski w modelu polaryzacyjno-dyfuzyjnym. Rolę biegunów wzrostu w tym układzie mają pełnić obszary metropolitalne, wspomagane przez ponadregionalne miejskie obszary funkcjonalne. Przy takim założeniu wymagają one wdrożenia odpowiednich instrumentów stymulujących ich rozwój społeczno-gospodarczy, a tym samym umożliwiających dyfuzję czynników tego rozwoju na obszary położone peryferyjnie w stosunku do nich.

Największe miasta i powiązane z nimi obszary funkcjonalne akumulują większość polskiego PKB. Tylko w przypadku ośmiu największych ośrodków miejskich w Polsce udział w krajowym PKB wynosi 30%, a przy uwzględnieniu ich otoczenia wzrasta do blisko 50%[1]. Są to także największe rynki pracy, bowiem w nich znajdują się siedziby większości największych przedsiębiorstw w Polsce.

Instrumentem nakierunkowanym na wzmacnianie potencjału obszarów metropolitalnych w Polsce jest przyjęty dla nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020 program Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Nie jest to działanie czy priorytet konkretnego programu operacyjnego, ale narzędzie, które pozwala na pozyskiwanie funduszy w sposób przekrojowy, umożliwiający pełne zintegrowanie działań w ramach wyznaczonego terytorium.

Według przyjętych przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego *Zasad realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce* (z dn. 22 lipca 2013 r.) środki finansowe będą skierowane przede wszystkim do miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych. Przewiduje się, że środki finansowe w ramach ZIT zostaną przeznaczone przede wszystkim na:

- rozwój zrównoważonego, sprawnego transportu łączącego miasto i jego obszar funkcjonalny (np. wprowadzenie zintegrowanych kart miejskich, budowa systemów Park&Ride, parkingów i ścieżek rowerowych),
- przywracanie funkcji społeczno-gospodarczych zdegradowanym obszarom miejskiego obszaru funkcjonalnego – tzw. rewitalizacja (projekty łączące działania typowo inwestycyjne z miękkimi, np. przebudowa lub adaptacja budynków w

[1] Dane na temat PKB są publikowane przez Główny Urząd Statystyczny na poziomie NUTS 3 (podregionów). Zaprezentowane wyniki odnoszą się do podregionów w postaci 8 największych miast oraz podregionów sąsiadujących z metropoliami. W rzeczywistości zasięg przestrzenny obszarów metropolitalnych w większości analizowanych przypadków nie pokrywa się z granicami podregionów. Stąd w dalszych, bardziej szczegółowych analizach, ta miara nie została uwzględniona.

zaniedbanej dzielnicy oraz aktywizacja zamieszkujących ją osób zagrożonych wykluczeniem społecznym, a więc osób pozostających długo bez pracy, rodzin wielodzietnych, osób niepełnosprawnych),

- poprawę stanu środowiska przyrodniczego na obszarze funkcjonalnym miasta (np. usuwanie azbestu, ochrona istniejących terenów zielonych w miastach, wymiana źródeł ciepła na bardziej ekologiczne),
- wspieranie efektywności energetycznej (kompleksowa modernizacja energetyczna w budynkach mieszkaniowych polegająca np. na ocieplaniu budynków, wymianie okien i oświetlenia na energooszczędne, przebudowie systemów grzewczych),
- wzmacnianie rozwoju funkcji symbolicznych budujących indywidualny charakter i ponadregionalną rangę miejskiego obszaru funkcjonalnego oraz poprawę dostępu i jakości usług publicznych w całym obszarze funkcjonalnym (np. promocja produktu turystycznego wspólnego dla całego obszaru funkcjonalnego, poprawa systemu informacji dla cudzoziemców, usprawnienia dla osób niepełnosprawnych, bezpłatny dostęp do internetu),
- wzmacnianie badań, rozwoju technologicznego oraz innowacji (np. rozwój usług oferowanych przez instytucje otoczenia biznesu) (*Zasady realizacji …* 2013).

Priorytet w pozyskiwaniu środków finansowych, przewidzianych na realizację Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, będą miały inwestycje, które będą sprzyjać zacieśnianiu powiązań wewnątrzmetropolitalnych, w szczególności tych o charakterze społecznym, gospodarczym, transportowym czy infrastrukturalnym. Jest to niewątpliwie szansa poprawy stopnia integralności Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (ŁOM), podniesienia atrakcyjności gospodarczej regionu, jak również poprawy warunków życia i funkcjonowania ludności oraz podmiotów gospodarczych.

W świetle tych założeń głównym celem diagnozy strategicznej staje się identyfikacja obszarów problemowych bądź braku powiązań w obrębie obszaru metropolitalnego, wskazanie potencjałów rozwojowych oraz sformułowanie wytycznych dla Strategii Rozwoju ŁOM.

Zakres przestrzenny diagnozy obejmuje Łódzki Obszar Metropolitalny rozumiany jako Łódź oraz cztery powiaty sąsiadujące: brzeziński, łódzki wschodni, pabianicki i zgierski. Zakres ten jest zgodny z delimitacją obowiązującą na poziomie regionalnym (*Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego do 2020 r.*, 2013).

Materiały i dane statystyczne wykorzystane do opracowania diagnostycznego to najbardziej aktualne i dostępne informacje dotyczące poszczególnych dziedzin opublikowane do dnia 30 czerwca 2014 r., a więc do dnia zakończenia prac nad częścią diagnostyczną Strategii Rozwoju ŁOM. Większość z nich pochodzi z lat 2011-2014. Zatem, niektóre dane statystyczne obecnie dostępne w bazach statystycznych GUS mogą różnić się od danych wykorzystanych w diagnozie sporządzonej dla Strategii Rozwoju ŁOM.

Łódzki Obszar Metropolitalny jest przedmiotem badań zarówno naukowych, jak i praktycznych. Szereg procesów demograficznych, społecznych oraz gospodarczych zachodzących w jego obrębie zostało już w dużym stopniu zdiagnozowane. Dorobek łódzkiego ośrodka naukowego w zakresie badań nad obszarami metropolitalnymi jest bardzo duży. Są to prace podejmujące wątki bardziej ogólne, odnoszące się do problematyki delimitacji, zarządzania czy rozwoju obszarów metropolitalnych (Markowski, Marszał 2005, 2006A, 2006B), a także prace o charakterze badawczym odnoszące się konkretnie do Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego i jego problemów rozwojowych. Wśród tego typu badań na uwagę zasługują przede wszystkim prace: Liszewskiego (2005, 2010), Jakóbczyk-Gryszkiewicz (1986), Marszała (2004, 2005), oraz Jewtuchowicz i Suliborskiego (2002).

Istotny dorobek wnoszą również wyniki dwóch projektów realizowanych w ostatnich latach. Pierwszy z nich obejmuje dwie publikacje pod redakcją: Suliborskiego i Przygodzkiego (2010) oraz Jewtuchowicz i Wójcika (2010), które poświęcone są problematyce integracji ŁOM. Drugi projekt dotyczy spójności terytorialnej ŁOM (Bartosiewicz, Marszał, Pielesiak, 2012). Oprócz wymienionych istnieje również szereg prac poświęconych szczegółowym zagadnieniom dotyczącym ŁOM. Jest to bardzo duży zbiór publikacji, wśród których należy wyróżnić przede wszystkim opracowania na temat infrastruktury i problematyki transportowej ŁOM (Pielesiak, 2012b), czy też obszarów wiejskich aglomeracji łódzkiej (Feltynowski, 2009; Wójcik, 2008). Odrębną grupę opracowań stanowią dokumenty strategiczne, w szczególności *Studium Rozwoju ŁOM* (2013) autorstwa Biura Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, a także podejmujące wielowątkowo problematykę obszaru metropolitalnego: *Plan zagospodarowania województwa łódzkiego* (2010) oraz *Strategia rozwoju województwa łódzkiego* (2012).

Ze względu na dostępność wyników badań niniejsze opracowanie nie ma na celu ponownego analizowania zjawisk od dawna znanych, ale uporządkowanie oraz wykazanie najważniejszych cech obszaru metropolitalnego wraz z przedstawieniem powiązań przestrzennych. Skala, jak i kierunki tych powiązań stanowią punkt wyjścia do konstruowania zadań niezbędnych do poprawy funkcjonowania obszaru metropolitalnego w ramach ZIT.

Podstawowym źródłem informacji wykorzystanych w diagnozie są dane statystyczne GUS oraz materiały pochodzące bezpośrednio z jednostek samorządu terytorialnego (JST), zarówno gminnej dokumentacji strategicznej, jak i bezpośrednio z urzędów gmin oraz powiatów. Ich uzupełnienie stanowią badania własne przeprowadzone na potrzeby niniejszej diagnozy oraz opublikowane wyniki badań naukowych.

III.1.1 Obszar ŁOM

Zgodnie z delimitacją zawartą w Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020 (Uchwała NR XXXIII/644/13 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 26 lutego 2013 r., w sprawie uchwalenia zaktualizowanej Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2007-2020 i zmiany jej nazwy na Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020) Łódzki Obszar Metropolitalny obejmuje obszar pięciu powiatów: Miasto Łódź, łódzki wschodni, brzeziński,

zgierski i pabianicki. Podstawowymi założeniami, wg zapisów ww. dokumentu, delimitacji ŁOM były:

- dobre powiązania komunikacyjne z miastem centralnym, umożliwiające 30-minutową dostępność do Łodzi,
- istnienie miast o silnym potencjale społecznoekonomicznym, pozwalającym na rozwój funkcji wyspecjalizowanych lub uzupełniających funkcje metropolitalne Łodzi,
- obecność terenów inwestycyjnych, umożliwiających powstanie atrakcyjnej podmiejskiej strefy mieszkaniowej a także terenów wypoczynkowo-rekreacyjnych.

Kryteria delimitacji obejmowały:

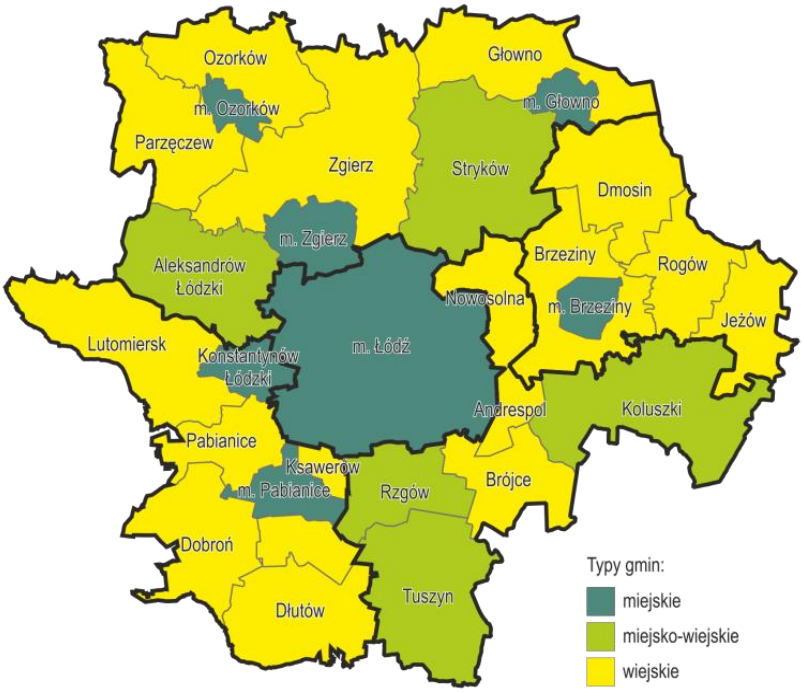
- ilościowe cechy społeczno-ekonomiczne gmin,
- jakościowe cechy funkcjonalno-przestrzenne,
- predyspozycje obszarów do rozwoju m. in. funkcji metropolitalnych, gospodarczych i kulturotwórczych.

Tak delimitowanemu obszarowi poświęcono również Studium Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (2013) opracowane przez Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi, tak również zdelimitowano ŁOM w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020.

Łódzki Obszar Metropolitalny o powierzchni 2,5 tys. km^2, zamieszkały jest łącznie przez ponad 1,1 mln osób. W jego skład wchodzi 28 gmin. Są to (w kolejności alfabetycznej): Aleksandrów Łódzki, Andrespol, Brójce, Dłutów, Dmosin, Dobroń, miasto Brzeziny, gmina Brzeziny, gmina miasta Głowno, gmina Głowno, Jeżów, Koluszki, Konstantynów Łódzki, Ksawerów, Lutomiersk, Łódź, Nowosolna, miasto Ozorków, gmina Ozorków, miasto Pabianice, gmina Pabianice, Parzęczew, Rogów, Rzgów, Stryków, Tuszyn, miasto Zgierz oraz gmina Zgierz. Poza Łodzią, w skład ŁOM wchodzi 11 miast. Największe z nich to Pabianice (68 tys. mieszkańców) oraz Zgierz (57 tys. mieszkańców), a w następnej kolejności Aleksandrów Łódzki i Ozorków (oba nieznacznie powyżej 20 tys. mieszkańców). Pozostałe to małe miasta, spośród których cztery (Koluszki, Rzgów, Stryków i Tuszyn) są siedzibą organów gmin miejsko-wiejskich.

Uzupełnienie sieci osadniczej stanowią gminy wiejskie. Są to obszary mocno zróżnicowane, niektóre to typowe gminy rolnicze (głównie północna i wschodnia część ŁOM), inne, w szczególności te sąsiadujące bezpośrednio z Łodzią, to gminy silnie zurbanizowane o niewielkim udziale rolnictwa w gospodarce lokalnej (np. Andrespol czy Ksawerów). Łódzki Obszar Metropolitalny składa się z dwóch zasadniczych elementów: metropolii (miasta centralnego) tj. Łodzi – najważniejszego ogniwa oraz powiązanego z nią zaplecza funkcjonalnego. Zaplecze to obejmuje cztery powiaty ziemskie: brzeziński, łódzki wschodni, pabianicki oraz zgierski. Ze względu na wielkość, wyrażoną nie tylko potencjałem demograficznym, ale także gospodarczym czy społecznym, nie sposób porównywać ze sobą Łodzi z poszczególnymi gminami czy nawet powiatami z jej otoczenia. Cztery wymienione powiaty (zróżnicowane między sobą) należy potraktować jako całość. Prowadzi to oczywiście do pewnych uogólnień, ale umożliwia

porównanie ich z Łodzią i wskazanie tkwiącego w nich potencjału, który odgrywa bardzo istotną rolę w funkcjonowaniu ŁOM jako całości. Otoczenie Łodzi zamieszkuje ponad 380 tys. osób, co stanowi blisko 35% populacji ŁOM. Jest to prawie dwukrotnie mniej niż w Łodzi. Warto jednak odnotować, że w ostatnich latach w przypadku tego obszaru nastąpił przyrost liczby mieszkańców o 15 tys. osób, kiedy w tym samym czasie w Łodzi liczba mieszkańców spadła o blisko 70 tys. Jeżeli obserwowany obecnie trend przyrostu rzeczywistego byłby zbliżony przez następne 20 lat, a nie jest to wykluczone, to dysproporcja w liczbie ludności pomiędzy Łodzią i jej otoczeniem zmniejszyłby się jedynie do ok. 150 tys. osób.



Rys. 2 Podział administracyjny Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Źródło: Opracowanie własne.

III.1.2 ŁOM na tle największych miejskich obszarów funkcjonalnych w Polsce

Punktem wyjścia do diagnozy strategicznej jest identyfikacja obszarów metropolitalnych w Polsce. W warunkach krajowych brakuje zarówno przejrzystych kryteriów ich identyfikacji, jak i delimitacji ich przestrzennego zasięgu. Dostępne są wprawdzie liczne opracowania naukowe, w których często w sposób bardzo szczegółowy podjęto się takiego zadania, ale ze względu na przyjęte kryteria, ich wyniki nie zawsze są między sobą porównywalne.

W świetle doświadczeń europejskich, w szczególności badań prowadzonych w ramach sieci ESPON (*European Observation Network, Territorial Development and Cohesion*), jako obszary

metropolitalne (metropolia oraz jej obszar funkcjonalny) traktuje się te, które stanowią *„centra zarządzania gospodarczego na poziomie co najmniej krajowym, mają duży potencjał gospodarczy (ponadkrajową atrakcyjność inwestycyjną), oferują szereg usług wyższego rzędu i pełnią funkcje symboliczne, charakteryzują się wysoką zewnętrzną atrakcyjnością turystyczną, dużymi możliwościami edukacyjnymi i tworzeniem innowacji (rozbudowane szkolnictwo wyższe, obecność jednostek naukowych i badawczo-rozwojowych), mają zdolność utrzymania relacji handlowych, naukowych, edukacyjnych, kulturowych z międzynarodowymi metropoliami oraz charakteryzują się wysoką wewnętrzną i zewnętrzną dostępnością transportową"* (*Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 r.*, 2012).

Według tych kryteriów do miana metropolii pretenduje w przypadku Polski jedynie Warszawa. Kilka kolejnych ośrodków takich jak: Kraków, Trójmiasto, Konurbacja Górnośląska, Wrocław i Poznań spełnia wymogi w zakresie wybranych funkcji metropolitalnych. Jednocześnie według przyjętej przez ESPON klasyfikacji osiem polskich obszarów metropolitalnych, obok powyżej wymienionych również Łódź i Szczecin, znalazło się w grupie tzw. *Metropolitan European Growth Areas (MEGAs)*, czyli na najwyższym szczeblu wyróżnionych miejskich obszarów funkcjonalnych.

Trzeba mieć jednakże na uwadze, że jedynym kryterium ich wydzielania jest potencjał ludnościowy. To oznacza, że pomimo przyjętego nazewnictwa klasyfikacja ta w żadnym stopniu nie oddaje potencjału społeczno-gospodarczego obszarów metropolitalnych. Znajduje to zresztą swoje odzwierciedlenie w europejskiej klasyfikacji miast metropolitalnych. W czterostopniowej skali (najwyższa to europejskie bieguny wzrostu) Warszawa została zaklasyfikowana do trzeciej kategorii (tzw. metropolii potencjalnych – *potential MEGA*), a pozostałe siedem miast, w tym Łódź, do czwartej, najniższej (tzw. metropolii słabych – *weak MEGA*).

Uwzględniając bardzo niską pozycję polskich obszarów metropolitalnych w Europie, w *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 r.* (2012), zdefiniowano obszary metropolitalne jako ośrodki wojewódzkie (wraz z ich otoczeniem) pełniące główną rolę w systemie osadniczym kraju. Do ich wyznaczania posłużono się szeregiem kryteriów demograficznych, społecznych i gospodarczych. W ten sposób powiększono, w stosunku do propozycji ESPON, liczbę obszarów metropolitalnych do 10, włączając do tego zbioru również bipol Bydgoszczy i Torunia oraz Lublin.

Jeszcze szerszy zakres obszarów metropolitalnych został zaproponowany w projekcie tzw. ustawy metropolitalnej, przedstawionej w 2007 r. Jej zapisy miały objąć swoim zasięgiem 12 tego rodzaju obszarów. Obok już wymienionych także Rzeszów i Białystok. Projekt ten nie był kontynuowany ze względów politycznych. Formułowano nawet opinie, że liczbę obszarów metropolitalnych powinno się powiększyć do 16, uwzględniając w ten sposób wszystkie ośrodki wojewódzkie. Spotkało się to z krytyką ze strony specjalistów, którzy argumentowali, że zastosowanie ustawy, przy tak szerokim zakresie obszarów metropolitalnych, mija się z jej celem.

Wraz z tym pojawiły się głosy za ograniczeniem jej jedynie do obszaru metropolitalnego Warszawy oraz Górnego Śląska, co spowodowało, że ostatecznie proces legislacyjny przerwano.

W celu zaprezentowania pozycji ŁOM na tle innych miejskich obszarów funkcjonalnych, kierując się przyjętymi kryteriami w ramach badań sieci ESPON, posłużono się zbiorem ośmiu największych ośrodków metropolitalnych. Uwzględnienie większej ich liczby, ze względu na duże dysproporcje w potencjale demograficznym nie oddałoby w pełni pozycji ŁOM. Osiem analizowanych jednostek zajmuje łącznie 12% powierzchni całego kraju i jest zamieszkałe przez 35% populacji Polski. ŁOM, którego powierzchnia wynosi niespełna 2, 5 tys. km^2, wraz ze Szczecińskim Obszarem Metropolitalnym należy do najmniejszych. Z kolei jego potencjał ludnościowy jest zbliżony do średniej dla analizowanego zbioru. Znacząco większa populacja występuje jedynie na obszarach metropolitalnych Warszawy i Górnego Śląska. Jednocześnie tylko te dwa obszary cechuje wyższa gęstość zaludnienia niż w ŁOM.

Delimitacja poszczególnych obszarów metropolitalnych w Polsce była prowadzona z wykorzystaniem różnych narzędzi, odmienne były również cele rozwojowe. Relatywnie mała powierzchnia Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego nie jest wadą, przeciwnie, jest dużą zaletą z punktu widzenia możliwości prowadzenia skutecznej polityki jego integracji poprzez zacieśnianie istniejących powiązań funkcjonalnych. Jest i będzie to na pewno dużo trudniejsze w obszarach o większej powierzchni.

W przypadku obszaru metropolitalnego Łodzi czas dojazdu do ośrodka centralnego z jego otoczenia zamyka się w izochronie 60 min. (Bartosiewicz, Pielesiak, 2012). Z punktu widzenia integracji przestrzennej, wyrażanej natężeniem powiązań, jest to optymalna odległość od miasta centralnego. Kiedy ta wartość jest wyższa (przekracza 60 min.), a tak jest niejednokrotnie w innych obszarach metropolitalnych w Polsce, kształtowanie się trwałych i silnych powiązań jest utrudnione, a to perspektywicznie może stanowić istotną barierę budowania ich integralności przestrzennej.

Na tle porównywanych regionów Łódzki Obszar Metropolitalny cechuje się negatywnymi wskaźnikami demograficznymi. O ile trend starzenia się społeczeństwa jest obserwowany we wszystkich obszarach, to ŁOM zamieszkuje zdecydowanie najstarsze społeczeństwo. Jest jedynym, w którym udział ludności w wieku poprodukcyjnym już przekroczył 20%, przy jednocześnie najwyższym cząstkowym wskaźniku obciążenia demograficznego, który liczony jako odsetek ludności w wieku poprodukcyjnym w stosunku do ludności w wieku przedprodukcyjnym wynosi 175. Dodatkowo nakłada się na to najniższy i jednocześnie, obok Górnego Śląska, jedyny w analizowanym zbiorze, ujemny przyrost naturalny. Ubytku ludności nie rekompensuje saldo migracji, choć minimalnie dodatnie, to zdecydowanie niższe niż notowane w innych obszarach metropolitalnych (z wyłączeniem Górnego Śląska, gdzie utrzymuje się na ujemnym poziomie).

Podobne relacje w zakresie sytuacji demograficznej występują, kiedy porównuje się ze sobą same metropolie. Łódź na tym tle charakteryzują najszybsze procesy depopulacyjne.

W samym 2012 r. przyrost rzeczywisty dla miasta wyniósł -8,2‰ i był najniższy pośród porównywanych ze sobą ośrodków. Korzystniej przedstawia się sytuacja demograficzna w obrębie otoczenia Łodzi, gdzie od dłuższego czasu utrzymuje się dodatnie saldo migracji. Dzięki temu liczba jego mieszkańców systematycznie rośnie. Jednocześnie dynamika tego procesu jest najniższa pośród porównywanych ze sobą regionów (z wyłączeniem Górnego Śląska, gdzie następuje spadek).

Nieznacznie lepiej prezentuje się ŁOM na tle wybranych wskaźników społeczno-gospodarczych. Dotyczy to przede wszystkim dostępności do infrastruktury komunalnej, która jest podobna we wszystkich obszarach metropolitalnych. Istotna różnica jest widoczna jedynie w przypadku dostępności do sieci gazowej, w szczególności w otoczeniu Łodzi, gdzie system sieci gazowej jest najsłabiej rozwinięty. W odniesieniu do pozostałych wskaźników społeczno-gospodarczych, o ile występujące dysproporcje nie są tak wyraźne jak w przypadku sytuacji demograficznej, pozycja ŁOM też nie jest wysoka. Decyduje o tym przede wszystkim wyższa średnio półtora raza wartość wskaźnika bezrobocia. W szczególności wysokie różnice występują w przypadku miast metropolitalnych. W Łodzi wskaźnik bezrobocia na koniec października 2015 r. wynosił 9,6%, a w województwie o pół punktu procentowego więcej (dane na podstawie informacji sygnalnej WUP w Łodzi).

W Łódzkim Obszarze Metropolitalnym udział w sektorze usługowym podmiotów gospodarczych reprezentujących tzw. IV sektor[2], uważany za wyznacznik potencjału metropolitalnego, jest niski. Jest to problem w szczególności istotny dla Łodzi, jako metropolii. Udział podmiotów tego sektora w mieście wynosi 35% i jest co najmniej o 5% (z wyłączeniem Szczecina) niższy od obserwowanego w pozostałych ośrodkach.

Nieznacznie korzystniej przedstawia się porównanie ze sobą wartości wskaźnika przedsiębiorczości. Rzeczą normalną jest, że może on być zróżnicowany w zależności od specjalizacji gospodarczej danego obszaru. Najczęściej jest niższy w regionach, gdzie duże znaczenie w strukturze gospodarczej odgrywa działalność przemysłowa. Jednakże pozycja ŁOM w badanym zbiorze jest bardzo niska. Dotyczy to przede wszystkim Łodzi, dla której wskaźnik przedsiębiorczości jest o 15% niższy niż w Katowicach (miasto drugie po Łodzi o najniższym poziomie przedsiębiorczości) i o ponad 30% niższy niż w wiodących w tym zakresie Poznaniu czy Warszawie. Niekorzystnie przedstawia się również sytuacja w otoczeniu Łodzi. Choć w tym przypadku podobnym poziomem przedsiębiorczości charakteryzują się obszary z otoczenia Wrocławia, Krakowa i Katowic, to we wszystkich tych przypadkach jest on niższy niż jego wartość obliczona dla całej Polski, dla której wynosi 103,2.

Podsumowując, na tle największych obszarów metropolitalnych w Polsce ŁOM charakteryzuje się dużymi barierami rozwojowymi, zwłaszcza o charakterze demograficznym

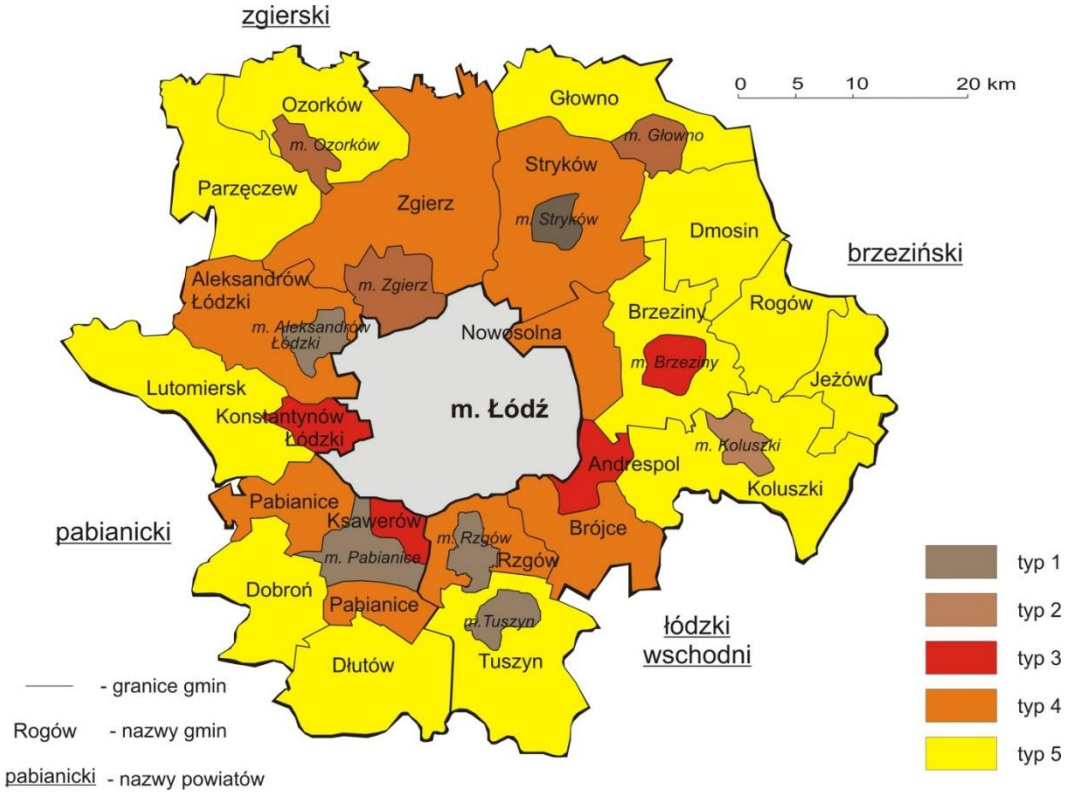
[2] Do sektora usług IV rzędu zaklasyfikowano podmioty gospodarcze z następujących sekcji PKD (2007): J, K, L, M, N, P oraz R. Są to podmioty reprezentujące branże usługowe, które są brane pod uwagę przy określeniu gospodarczej rangi obszaru metropolitalnego.

i społecznym. Postępujące w skali całego obszaru dość silne procesy depopulacyjne, na co wpływ ma sytuacja, głównie na terenie samej Łodzi, a także wysokie bezrobocie nie sprzyjają poprawie sytuacji gospodarczej.

III.1.3 Charakterystyka ŁOM

Łódzki Obszar Metropolitalny stanowi wewnętrznie mocno zróżnicowany region, obejmujący jednostki terytorialne o odmiennych cechach gospodarczych, demograficznych i przestrzennych. Podstawowym czynnikiem różnicującym badany zbiór jest stopień ich urbanizacji. Odrębną grupę stanowią miasta, przy czym nie ma tutaj większego znaczenia jak duży jest to ośrodek. Inną specyfiką wyróżniają się obszary wiejskie, w większości nadal o znaczącym udziale rolnictwa w strukturze gospodarki lokalnej. Takie zróżnicowanie znajduje odzwierciedlenie w syntetycznym obrazie specyfiki społeczno-gospodarczej gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Specyfikę tę wykazano przy użyciu wszystkich wskaźników szczegółowych, klasyfikując gminy w pięć grup z wykorzystaniem metody k-średnich (MacQueen, 1967).

Pierwsza z nich, obejmująca pięć miast: Pabianice, Aleksandrów Łódzki, Tuszyn, Stryków i Rzgów to obszar o najwyższym stopniu urbanizacji. Charakteryzuje je typowa sytuacja demograficzna dla miast, w szczególności w zakresie struktury według ekonomicznych grup wieku i dynamiki ruchu naturalnego ludności. Wszystkie są ośrodkami o znaczącym potencjale gospodarczym, który wyznacza dynamicznie rosnący sektor usług wyspecjalizowanych (zróżnicowanych w zależności od ośrodka) oraz rozwijający się od wielu lat sektor przemysłowy. Są to również obszary atrakcyjne pod względem inwestycyjnym, zarówno gospodarczym jak i mieszkaniowym. Ich dużym atutem jest również bardzo wysoka przedsiębiorczość oraz relatywnie niska wartość wskaźnika bezrobocia. Wśród głównych problemów rozwojowych należy wskazać sytuację demograficzną (dotyczącą przede wszystkim większych ośrodków). Jedynie w Aleksandrowie Łódzkim notuje się niewielki przyrost liczby mieszkańców, generowany poprzez dodatnie saldo migracji (przyrost naturalny we wszystkich miastach tej grupy jest ujemny). W strukturze przestrzennej tych ośrodków blisko 40% powierzchni stanowią obszary użytkowane intensywnie. Na tle analizowanych grup cechuje je najlepiej rozwinięty system infrastruktury komunalnej. Wśród najważniejszych wyzwań rozwojowych należy wskazać przede wszystkim realizację działań sprzyjających procesom inwestycyjnym (uzbrajanie terenów, rozwiązania transportowe).



Rys. 3 Typy przestrzenne specyfiki społeczno-gospodarczej gmin w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2012 r. – ujęcie syntetyczne

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Druga z wydzielonych grup, w skład, której wchodzą miasta: Zgierz, Ozorków, Głowno i Koluszki pod względem potencjału społeczno-gospodarczego jest zbliżona do poprzedniej. W zakresie gospodarki wyróżnia te ośrodki większe znaczenie sektora usług. Cechują się one również niższą przedsiębiorczością oraz relatywnie wyższym bezrobociem.

Trzecia grupa, obejmująca dwa miasta: Brzeziny i Konstantynów Łódzki oraz dwie najbardziej zurbanizowane gminy wiejskie obszaru metropolitalnego: Andrespol i Ksawerów, pod wieloma względami plasuje się pomiędzy powyższymi dwoma grupami (w szczególności pod względem gospodarczym). Za wyjątkiem Konstantynowa Łódzkiego dużym potencjałem tych ośrodków jest korzystna sytuacja demograficzna. Choć są dość zróżnicowane pod względem gospodarczym, to charakteryzuje je wysoka wartość wskaźnika przedsiębiorczości.

Swoisty pomost pomiędzy terenami zurbanizowanymi i typowymi obszarami wiejskimi stanowi czwarta grupa, która obejmuje gminy wiejskie położone w najbliższym sąsiedztwie Łodzi: Brójce, Nowosolna, Pabianice i Zgierz oraz części wiejskie gmin Aleksandrów Łódzki, Rzgów i Stryków. W ujęciu demograficznym są to obszary rozwojowe. Wszystkie wymienione jednostki charakteryzują się wysokim dodatnim przyrostem rzeczywistym. Na tle całego obszaru metropolitalnego są to społeczności dość młode, o jednych z niższych wskaźników obciążenia demograficznego. Pod względem gospodarczym i wyposażenia w infrastrukturę komunalną są

podobne do ośrodków miejskich. Grupę tę można określić mianem centrów suburbanizacji, w których obserwuje się wysoki przyrost terenów zabudowanych. Jako zagrożenie dla ich poprawnego rozwoju należy wskazać niekontrolowany rozwój terenów zabudowy mieszkaniowej, który w przyszłości może stać się istotną barierą nie tylko w kontekście przestrzennym, ale również społecznym i gospodarczym. W przypadku trzech ostatnich wymienionych jednostek (czyli części wiejskich gmin Aleksandrów Łódzki, Rzgów i Stryków) należy również podkreślić zachodzącą na ich terenie dywersyfikację gospodarki, przejawiającą się dynamicznym wzrostem udziału sektorów pozarolniczych.

Ostatnia, najliczniejsza, obejmująca 12 jednostek terytorialnych grupa, to typowe obszary wiejskie. Należy jednakże mieć na uwadze, że jest ona zróżnicowana pod wieloma względami, zarówno w zakresie struktury demograficznej, jak i gospodarki. Mimo tego charakteryzuje ją szereg cech wspólnych i to nie tylko pod względem użytkowania ziemi, w którym dominują tereny rolne bądź leśne. Wyróżnia je relatywnie słabo rozwinięta infrastruktura komunalna, a pod względem gospodarczym przewaga podmiotów sektora usług podstawowych przy najniższych, pośród analizowanych wartości, wskaźnikach przedsiębiorczości. Obszary te pełnią istotną rolę w obszarze metropolitalnym. Na ich terenie koncentruje się ważny z punktu widzenia całego analizowanego obszaru sektor rolnictwa i przetwórstwa spożywczego. Są to również tereny odgrywające istotne funkcje rekreacyjne ze względu na swoje wysokie, na tle obszaru metropolitalnego, walory przyrodnicze i krajobrazowe, objęte w wielu przypadkach różnymi formami ochrony przyrody. Stanowią wspólne dobro i zaplecze dla mieszkańców zurbanizowanych obszarów miejskich, w szczególności Łodzi, służące wypoczynkowi, rekreacji, rehabilitacji itd. Szansą rozwoju, przynajmniej części tych obszarów, jest lokowanie na ich terenie przedsięwzięć sprzyjających ochronie zdrowia, wypoczynkowi, turystyce np. ośrodki rehabilitacji, opieki długoterminowej, domy pomocy społecznej. Taki kierunek może zagwarantować korzyści dla samych gmin, ale także dla Łodzi i innych miast obszaru metropolitalnego.

Odrębną kategorię stanowi miasto Łódź, pełniące w systemie osadniczym obszaru metropolitalnego rolę ośrodka centralnego. Koncentruje na swoim terytorium większą część potencjału demograficznego (65% ogółu ludności) jak i gospodarczego (70% podmiotów gospodarczych). Miasto, w stosunku do swojego otoczenia, pełni szereg funkcji, których zasięg ma charakter co najmniej regionalny. Ze względu na swój potencjał gospodarczy, w szczególności najwyższy udział usług egzogenicznych, które nie występują w innych gminach obszaru metropolitalnego, ale również znaczącą koncentrację nowoczesnego przemysłu, wyraźnie wyróżnia się pośród analizowanych jednostek obszaru metropolitalnego. Metropolia Łódź to trzeci pod względem liczby mieszkańców i jednocześnie jeden spośród kilku najważniejszych (obok Warszawy, Krakowa, Wrocławia, Poznania, Gdańska i Katowic) ośrodków gospodarczych w Polsce. Blisko połowę powierzchni miasta zajmują tereny zabudowane i zurbanizowane oraz komunikacyjne. Lesistość, jak na ośrodek wielkomiejski, jest wysoka, wynosi ponad 10%, o czym w największym stopniu decyduje położony na północy miasta kompleks Lasu Łagiewnickiego.

Łódź to miasto wielofunkcyjne, w którym dominuje sektor usługowy, zatrudniający ponad 70% pracujących. O ile dużą część usług stanowi działalność o charakterze endogenicznym, czyli obsługa mieszkańców samego miasta, to na tle obszaru metropolitalnego i szerzej regionu łódzkiego, Łódź cechuje wyraźna przewaga usług o charakterze egzogenicznym, których zasięg, wykracza daleko poza granice miasta a nawet obszaru metropolitalnego. Do najważniejszych usług o charakterze egzogenicznym, związanych przede wszystkim z obsługą mieszkańców całego obszaru metropolitalnego, należą: działalność edukacyjna (szkolnictwo średnie i wyższe), opieka zdrowotna (szpitale oraz przychodnie specjalistyczne), placówki kulturalne i rozrywkowe (teatry, muzea) oraz instytucje administracji publicznej (przede wszystkim urzędy szczebla wojewódzkiego). Wśród usług egzogenicznych należy podkreślić również nadrzędną rolę tzw. działalności profesjonalnej, w tym przede wszystkim: projektowej, badawczej, prawniczej, bankowej oraz z zakresu szeroko pojmowanych usług outsourcingowych (tzw. sektor BPO). W Łodzi swoją lokalizację ma 85% tego typu firm położonych w ŁOM (*Studium Rozwoju ŁOM*, 2013*).* O randze tego sektora w gospodarce miasta niech świadczy raport ABSL (Związek Liderów Usług Biznesowych w Polsce) *Sektor nowoczesnych usług…* (2013), który wskazuje Łódź jako jeden z najważniejszych centrów BPO w kraju. Tylko w 2012 r. otwartych zostało w mieście 15 firm tego sektora, które zatrudniły blisko 1,5 tys. osób.

Rozpatrując strukturę rodzajową sektora usług z punktu widzenia wielkości zatrudnienia można stwierdzić, że ponad 60% to pracujący w sektorze edukacji, służbie zdrowia oraz handlu hurtowym i detalicznym. Na specyfikę gospodarczą miasta wpływa w dużym stopniu również działalność przemysłowa. O ile nie ma ona takiego dużego znaczenia pod względem zatrudnienia jak sektor usług, to ze względu na wysoką immobilność przestrzenną oraz zasięg oddziaływania, niejednokrotnie wybiegający poza granice kraju, odgrywa ona równie istotną rolę w kształtowaniu oblicza gospodarczego miasta. Po 1989 r. większość dużych zakładów państwowych, reprezentujących dominujący w przeszłości przemysł włókienniczy została zlikwidowanych. Z tego potencjału pozostała niewielka z punktu widzenia ilościowego, ale niezmiernie istotna z punktu widzenia jakościowego, produkcja unikatowych wyrobów, ściśle związana z sektorem B+R. Pod względem ilościowym w Łodzi dominuje przemysł odzieżowy, w którym zatrudnienie znajduje blisko 25% (razem z produkcją tekstylną) pracujących w tym sektorze przemysłu. Druga, najważniejsza z punktu widzenia struktury zatrudnienia, branża przemysłowa to budownictwo, w którym pracuje blisko 20% osób. Istotną rolę w omawianym zakresie odgrywają również: przemysł spożywczy, przemysł tworzyw sztucznych, metalowy oraz elektromaszynowy. Zatrudnienie w tych branżach kształtuje się na poziomie 5-8% pracujących. Według zapisów Strategii Zintegrowanego Rozwoju Łodzi 2020+ (2012) rozwój przedsiębiorczości będzie realizowany poprzez:

- wsparcie nowoczesnych gałęzi przemysłu, tworzących wysokiej jakości miejsca pracy, podobnie jak szeroko definiowanego sektora badań i rozwoju a także zwiększanie wpływu tych działów na rozwój pozostałych gałęzi gospodarki Łodzi;
- działanie na rzecz wspólnego pozyskiwania inwestorów z preferowanych, najbardziej perspektywicznych branż. Kluczowymi dla Łodzi gałęziami przemysłu pozostaną, oprócz

logistyki i transportu, sektory BPO, AGD, IT, działalność targowo-wystawiennicza i turystyka (przede wszystkim biznesowa, naukowo-edukacyjna). Ponadto Miasto będzie aktywnie pozyskiwać inwestorów z branż mających najlepsze perspektywy rynkowe, ze szczególnym uwzględnieniem nowoczesnego włókiennictwa;

- wsparcie rozwoju przemysłów kreatywnych, w tym w szczególności sektora mody, wzornictwa i produkcji filmowej;
- współudział w staraniach łódzkich uczelni i przedsiębiorstw o przekształcenie Łodzi w centrum wydarzeń naukowych i edukacji wyższej o znaczeniu międzynarodowym;
- zwiększenie skali działań uczelni i przedsiębiorców zmierzających do budowy centrów badań i rozwoju oraz specjalistycznych inkubatorów nowoczesnych technologii związanych z gospodarczą specyfiką miasta i regionu (w tym w szczególności mechatroniki, bio- i nanotechnologii) w ramach budowy Łodzi akademickiej;
- wspomaganie rozwoju struktur klastrowych oraz inwestycji w nowoczesne włókiennictwo, ekobiznes (innowacyjne przedsięwzięcia z zakresu ochrony środowiska), przemysł farmaceutyczny i medyczny oraz ekologiczne przetwórstwo spożywcze;
- stymulowanie wzrostu liczby inicjatyw gospodarczych w sektorze mikroprzedsiębiorstw i MSP, zwłaszcza start-upów oraz przedsięwzięć z zakresu ekonomii społecznej. Służyć temu będzie m.in. wypracowanie systemu ulg podatkowych oraz zachęt czynszowych.

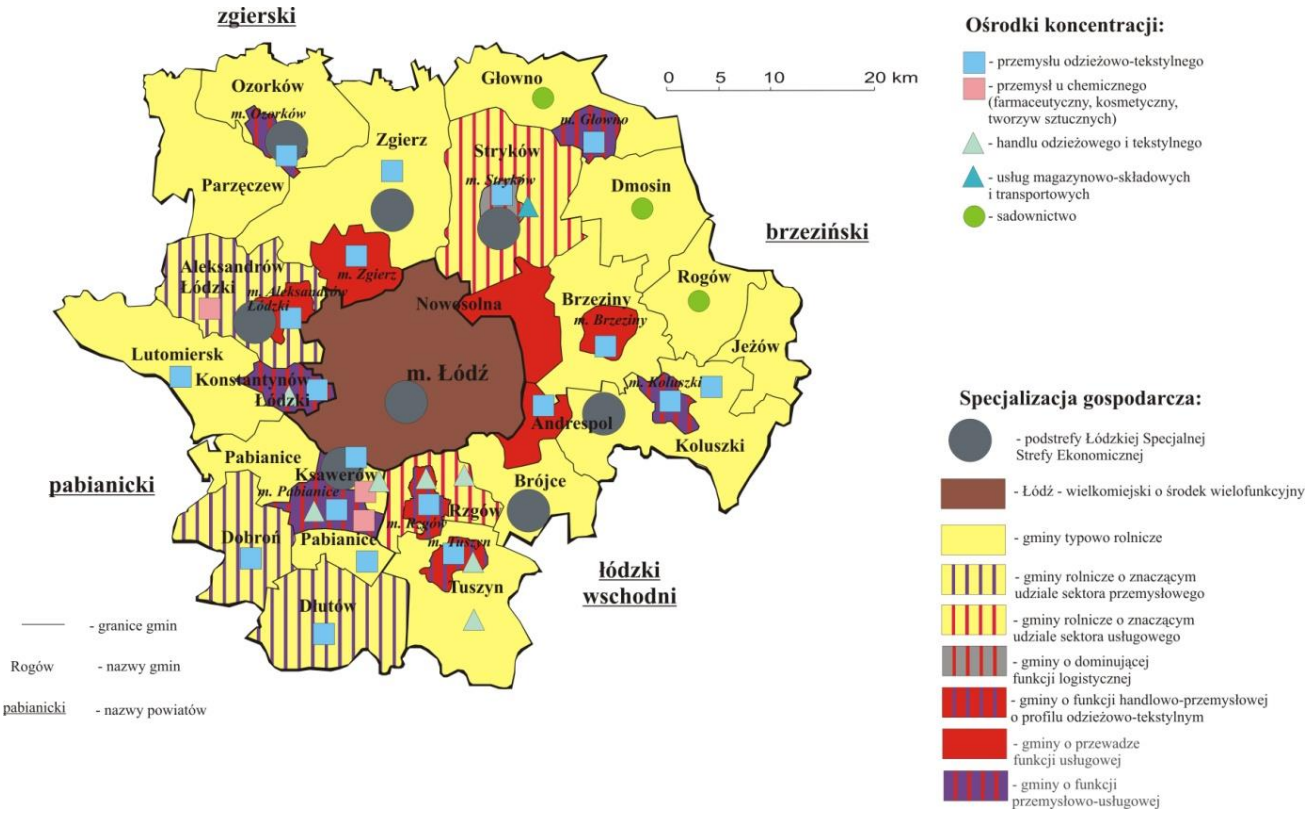
Podsumowując, największą część potencjału społeczno-gospodarczego obszaru metropolitalnego tworzy Łódź, w dalszej kolejności gminy jej bezpośredniego sąsiedztwa oraz pozostałe ośrodki miejskie. W nich notuje się największy wskaźnik przedsiębiorczości, w nich warunki życia mieszkańców oraz prowadzenia działalności gospodarczej są relatywnie najlepsze. Otoczenie tego rdzenia tworzą, równie istotne z punktu widzenia poprawnego funkcjonowania obszaru metropolitalnego, obszary charakteryzujące się gospodarką bardziej ekstensywną, z większym udziałem rolnictwa. Jest to jednakże nie tylko zaplecze rolnicze dla terenów zurbanizowanych, ale również ważny obszar z punktu widzenia pełnionych funkcji ekologicznych oraz rekreacyjnych.

Z zaprezentowaną powyżej syntezą specyfiki społeczno-gospodarczej nierozerwalnie wiąże się specjalizacja gospodarcza poszczególnych gmin ŁOM, z którą dana jednostka terytorialna jest, bądź powinna być, utożsamiana. Nie w każdym przypadku decyduje o tym znaczenie określonej branży w ogólnym obliczu gospodarczym, ale jego pewna odrębność w stosunku do pozostałej części obszaru metropolitalnego. Istotną rolę w kształtowaniu specjalizacji gospodarczej odgrywa Łódzka Specjalna Strefa Ekonomiczna, która, obok Łodzi, obejmuje siedem podstref w obrębie obszaru metropolitalnego. Są one zlokalizowane na terenie gmin: Aleksandrów Łódzki, Brójce, Koluszki, Ksawerów, Ozorków, Stryków oraz Zgierz.

Z ponad 200 firm działających w ŁSSE i zatrudniających łącznie około 25 tys. osób większość znajduje się w obrębie obszaru metropolitalnego. Inwestorzy Strefy to przedstawiciele bardzo różnych branż zarówno usługowych, jak i przemysłowych, jednakże jako dominujące, w szczególności w obszarze metropolitalnym, należy wskazać przede wszystkim te z zakresu: produkcji wyrobów AGD, tworzyw sztucznych, przemysłu farmaceutycznego, kosmetycznego czy elektronicznego. Określając specjalizację gospodarczą poszczególnych jednostek terytorialnych

ŁOM (z wyłączeniem Łodzi, której specjalizacja została szczegółowo opisana w dalszej części opracowania) najłatwiej jest ją zidentyfikować w przypadku ośrodków miejskich, gdzie koncentracja działalności gospodarczej jest największa.

Poza nielicznymi wyjątkami, trudno jest wskazać ośrodki o pełnej specjalizacji, dla których oblicze gospodarcze jest kształtowane przez jeden rodzaj działalności gospodarczej. Wśród nich wyjątkiem są Stryków (funkcja logistyczna, nowoczesne technologie) oraz Rzgów i Tuszyn z ich funkcją targową dla branży odzieżowej i tekstylnej. Rozpatrując specjalizację gospodarczą miast ŁOM należy podkreślić, że mają one zbliżoną strukturę sektora usługowego. Może za wyjątkiem dwóch największych po Łodzi miast – Pabianic i Zgierza, dominuje w nich sektor usług podstawowych, w szczególności z dużym udziałem podmiotów z zakresu: handlu, edukacji, opieki zdrowotnej i administracji.



Rys. 4 Specjalizacja gospodarcza gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Źródło: Opracowanie własne.

Cechą wspólną większości gmin, w szczególności ośrodków miejskich obszaru metropolitalnego, jest znacząca rola branży odzieżowej i tekstylnej w sektorze przemysłowym. Tak, jak w przypadku Łodzi, jest to branża zatrudniająca przeważający odsetek pracujących

w przemyśle. Do takiej grupy ośrodków należą[3]: Andrespol (15%), m. Aleksandrów Łódzki (17%), m. Brzeziny (17%), Dłutów (29%), Dobroń (17%), m. Głowno (22%), m. Koluszki (11%), Koluszki – część wiejska gminy (20%), m. Konstantynów Łódzki (33%), Ksawerów (24%), Lutomiersk (15%), m. Ozorków (10%), m. Pabianice (12%), gm. Pabianice (12%), m. Rzgów (11%), m. Stryków (12%), m. Tuszyn (36%), m. Zgierz (13%) oraz gm. Zgierz (16%).

Z punktu widzenia specjalizacji gospodarczej spójną całość tworzą obszary wiejskie, w których dominująca jest funkcja rolnicza, często ze znaczącym udziałem przemysłu spożywczego, a w północno-wschodniej części obszaru również sadownictwa. Do tej grupy należy 13 ośrodków typowo rolniczych (Brójce, gm. Brzeziny, Dmosin, gm. Głowno, Jeżów, Koluszki – część wiejska gminy, Lutomiersk, gm. Ozorków, gm. Pabianice, Parzęczew, Rogów, Tuszyn – część wiejska gminy, gm. Zgierz) oraz pięć, w których obok rolnictwa istnieje druga istotna specjalizacja: Aleksandrów Łódzki – część wiejska gminy (specjalizacja przemysłowa m.in. przemysł kosmetyczny), Dłutów i Dobroń (przemysł odzieżowy i tekstylny), Rzgów – część wiejska gminy (handel związany ze wspomnianą już funkcją targową) oraz Stryków – część wiejska (m.in.: przemysł elektroniczno-elektryczny, farmaceutyczny, papierniczy, oraz usługi związane z logistycznym profilem jednostki). Ośrodkami o wyraźnie zarysowanym profilu gospodarczym są również: w zakresie przemysłu odzieżowego i tekstylnego (wraz z towarzyszącym mu handlem hurtowym i detalicznym) – Konstantynów Łódzki, m. Tuszyn oraz Ksawerów; w zakresie przemysłu chemicznego (w tym przede wszystkim farmaceutycznego i przetwórstwa tworzyw sztucznych) – m. Pabianice oraz Ksawerów.

W przypadku pozostałych jednostek terytorialnych trudno doszukiwać się wyjątkowej specjalizacji gospodarczej (pomijając, jeżeli taki jest, przemysł odzieżowy i tekstylny). Są to ośrodki wielofunkcyjne, z dużym udziałem usług świadczonych przede wszystkim na rzecz ich mieszkańców, ze zróżnicowanym udziałem przemysłu. Wśród ośrodków typowo usługowych należy wymienić: Andrespol, m. Aleksandrów Łódzki, m. Brzeziny, Nowosolną oraz m. Zgierz. Za ośrodki usługowo-przemysłowe należy uznać: m. Głowno (ze znaczącym udziałem przemysłu maszynowego), m. Koluszki (ze znaczącym udziałem przemysłów: metalowego oraz chemicznego a także budownictwa) oraz m. Ozorków (o znacznym udziale wielobranżowej działalności przemysłowej).

III.1.4 Zagospodarowanie przestrzenne i polityka przestrzenna w ŁOM

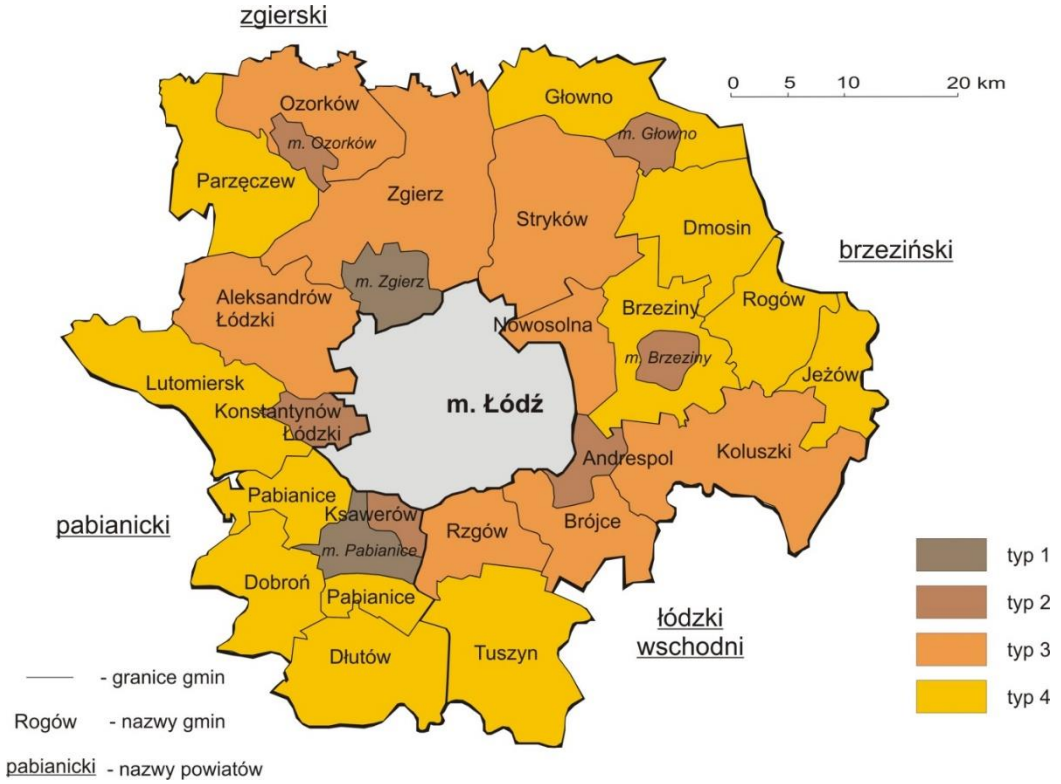
Problematyka zagospodarowania i polityki przestrzennej na obszarach podlegających silnej presji urbanizacyjnej (w tym przede wszystkim na obszarach metropolitalnych) to zagadnienia bardzo istotne. Jak podaje Parysek (2008): *„Zmiana warunków ustrojowych w 1989 r. sprawiła, że proces suburbanizacji nabrał po tej dacie niezwykłej dynamiki. Zadecydowały o tym*

[3] Wyróżniono ośrodki, w których liczba pracujących w przemyśle odzieżowym i tekstylnym była wyższa od 10% ogółu zatrudnionych w podmiotach gospodarczych zatrudniających pow. 5 osób (w nawiasach podano ich udział w strukturze zatrudnienia poszczególnych ośrodków) – opracowano na podstawie bazy REGON.

przede wszystkim: rynkowy charakter gospodarki, zwłaszcza zaś możliwość podejmowania działalności gospodarczej przez niezależne podmioty gospodarcze oraz przywrócenie własności prywatnej, szczególnie własności gruntów, skutkiem czego ziemia stała się towarem podlegającym obrotowi na zasadach rynkowych. Ustrojowym czynnikiem urbanizacji było także odrodzenie się samorządów terytorialnych, przede wszystkim na poziomie gminnym, które uzyskały status faktycznych gospodarzy terenu. Nie bez znaczenia dla tego procesu była także poprawa sytuacji materialnej części społeczeństwa umożliwiająca podejmowanie działalności inwestycyjnej, zwłaszcza w sferze budownictwa mieszkaniowego. Widocznym efektem rozwoju postępującej suburbanizacji jest proces rozlewania się miasta i obszaru zurbanizowanego określany mianem urban sprawl".

Najbardziej widocznym przejawem procesu rozlewania się dużych miast są zmiany zachodzące w użytkowaniu ziemi oraz intensyfikacja zabudowy mieszkaniowej, głównie wzdłuż ciągów komunikacyjnych. Przeciwdziałaniu temu procesowi nie sprzyja polskie prawodawstwo, które przekazało większość kompetencji na rzecz kształtowania polityki przestrzennej gminom. Brak koordynacji działań w tym zakresie na szczeblu metropolitalnym prowadzi do niekontrolowanych procesów suburbanizacyjnych. Wiele gmin, również w obrębie ŁOM, kierując się poniekąd słusznie przede wszystkim względami ekonomicznymi i licząc na wzrost dochodów płynących z podatków lokalnych, w uchwalanych planach zagospodarowania przestrzennego przeznacza większość swojej powierzchni, dotychczas głównie rolniczej, na cele mieszkaniowe. W dłuższej perspektywie czasowej decyzja taka pociąga za sobą jednak szereg negatywnych skutków, oddziałujących nie tylko na daną gminę, ale na cały obszar metropolitalny. Konsekwencje niekontrolowanej suburbanizacji to przede wszystkim: ogromne koszty budowy infrastruktury technicznej (dróg, wodociągów, kanalizacji itd.), duże trudności w organizacji transportu zbiorowego, co sprzyja wzrostowi udziału transportu indywidualnego w przewozach, a tym samym kongestii, obniżenie dostępności do podstawowych usług publicznych, utrata cennych krajobrazowo terenów użytkowanych ekstensywnie; wzmożona presja na środowisko przyrodnicze (np. fragmentacja ekosystemów). Należy zaznaczyć, że nie jest to jedynie specyfika ŁOM, większe problemy z tym procesem obserwuje się choćby wokół Warszawy, Krakowa czy Poznania.

Łódzki Obszar Metropolitalny wykazuje się dużym zróżnicowaniem pod względem sposobu użytkowania ziemi. Z tego względu można w jego obrębie wyznaczyć cztery typy gmin. Dwa pierwsze wyróżnione typy obejmują największe miasta (oprócz Łodzi) oraz dwie najbardziej zurbanizowane gminy wiejskie obszaru metropolitalnego, czyli Andrespol i Ksawerów. Dodatkowo Andrespol i Głowno wyróżniają się w tej grupie wysokim wskaźnikiem lesistości (ok. 30%).

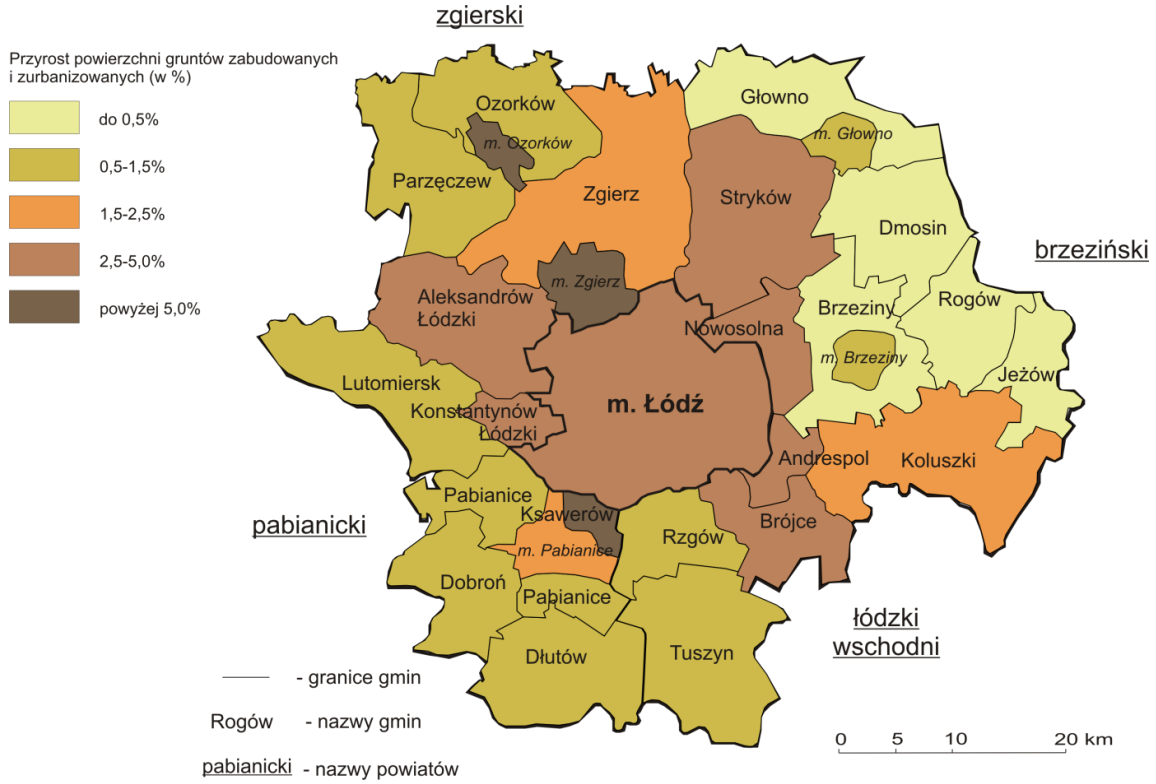


Rys. 5 Typy przestrzenne użytkowania ziemi w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2012 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi, 2012.

Trzeci typ obejmuje osiem gmin (cztery wiejskie oraz cztery miejsko-wiejskie). Typ ten reprezentują jednostki, w których obserwuje się silne procesy suburbanizacji, w szczególności w obrębie jednostek bezpośrednio sąsiadujących z Łodzią. Udział terenów zabudowanych i zurbanizowanych w tych gminach kształtuje się na poziomie 7-8% ich powierzchni. Cztery gminy tego typu (Aleksandrów Łódzki, Koluszki, Nowosolna, gm. Zgierz) cechuje relatywnie wysoki wskaźnik lesistości, przy najwyższej wartości w gminie Koluszki (41%). Ostatni wyróżniony typ cechuje największy wśród analizowanych jednostek udział gruntów rolnych przekraczający 60%. Wyjątkiem w tej grupie są gminy Dłutów i Dobroń, w których duży udział stanowią lasy (odpowiednio: 38% i 41%). Gminami o wysokiej lesistości w tym zbiorze są również: gm. Brzeziny, gm. Lutomiersk, gm. Rogów oraz gm. Tuszyn.

Z punktu widzenia procesów suburbanizacji należy również zwrócić uwagę na zmiany w sposobie użytkowania ziemi, w szczególności w zakresie terenów zabudowanych i zurbanizowanych oraz gruntów rolnych. Największe zmiany w tym zakresie zachodzą oczywiście w centralnej części obszaru metropolitalnego. W latach 2000-2012 najwięcej gruntów rolnych ubyło w Zgierzu (-8%), oraz w: Aleksandrowie Łódzkim, Andrespolu, Brójcach, Konstantynowie Łódzkim, Ksawerowie, Łodzi, Ozorkowie oraz Nowosolnej (we wszystkich tych gminach spadek był wyższy od 4%). Spadek udziału gruntów rolnych w wymienionych gminach odbywa się kosztem przyrostu terenów zabudowanych i zurbanizowanych. W blisko 70% są to oczywiście grunty przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową.

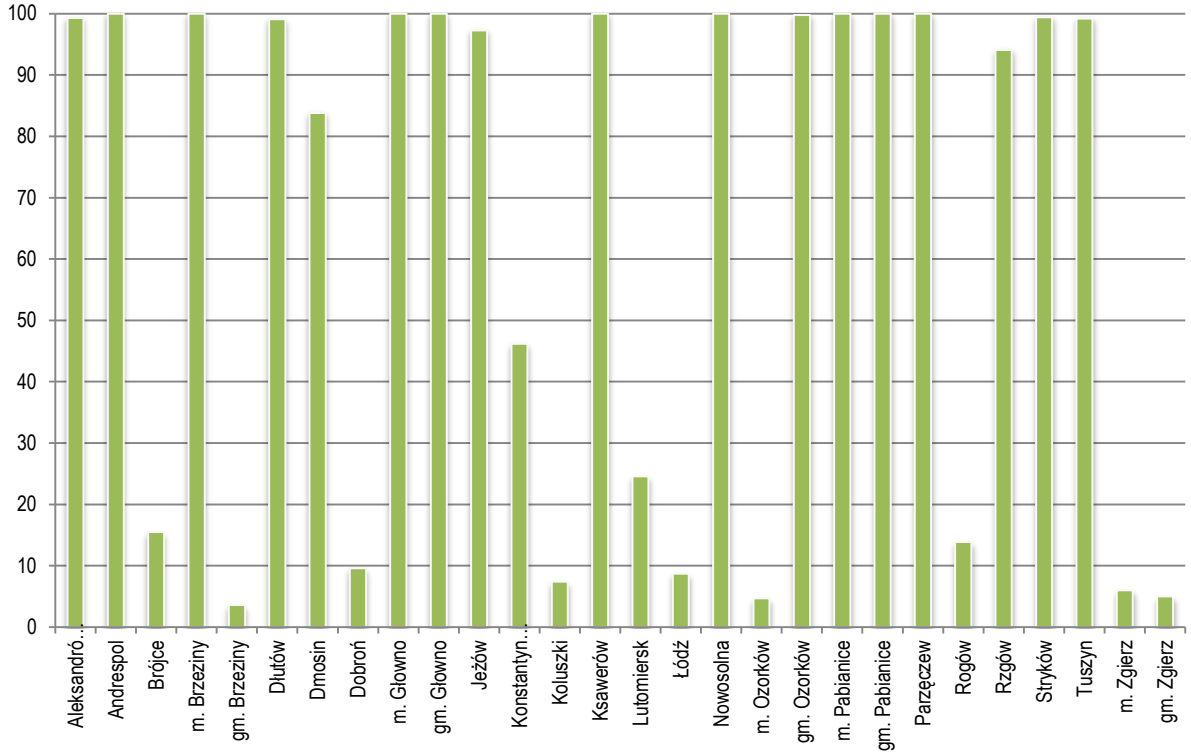


Rys. 6 Zmiana powierzchni gruntów zabudowanych i zurbanizowanych w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w latach 2000-2012

Źródło: opracowanie na podstawie Borowska-Stefańska, Ulańska, 2012.

Podstawowym instrumentem polityki przestrzennej gmin są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego będące dokumentami prawa miejscowego. W świetle monitoringu prowadzonego przez Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi, stopień pokrycia planami zagospodarowania w ŁOM (na koniec 2012 r.) jest bardzo zróżnicowany. Pośród 28 gmin, 16 ma plany obejmujące całą bądź prawie całą ich powierzchnię. Blisko połowę powierzchni pokrytej planami ma Konstantynów Łódzki. W przypadku pozostałych gmin stan omawianego zjawiska jest zdecydowanie niższy. W czterech jednostkach plany zagospodarowania obejmują swoim zasięgiem poniżej 10% powierzchni (m. Ozorków, m. Zgierz, gm. Zgierz, gm. Koluszki).

Istniejące opracowania na temat cech docelowego rozmieszczenia poszczególnych form przeznaczenia terenów gmin ŁOM wskazują na pewne prawidłowości występujące w tym zakresie. Tereny przemysłowo-składowo-magazynowe koncentrują się na peryferiach Łodzi oraz na obszarze gmin bezpośrednio z nią sąsiadujących, a także wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych regionu (zarówno istniejących, jak i planowanych). Najbardziej zwarty kompleks tych terenów położony jest w otoczeniu skrzyżowania autostrad A1 i A2 oraz wzdłuż tych dróg (gmina Stryków) (Borowska, Ulańska 2012).



Rys. 7 Stopień pokrycia powierzchni gmin ŁOM MPZP w 2014 r. w %

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych

Duże i zwarte tereny mieszkaniowe koncentrują się w gminach bezpośredniego otoczenia Łodzi oraz w większych miastach obszaru metropolitalnego. Na pozostałym terytorium, na obszarach wiejskich przeważają tereny użytkowane ekstensywnie (rolnicze i leśne). Tam dominuje rozmieszczenie terenów mieszkaniowych wzdłuż dróg. *„Jest to niestety typowe rozwiązanie planistyczne w szczególności na terenach wiejskich, bardzo niekorzystne z punktu widzenia kształtowania się sieci osadniczej, co w konsekwencji prowadzi do zaburzenia ładu przestrzennego (przez rozciąganie się osadnictwa wzdłuż dróg), a dodatkowo również znacznie podnosi koszty budowy infrastruktury technicznej*" (Borowska-Stefańska, Ulańska, 2012).

Zaprezentowana analiza użytkowania ziemi oraz kierunków polityki przestrzennej wskazuje na pilną potrzebę podjęcia wspólnych działań na rzecz koordynowania przedsięwzięć wspierających gospodarowanie przestrzenią racjonalne z punktu widzenia interesu całego obszaru metropolitalnego.

III.2 Funkcje metropolitalne i spójność Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

III.2.1 Spójność ŁOM w świetle powiązań społeczno-gospodarczych

Powiązania społeczno-gospodarcze rozumiane jako przepływy pracownicze, dojazdy do usług oraz relacje zachodzące pomiędzy podmiotami gospodarczymi to jedne z ważniejszych rodzajów powiązań integrujących obszar metropolitalny. Kształtują one w sposób trwały natężenie oraz zasięg przepływów. Wpływają na organizację transportu publicznego i generują główne kierunki potoków w transporcie.

Badanie wielkości oraz kierunków powiązań społeczno-gospodarczych jest trudne ze względu na problem z pozyskaniem odpowiednich danych liczbowych. W Polsce nie gromadzi się informacji na ten temat, a istniejące badania ograniczają się tylko do wybranych wątków i odnoszą się najczęściej do pojedynczych jednostek przestrzennych. W celu zilustrowania skali i kierunków powiązań społeczno-gospodarczych w obrębie ŁOM posłużono się przede wszystkim wynikami własnych badań ankietowych, przeprowadzonych w listopadzie 2013 r. Ze względu na rodzaj badanych powiązań, z natury rzeczy, z ankietyzacji została wyłączona Łódź, jako miasto centralne. Badania przeprowadzono na reprezentatywnej próbie 632 gospodarstw domowych, w skład których wchodziło 1875 osób. W tej grupie blisko 50% stanowią osoby studiujące bądź pracujące, a 16% to dzieci w wieku szkolnym bądź przedszkolnym. Przyjęta próba badawcza pozwoliła na prowadzenie bardziej szczegółowych analiz wyłącznie w odniesieniu do całości badanego obszaru. Jednocześnie umożliwiła wskazanie najważniejszych trendów, jakie w zakresie powiązań społeczno-gospodarczych i transportowych obserwuje się w obrębie ŁOM.

Na podstawie uzyskanych wyników badań własnych można szacować, że co trzeci mieszkaniec ŁOM (z wyłączeniem samej Łodzi) codzienne przemieszcza się do miejsca pracy bądź nauki poza gminę swojego zamieszkania. Według badań najwyższym wskaźnikiem dojazdów cechuje się powiat łódzki wschodni (45% dojazdów). W przypadku pozostałych powiatów wskaźnik ten oscyluje w granicach 30%. Analizując ogół codziennej mobilności mieszkańców można stwierdzić, że największy jej odsetek stanowią dojazdy do Łodzi. Aż 60% respondentów deklaruje ten kierunek jako miejsce pracy bądź nauki. Co dziesiąty dojeżdżający przemieszcza się do małego miasta i jest to drugi najczęściej deklarowany kierunek. Pozycja małych miast jest warta podkreślenia, ze względu na istotne ich znaczenie w sieci osadniczej ŁOM. Obejmuje ona siedem ośrodków w miarę równomiernie rozmieszczonych, zamieszkałych łącznie przez blisko 70 tys. osób. Stanowią one ważny rynek pracy oraz zaplecze usługowe dla położonych w ich otoczeniu obszarów wiejskich. Dopiero trzecim kierunkiem dojazdów są miasta średniej wielkości (pow. 20 tys. mieszkańców), wśród których większość odnotowanych dojazdów odbywa się do Pabianic i Zgierza. W niewielkim zakresie (ok. 5%) obserwuje się dojazdy na tereny wiejskie. Wyjazdy poza obszar ŁOM mają charakter incydentalny.

Międzygminne przepływy pracownicze

Na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych widać, że najsilniejsze powiązania wewnątrzmetropolitalne kształtowane są przez codzienne przepływy pracownicze (stanowiące 70% wszystkich analizowanych rodzajów dojazdów). Wśród osób pracujących, które zamieszkują region podłódzki ponad połowa deklaruje codzienne dojazdy do pracy poza miejscowość zamieszkania. Większość z tych osób dojeżdża codziennie do Łodzi, a co piąta do innego miasta położonego w obszarze metropolitalnym. Marginalny jest udział dojeżdżających do pracy poza obręb badanego obszaru. Większość pracujących poza miejscowością zamieszkania dojeżdża własnym samochodem. Jedynie co czwarty wybiera transport zbiorowy.

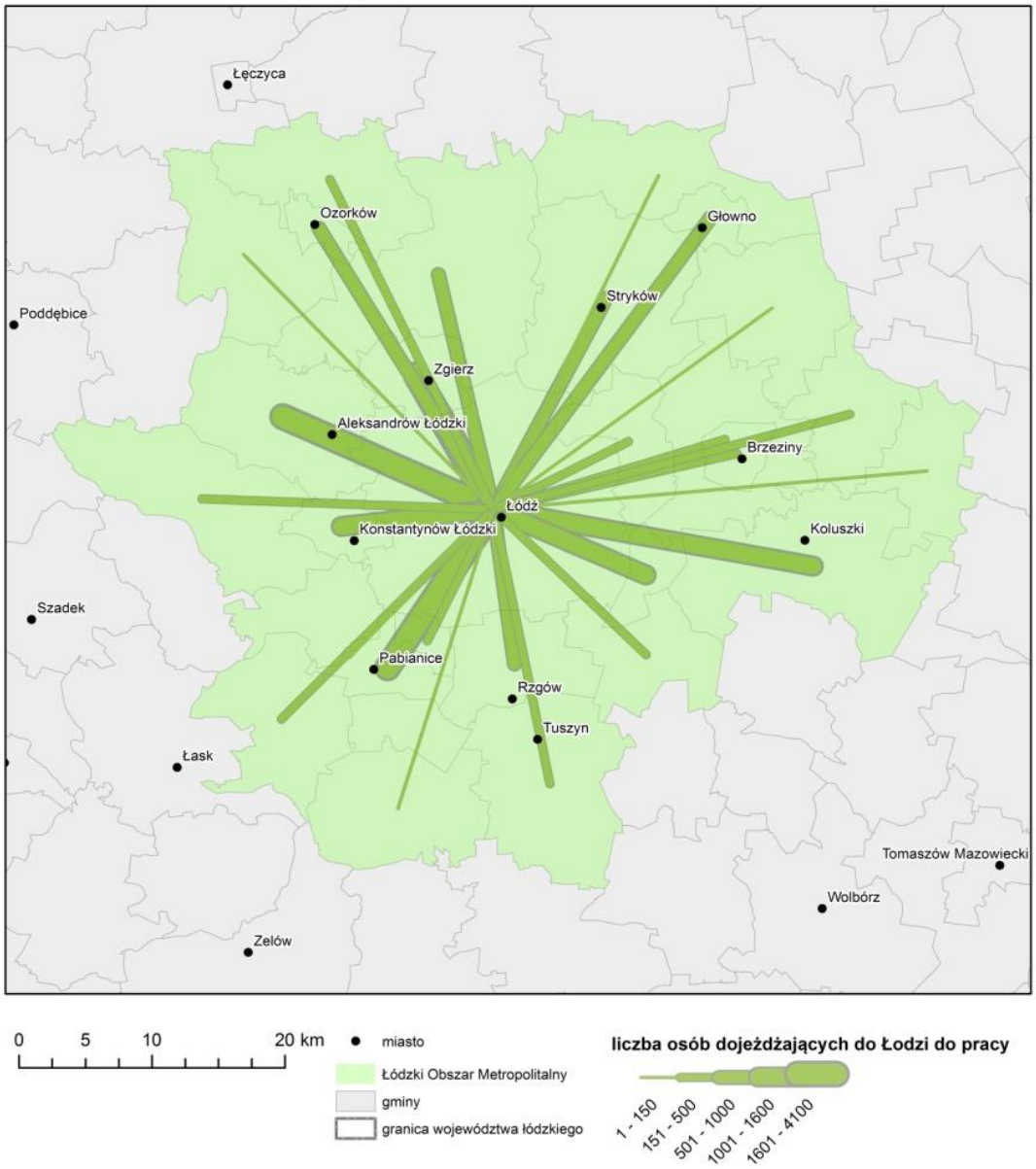
Wielkość, jak i identyfikowane kierunki przepływów pracowniczych w świetle wyników badań ankietowych znajdują potwierdzenie w danych statystycznych na temat dojazdów do pracy4. W świetle danych dla gmin ŁOM, do pracy poza gminę swojego zamieszkania dojeżdża łącznie 53,8 tys. osób, z tego w obrębie obszaru metropolitalnego przepływy pracownicze wynoszą zdecydowaną większość (niespełna 40 tys. osób). Liczba dojeżdżających poza gminę zamieszkania stanowi ponad 18% wszystkich pracujących w obrębie ŁOM.

Dodatnie saldo przepływów pracowniczych, czyli przewaga dojeżdżających nad wyjeżdżającymi do pracy, cechuje jedynie cztery gminy ŁOM. W ujęciu gminnym największe jest oczywiście w Łodzi, gdzie na jedną osobę wyjeżdżającą przypadają 2,5 osoby przyjeżdżające do pracy. Pozostałe jednostki o dodatnim saldzie to gmina Rzgów (1,7), gmina Ksawerów (1,5) oraz gmina Stryków (po 1,4). Najniższe salda notuję się w przypadku obszarów wiejskich, w szczególności tych typowo rolniczych i położonych peryferyjnie stosunku do centrum obszaru metropolitalnego. We wszystkich gminach obszaru metropolitalnego udział wewnątrzmetropolitalnych przepływów pracowniczych przekracza 75% całości przepływów. Bardzo wysokimi odsetkami cechują się przede wszystkim gminy bezpośredniego otoczenia Łodzi, otaczające miasto od strony wschodniej, południowej oraz zachodniej.

Podobnie jak w badaniach własnych, dane statystyczne wskazują, że zdecydowanie dominują przepływy pracownicze w kierunku Łodzi (por. rys. 8). Jest to 52% wszystkich dojazdów realizowanych w obrębie obszaru metropolitalnego. Dominują, pod względem skali, dojazdy w relacji Łódź i gminy bezpośredniego jej otoczenia, przy czym im większy jest to ośrodek, tym przepływy są większe. W przypadku relacji Łódź-Zgierz suma przepływów to powyżej 6 tys. osób, dla relacji Łódź-Pabianice 3,3 tys. i Łódź-Aleksandrów Łódzki powyżej 2,5 tys. osób. Należy również zwrócić uwagę na szybko rosnący, w szczególności ostatnich kilku latach, rynek pracy w gminie Stryków, związany przede wszystkim z rozwojem centrów logistycznych. Codziennie dojeżdża do gminy Stryków ponad 2 tys. osób., co pozycjonuje Stryków jako jeden z ważniejszych, obok największych ośrodków miejskich, rynków pracy w obszarze metropolitalnym. W świetle

[4] Dojazdy do pracy w Polsce – wyniki NSP 2011, http://stat.gov.pl/spisy-powszechne/nsp-2011/nsp-2011-wyniki/dojazdy-do-pracy-w-polsce-wyniki-nsp-2011,9,1.html

wartości bezwzględnych większymi dojazdami do pracy cechują się jedynie: Łódź (45 tys.), Pabianice (3,1 tys.), Zgierz (2,6 tys.) oraz gmina Aleksandrów Ł. (2,1 tys.), pod względem potencjału demograficznego jednostki dużo większe od Strykowa.



Rys. 8 Dojazdy do pracy do Łodzi z gmin ŁOM

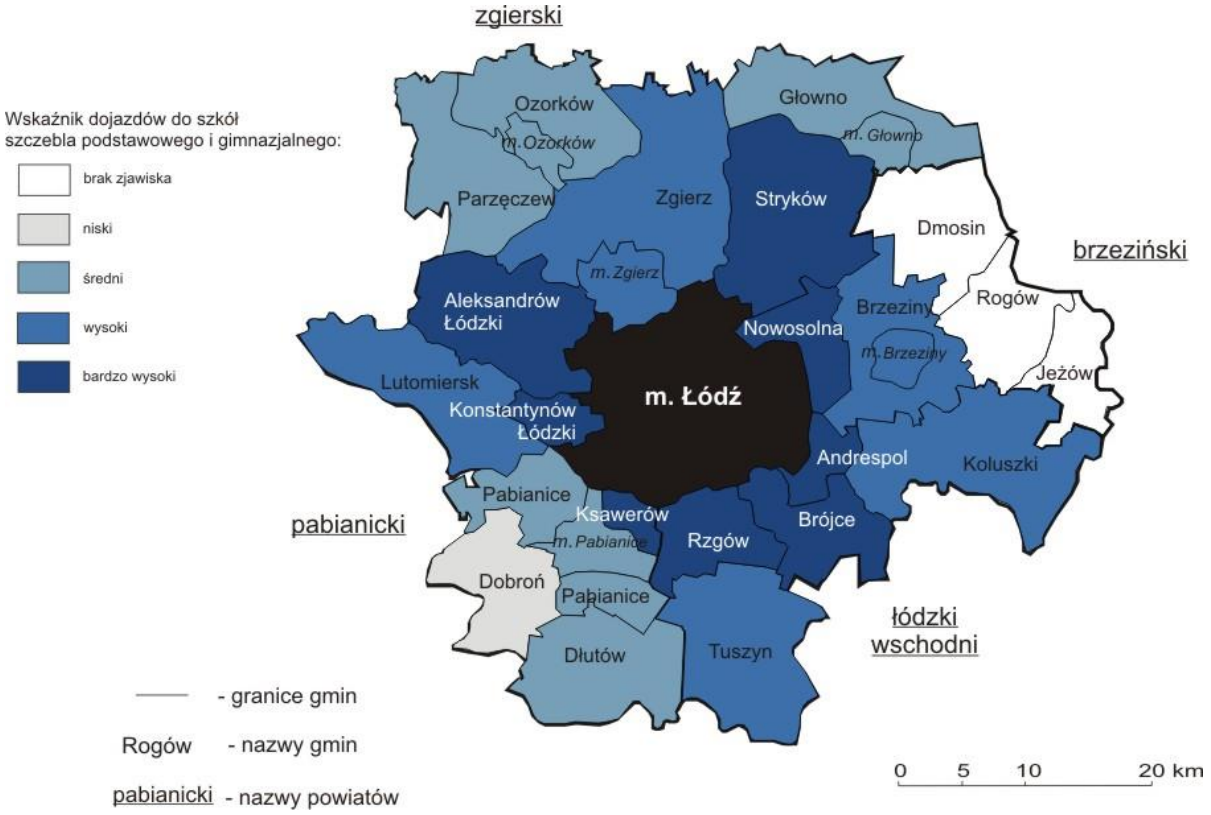
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Dojazdy do pracy w Polsce – wyniki NSP 2011, http://stat.gov.pl/spisy-powszechne/nsp-2011/nsp-2011-wyniki/dojazdy-do-pracy-w-polsce-wyniki-nsp-2011,9,1.html

Cechą charakterystyczną przepływów pracowniczych w obrębie ŁOM jest dominacja dojazdów realizowanych między sąsiadującymi ze sobą gminami (nie uwzględniając dojazdów do Łodzi). Najczęściej są to 3-4 kierunki przepływów, w przypadku większych miast ich liczba wzrasta powyżej 10.

Podsumowując, powiązania kształtowane przez dojazdy do pracy są de facto jednokierunkowe. Rdzeń obszaru metropolitalnego, czyli Łódź, w świetle zarówno badań własnych jak i badań GUS, skupia większość przepływów, decydując w ten sposób o sile powiązań z obszarem metropolitalnym. W przypadkach pozostałych kierunków, występujące relacje mają dużo mniejsze znaczenie (przepływy ograniczają się do gminy sąsiadującej oraz najbliższego ośrodka miejskiego). Jednocześnie wraz z odległością od miasta centralnego spada nie tylko natężenie dojazdów, ale również liczba ich kierunków. Należy jednocześnie jednak podkreślić znaczenie Pabianic, Zgierza oraz gminy Aleksandrów Ł. oraz Strykowa jako ważniejszych rynków pracy.

Dojazdy do placówek szkolnych

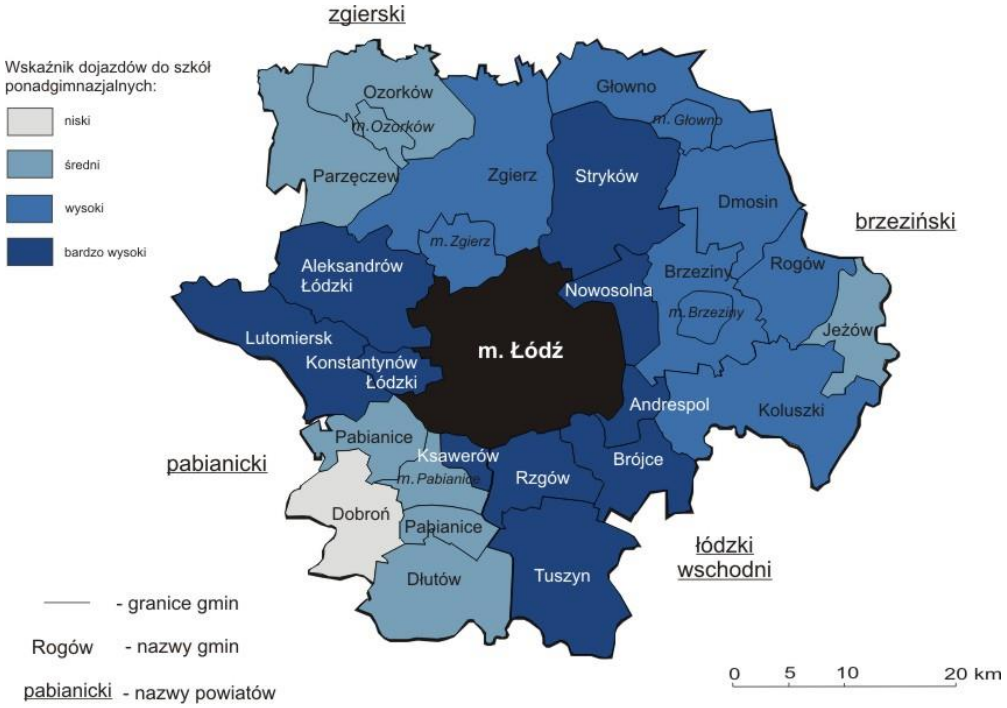
Znaczenie dojazdów do placówek przedszkolnych, żłobków oraz szkół szczebla podstawowego odgrywa niewielką rolę w codziennych przepływach ludności. Wynika to zarówno z dość powszechnej dostępności tych usług w miejscu zamieszkania, ale również regulacji prawnych, które ograniczają, ze względu na obowiązującą rejonizację, możliwości posyłania dzieci do szkół w miejscu pracy ich rodziców. Ta druga przyczyna wydaje się być istotną barierą dla pracujących poza miejscowością swojego zamieszkania. Z organizacyjnego punktu widzenia, dla wielu rodziców posłanie dzieci do przedszkola bądź szkoły tam, gdzie codziennie dojeżdżają do pracy, mogłoby być lepszym rozwiązaniem. Jego wdrożenie wymagałoby jednak odrębnych analiz. Biorąc pod uwagę przykład Metropolii Poznań, gdzie prowadzone są zaawansowane prace nad ułatwieniami dla rodziców chcących zapisać dziecko do szkoły w Poznaniu, który jest ich miejscem pracy, choć mieszkają poza jego granicami, jest to możliwe.



Rys. 9 Wielkość dojazdów do łódzkich szkół podstawowych i gimnazjalnych z gmin ŁOM w roku szkolnym 2011-2012

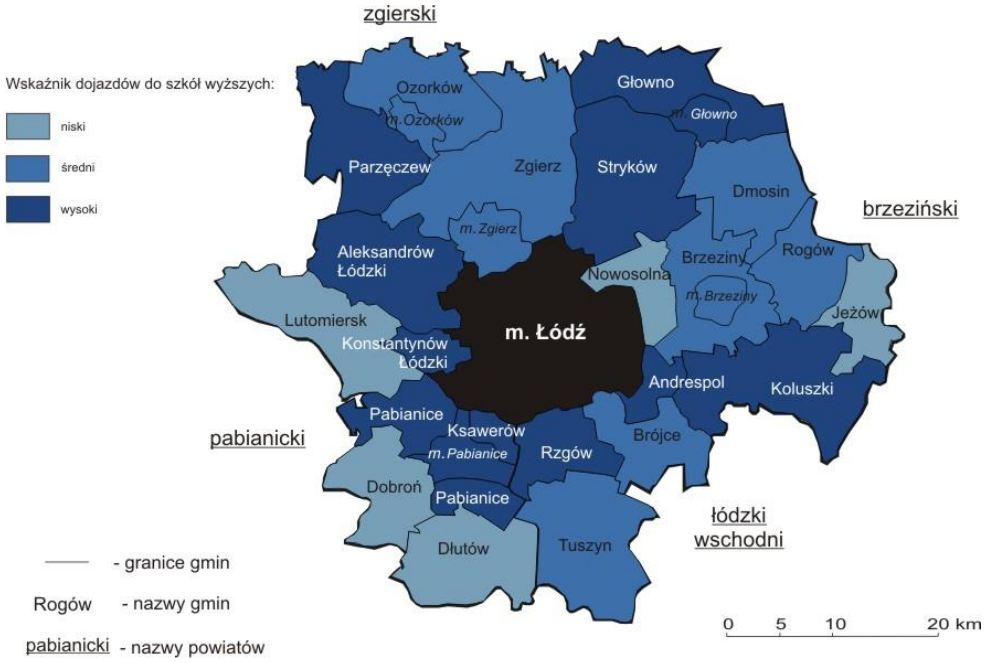
Źródło: Opracowanie na podstawie Bartosiewicz, 2012.

Ze względu na koncentrację placówek szkolnictwa ponadpodstawowego w ośrodkach miejskich obszaru metropolitalnego, ten rodzaj dojazdów jest bardziej powszechny. Zarówno w przypadku szkolnictwa podstawowego jak i ponadpodstawowego ponad połowę stanowią dojazdy do Łodzi. Z tego powodu na potrzeby bardziej szczegółowej analizy zjawiska można posłużyć się danymi Urzędu Miasta Łodzi na temat miejsca zamieszkania uczniów łódzkich szkół. Według tych informacji do łódzkich szkół szczebla podstawowego i gimnazjalnego uczęszcza niespełna 1,5 tys. uczniów (większość to uczniowie gimnazjum – 75%), którzy są zameldowani poza granicami stolicy województwa. Stanowią oni bardzo niewielki odsetek łódzkich uczniów. Z analizy rozkładu przestrzennego tych dojazdów wynika, że największą liczbę stanowią uczniowie z gmin sąsiadujących bezpośrednio z Łodzią, z wyłączeniem większych miast. Wraz ze wzrostem odległości od Łodzi natężenie dojazdów maleje w miarę równomiernie w każdym z kierunków. W przypadku trzech gmin ŁOM nie odnotowano dojazdów do łódzkich szkół szczebla podstawowego. Są to: Dmosin, Jeżów i Rogów (wszystkie położone w powiecie brzezińskim).



Rys. 10 Wielkość dojazdów do łódzkich szkół ponadgimnazjalnych z gmin ŁOM w roku szkolnym 2011-2012

Źródło: Opracowanie na podstawie Bartosiewicz, 2012.



Rys. 11 Wielkość dojazdów do łódzkich szkół wyższych z gmin ŁOM w roku szkolnym 2011-2012

Źródło: Opracowanie na podstawie Bartosiewicz, 2012.

W przypadku szkolnictwa ponadgimnazjalnego, obejmującego: licea ogólnokształcące i profilowane, technika oraz zasadnicze szkoły zawodowe, liczba uczniów dojeżdżających spoza

Łodzi wynosi ok. 4,5 tys. osób, czyli trzykrotnie więcej niż w przypadku placówek szkolnictwa podstawowego. Jest to znaczący udział pośród uczniów szkół ponadgimnazjalnych w Łodzi. Podobnie, jak w przypadku szkół najniższego szczebla, zdecydowaną większość (powyżej 80%) stanowią uczniowie z regionu podłódzkiego. Wielkość i kierunki dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych są zbliżone do tych dla szkolnictwa podstawowego i gimnazjalnego. Największą grupę, wśród dojeżdżających stanowią mieszkańcy gmin bezpośrednio sąsiadujących z Łodzią. Są to przede wszystkim: Andrespol, Rzgów oraz Brójce. Wraz ze wzrostem odległości od Łodzi, wielkość dojazdów maleje. Pośród gmin ŁOM niższym odsetkiem dojeżdżających cechują się większe miasta regionu, takie jak: Pabianice, Ozorków, Zgierz i Brzeziny.

Dojazdy do uczelni wyższych

Łódź to jeden z czołowych ośrodków akademickich w Polsce, z liczbą 91 tys. studentów. W mieście zlokalizowanych jest sześć publicznych uczelni wyższych: Uniwersytet Łódzki, Politechnika Łódzka, Uniwersytet Medyczny, Akademia Muzyczna, Akademia Sztuk Pięknych oraz Państwowa Wyższa Szkoła Filmowa, Telewizyjna i Teatralna, a także Wyższe Seminarium Duchowne. Uzupełnienie systemu szkolnictwa wyższego stanowi 19 placówek niepublicznych. Do największych należą: Społeczna Akademia Nauk oraz Akademia Humanistyczno-Ekonomiczna. Placówki szkolnictwa wyższego zlokalizowane są również w Zgierzu (Kolegium Nauczycielskie), Pabianicach (Wyższa Szkoła Humanistyczno-Ekonomiczna) oraz w Ksawerowie (zamiejscowy ośrodek SGGW w Warszawie). Z punktu widzenia kształcenia w skali ponadlokalnej, ich potencjał jest niewielki.

Szkolnictwo wyższe charakteryzuje się najwyższą skalą dojazdów pośród wszystkich typów placówek edukacyjnych. Bliskość miasta wojewódzkiego decyduje o tym, że około 90% studiujących dojeżdża oczywiście do Łodzi i obok dojazdów do szkół, głównie szczebla ponadgimnazjalnego, jest to jedyny przypadek, gdzie przeważającym środkiem transportu jest komunikacja zbiorowa.

Rozpatrując dojazdy do uczelni wyższych nie można pominąć wyników badań dotyczących miejsc pochodzenia studentów trzech wyższych uczelni w Łodzi (Uniwersytetu Łódzkiego, Politechniki Łódzkiej oraz Akademii Humanistyczno-Ekonomicznej) (Bartosiewicz, 2012). Według nich pośród 60 tys. studentów tych uczelni 70% stanowią mieszkańcy spoza Łodzi, z czego blisko 10 tys. to osoby zamieszkujące w obrębie ŁOM. Należy pamiętać, że w przytaczanym badaniu nie uwzględniono wszystkich łódzkich uczelni.

Analizując bezwzględne wielkości dojazdów do szkół wyższych, można zauważyć, że największe przepływy następują z największych ośrodków miejskich regionu: Pabianic, Zgierza, Łasku, Koluszek, Ozorkowa czy Aleksandrowa Łódzkiego. Z tych sześciu miast do łódzkich uczelni wyższych dojeżdża około 50% studentów z obszaru metropolitalnego. Biorąc pod uwagę niewielką odległość do miasta wojewódzkiego dojazdy do szkół wyższych składają się na ogół z codziennych przepływów obserwowanych w obrębie obszaru metropolitalnego, czyli obok

dojazdów do pracy, generują największe relacje przestrzenne pomiędzy Łodzią i regionem podłódzkim.

Dojazdy do usług

Dojazdy do usług są równie istotne dla oceny powiązań w obrębie obszaru metropolitalnego, jak dojazdy do pracy czy szkoły. Jednocześnie nie są to codzienne przepływy ludności, a skala i kierunki zachodzących relacji przestrzennych zależą od stopnia wyspecjalizowania usług.

Relatywnie najmniejsze powiązania obserwuje się w przypadku usług podstawowych, rozumianych jako działalność gospodarcza o charakterze bytowym bądź socjalnym, której funkcjonowanie jest nastawione przede wszystkim na obsługę jednostki, w której jest ona zlokalizowana. Ankietowani, w ramach badań własnych, mieszkańcy ŁOM wyposażenie w większość usług podstawowych w ich miejscu zamieszkania ocenili na poziomie wystarczającym. Niewielki odsetek stanowią osoby uważające, że dostępność tych usług jest niewystarczająca, albo jest ich brak. Taka ocena przekłada się bezpośrednio na wybór miejsca, gdzie mieszkańcy zaspakajają swoje podstawowe potrzeby. Niemniej jednak około 70% ankietowanych deklaruje, że korzysta z usług podstawowych w swoim miejscu zamieszkania. Jednocześnie w przypadku tak podstawowych usług, jakimi są placówki handlu spożywczego czy podstawowa opieka zdrowotna, obserwuje się dojazdy poza miejsce zamieszkania i dotyczy to 20-30% respondentów. Są to najczęściej respondenci, którzy deklarują, że codziennie dojeżdżają do pracy bądź szkoły poza gminę swojego zamieszkania. Jako kierunek tych dojazdów podawany jest najczęściej najbliższy większy ośrodek miejski, a dla 30-40% respondentów jest to Łódź. Najczęściej deklarowanym środkiem transportu, podobnie jak dla przepływów pracowniczych, jest własny samochód (w zależności od usługi, tak deklaruje 50-60% respondentów).

Ocena dostępności usług wyspecjalizowanych jest dużo bardziej zróżnicowana i w dużej mierze zależy od miejsca zamieszkania respondenta. Relatywnie lepiej jest ona oceniana przez mieszkańców miast i siedzib gmin. Jako niewystarczający, bądź jego brak podawany jest przede wszystkim dostęp do placówek kulturalnych (80% wskazań) oraz wyspecjalizowanej opieki medycznej (70%). W obu przypadkach, biorąc pod uwagę ich specyfikę, jest to normalna sytuacja. Są to usługi egzogeniczne, typowe dla dużych ośrodków miejskich. Większość mieszkańców korzysta z nich poza miejscem zamieszkania, przede wszystkim na terenie Łodzi. W przypadku innych usług wyspecjalizowanych, dużo lepiej oceniana jest ich dostępność w miejscu zamieszkania. Dla wszystkich wyróżnionych w badaniu ich rodzajów, zadowolenie z dostępności kształtuje się na poziomie około 50%. Nie znajduje to odzwierciedlenia w deklarowanym miejscu korzystania z tych usług. Jedynie w przypadku usług edukacyjnych (bez szkolnictwa wyższego) oraz miejsc rekreacji, mniej więcej połowa respondentów wskazuje gminę zamieszkania jako miejsce korzystania z tych usług. W pozostałych przypadkach większość wybiera inną miejscowość i jest to przede wszystkim Łódź. Miasto wojewódzkie jako miejsce dojazdów do usług

wyspecjalizowanych podaje 60-70% deklarujących korzystanie z usług poza miejscem zamieszkania.

Tab. 4: Ocena dostępności i kierunki dojazdów do usług podstawowych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2013 r.

Rodzaj usług	Ocena dostępności do usług (w %)			Miejsce korzystania z usług (w %)			Środek transportu (w %)		
	wystarczająca	niewystarczająca	brak usługi	zamieszkania	inne na obszarze ŁOM (w tym Łódź)	inne poza obszarem ŁOM	własny	zbiorowy	pieszo
Sklepy spożywcze	87,8	12,2	0,0	77,3	22,6 (32,9)	0,2	50,7	4,3	44,9
Lekarz podstawowej opieki zdrowotnej	79,7	18,2	2,1	80,6	19,3 (35,2)	0,2	56,4	11,5	31,9
Naprawy sprzętu domowego	60,9	20,4	18,0	60,7	39,2 (38,3)	0,0	60,5	11,8	27,5
Fryzjer / zabiegi kosmetyczne	84,0	10,3	5,5	71,2	28,3 (28,5)	0,3	51,3	8,2	40,3

Źródło: Opracowanie na podstawie własnych badań ankietowych.

Reasumując, dojazdy do usług w ŁOM determinowane są przez dwa podstawowe czynniki. Po pierwsze, wynikają z braku ich dostępności w miejscu zamieszkania, po drugie, powiązane są z codzienną mobilnością do pracy bądź miejsca nauki. Osoby dojeżdżające do pracy deklarowały jednocześnie korzystanie z usług głównie w miejscu pracy. Wśród kierunków dojazdów dominuje przede wszystkim Łódź, choć dla usług podstawowych również popularne są większe ośrodki miejskie obszaru metropolitalnego.

Powiązania gospodarcze

Uchwycenie powiązań występujących w gospodarce ŁOM, to zadanie niezwykle trudne. Nie prowadzi się na ten temat żadnych statystyk, a badania własne w tym zakresie w znacznym stopniu ogranicza ochrona danych gospodarczych. Firmy, w szczególności małe, nie są skłonne udzielać informacji na temat swoich powiązań kontrahenckich. Relacje zachodzące między firmami, to często bardzo stałe związki nie tylko o charakterze ekonomicznym, ale również terytorialnym, wynikające w dużej mierze ze wspólnego rynku zbytu, a także specyfiki gospodarczej określonego obszaru. Duża koncentracja ludności oraz silne procesy urbanizacji zachodzące w obrębie obszarów metropolitalnych sprzyjają kształtowaniu się trwałych związków pomiędzy firmami. Dotyczą one zarówno relacji wynikających z dostarczania dóbr i surowców, jak i sprzedaży gotowych produktów. Ze względu na specyfikę, najsilniejsze powiązania kształtują się w obrębie usług i to przede wszystkim tych z III sektora, nastawionych w dużej mierze na działalność lokalną – endogeniczną w stosunku do obszaru metropolitalnego.

Dla potrzeb niniejszego opracowania powiązania wynikające z charakteru prowadzonej działalności oszacowano w oparciu o relacje wynikające z zasięgu przestrzennego podmiotów działających w poszczególnych gminach. Do analizy wzięto pod uwagę firmy posiadające główną siedzibę w danej gminie i dodatkowo jednostki lokalne położone w innych gminach ŁOM. Źródłem wiedzy na ten temat był Krajowy Rejestr Podmiotów Gospodarki Narodowej.

Okazuje się, że w obrębie ŁOM funkcjonuje blisko 16 tys. podmiotów gospodarczych, które posiadają oddziały bądź filie w innych gminach niż główna siedziba. Oznacza to, że co ósma firma w obszarze metropolitalnym posiada swoje jednostki lokalne. Udział firm posiadających swoje jednostki lokalne w innych gminach w ogólnej liczbie firm działających w ŁOM jest mocno zróżnicowany. Największy jest na obszarach wiejskich, gdzie w wielu przypadkach znacząco przekracza 20%, a niższy w miastach. Są w tej grupie jednakże dwie bardzo specyficzne gminy Rzgów i Tuszyn, tworzące podłódzkie duże centrum handlu, a w mniejszym stopniu ośrodek przemysłu odzieżowego.

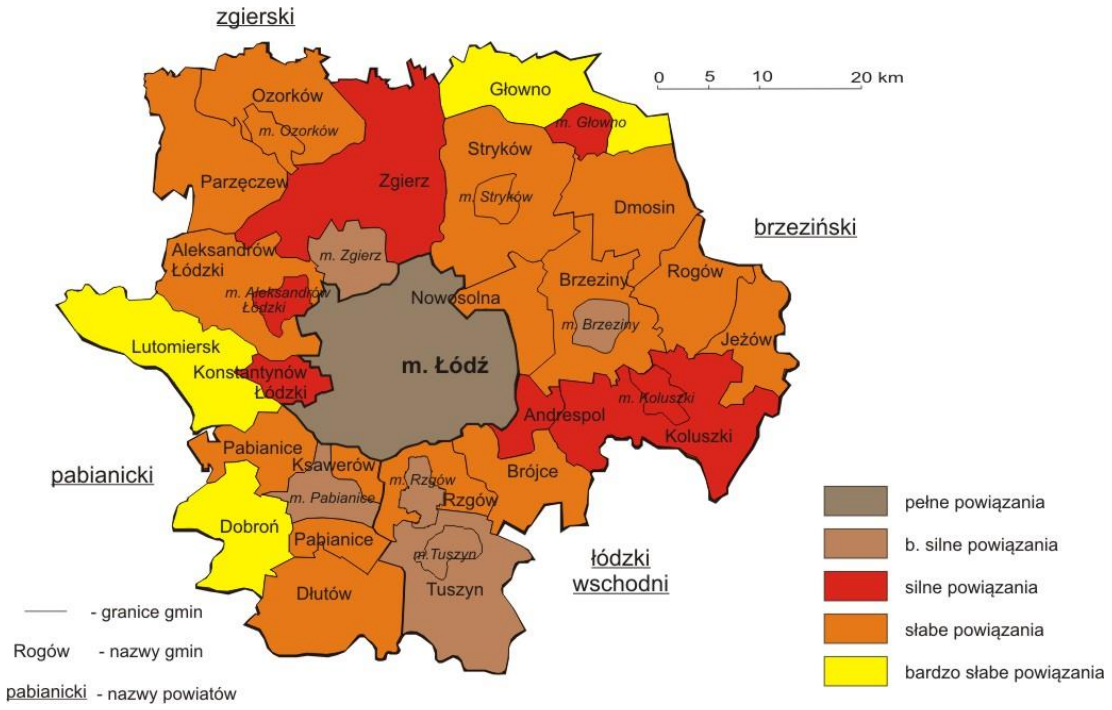
Większość gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego ma charakter ekspansywny, co oznacza przewagę jednostek lokalnych lokalizowanych poza ich granicami, niż tych, które z innych gmin są zlokalizowane na ich terytorium. Te różnice nie są wielkie i w przypadku większości, iloraz tych przepływów oscyluje nieznacznie powyżej jedności. Na tym tle wyróżniają się zdecydowanie Jeżów, Dobroń, Nowosolna i Rogów, gdzie iloraz przepływów gospodarczych przyjmuje wartość powyżej dwóch - na jedną firmę spoza gminy przypadają dwa oddziały lokalne firm macierzystych zlokalizowanych w wymienionych jednostkach terytorialnych. W przypadku wartości bezwzględnych największą ekspansją działalności gospodarczej odznaczają się największe miasta regionu. Obok Łodzi, w przypadku której liczba jednostek lokalnych wynosi ponad 2200, są to Pabianice (ok. 500) i Zgierz (ok. 300).

Z drugiej strony istnieje grupa 9 gmin, dla których iloraz przepływów gospodarczych jest ujemny, co oznacza, że są to jednostki, w których lokalizowane są oddziały firm macierzystych. Prym w tej grupie wiodą miasto Rzgów oraz gmina Tuszyn, gdzie zlokalizowane jest wspomniane centrum handlu odzieżowego. Ciekawy jest przede wszystkim przypadek Rzgowa. Rozpatrując liczbę jednostek lokalnych z innych gmin, które znajdują się w tym mieście, jest to 950 oddziałów, co jest liczbą niższą jedynie od obserwowanej w Łodzi, gdzie wynosi około 1750. Biorąc pod uwagę różnicę wielkości obu ośrodków, skala tego zjawiska w Rzgowie jest bardzo duża.

Z punktu widzenia kształtowania powiązań gospodarczych natężenie analizowanego zjawiska jest cechą bardzo ważną. Równie istotne jest jednakże przedstawienie zjawiska poprzez wskazanie zasięgu oddziaływania gospodarek lokalnych poszczególnych gmin, liczonego liczbą pojedynczych powiązań. Biorąc pod uwagę, że liczba rozpatrywanych jednostek terytorialnych ŁOM wynosi 33 (odrębnie traktowane są miasta i obszary wiejskie w gminach miejsko-wiejskich) maksymalna liczba powiązań wynosi 32. Uwzględniając fakt, że zachodzące powiązania mogą mieć charakter dwustronny, liczba tych powiązań może wynosić maksymalnie 64. Stosując zapis zero-dwójkowy, gdzie zero to brak powiązań, a dwa to powiązanie dwustronne, obliczono

występujące w obrębie obszaru metropolitalnego natężenie relacji przestrzennych w zakresie przepływów podmiotów gospodarczych.

Najsilniejsze powiązania wykazuje oczywiście Łódź, którą jako jedyną charakteryzują relacje dwustronne ze wszystkimi jednostkami terytorialnymi obszaru metropolitalnego. Drugą grupę, dla której wyliczony wskaźnik powiązań jest bardzo wysoki, tworzą wymieniane już: miasto Rzgów i gmina Tuszyn oraz Pabianice, Zgierz, Brzeziny, czyli trzy ośrodki powiatowe. Trzecia grupa, o znaczących powiązaniach, obejmuje cztery jednostki terytorialne bezpośredniego otoczenia Łodzi, gminę miasto Głowno oraz miasto i gminę Koluszki. Siła powiązań w przypadku pozostałych dwóch grup jest już niższa od średniej. Cechą typową dla tych grup jest wzrost znaczenia gmin wiejskich wraz ze spadkiem obserwowanych relacji przestrzennych. Najniższe powiązania notuje się w gminach: Głowno, Dobroń i Lutomiersk, dla których wartość obliczonego wskaźnika nie przekracza 12.



Rys. 12 Przestrzenne zróżnicowanie powiązań gospodarczych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2013 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie bazy REGON.

Podsumowując, wielkość i zasięg występujących powiązań gospodarczych wynika z dwóch podstawowych czynników. Pierwszy z nich to oczywiście wielkość gospodarki danego ośrodka. W przypadku miast skala tych powiązań jest relatywnie największa. Drugi czynnik to specyfika gospodarcza danej gminy, co in plus wyraźnie zaznacza się w przypadku gmin Rzgów i Tuszyn, a in minus w przypadku gmin o przewadze funkcji rolniczych. Należy mieć również na uwadze, że istotnym czynnikiem kształtującym omawiane powiązanie jest odległość. Poszczególne jednostki posiadają największe powiązania ze swoim najbliższym otoczeniem,

a wraz ze wzrostem odległości skala tego zjawiska maleje. W wielu przypadkach powiązania te nie wychodzą poza obręb powiatu, w którym położona jest dana gmina.

Synteza powiązań społeczno-gospodarczych

Zidentyfikowane powiązania społeczno-gospodarcze w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym charakteryzują się zróżnicowanym natężeniem. Generatorem większości analizowanych relacji przestrzennych jest Łódź. Do Łodzi następuje największy przepływ ludności związany z dojazdami do pracy, szkoły, placówek handlowo-usługowych. Łódź w największym stopniu kształtuje natężenie i kierunki powiązań gospodarczych. Znaczenie innych ośrodków miejskich w tym zakresie jest zdecydowanie mniejsze. Własny system powiązań społeczno-gospodarczych, nieporównywalnie mniejszy od Łodzi, posiadają bez wątpienia Pabianice oraz Zgierz, a w mniejszym stopniu również pozostałe większe ośrodki miejskie, w tym przede wszystkim: Brzeziny (ze względu na pełnione funkcje administracyjne – siedziba powiatu) oraz Ozorków. Jednak z punktu widzenia całości omawianego obszaru, rola tych ośrodków w kształtowaniu ogółu relacji jest drugorzędna.

Natężenie powiązań społeczno-gospodarczych maleje wraz z odległością od Łodzi. Najmniejsze charakteryzuje typowo rolnicze gminy wiejskie, położone przede wszystkim w północno-wschodniej części obszaru metropolitalnego. Ich trwałe relacje przestrzenne z Łodzią, czy innymi ośrodkami miejskim obszaru metropolitalnego opierają się przede wszystkim na dojazdach do różnego szczebla szkół (mają charakter codzienny), a w dalszej kolejności placówek handlowych bądź usługowych, w tym oczywiście przede wszystkim tych niedostępnych na terenach wiejskich. Odmienny charakter powiązań obserwuje się w przypadku obszarów wiejskich położonych w sąsiedztwie Łodzi. Są to obszary silnie zurbanizowane, o wielofunkcyjnym profilu gospodarki, w którym rolnictwo traci na znaczeniu. Są one przykładem typowych suburbiów, ściśle powiązanych funkcjonalnie z Łodzią.

Rozważając problematykę powiązań społeczno-gospodarczych w obszarze metropolitalnym, należy zwrócić uwagę na jeszcze jedną istotną kwestię. W świetle zaobserwowanych wielkości przeanalizowanych przepływów, codziennie do Łodzi przyjeżdża ok. 30 tys. osób. Ograniczony zasięg przestrzenny prowadzonych analiz, a także wyniki wcześniejszych badań (Bartosiewicz, Pielesiak, 2010) wskazują, że dane dotyczące dojazdów do pracy, o ile poprawnie wyznaczają kierunki przepływów, o tyle są niedoszacowane pod kątem ich wielkości. Stąd można przyjąć, z dużym prawdopodobieństwem, że codzienne dojazdy do Łodzi są większe. Trudno je dokładnie określić dokładnie, ale szacując bardzo ostrożnie, wynoszą przynajmniej 40-50 tys. osób każdego dnia. Uwzględniając w tym dojazdy spoza analizowanego obszaru, liczbę tę można oceniać nawet na 80-90 tys. osób. Wymaga to jednak dalszych specjalistycznych badań.

III.2.2 Spójność ŁOM w świetle powiązań w zakresie usług komunalnych

W świetle podpisanych w latach 2009-2013 oficjalnych porozumień, gminy i powiaty ŁOM podejmowały szereg wspólnych działań w zakresie usług komunalnych. Część z nich jest starsza niż przyjęty zakres czasowy analizy i tym samym nie została uwzględniona. Należy jednakże podkreślić, że w świetle wyników badań Pielesiak (2012a), w czasie ostatnich kilkunastu lat liczba podpisywanych porozumień wzrastała (w szczególności w ostatnich 2-3 latach). Dużym utrudnieniem w podaniu dokładnej liczby obowiązujących porozumień jest również ich specyfika. W większości przypadków są one podpisywane na określony czas (najczęściej rok) i ewentualnie przedłużane w następnych latach w formie aneksów. Istniejące porozumienia można sklasyfikować w pięć głównych grup: drogi lokalne, transport zbiorowy, oświata i kultura (w tym fizyczna), opieka zdrowotna i społeczna oraz gospodarka wodno-kanalizacyjna.

Drogi lokalne

W zakresie utrzymania, zarządzania i modernizacji dróg lokalnych (gminnych bądź powiatowych), większość podpisywanych w ostatnich 5 latach porozumień ma charakter wertykalny. Są to umowy pomiędzy władzami powiatowymi oraz władzami gminnymi i dotyczą zarządzania drogami powiatowymi na terenie poszczególnych gmin, w zakresie utrzymania ich porządku. Cechą typową dla tych porozumień jest ich krótkookresowy charakter, najczęściej są one odnawiane każdego roku, w formie aneksów.

Drugą grupę porozumień stanowią umowy podpisywane w celu działań inwestycyjnych, polegających na modernizacji konkretnych odcinków dróg powiatowych, niekiedy budowy chodników wzdłuż tych ciągów komunikacyjnych. W niektórych przypadkach zachodzi współfinansowanie inwestycji, w innych finansowania modernizacji podejmuje się zainteresowana gmina. Łącznie w ostatnich pięciu latach podpisano 10 tego typu porozumień, w tym 5 w powiecie zgierskim. Dodatkowo, w badanym okresie podpisano również cztery porozumienia międzygminne dotyczące dróg gminnych. Dwa z nich dotyczyły modernizacji, a jedno utrzymania porządku.

Transport zbiorowy

Jednym z najważniejszych czynników spajających obszar metropolitalny są powiązania w zakresie transportu zbiorowego, które szerzej zostały omówione w rozdziale poświęconym powiązaniom transportowym. Istotnym ich elementem są powiązania formalne, wynikające z porozumień zawieranych przez samorządy gminne.

We wspólną organizację transportu zbiorowego zaangażowanych jest łącznie 17 gmin i miast obszaru metropolitalnego. Większość z nich jest połączona z systemem miejskiej komunikacji zbiorowej w Łodzi. W ramach obowiązujących porozumień łódzki transport autobusowy dociera do ośmiu gmin: Aleksandrowa Łódzkiego, Andrespola, miasta i gminy Brzeziny, Nowosolnej, Rzgowa, Strykowa oraz Zgierza. Komunikacja tramwajowa obsługuje:

Ksawerów, Pabianice, Konstantynów Łódzki, Lutomiersk, miasto i gminę Zgierz oraz miasto i gminę Ozorków. We wszystkich przypadkach współpraca polega na współfinansowaniu tras obsługiwanych przez MPK Łódź.

Organizacją transportu zbiorowego poza swoim terytorium zajmują się również Pabianice. jako strona Porozumienia międzygminnego ws. komunikacji autobusowej z gminami Dobroń i Łask. W ramach obowiązujących porozumień obsługują one tereny gmin: wiejskiej Pabianice, Ksawerowa oraz Rzgowa, zaś gmina Łask organizuje transport na linii międzymiastowej Pabianice -Dobroń –Łask. Podobną działalność prowadzi miasto Zgierz. Od 2013 r. w ramach porozumienia pomiędzy Aleksandrowem Łódzkim, Strykowem, miastem i gminą Zgierz oraz Starostwem Powiatowym w Zgierzu, MUK Zgierz obsługuje linię autobusową łączącą tereny tych gmin. Dodatkowo, komunikacja zgierska obsługuje jedną linię łączącą Zgierz z dworcem Łódź Kaliska.

Oświata, kultura i kultura fizyczna

W latach 2009-2013 w obrębie ŁOM zostały podpisane łącznie 43 porozumienia komunalne w zakresie oświaty, kultury bądź kultury fizycznej. Duża ich liczba wynika z faktu, że w części były one ponawiane każdego roku, choć dotyczyły tego samego zadania.

W zakresie oświaty podpisano łącznie 16 porozumień, z czego 7 o charakterze wertykalnym, czyli pomiędzy powiatem i gminą. Umowy te dotyczyły powierzenia samorządom gminnym zadań samorządu powiatowego, w zakresie przede wszystkim kształcenia specjalnego bądź przekazania gminom zarządu nad szkolnictwem ponadgimnazjalnym. W przypadku porozumień międzygminnych odnotowano dwa rodzaje umów. Pierwsze dotyczyły dowozu uczniów do szkół. Drugie, unikalne na skalę obszaru metropolitalnego, dotyczyły współpracy w ramach edukacji przedszkolnej i zostały podpisane między miastem i gminą Pabianice. Porozumienia te umożliwiają uczęszczanie dzieci do placówek przedszkolnych w obu gminach niezależnie od miejsca zamieszkania. Nawiązując do zaprezentowanych w poprzednim rozdziale powiązań społeczno-gospodarczych, współpraca obu gmin powinna stać się wzorcem dla pozostałych jednostek terytorialnych ŁOM.

Wszystkie 20 porozumień w obszarze kultury miało charakter wertykalny, były więc umowami podpisanymi przez władze powiatowe z samorządami gminnymi. Zakres przedmiotowy umów dotyczył prowadzenia bibliotek publicznych, a w przypadku Ozorkowa i Aleksandrowa Łódzkiego również młodzieżowych domów kultury. Podobnie jak w przypadku porozumień oświatowych, część porozumień jest co roku odnawiana. W przypadku kultury fizycznej odnotowano łącznie 8 porozumień. Wszystkie zostały podpisane przez zarząd powiatu zgierskiego z władzami Zgierza bądź Aleksandrowa Łódzkiego i dotyczyły organizacji szkolnych zawodów sportowych.

Opieka zdrowotna i społeczna

Liczba porozumień w zakresie opieki zdrowotnej i społecznej w latach 2009-2013 w ŁOM wyniosła 30, przy czym tylko dwa dotyczyły pomocy zdrowotnej: w jednym przypadku organizacji nocnej opieki zdrowotnej, w drugim partycypacji w kosztach zakupu aparatury medycznej. Były to umowy międzygminne. W zakresie opieki społecznej również występują umowy międzygminne. Ich przedmiotem w zdecydowanej większości jest współpraca w zakresie prowadzenia różnego rodzaju placówek dla osób niepełnosprawnych takich jak: domy pomocy społecznej czy dzienne domy pobytu. Większość porozumień dotyczy powierzenia zadań z zakresu opieki społecznej tym ośrodkom, które posiadają odpowiednie zaplecze. Najczęściej są to umowy pomiędzy Łodzią i mniejszymi gminami obszaru metropolitalnego.

Gospodarka odpadami

W świetle oficjalnych porozumień z lat 2009-2013 gminy ŁOM nie współpracują ze sobą w zakresie gospodarki odpadami. To nie znaczy, że takiej współpracy nie ma, choć wraz ze zmianami regulacji prawnych i wprowadzeniem nowej ustawy o gospodarce odpadami, skala tego zjawiska jest zdecydowanie niższa niż jeszcze kilkanaście lat temu. W tamtym okresie gminy ściślej współpracowały ze sobą choćby w zakresie zagospodarowania odbieranych nieczystości stałych. Obecnie jednym z nielicznych przykładów takiej praktyki może być Związek Międzygminny Bzura, którego zadaniem jest współpraca gmin w zakresie kompleksowej gospodarki odpadami. Wśród 21 członków tego stowarzyszenia w analizowanym okresie było siedem gmin obszaru metropolitalnego: gmina miasta Głowno, Stryków, gmina wiejska Brzeziny, Dmosin, Jeżów, Parzęczew oraz gmina wiejska Zgierz.

Gospodarka wodno-ściekowa

W przypadku systemu wodno-kanalizacyjnego, większość gmin ŁOM we własnym zakresie wypełnia obowiązki z tym związane. Przekłada się na to niewielką liczbę obowiązujących oficjalnych porozumień dotyczących gospodarki wodno-ściekowej. Spośród 7 porozumień międzygminnych, które zostały podpisane w ciągu ostatnich 5 lat, większość dotyczy odbioru ścieków komunalnych z kanalizacji sanitarnej przez Grupową Oczyszczalnię Ścieków w Łodzi. Takie umowy z miastem wojewódzkim posiadają: Pabianice, Ksawerów, Konstantynów Łódzki, Rzgów oraz Nowosolna. Dodatkowo miasto Pabianice odbiera za pomocą swojego systemu kanalizacyjnego ścieki z części gminy Dobroń oraz gminy Pabianice.

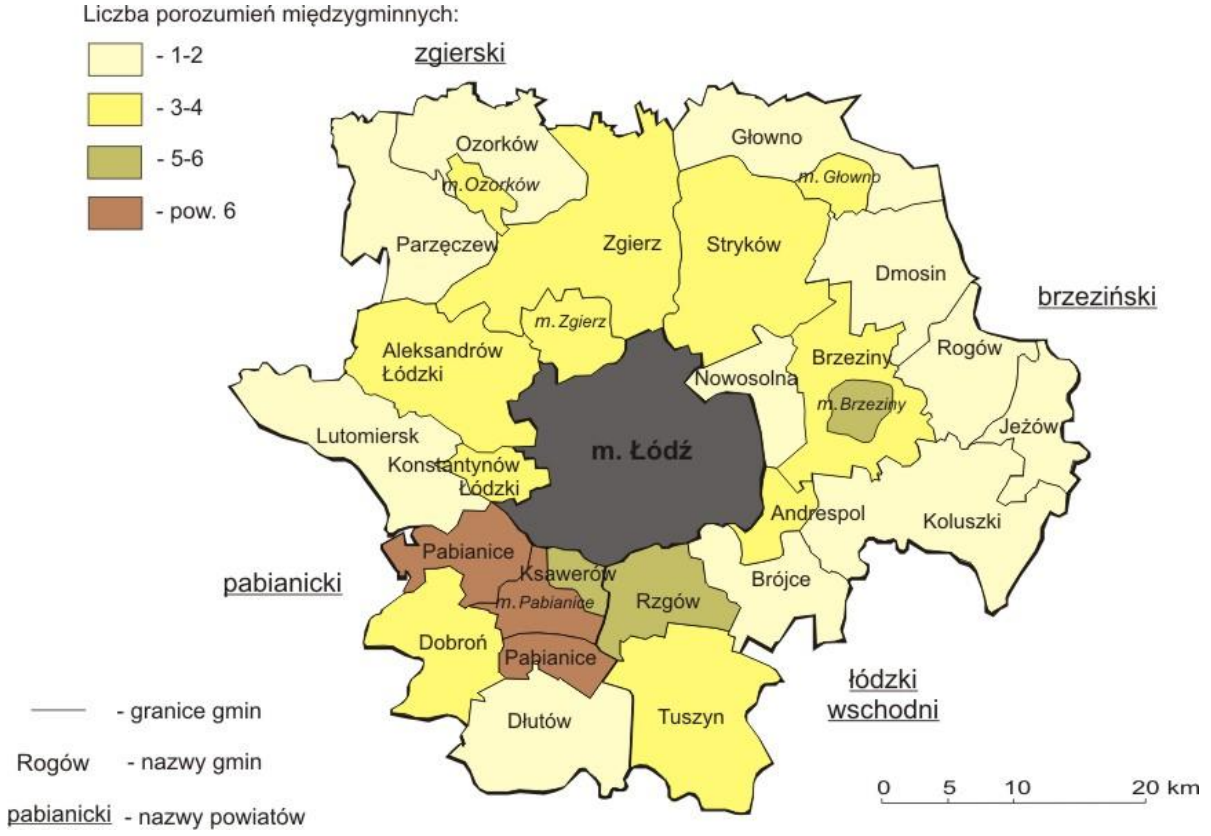
W zakresie sieci wodociągowej porozumienia komunalne obowiązują pomiędzy miastem i gminą Pabianice, Łodzią i Nowosolną oraz miastem i gminą Zgierz. Dodatkowo, według badań Pielesiak (2012b), powiązania wodociągowe obowiązują bądź obowiązywały w ostatnich kilkunastu latach również w przypadku kilku innych gmin ŁOM (m.in.: Konstantynowa Łódzkiego oraz Lutomierska, miasta i gminy Ozorków oraz Parzęczewa, gminy miasta i gminy Głowno, oraz pomiędzy gminami powiatu brzezińskiego). Powiązania te w większości dotyczyły pojedynczych przypadków podłączeń gospodarstw domowych zlokalizowanych w pobliżu granic tych gmin a jednocześnie oddalonych znacząco od systemu wodociągowego swojej gminy. Generalnie gminy

regionu łódzkiego dążą do ograniczenia takiej współpracy na rzecz rozwoju własnej sieci wodociągowej czy kanalizacyjnej, często nawet godząc się na wysokie koszty realizacji inwestycji. Niedostrzegana jest możliwość bardziej zintegrowanej współpracy w tym zakresie, co nie tylko może sprzyjać niwelacji istniejących dysproporcji w dostępności do sieci wodno-kanalizacyjnej, ale również znacząco obniżać koszty budowy nowych odcinków.

Synteza powiązań w zakresie usług komunalnych

Rozpatrując liczbę podpisanych w latach 2009-2013 porozumień, stwierdzić należy, że większość z nich dotyczyła umów wertykalnych polegających na przekazaniu samorządom gminnym zadań powiatowych. Tego rodzaju porozumienia nie są czymś wyjątkowym, raczej praktyką stosowaną powszechnie w całej Polsce. W ten sposób nie kształtują one w większym stopniu powiązań w obrębie obszaru metropolitalnego. Z punktu widzenia budowania zintegrowanego obszaru metropolitalnego największą rolę odgrywają porozumienia międzygminne. Wśród nich należy podkreślić przede wszystkim znaczenie powiązań w zakresie transportu zbiorowego, gospodarki wodno-kanalizacyjnej, a w dużo mniejszym stopniu popularnych umów z zakresu opieki społecznej. Są to najbardziej trwałe relacje, często powiązane z budową wspólnych systemów infrastrukturalnych.

Biorąc pod uwagę zasięg przestrzenny powiązań w zakresie usług komunalnych, ich największą liczbę obserwuje się w obrębie rdzenia obszaru metropolitalnego, który swoim zasięgiem obejmuje mniej więcej granice byłego województwa miejskiego łódzkiego. To właśnie gminy najbliższego otoczenia Łodzi wykazują największą skłonność do kooperacji, podczas gdy skłonność do współpracy gmin wschodniej części obszaru metropolitalnego jest znacząco niższa. Wśród umów międzygminnych dominują porozumienia podpisywane pomiędzy największymi miastami a ich otoczeniem. Do współpracy dochodziło w szczególności w przypadku Łodzi i gmin ościennych: Nowosolna, Andrespol, Stryków, Rzgów, Konstantynów Łódzki, miasto i gmina Zgierz, Ksawerów, gmina Pabianice, a także miasto Pabianice i gmina Dobroń (Rys. 13).



Rys. 13 Liczba porozumień międzygminnych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym podpisanych w latach 2009-2013

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Dziennika Urzędowego Województwa Łódzkiego z lat 2009-2013.

Zaskakuje relatywnie niewielka liczba umów podpisywanych pomiędzy mniejszymi gminami, w tym przede wszystkim wiejskimi, które w zakresie szeregu usług komunalnych, a zwłaszcza gospodarki wodno-kanalizacyjnej, oświaty czy utrzymania dróg, mogłyby skutecznie współpracować i tym samym odnosić korzyści finansowe. Dobrą praktyką mogłyby być wspólne przetargi publiczne na zakup energii elektrycznej czy usług telekomunikacyjnych. Wśród oficjalnych porozumień międzygminnych na uznanie zasługuje współpraca miasta i gminy Pabianice w zakresie usług oświatowych. Taka współpraca w przyszłości powinna objąć większość, jeżeli nie całość, obszaru metropolitalnego.

Podsumowując należy stwierdzić, że obecny zakres współpracy gmin ŁOM nie odpowiada sile i zakresowi powiązań społeczno-gospodarczych. Istniejące powiązania w zakresie usług komunalnych ograniczają się w większości przypadków do Łodzi i gmin jej bezpośredniego otoczenia. Rozpatrując analizowane zjawisko w kontekście relacji miasto-wieś, to najczęściej ma ono charakter jednokierunkowy. Większość porozumień podpisywanych przez gminy z ośrodkami miejskimi służy poprawie dostępności do usług komunalnych mieszkańców obszarów wiejskich. W szczególności jest to widoczne w zakresie organizacji transportu zbiorowego oraz gospodarki wodno-ściekowej. Podkreślić należy, że obowiązują również porozumienia (choć są nieliczne), w których głównym interesariuszem jest miasto. Dotyczy to przede wszystkich

wybranych usług wyspecjalizowanych, które są zlokalizowane na terenie gmin wiejskich (np. z zakresu opieki społecznej).

III.2.3 Spójność ŁOM w świetle powiązań instytucjonalnych

Kształtujące się w Polsce obszary metropolitalne są ośrodkami o dużych wewnętrznych wzajemnych zależnościach oraz powiązaniach zarówno społecznych, gospodarczych jak i transportowych. Wymagają one podejmowania wspólnych przedsięwzięć przez gminy i powiaty wchodzące w ich skład. Niestety przy istniejącej rozłączności polityki prowadzonej przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego, w szczególności przestrzennej, utrudnione jest poprawne funkcjonowanie oraz rozwój obszarów metropolitalnych. Z uwagi na to, iż do połowy 2015 r. nie było odpowiednich uregulowań prawnych w zakresie zarządzania i jego finansowania ograniczał możliwość współpracy gmin i powiatów zainteresowanych taką formą działalności.

Do niedawna w Polsce istniały dwie drogi instytucjonalizacji obszarów metropolitalnych. Pierwsza, obligatoryjna, z góry narzucała zasady współpracy samorządów lokalnych i określała zasady jej organizacji i finansowania. Druga, o charakterze fakultatywnym, również wymagała odpowiednich regulacji prawnych, ale pozostawia decyzje o wstąpieniu do takiej organizacji poszczególnym samorządom lokalnym. Temat instytucjonalizacji obszarów metropolitalnych był przedmiotem wielu dyskusji, ale nie przekładało się to dotąd na konkretne działania legislacyjne. Obowiązujące przepisy narzucały jedynie obowiązek delimitacji granic obszarów metropolitalnych, ale nie pociągało to za sobą żadnych konkretnych działań koordynujących rozwój lokalny i regionalny. Ustawodawca, mimo dostrzegania problemu obszarów metropolitalnych, nie przewidział instrumentów wspólnej dla nich polityki przestrzennej. W 2008 r. pojawiła się inicjatywa rządowa, której celem miało być uchwalanie przepisów prowadzących do skoordynowanego zarządzania obszarem metropolitalnym. Wskazywano wówczas przede wszystkim na potrzebę wspólnego prowadzenia polityki przestrzennej, a także polityki transportowej czy mieszkaniowej. W 2013 r. pojawiła się rządowa koncepcja tzw. powiatu metropolitalnego, który byłby powoływany decyzją Prezesa Rady Ministrów. Jego zasady działania, jak i wybór władz byłyby zbliżone do obowiązujących przepisów dotyczących samorządów powiatowych, a jego kompetencje koncentrowałyby się na zarządzaniu i koordynacji zadań wspólnych dla obszaru metropolitalnego. Dokument ten był jedynie koncepcją, która wymagała uściślenia wielu pojawiających się wątpliwości.

W tamtej sytuacji samorządy dużych miast jak i gmin z ich funkcjonalnego zaplecza, widząc potrzebę wspólnego działania, zaczęły oddolnie łączyć się w stowarzyszenia na rzecz wspólnego kształtowania obszarów metropolitalnych. W kilku regionach Polski różnego rodzaju formy zrzeszania się gmin obszarów metropolitalnych funkcjonują od kilku lat, niekiedy nawet z pewnymi sukcesami (głównie w zakresie wspólnej organizacji transportu zbiorowego). Jednak brak odpowiednich przepisów prawnych każdorazowo skutkował koniecznością podejmowania decyzji przez poszczególne władze gminne. Ograniczało to w dużym stopniu możliwości sprawnego funkcjonowania. Bywało również tak, że nie wszystkie gminy było zainteresowane

uczestnictwem w stowarzyszeniach metropolitalnych, co ogranicza skuteczność podejmowanych działań.

Obok wskazanych, istniejących do niedawna zinstytucjonalizowanych metod współpracy w obszarach metropolitalnych, w Polsce istniały również inicjatywy mniej sformalizowane, w postaci wielostronnych porozumień bądź deklaracji o przystąpieniu do gremium zrzeszającego samorządy terytorialne z obszaru metropolitalnego. Jednocześnie na terenie wszystkich obszarów metropolitalnych, współpraca pomiędzy gminami jest prowadzona w ramach umów bądź porozumień podpisywanych na konkretne działania. Tego rodzaju inicjatyw jest bardzo dużo, za Adamowiczem (2012) można przytoczyć następujące ich przykłady:

- Miasto Białystok realizuje projekt *„Zintegrowany system gospodarki odpadami dla aglomeracji białostockiej"*. W 2010 r. zawarło porozumienia o przejęciu zadań od gmin: Choroszcz, Czarna Białostocka, Dobrzyniewo Duże, Gródek, Juchnowiec Kościelny, Michałowo, Supraśl, Wasilków, Zabłudów.
- Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej zarejestrowany w 2007 r. tworzą: Gdańsk, Gdynia, Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański (gminy miejska i wiejska), Reda, Rumia, Sopot, Wejherowo (gminy miejska i wiejska), Żukowo. Wprowadzono wspólny bilet elektroniczny, zapisywany m.in. w legitymacjach studenckich.
- Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Lublin przyjmuje ścieki z gmin Lubartów, Wólka i części gm. Konopnica. Zgodnie z umową z 1991 r. o wzajemnych świadczeniach, MPWiK Lublin prowadzi składowisko na terenie gminy Lubartów. Przyjmuje odpady z Lublina, Świdnika i gminy Lubartów.
- Związek Gospodarka Odpadami Aglomeracji Poznańskiej zarejestrowany w 2010 r. tworzą: Buk, Czerwonak, Kleszczewo, Kostrzyn, Murowana Goślina, Oborniki, Pobiedziska, Poznań, Suchy Las, Swarzędz.
- W programie *„Szczecin i Przyjaciele"* wspólnie promują się: Dobra, Gryfino, Goleniów, Kołbaskowo, Kobylanka, Police, Stargard Szczeciński (gminy miejska i wiejska), Stare Czarnowo i Szczecin.
- Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie podpisał porozumienia z gminami: Halinów, Izabelin, Jabłonna, Józefów, Karczew, Kobyłka, Konstancin-Jeziorna, Legionowo, Leszno, Lesznowola, Łomianki, Marki, Michałowice, Nadarzyn, Nieporęt, Otwock, Ożarów Mazowiecki, Piaseczno, Piastów, Pruszków, Radzymin, Raszyn, Stare Babice, Sulejówek, Wiązowna, Wieliszew, Wołomin, Ząbki, Zielonka. 16 z 29 podpisanych umów przewiduje wspólny bilet.

W przypadku ŁOM nie zainicjowano w tamtych warunkach szerszej współpracy w przedmiotowym zakresie. Pojawiały się pewne próby integracji środowiska naukowego wokół tej problematyki. Odbywały się liczne spotkania przedstawicieli samorządów lokalnych z regionu łódzkiego, ale żadne z tych działań nie przełożyły się na formalną instytucjonalizację. Jednakże, jak dowodzą liczne formy współpracy pomiędzy poszczególnymi samorządami, gminy widzą

potrzebę kooperacji i chcą współpracować. Jak zauważa Pielesiak (2012c), liczba notowanych form współpracy z biegiem lat wzrasta i są to najczęściej porozumienia podpisywane pomiędzy władzami powiatowymi i władzami gmin położonych w ich obrębie. Najczęściej inicjowana współpraca dotyczyła realizacji wspólnych zadań z zakresu utrzymania i budowy dróg oraz edukacji, kultury i kultury fizycznej.

Liczba porozumień międzygminnych zaczęła gwałtownie rosnąć po 2004 r. Dotąd podpisano ich ponad 100 (szerzej w rozdziale na temat powiązań w zakresie usług komunalnych). Dodatkowo jednostki terytorialne ŁOM były w badanym okresie członkami 15 stowarzyszeń i związków samorządowych. Zasięg tych organizacji najczęściej nie wykracza poza granice województwa łódzkiego, choć często w deklaracjach statutowych zasięg przestrzenny jest określany jako krajowy (Pielesiak 2012a). Spośród badanych gmin ponadprzeciętną skłonność do kooperacji w różnego typu związkach i stowarzyszeniach wykazały gminy: Aleksandrów Łódzki, miejska i wiejska gmina Głowno, Stryków, Dobroń oraz Łódź.

Impulsem do bardziej zinstytucjonalizowanych działań w obrębie ŁOM stała się dopiero unijna koncepcja Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Kierując się możliwościami, jakie stworzyła Komisja Europejska w ramach perspektywy finansowej 2014-2020, w celu wspomagania zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich oraz zwiększenia zaangażowania miast i ich obszarów funkcjonalnych w zarządzaniu środkami strukturalnymi UE, a także mając na uwadze ich efektywne wykorzystanie w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych oraz w oparciu o postanowienia Listu intencyjnego podpisanego w dniu 14 grudnia 2012 r., w sprawie rozwijania współpracy partnerskiej pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego, podjęto działania zmierzające do efektywnego wykorzystania środków europejskich w perspektywie 2014-2020 na terenie ŁOM. Została podpisana umowa partnerstwa do projektu *„Strategia Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego"* realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013. Równolegle zawiązano Stowarzyszenie Łódzki Obszar Metropolitalny.

Stowarzyszenie Łódzki Obszar Metropolitalny jest Związkiem ZIT w myśl dokumentu *Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce*, zatwierdzonego przez Ministra Rozwoju Regionalnego w lipcu 2013 r. Jest tym samym jedną z instytucji, która będzie uczestniczyła w wykorzystaniu funduszy Unii Europejskiej w latach 2014-2020. Celami Stowarzyszenia są: wspieranie idei samorządu terytorialnego oraz obrona wspólnych interesów członków Stowarzyszenia, sprzyjanie rozwojowi współpracy i integracji jednostek samorządu terytorialnego ŁOM, promowanie partnerskiego modelu współpracy, wspieranie rozwoju społeczno-gospodarczego ŁOM, kształtowanie wspólnej polityki stowarzyszonych jednostek samorządu terytorialnego, zwiększenie wpływu ŁOM na kształt i sposób realizacji działań na jego obszarze wspieranych w ramach polityki spójności.

Już po powstaniu Stowarzyszenia ŁOM, pojawiła się możliwość zawiązania nowej formy współpracy gmin i powiatów. Podpisana przez Prezydenta w dniu 27 października 2015 r. Ustawa

o związkach metropolitalnych stanowi zwieńczenie trwającej od ponad 20 lat dyskusji nad rozwiązaniami dla obszarów metropolitalnych. Dzięki nowym regulacjom ułatwiony będzie dalszy rozwój tych obszarów w oparciu o potencjał dużych ośrodków miejskich. Z uwagi na to, iż przyjęte w ustawie rozwiązania opierają się na już funkcjonujących unormowaniach ustrojowych, nie powinny one budzić wątpliwości przy jej stosowaniu. Z uwagi na zakres zadań, które mogą zostać powierzone związkowi metropolitalnemu należy przyjąć, że jego utworzenie może stanowić o przełamaniu barier w rozwoju obszarów metropolitalnych. Dzięki kompetencjom w zakresie zagospodarowania przestrzennego, transportu zbiorowego czy zarządzania drogami obszary te będą mogły rozwijać się w sposób skoordynowany i spójny, z korzyścią dla ich mieszkańców.

Członkowie Stowarzyszenia ŁOM podjęli już rozmowy na temat możliwości powołania związku na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego i powołali grupę roboczą, która ma ocenić czy i w jakim czasie zawiązanie takiej formy współpracy przyniesie wymierne korzyści. Dotychczas nie opublikowano jednak przepisów wykonawczych dla ustawy, w związku z czym nie można w chwili obecnej mówić o konkretach.

III.2.4 Funkcje metropolitalne ŁOM

Rangę metropolii kształtują funkcje metropolitalne rozumiane jako zespół funkcji związanych przede wszystkim z sektorem usług wyższego rzędu, których działalność ma zasięg ponadnarodowy lub globalny. W warunkach polskich, ze względu na znikomą rolę rodzimych metropolii w gospodarce światowej, jako funkcje metropolitalne wskazuje się również te, których zasięg ma charakter przynajmniej krajowy. W literaturze przedmiotu, jako metropolitalne wymienia się najczęściej następujące funkcje: finansową, gospodarczą, informacyjną, transportową, naukową, edukacyjną, kulturalną, administracyjna i turystyczną (Marszał, Markowski, 2006).

W przypadku ŁOM funkcje te koncentrują się terenie Łodzi, jednak nie sposób mówić o wszystkich wyżej wymienionych, a te które istnieją, najczęściej nie są w pełni wykształcone. Łódź jako metropolia ma zasięg co najwyżej krajowy. Jako funkcje metropolitalne miasta wskazuje się najczęściej (Wolaniuk, 1997; Marszał, 2005):

- funkcję akademicką,
- funkcję transportową,
- funkcję kulturalną,
- funkcję gospodarczo-finansową.

Łódź to duży ośrodek akademicki, w którym studiuje 91 tys. osób. W mieście znajduje się 6 publicznych oraz 19 niepublicznych szkół wyższych. Jako największy atut Łodzi wskazuje się silną koncentrację szkół o profilu artystycznym oraz kierunków kształcenia związanych ze specjalizacjami regionalnymi (logistyka, włókiennictwo, przemysł odzieżowy). Jest to funkcja bardzo istotna, jeżeli nie najważniejsza spośród funkcji metropolitalnych. Jednak Łódź nie należy

do ścisłej czołówki ośrodków akademickich w Polsce. Dotyczy to zarówno potencjału naukowego – wśród 37 jednostek naukowych w Polsce posiadających najwyższą kategorię naukową (A+) nie ma ani jednej z Łodzi, a kategorię A posiada po kilka jednostek (wydziałów bądź instytutów) Politechniki Łódzkiej, Uniwersytetu Medycznego, Uniwersytetu Łódzkiego oraz jedna z Akademii Muzycznej, jak i potencjału akademickiego – piąta pozycja pod względem bezwzględnej liczby studentów, 13 miejsce pod względem udziału studentów w liczbie mieszkańców miasta. Z punktu widzenia funkcji metropolitalnych na szczególną uwagę zasługuje w Łodzi szkolnictwo artystyczne, którego renoma i zasięg mają charakter międzynarodowy. Dotyczy to w szczególności Akademii Sztuk Pięknych (wzornictwo przemysłowe) oraz Szkoły Filmowej (PWSFTViT), kształcącej na kierunkach filmowych. Z wyłączeniem uczelni wyspecjalizowanych (Akademia Sztuk Pięknych, PWSFTViT czy Uniwersytet Medyczny) zdecydowaną większość kształcących się w mieście studentów stanowią mieszkańcy Łodzi oraz regionu łódzkiego. W przypadku dwóch największych łódzkich uczelni: Uniwersytetu Łódzkiego i Politechniki Łódzkiej, tylko co piąty student pochodzi spoza województwa łódzkiego (Bartosiewicz 2012a).

Funkcja transportowa kształtowana jest przede wszystkim poprzez dogodne położenie w sieci dróg kołowych (bliskość skrzyżowania autostrad A1 i A2 oraz drogi ekspresowej S8) i bardzo dynamiczny rozwój funkcji logistycznej, której centrum wyznaczają: Stryków i Łódź. Dodatkowym ważnym atutem jest lokalizacja w mieście Portu Lotniczego im. Władysława Reymonta oraz jednego z największych w Polsce kolejowych terminali przeładunkowych (Łódź Olechów).

Na terenie Łodzi znajduje się 65 instytucji kulturalnych, wśród których jest 18 muzeów, 11 teatrów, filharmonia oraz 36 galerii i salonów sztuki. Dodatkowo, w mieście odbywa się szereg imprez cyklicznych. Ich liczbę według różnych źródeł można szacować rocznie na około 100, z czego blisko 30 to cykliczne imprezy o randze międzynarodowej. Do najbardziej unikatowych oraz rozpoznawalnych w Polsce i na świecie placówek kulturalnych należą: Centralne Muzeum Włókiennictwa (jedyna w Polsce placówka tej rangi), Muzeum Sztuki (posiada w swoich zbiorach bardzo bogatą kolekcję sztuki nowoczesnej) oraz Muzeum Kinematografii, ściśle związane z bogatą tradycją przemysłu filmowego w Łodzi. Wśród ważniejszych i najbardziej oryginalnych wydarzeń należy wymienić: *Fotofestiwal*, przegląd sztuki designerskiej *Łódź Design*, *Międzynarodowy Festiwal Komiksu i Gier*, *Fashion Week – Fashion Philosophy*, *Łódzkie Spotkania Baletowe* oraz *Festiwal Szkół Teatralnych*.

Łódź jest ważnym w Polsce centrum usług outsourcingowych (BPO), centrum usług wspólnych oraz instytucji bankowych (centrala banku mBank). Spośród wymienionych jest to najsłabiej wykształcona funkcja metropolitalna.

Pośród wymienionych funkcji metropolitalnych na miano funkcji symbolicznych, które wpływają na międzynarodową rozpoznawalność Łodzi zasługują przede wszystkim: funkcja akademicka, w tym przede wszystkim szkolnictwo artystyczne, którego renoma i zasięg mają charakter międzynarodowy oraz funkcja kulturalna z uwagi na unikatowe kolekcje łódzkich

muzeów (przede wszystkim Muzeum Sztuki oraz Centralnego Muzeum Włókienniczego) oraz organizację szeregu cyklicznych wydarzeń kulturalnych o znaczeniu międzynarodowym.

III.2.5 Rekomendacje dla Strategii ZIT

Łódzki Obszar Metropolitalny to region o bardzo złożonej strukturze społeczno-gospodarczej i przestrzennej. W jego obrębie istnieją obok siebie miasta o różnej wielkości, zurbanizowane obszary wiejskie oraz typowe tereny rolnicze. Każdy z nich wyróżnia się specyficznymi problemami oraz trendami rozwojowymi, których wspólnym mianownikiem jest ich położenie. Z punktu widzenia poprawności funkcjonowania obszaru metropolitalnego jako całości, najważniejsze problemy związane są z poziomem jego integralności, mierzonego siłą powiązań zachodzących pomiędzy poszczególnymi jednostkami. Istotnym spoiwem ŁOM są powiązania społeczno-gospodarcze, przede wszystkim związane z codzienną mobilnością ludności w zakresie dojazdów do pracy oraz placówek edukacyjnych. Relatywnie mniejsze znaczenie w kształtowaniu związków wewnątrzmetropolitalnych odgrywają powiązania instytucjonalne pomiędzy poszczególnymi jednostkami terytorialnymi. Poza organizacją transportu zbiorowego na części obszaru ŁOM, niewiele jest przykładów ponadgminnej współpracy, wspólnych przedsięwzięć inwestycyjnych bądź organizacyjnych. Zaskakujący jest przede wszystkim brak szerszej współpracy w zakresie gospodarki komunalnej czy wspólnych działań promocyjnych. Najważniejszym spoiwem dla zachodzących relacji przestrzennych jest największy ośrodek miejski ŁOM – Łódź. Skala powiązań z tym miastem jest jednocześnie wyznacznikiem integralności poszczególnych gmin w ramach obszaru metropolitalnego. Rolę pomocniczych obszarów węzłowych stanowią przede wszystkim Pabianice i Zgierz, a w mniejszym stopniu również pozostałe ośrodki miejskie.

Najbardziej spójny obszar tworzy Łódź wraz z gminami swojego bezpośredniego otoczenia (z nieco słabiej powiązaną, w szczególności w zakresie transportowym, gminą Brójce). Wraz ze wzrostem odległości od miasta wojewódzkiego skala powiązań maleje. Z punktu widzenia potrzeby interwencji strategicznej w omawianym zakresie należy wskazać następujące rekomendacje dla Strategii ZIT:

- Intensyfikację współpracy międzygminnej dla rozwiązania najważniejszych problemów o znaczeniu ponadlokalnym;
- Kontynuację i podjęcie nowych działań rewitalizacyjnych i inwestycyjnych zmierzających do podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej Łodzi oraz pozostałych obszarów ŁOM poprzez wprowadzenie nowych funkcji na tereny poprzemysłowe. Realizacja programu budowy Nowego Centrum Łodzi docelowo oddziaływać będzie na cały obszar funkcjonalny;
- Podjęcie wspólnych skoordynowanych działań na rzecz promocji Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Obok tradycyjnych metod promocji (np. udział w targach branżowych) współpraca powinna doprowadzić do stworzenia metropolitalnego centrum obsługi inwestora, wyposażonego we wspólną bazę

terenów inwestycyjnych. Jednocześnie gminy powinny wprowadzić, jako dobrą praktykę – zasadę wymiany informacji dotyczących potencjalnych inwestorów, w szczególności w przypadku, kiedy konkretna gmina nie jest w stanie spełnić wymogów przez nich stawianych. Należy pamiętać, że inwestycja zlokalizowana w gminie sąsiedniej służy również społeczności lokalnej gmin ościennych poprzez nowe miejsca pracy czy kooperację podmiotów gospodarczych;

- Zainicjowanie działań na rzecz podjęcia wspólnej polityki przestrzennej. Jej celem powinno być bardziej skoordynowane uzgadnianie dokumentów planistycznych szczebla lokalnego, ale także docelowe wypracowanie wspólnego dokumentu planistycznego w postaci Studium Uwarunkowań i Zagospodarowania Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Celem dokumentu powinno stać się przede wszystkim przeciwdziałanie niekontrolowanej suburbanizacji, zachowanie cennych obszarów przyrodniczych (w tym przede wszystkim korytarzy ekologicznych), wskazanie obszarów rekreacyjnych – istotnych z punktu widzenia ŁOM oraz ograniczenie konfliktów przestrzennych występujących w sąsiedztwie granic poszczególnych gmin;
- Podjęcie wspólnych działań na rzecz ograniczenia patologicznych zjawisk społecznych;
- Podjęcie ponadlokalnych działań polegających na skoordynowaniu inwestycji i zadań komunalnych, poprzez wspólne przedsięwzięcia dla rozbudowy systemów pieszych i rowerowych, wspólnych rozwiązań w zakresie gospodarki odpadami, wspólnych inicjatyw służących rozbudowie i integracji(w miarę istniejących potrzeb) systemów wodno-ściekowych i oczyszczania ścieków.

III.3 Dziedzictwo i tożsamość kulturowa Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego a degradacja obszarów miejskich

III.3.1 Dziedzictwo i tożsamość kulturowa

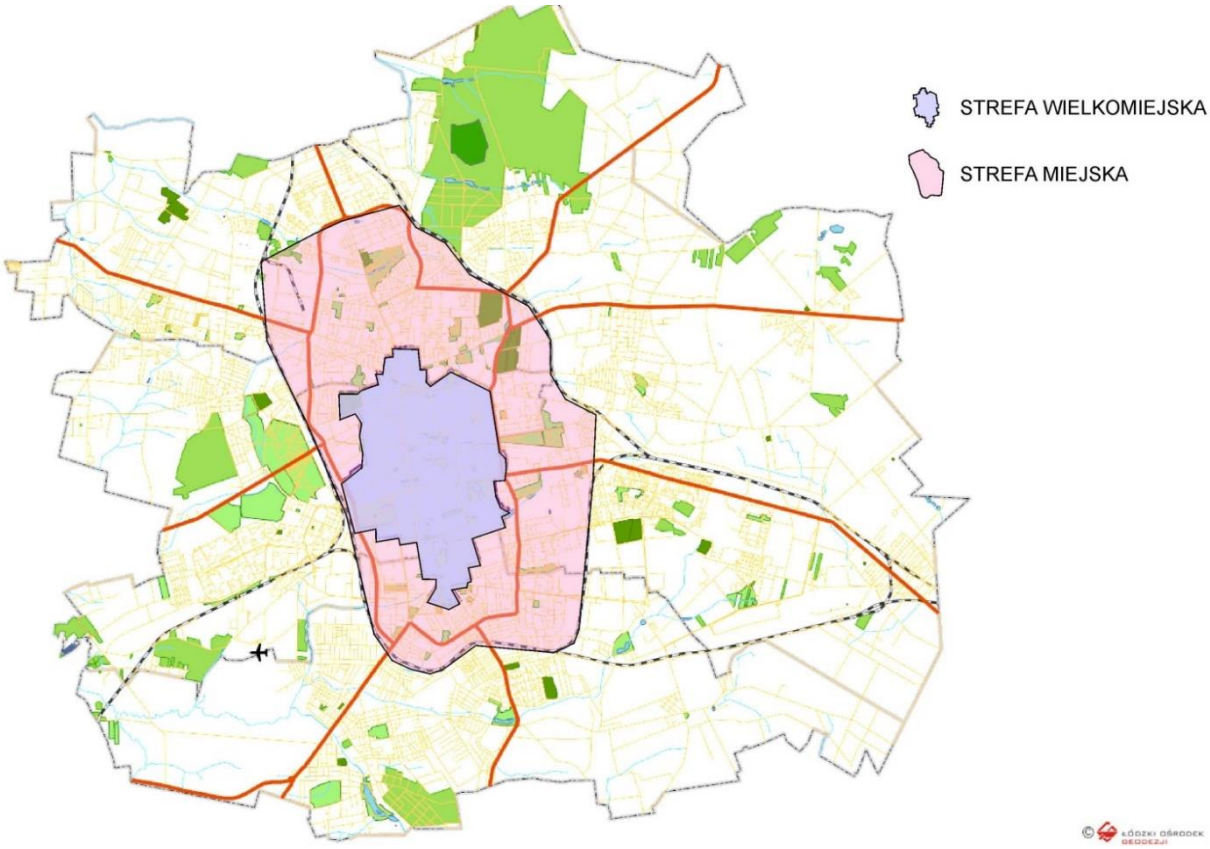
Wchodzące w skład ŁOM jednostki terytorialne, to zbiór bardzo zróżnicowany pod względem tożsamości kulturowej. Obok siebie funkcjonują obszary miejskie i wiejskie, układy osadnicze ukształtowane zarówno w średniowieczu, jak i współczesne osadnictwo związane z procesami suburbanizacji. Jednakże krajobrazem dominującym w głównych ośrodkach i wyróżniającym się w skali kraju, są miejskie układy urbanistyczne ukształtowane na przełomie XIX i XX wieku.

Początki stałego osadnictwa na omawianym obszarze sięgają wczesnego średniowiecza, ale o dziedzictwie kulturowym decyduje przede wszystkim wiek XIX i pierwsze dekady XX w., kiedy dużą część analizowanego regionu objęły intensywne procesy industrializacji. Ośrodkiem

centralnym tych procesów była oczywiście Łódź, która na przestrzeni XIX w. przekształciła się z niewielkiej typowo rolniczej osady w największy na ziemiach polskich ośrodek przemysłu włókienniczego, stając się na początku XX w. nie tylko jednym z największych miast pod względem liczby mieszkańców, ale również znaczącym ośrodkiem gospodarczym, politycznym i kulturalnym. Z wysokiej dynamiki rozwoju Łodzi korzystały również miasta i niektóre wsie z jej otoczenia. Powstałe w tym samym okresie nowe ośrodki miejskie – Aleksandrów Łódzki i Konstantynów Łódzki, początkowo konkurujące z Łodzią, z czasem stały się jej ważnym zapleczem gospodarczym.

Tożsamość kulturowa nie jest kształtowana jedynie materialną spuścizną tego okresu. Ma szeroki wymiar społeczny i duchowy. Różnorodność narodowa i religijna ludzi, którzy w tym okresie napływali, przede wszystkim do Łodzi, i budowali największy na ziemiach polskich okręg przemysłu włókienniczego, pozostawiła po sobie widoczny do dnia dzisiejszego ślad. Tożsamość oraz dziedzictwo kulturowe to zagadnienia interdyscyplinarne i nie sposób uwzględnić wszystkich jej aspektów. Tym, co wydaje się najważniejsze i stanowi namacalny dowód tej tożsamości to oczywiście zabytki kultury materialnej. W Łódzkim Obszarze Metropolitalnym znajduje się ponad 450 obiektów, które wpisane są do wojewódzkiego rejestru zabytków. Do tego należy doliczyć jeszcze tysiące historycznie, kulturowo bądź architektonicznie cennych obiektów wpisanych do gminnych ewidencji zabytków.

Największa grupa zabytków wpisanych do rejestru (233 obiekty) znajduje się w Łodzi, która w największym stopniu kształtuje dziedzictwo kulturowe regionu. Tworzy ona unikatowy układ przestrzenny w obrębie Strefy Wielkomiejskiej Łodzi, wyznaczonej w oparciu o obszar kwartałowej zabudowy kamienicznej, zespołów pofabrycznych, parków i ogrodów (śródmieście w szerokim rozumieniu). Znaczące nagromadzenie zabudowy mieszkaniowej w postaci ponad dziesięciu tysięcy kamienic (w tym ponad trzech tysięcy kamienic z bogato zdobionymi fasadami), dziesiątek pałaców, willi i fabryk, to wyjątkowy w skali europejskiej zespół miejski epoki industrializacji, najważniejszy element dziedzictwa kulturowego całego obszaru metropolitalnego. Główną osią tego układu jest ulica Piotrkowska (Rys. 14).



Rys. 14 Strefa wielkomiejska Łodzi na tle struktury miasta

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Strategii przestrzennego rozwoju Łodzi, 2012.

W obrębie otoczenia Łodzi gęstość zabudowy zabytkowej jest dużo niższa. W powiecie zgierskim jest to ponad 100 obiektów, w brzezińskim około 80, łódzkim wschodnim 9 i około 30 w powiecie pabianickim. Obok Łodzi, najwięcej zabytków zachowało się w większych ośrodkach miejskich, przede wszystkim w Pabianicach i Zgierzu, ale również w Aleksandrowie Łódzkim, Brzezinach i Ozorkowie. Jest ich oczywiście nieporównywalnie mniej niż w mieście centralnym. Na pozostałym obszarze ŁOM liczba zabytków jest relatywnie niewielka, niższa niż na innych obszarach województwa łódzkiego.

Struktura rodzajowa obiektów zabytkowych jest ściśle powiązana z ich wiekiem. Do najstarszych należą obiekty sakralne oraz założenia dworskie (niekiedy również spuścizna założeń dworskich w postaci parków), w większości pochodzące sprzed XIX w. Obiekty te typowe są przede wszystkim dla obszarów wiejskich i względnie równomiernie rozmieszczone na całym analizowanym obszarze. W przypadku założeń dworskich większa ich część położona jest w powiecie brzezińskim i zgierskim.

Najliczniejszą grupę zabytków (ok. 200) zlokalizowaną, poza nielicznymi wyjątkami, na terenach miejskich, w tym w zdecydowanej większości w Łodzi, stanowi zabudowa mieszkaniowa, tak jednorodzinna, jak i wielorodzinna (np. wielkomiejskie kamienice w centrum Łodzi), a także całe założenia urbanistyczno-architektoniczne (np. Księży Młyn w Łodzi, Rynek

w Aleksandrowie Łódzkim, Rynek w Ozorkowie wraz z prowadzącymi do niego alejami kard. S. Wyszyńskiego, czy ul. Długa w Zgierzu) i osiedla mieszkaniowe (np. osiedle w Łodzi im. Montwiłła Mireckiego, osiedla domów robotniczych np. na Księżym Młynie). Są to w większości obiekty z przełomu XIX i XX w. Z tego okresu pochodzą również liczne pałace, wille oraz zespoły obiektów przemysłowych. Ponad 70% tych obiektów położonych jest w Łodzi i są one z punktu widzenia historii rozwoju przemysłu włókienniczego najbardziej cennym dziedzictwem kulturowym obszaru metropolitalnego.

Do innych kategorii zabytków należą: cmentarze i mogiły (w tym m.in. cmentarze żydowskie w Łodzi i Pabianicach czy cmentarz mariawicki w gminie Brzeziny), parki i tereny zielone (w tym najcenniejsze parki łódzkie, takie jak Park Źródliska czy Helenów), a także zabudowa usługowa i gospodarcza (obiekty użyteczności publicznej, młyny wodne, karczmy itp.). Na odrębną uwagę zasługują również unikatowe czytelnie zachowane, XIX-wieczne układy przestrzenne Łodzi i ośrodków sąsiednich: Aleksandrowa Łódzkiego, Konstantynowa Łódzkiego, Ozorkowa, Pabianic i Zgierza, które podobnie jak w przypadku obiektów zabytkowych, stanowią cenne dziedzictwo okresu rozwoju przemysłu włókienniczego. Unikatowy w skali całego obszaru jest także wpisany do rejestru zabytków średniowieczny układ przestrzenny Brzezin. Dodatkowo, należy również wymienić trzy regularne wiejskie układy przestrzenne: w Nowosolnej (Łódź) – w formie ośmioramiennej gwiazdy, w Ksawerowie – unikatowy w skali kraju układ wsi kratowej oraz w Mileszkach – w pierwotnym układzie osadniczym, wieś owalnica.

Tab. 5: Struktura rodzajowa zabytków wpisanych do rejestru wojewódzkiego, stan na koniec 2015 r.

Rodzaj zabytków	Łódź	Powiat brzeziński	Powiat łódzki wschodni	Powiat pabianicki	Powiat zgierski
Budynki mieszkalne	84	40	–	5	55
Układy przestrzenne, zespoły architektoniczno-urbanistyczne, osiedla	5	1	–	–	4
Wille, pałace, zespoły dworskie	58	9	5	7	11
Zespoły poprzemysłowe	17	–	–	1	1
Obiekty sakralne	25	15	3	10	23
Cmentarze i mogiły	4	17	–	2	–
Parki i tereny zielone	12	2	1	5	5
Obiekty infrastrukturalne	-	1	-	-	1
Zabudowa gospodarcza i usługowa	72	–	–	1	5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Wykazu zabytków wpisanych do rejestru zabytków nieruchomych województwa. łódzkiego, Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Łodzi.

Należy również zwrócić uwagę na obiekty nieposiadające statusu zabytków a uznane za dobra kultury współczesnej. Na terenie Łodzi zaliczono do nich 39 obiektów (są wśród nich budynki, pomniki, założenia urbanistyczne i krajobrazowe). Przedmiotem ochrony są także łódzkie skanseny: Skansen Miejskiej Architektury Drewnianej oraz Skansen Militariów. Dodatkowo, dziedzictwo kulturowe ośrodków miejskich ŁOM stanowi także jego największy potencjał turystyczny, np. turystyka miejska, tematyczna (kultura włókiennicza, sztuka współczesna i XIX-wieczna), rozrywkowa, turystyka biznesowa itd. Wspólne dziedzictwo kulturowe ośrodków miejskich ŁOM promuje między innymi opracowana już koncepcja Szlaku Dziedzictwa Włókienniczego jako wspólnego produktu turystycznego takich miast jak Łódź, Pabianice, Zgierz, Ozorków, Konstantynów Łódzki czy Aleksandrów Łódzki. Przy realizacji tej idei można wykorzystać istniejący pomiędzy tymi miastami system komunikacji tramwajowej.

III.3.2 Zdegradowane obszary miejskie – potrzeby rewitalizacyjne - aspekt przestrzenny

Współcześnie największym problemem materialnego dziedzictwa kulturowego w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym jest stan jego zachowania. Problem ten dotyczy przede wszystkim Łodzi, gdzie nagromadzenie zabudowy zabytkowej jest największe. Zdegradowane tereny poprzemysłowe oraz śródmiejska zabudowa mieszkaniowa są obecnie największym wyzwaniem i wymagają zintegrowanych działań rewitalizacyjnych. Według dostępnych szacunków (*Studium Rozwoju ŁOM*, 2013) w Łodzi odsetek terenów wymagających rewitalizacji jest największy (ponad 2 tys. ha) i obejmuje *de facto* całość śródmieścia w granicach przebiegu kolei obwodowej. Stan wielu terenów niekorzystnie wpływa na ogólny wizerunek Łodzi a ocena ta odnosi się również do innych ośrodków miejskich w ŁOM. Realizacja planów rewitalizacji centrum Łodzi oraz zabytkowej zabudowy przemysłowej, uwypukli unikalną architekturę i wielokulturowość dziedzictwa, co wpłynie bez wątpienia na poprawę wizerunku.

W przypadku pozostałych ośrodków miejskich powierzchnia terenów wymagająca rewitalizacji waha się, w zależności od ośrodka, od kilku do ponad 100 ha. Do miast, w których potrzeby rewitalizacyjne są największe, należą: Pabianice, Zgierz, Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki, Ozorków oraz Brzeziny. Wśród wyzwań dotyczących zabytkowej zabudowy należy również podkreślić niewystarczającą kontrolę nad procesami urbanizacji wokół terenów cennych kulturowo, przede wszystkim poprzez brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz niską świadomość społeczną na temat ochrony dziedzictwa kulturowego.

Powyższe spostrzeżenia znajdują odzwierciedlenie w potrzebach rewitalizacyjnych wskazywanych przez poszczególne gminy obszaru metropolitalnego. Na 22 spośród 28 gmin, które udzieliły odpowiedzi, na potrzeby rewitalizacyjne wskazują przede wszystkim miasta. W przypadku gmin wiejskich są to jedynie pojedyncze, cenne z punktu widzenia historycznego obiekty, ale w ich przypadku trudno mówić o rewitalizacji, raczej potrzebie modernizacji czy

odnowy. Podobnie jest w przypadku niektórych mniejszych ośrodków miejskich (np. Strykowa czy Rzgowa).

Potrzeba kompleksowych działań rewitalizacyjnych na terenach miejskich dotyczy przede wszystkim zespołów poprzemysłowych pochodzących z przełomu XIX i XX w. oraz zabudowy mieszkaniowej. Największe potrzeby występują w przypadku Łodzi i dotyczą przebudowy praktycznie całej strefy wielkomiejskiej, w szczególności mocno zdegradowanej zabudowy mieszkaniowej. Do priorytetowych zadań należą projekty po części już realizowane, czyli: budowa Nowego Centrum Łodzi, rewitalizacja osiedla Księży Młyn oraz kompleksowa modernizacja kwartałów śródmiejskiej zabudowy mieszkaniowej. Na szczególną uwagę zasługuje projekt Nowe Centrum Łodzi, w wyniku którego zostanie wykreowany nowy obszar funkcjonalnego centrum powiązanego z historycznym śródmieściem Łodzi. Celem projektu jest stworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych, przy wykorzystaniu unikatowych elementów urbanistycznych przełomu XIX i XX wieku, stanowiących o tożsamości i historii tego obszaru.

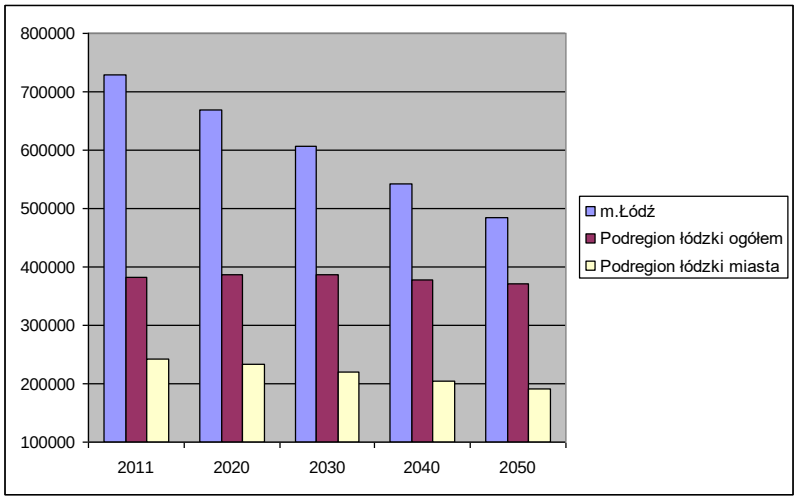
Oprócz Łodzi, potrzeby rewitalizacyjne wskazywane są przez władze pozostałych większych miast obszaru metropolitalnego. W przypadku Pabianic dotyczą one m.in: układu średniowiecznego miasta tzw. Traktu Kapituły Krakowskiej oraz zespołu poprzemysłowego firmy „Krusche i Ender". W Zgierzu, gdzie już od 2003 r. prowadzone są intensywne prace w ramach tzw. Parku Kulturowego „Miasto Tkaczy", kontynuacji wymaga rewitalizacja kompleksu domów tkaczy położonych w kwartałach centrum miasta oraz zespoły urbanistyczno-architektoniczne ulicy Długiej, 1 Maja i Placu Kilińskiego. W przypadku zabudowy mieszkaniowej z przełomu XIX i XX w. potrzeby rewitalizacyjne wskazywane są również przez samorządy Aleksandrowa Łódzkiego, Brzezin i Ozorkowa, a w mniejszym stopniu także Koluszek oraz Tuszyna.

III.3.3 Zdegradowane obszary miejskie – potrzeby rewitalizacyjne – aspekt społeczno-gospodarczy

Drugim poważnym problemem degradacji obszarów miejskich na terenie ŁOM jest duża koncentracja problemów społeczno-gospodarczych, ze szczególną skalą zjawiska dziedziczenia ubóstwa.

W procesach rewitalizacji dużą rolę odgrywa aspekt przemian społecznych. Rewitalizacja dotyczy bowiem nie tylko modernizacji budynków i przywracania miastu zdegradowanych obszarów, ale przede wszystkim mieszkańców i poprawy warunków ich życia. Szczegółowa diagnoza społeczna pokazała, że problemy, takie jak np. poczucie rezygnacji, uwięzienie w problemach czy niskie dochody gospodarstw domowych, są często generowane przez wiele aspektów życia codziennego mieszkańców.

Na tle innych obszarów metropolitalnych w Polsce, Łódzki Obszar Metropolitalny cechuje się negatywnymi wskaźnikami demograficznymi, które głównie dotyczą miast.

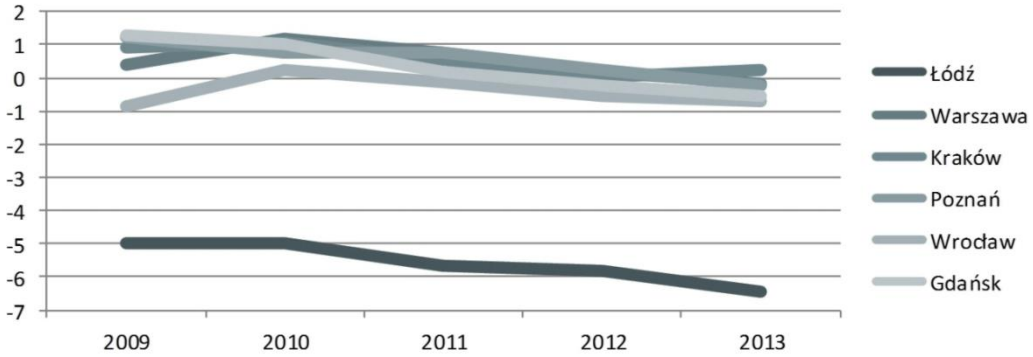


Rys. 15 Prognoza liczby ludności w Łodzi i pozostałych powiatach ŁOM (opracowanie na bazie NSP 2011)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych

Według prognozy demograficznej opracowanej przez Główny Urząd Statystyczny na bazie Narodowego Spisu Powszechnego 2011, liczba ludności w Łodzi spadnie między 2011 a 2030 r. o 17% z prawie 729 tys. do 607 tys. W pozostałych jednostkach ŁOM w tym samym czasie liczba ludności ma wrosnąć o 1% z 383 tys. do 386 tys., natomiast w miastach ŁOM ma spaść o 9%.

Poniższy wykres obrazuje poziom przyrostu naturalnego dla Łodzi na tle innych dużych miast Polski, przy czym łatwo zauważyć, że sytuacja w Łodzi jest bardziej negatywna niż w innych porównywanych miastach, gdzie w niektórych przypadkach można zauważyć wzrastającą linię trendu.

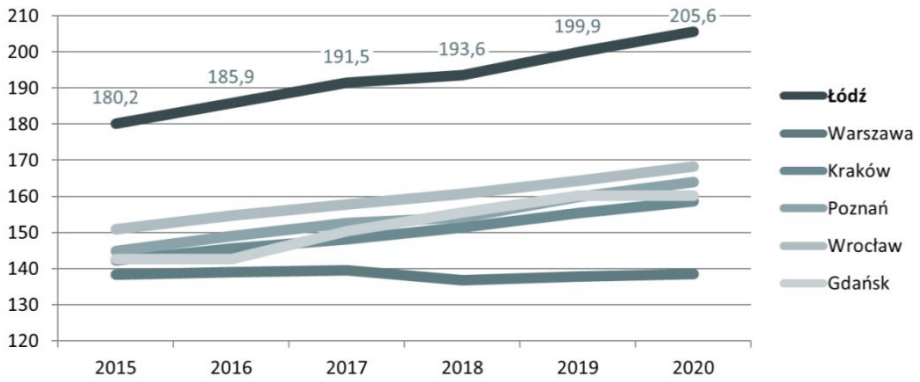


Rys. 16 Przyrost naturalny - Łódź na tle innych dużych miast Polski (różnica pomiędzy liczbą urodzeń żywych a liczbą zgonów)

Źródło: Polityka Społeczna 2020+ dla Miasta Łodzi

Spadek liczby ludności wiąże się z procesem starzenia społeczeństwa. Problem dotyczy głównie Łodzi. Analiza liczby ludności w wieku poprodukcyjnym w przeliczeniu na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym również wyraźnie wskazuje na proces starzenia się Łodzi. O ile w porównaniu z innymi dużymi miastami w Polsce wskaźnik ten jest na tym samym poziomie

jedynie dla Warszawy, wszystkie pozostałe miasta w poniższym zestawieniu będą odnotowywały gorsze wskaźniki w kolejnych latach. Niestety, Łódź uzyskuje w prognozie najsłabszy wynik związany z procesami demograficznymi, o których wspomniano we wcześniejszych fragmentach diagnozy.



Rys. 17 Prognoza na lata 2015-2020: ludność w wieku poprodukcyjnym w przeliczeniu na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym

Źródło: Polityka Społeczna 2020+ dla Miasta Łodzi

Z analizy *Strategii Polityki Zdrowotnej dla Województwa Łódzkiego 2014-2020* wynika, iż w regionie łódzkim obserwuje się również zjawisko starzenia się społeczeństwa. W roku 2012 osoby w wieku przedprodukcyjnym stanowiły 17,1% mieszkańców, w wieku produkcyjnym 62,9% a w wieku poprodukcyjnym 20,0%. Prognozy GUS szacują wzrost odsetka osób w wieku poprodukcyjnym - w roku 2035 osoby w tej grupie mają stanowić 29% ogółu ludności, osoby w wieku przedprodukcyjnym – 15%, a produkcyjnym – 57%. Taka struktura demograficzna ma istotny wpływ na kształtowanie się zachorowalności i chorobowości w szczególności na choroby przewlekłe takie jak: choroby układu krążenia, układu oddechowego, pokarmowego, nowotwory i schorzenia narządu ruchu. Oczekiwana długość życia dla mężczyzn w województwie łódzkim w roku 2012 wynosiła 70,6 lat, dla kobiet 79,8 lat; były to najniższe wartości w Polsce.[5]

Analizując dane statystyczne w odniesieniu do województwa łódzkiego należy zaznaczyć, iż stan zdrowia oraz korelacja demograficzna w województwie łódzkim jest najgorsza w Polsce. W 2012 roku województwo łódzkie charakteryzowało się najwyższym odsetkiem osób w wieku poprodukcyjnym w Polsce (20%). Od kilku lat nieustannie wzrasta liczba osób w wieku poprodukcyjnym, a zmniejsza się liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym zamieszkujących region. W 2012 roku liczba mieszkańców z przedziału wiekowego: kobiety powyżej 60 roku życia, mężczyźni 65 lat i więcej, wynosiła 504 622.

Od stycznia 2014 można zaobserwować stały trend spadkowy dla wskaźnika bezrobocia rejestrowanego na terenie Łodzi. W listopadzie 2015 r. stopa bezrobocia spadła poniżej 10% i wyniosła 9,6%. Było to najwyższe bezrobocie wśród największych miast Polski.

[5] Strategia Polityki Zdrowotnej dla Województwa Łódzkiego 2014-2020

Na podstawie danych z Urzędu Statystycznego w Łodzi tendencję spadkową dla wskaźnika bezrobocia rejestrowanego można zaobserwować również w pozostałych powiatach wchodzących w skład ŁOM – gdzie średnia stopa bezrobocia w listopadzie 2015 r. wyniosła 11,8%. Jednakże biorąc pod uwagę wysokość stopy bezrobocia dla kraju (w listopadzie 2015 r. – 9,6%), jak i województwa łódzkiego (w listopadzie 2015 r. – 10,1%), należy stwierdzić, iż wartość wskaźnika bezrobocia rejestrowanego na terenie powiatów ŁOM nadal pozostaje na wysokim poziomie.

Istotnym czynnikiem wpływającym negatywnie na podaż pracy na łódzkim rynku może być również nieujawniona skala emigracji zarobkowej, zarówno do innych miast, jak i zagranicznej.

Na podstawie analizy statystyk Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Łodzi dotyczących rynku pracy można wskazać, iż w strukturze bezrobocia w ŁOM wg. stanu na koniec listopada 2015 r., 46% zarejestrowanych w urzędach pracy osób stanowią kobiety. Poważnym problemem na jaki wskazuje analiza danych jest długotrwałe bezrobocie na terenie ŁOM, które dotyczy aż 56% ogółu bezrobotnych. Jeśli chodzi o wiek bezrobotnych mieszkańców ŁOM, to zdecydowanie przeważa tu grupa wiekowa 30-50 lat, która stanowi 47% ogółu zarejestrowanych. Kolejno osoby w wieku 50+ stanowią 30%, natomiast osoby młode w wieku do 30 roku życia 23% ogółu bezrobotnych z terenu ŁOM.

Nieodłącznym aspektem społecznym rewitalizacji jest wsparcie dla środowiska zagrożonego ubóstwem i wykluczeniem społecznym rozumianym, jako osoby bezpośrednio zagrożone oraz ich najbliższe otoczenie lub społeczność lokalna, w której zamieszkują. W rozumieniu Wytycznych w zakresie rewitalizacji w programach operacyjnych na lata 2014-2020 środowisko zagrożone ubóstwem lub wykluczeniem społecznym to społeczność lokalna zamieszkująca obszary zdegradowane.

Należy zwrócić uwagę, iż długotrwałe bezrobocie prowadzi do ubóstwa, a to w konsekwencji do wykluczenia społecznego.

Ubóstwo definiuje się jako stan doznawania przez kogoś przynajmniej jednego z tych dwóch problemów:

- głęboki niedostatek – jego dochody ekwiwalentne na członka rodziny są niższe niż 60% mediany takich dochodów w danym kraju (kryterium dochodowe),
- głęboka deprywacja materialna – brak środków na wydatki związane z realizacją podstawowych, uzasadnionych potrzeb: opłacenia bieżących rachunków za czynsz i energię, ogrzania domu, pokrycia niespodziewanych wydatków, zjedzenia przynajmniej raz na dwa dni posiłku z odpowiednią ilością białka, spędzenia tygodnia urlopu rocznie

poza miejscem zamieszkania, posiadania podstawowych udogodnień technicznych standardowych dla danego społeczeństwa (kryterium wydatkowe)[6].

Osoby ubogie nie są rozproszone w równym stopniu we wszystkich częściach miast, lecz koncentrują się w wybranych obszarach. Przykładem jest Miasto Łódź. Wyniki badania przeprowadzonego na zlecenie Urzędu Miasta Łodzi pokazują, że osoby ubogie zamieszkują przede wszystkim szeroko pojęte centrum Łodzi, w którym również ich rozkład nie jest równomierny, a koncentruje się w tak zwanych enklawach biedy. Wiele z nich znajduje się na terenie Strefy Wielkomiejskiej (w całości lub dużej części)[7]. Zgodnie z informacjami udzielonymi przez Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Łodzi w 2014 roku 26 541 mieszkańców Łodzi spełniało kryterium ubóstwa, zaś w samej tylko Strefie Wielkomiejskiej 9 154 osoby (czyli 34,5%).

Powstawianie enklaw biedy w obszarze centralnym miasta tłumaczy się przede wszystkim dwoma czynnikami. Po pierwsze - upadkiem zakładów przemysłowych na początku lat 90-tych ubiegłego wieku, co spowodowało, że bardzo wielu mieszkańców Łodzi doświadczyło bezrobocia i szybkiego ubożenia. Po drugie - złymi warunkami mieszkaniowymi w starych kamienicach, zajmujących obszar centralny miasta. Te dwa czynniki nałożyły się na siebie, powodując odpływ z centrum miasta osób, które poradziły sobie w nowych warunkach ekonomicznych i napływ osób zubożałych. Ci ostatni rekrutowali się często z osób, które mieszkając w blokach (z pełnym węzłem sanitarnym) popadły w długi czynszowe i groziła im eksmisja. W zamian za uregulowanie długów i za dopłatą wymieniali oni swoje mieszkania na gorsze w starych kamienicach. Równocześnie Miasto zaczęło lokować w tych kamienicach mieszkania socjalne i przenosić tam osoby eksmitowane z lokali komunalnych i prywatnych. Skala problemów społecznych powiązanych z biedą w tych obszarach rosła, a nieremontowane budynki popadały w dalszą ruinę, powodując naznaczenie tego terenu i dalszą ucieczkę osób bardziej zamożnych[8].

Na podstawie przeprowadzonych badań[9] wyłania się obraz rodzin, które z grubsza od początku okresu transformacji cierpią na niedostatek. Wynika to przede wszystkim z niskich kwalifikacji zawodowych osób dorosłych utrzymujących te rodziny. W przeważającej większości

[6] Zestaw analiz i rekomendacji w zakresie sytuacji społeczno-gospodarczej pilotażowego obszaru rewitalizacji Łodzi. Raport końcowy z badania, 2015.
[7] Zestaw analiz i rekomendacji w zakresie sytuacji społeczno-gospodarczej pilotażowego obszaru rewitalizacji Łodzi. Raport końcowy z badania, 2015.
[8] Zestaw analiz i rekomendacji w zakresie sytuacji społeczno-gospodarczej pilotażowego obszaru rewitalizacji Łodzi. Raport końcowy z badania, 2015
[9] Zestaw analiz i rekomendacji w zakresie sytuacji społeczno-gospodarczej pilotażowego obszaru rewitalizacji Łodzi. Raport końcowy z badania, 2015

mogą one wykonywać jedynie proste prace fizyczne, które w realiach współczesnego rynku pracy są niestabilne i niskopłatne.

Najwyraźniej to widać w odniesieniu do fatalnych warunków mieszkaniowych, w jakich przyszło żyć mieszkańcom enklaw biedy. Ich mieszkania usytuowane są w budynkach o złym stanie technicznym, wymagających generalnego remontu. Są zimne i trudne do ogrzania, zagrzybione, często bez dostępu do ciepłej wody, bez łazienki i ubikacji. Panuje w nich ciasnota, często jednoizbowe mieszkania zajmują dwa pokolenia żyjące razem[10].

Warunki mieszkaniowe odbijają się na zdrowiu mieszkańców. Zwłaszcza dzieci, które chorują na alergie i niemal przewlekłe infekcje, górnych dróg oddechowych, które trudno wyleczyć w zimnych i zagrzybionych mieszkaniach. Zły stan zdrowia to również efekt niezdiagnozowanych na czas i nieprawidłowo leczonych chorób, ciężkich warunków pracy i nadużywania używek, zwłaszcza alkoholu. Badacze zauważają też, że wśród mieszkańców enklaw jest dość dużo osób, w różnym wieku, które mają problemy psychiczne i osobowościowe[11].

W 2014 r. ośrodki pomocy społecznej na terenie województwa łódzkiego objęły pomocą 93 161 rodzin (214 345 osób w tych rodzinach), co w stosunku do 2013 r. oznacza spadek liczby rodzin objętych pomocą o 11%, przy 8,8% spadku liczby osób w tych rodzinach.[12]

Na obszarze miasta Łódź najistotniejszymi powodami przyznawania pomocy społecznej w latach 2008-2013 było ubóstwo (w 2013r. 17 128 przypadków) oraz bezrobocie (w 2013r. 16 239 przypadków). Kolejne powody to długotrwała lub ciężka choroba oraz niepełnosprawność. Widać znaczący wzrost przyznawania pomocy z uwagi na bezrobocie. Prawie dwukrotnie wzrosła potrzeba udzielania pomocy z uwagi na bezdomność (z 391 do 691) oraz potrzebę ochrony macierzyństwa (z 1306 do 2004). Należy także zwrócić uwagę na fakt, iż często pomoc przyznawana jest z uwagi na zaistnienie kilku okoliczności, które niejako wynikają z siebie nawzajem.[13]

W systemie pomocy społecznej długookresową opiekę całodobową nad osobami o ograniczonej samodzielności, którym nie może udzielić pomocy rodzina, a dla których usługi opiekuńcze nie są wystarczającym wsparciem dla ich prawidłowego funkcjonowania w środowisku sprawuje się w dwóch zasadniczych formach instytucjonalnych – w domach pomocy społecznej oraz w placówkach zapewniających całodobową opiekę osobom niepełnosprawnym, przewlekle chorym lub osobom w podeszłym wieku. W 2014 r. na terenie ŁOM funkcjonowało 20 domów i zakładów pomocy społecznej dysponujących łącznie 1286 miejscami. W celu wsparcia rodziny i jej funkcji opiekuńczo-wychowawczych prowadzi się placówki wsparcia dziennego. Biorąc pod uwagę dostępne dane dla obszaru województwa

[10] Zestaw analiz i rekomendacji w zakresie sytuacji społeczno-gospodarczej pilotażowego obszaru rewitalizacji Łodzi. Raport końcowy z badania, 2015
[11] jw.
[12] MPiPS-03 z 2014 r.
[13] Projekt Polityki Społecznej 2020+ dla Miasta Łodzi

łódzkiego na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat liczba placówek wsparcia dziennego sukcesywnie spada. W roku 2005 liczba placówek wynosiła 196. Do roku 2014 liczba zmniejszyła się do 157 placówek. Notuje się także deficyt ośrodków pełniących funkcje społeczno-wychowawcze (aktywność w sferze reintegracji społecznej, resocjalizacji i socjalizacji), ochronne (zapewnienie odpowiednich warunków pracy, czasu pracy, wyżywienia oraz ekwiwalentu wynagrodzenia), ekonomiczne (statutowa działalność o charakterze produkcyjnym, handlowym lub usługowym), edukacyjne (praktyka działania w zakresie szeroko rozumianej reorientacji zawodowej oraz doskonalenia zawodowego), terapeutyczne. W 2014 roku na terenie województwa łódzkiego funkcjonowały 3 centra integracji społecznej (CIS-y,) 6 klubów integracji społecznej (KIS-y).[14]

Liczba osób korzystających ze świadczeń rodzinnych w latach 2011-2013 pozostaje na zbliżonym poziomie, przy czym maleje liczba osób pobierających jednorazową zapomogę z tytułu urodzenia dziecka, co może być efektem mniejszej liczby urodzeń.

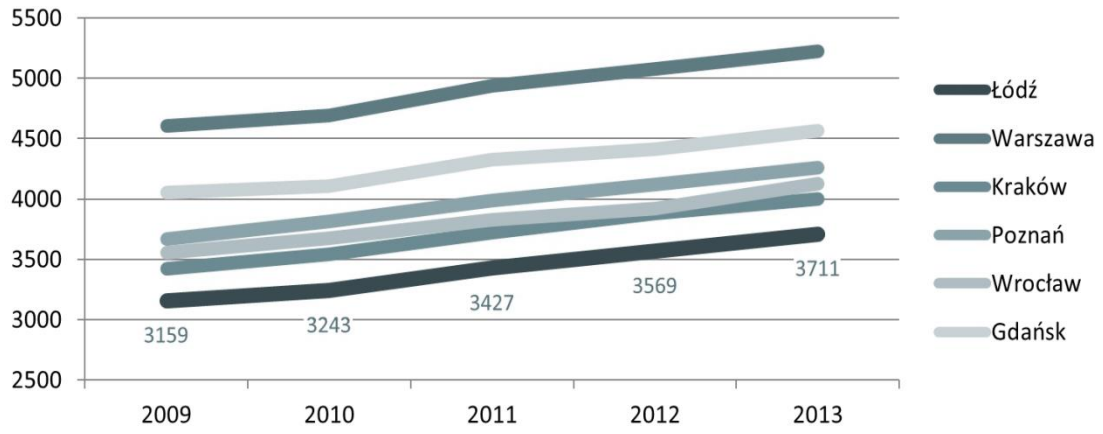
W 2013 r. na terenie miasta Łodzi funkcjonowało 36 placówek pomocy społecznej dysponujących łącznie 1160 miejscami, w tym 18 placówek specjalistycznych, 17 opiekuńczych i jedna w formie pracy podwórkowej. Placówki wsparcia dziennego prowadzone były przez Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej oraz podmioty niepubliczne. Podmioty niepubliczne (14 organizacji) prowadziły 32 placówki, natomiast 4 placówki były prowadzone przez Miasto. Łącznie z tej formy pomocy skorzystało 1 888 dzieci.

Od kilku lat na terytorium Łodzi można zaobserwować przyrost liczby przedsiębiorstw. Największa zmiana in plus dotyczy małych przedsiębiorstw zatrudniających do 9 osób. W 2013 roku na terenie Łodzi funkcjonowało ponad 65,5 tys. firm jednoosobowych (prowadzonych w najprostszej formie *działalności gospodarczej osoby fizycznej*). W latach 2011 – 2013 rosła konsekwentnie liczba takich firm (o 1,5 tys.) a jednocześnie spadało całkowite zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw (o ponad 5 tys.).

Niekorzystnie wypada jednak statystyka wskazująca na liczbę przedsiębiorstw zatrudniających od 50 do 249 pracowników. Łódź zanotowała w tej grupie spadek o 76 przedsiębiorstw w perspektywie ostatnich 5 lat. Od wielu lat w Łodzi pierwsze miejsce w rankingu rodzaju działalności zajmują przedsiębiorstwa usługowe.

Wprawdzie średnie wynagrodzenie za pracę w Łodzi w ostatnich latach systematycznie rośnie, ale cały czas jest wyraźnie najniższe wśród dużych miast polskich, w których wynagrodzenia rosną w podobnym tempie, więc dystans jest mniej więcej stały.

[14] MPiPS-03 z 2014 r.



Rys. 18 Średnie wynagrodzenie za pracę (kwota brutto).

Źródło: Projekt Polityki Społecznej 2020+ dla Miasta Łodzi. Dane GUS

Duże zróżnicowanie uwidacznia porównanie przeciętnych miesięcznych wynagrodzeń brutto w gospodarce. W Łodzi jest ono blisko 20% wyższe i wynosi ponad 3500 zł, a w regionie podłódzkim niespełna 3000 zł. W ostatnich 10 latach przeciętna wielkość wynagrodzenia systematycznie rosła, choć w tempie niższym niż w skali całego kraju. W obu obszarach przeciętne wynagrodzenie jest niższe od średniej krajowej, odpowiednio o 5% w Łodzi i o 20% w jej zapleczu.

W Łodzi zlokalizowanych jest ponad 90 tys. firm, co daje wartość 130 podmioty na 1000 mieszkańców. W przypadku otoczenia liczba podmiotów jest ponad połowę niższa, a wartość wskaźnika przedsiębiorczości wynosi jedynie 101. Struktura podmiotów gospodarczych znajduje swoje odzwierciedlenie w sytuacji na rynku pracy. Uwzględniając jedynie podmioty gospodarcze zatrudniające powyżej 9 osób (bez rolnictwa indywidualnego), w sektorze usług pracuje blisko 73% łodzian i 42% mieszkańców regionu podłódzkiego. Charakterystyczny dla otoczenia Łodzi jest wyższy odsetek osób zatrudnionych w przemyśle (36%) oraz, podobnie jak w strukturze podmiotów gospodarczych, dwukrotnie niższe zatrudnienie w sektorze usług (21%).

Postępujące w skali całego obszaru dość silne procesy depopulacyjne, na co wpływ ma sytuacja, głównie na terenie samej Łodzi, a także wysokie bezrobocie, nie sprzyjają poprawie sytuacji gospodarczej.

III.3.4 Rekomendacje dla Strategii ZIT

Upadek fundamentalnej dla ŁOM gałęzi przemysłu włókienniczego spowodował powstanie dysfunkcyjnych dziś obszarów, które jako cenne nie tylko pod względem społecznym i gospodarczym, ale także kulturowym i historycznym wymagają podjęcia działań rewitalizacyjnych prowadzących do zintegrowania z resztą ŁOM i otoczeniem zewnętrznym (Lorens, 2007).

Według diagnozy społeczno-gospodarczej Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020[15], cześć miast ŁOM, na podstawie analizy wskaźników społeczno-gospodarczych, zostało uznawanych jako miasta o niskich potencjałach i barierach rozwojowych. Pabianice, Ozorków, Koluszki, Zgierz, zostały uznane za miasta o słabnących funkcjach rozwojowych. Ponadto Łódź w Umowie partnerstwa w sposób szczególny została wskazana jako Obszar Strategicznej Interwencji w zakresie miast i dzielnic miast wymagających rewitalizacji.

W miastach tych problemy społeczno-gospodarcze łączą się z problemami degradacji przestrzennej określonych obszarów miast, czy degradacji środowiska.

Z tego względu działania sprzyjające ożywieniu obszarów problemowych miast powinny być prowadzone zgodnie z definicją rewitalizacji zawartą w ustawie o rewitalizacji z dnia 9 października 2015 r. „*Rewitalizacja stanowi proces wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych, prowadzony w sposób kompleksowy, poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki, skoncentrowane terytorialnie, prowadzone przez interesariuszy rewitalizacji na podstawie gminnego programu rewitalizacji".*

Działania rewitalizacyjne, skoncentrowane dziś w dużej mierze na inwestycjach, potrzebują silnego wsparcia w sferze społecznej. Stąd też pojawiła się konieczność pełnego wykorzystania potencjału prowadzonych procesów rewitalizacji i danie szansy mieszkańcom ŁOM nie tylko na lepsze warunki lokalowe i nowe otoczenie poprzez przebudowę lub adaptację budynków, ale także na poprawę sytuacji życiowej poprzez np. aktywizację zamieszkujących obszar zdegradowany osób zagrożonych wykluczeniem społecznym, a więc osób pozostających długo bez pracy, rodzin wielodzietnych, osób niepełnosprawnych. Ważnym aspektem w kontekście rewitalizacji potencjału społecznego ŁOM jest włączenie działań zwiększających zdolność do zatrudnienia osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym. Zakres wsparcia powinien być każdorazowo oceniany indywidualnie w celu szczegółowego dopasowania jego zakresu do potrzeb indywidualnych. Ważnym elementem będzie wspieranie podmiotów integracji społecznej oraz innych podmiotów działających na rzecz aktywizacji społeczno-zawodowej.

Działania inwestycyjne powinny być łączone z miękkimi w celu osiągnięcia pożądanego efektu w postaci poprawy warunków życia mieszkańców ŁOM uczestniczących w procesie rewitalizacji. Uzyskanie społecznej i gospodarczej spójności obszarów zdegradowanych wymaga prowadzenia działań zintegrowanych i wielopłaszczyznowych.

Oznacza to konieczność realizacji zintegrowanych działań rewitalizacyjnych w oparciu o Programy Rewitalizacji. Powinny one wykorzystywać rekomendacje niniejszej Strategii odnoszące się do wszystkich obszarów diagnozy: funkcji metropolitalnych, dziedzictwa kultowego, kapitału ludzkiego i społecznego, ochrony środowiska i zrównoważonego transportu.

[15] http://bppwl.lodzkie.pl/wysiwyg/FileUpload/files/SRW%202007-2020/Mat.uzupelniajace.pdf

W rekomendacjach dla Strategii ZIT należy zwrócić uwagę, że w przypadku występujących pomiędzy poszczególnymi ośrodkami podobieństw w zakresie wymogów rewitalizacyjnych, można mówić o swoistych powiązaniach w zakresie tych potrzeb, w szczególności dotyczących zabudowy mieszkaniowej. Powiązania te obejmują Łódź – jako ośrodek nadrzędny oraz Pabianice, Zgierz, Aleksandrów Łódzki, Ozorków, Konstantynów Łódzki, Brzeziny, Koluszki, a także Tuszyn. Istnienie tych powiązań stanowi poważną podstawę do podjęcia kooperacji na rzecz realizacji procesów rewitalizacyjnych.

Zaprezentowane dziedzictwo kulturowe Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego to nie tylko spuścizna minionych wieków. Jest to także bardzo istotna determinanta rozwoju gospodarczego. Atrakcyjność Łodzi, jak i pozostałych terenów, mierzona jego historią, architekturą i kulturą to współcześnie jeden z ważniejszych czynników, wskazywanych jako podstawa inwestorskich decyzji lokalizacyjnych z zakresu nowoczesnego przemysłu i usług wyższego rzędu. Dziedzictwo, którego cechą wzbogacającą jest wielokulturowość, ukształtowała Łódź na równi z tradycją przemysłową. Jest i może być czynnikiem integrującym ŁOM. Łódź powstała i osiągnęła sukces ekonomiczny na miarę miast amerykańskiej rewolucji przemysłowej i obecnie przekształca się jako byłe centrum włókiennicze. Dziedzictwo to jest widoczne w rozwoju nowoczesnych technologii włókienniczych i sukcesie łódzkiego projektowania, wytwarzania i handlu odzieżą.

Podsumowując, jako wytyczne do Strategii ZIT rekomenduje się:

- Podjęcie wspólnych zadań w zakresie rewitalizacji zdegradowanych terenów poprzemysłowych i mieszkaniowych. Punktem wyjścia dla takich działań powinny być silne powiązania wynikające ze wspólnego dziedzictwa okresu industrializacji związane z rozwojem przemysłu włókienniczego. Wysoka dekapitalizacja terenów poprzemysłowych i substancji mieszkaniowej na terenach miejskich, w szczególności na obszarze Łodzi, wymagająca podjęcia, na szeroką skalę, niezbędnych działań rewitalizacyjnych.
- Wykorzystanie istniejącego potencjału w zakresie dziedzictwa kulturowego dla rozwoju wspólnego produktu turystycznego, będącego wyróżnikiem wizerunku ŁOM. Do realizacji tej koncepcji można wykorzystać system tramwajowy, który łączy ze sobą większość ośrodków poprzemysłowych obszaru metropolitalnego.
- Zwiększenie wspólnej tożsamości mieszkańców ŁOM poprzez promocję i budowę jego pozytywnego wizerunku. Nośnikiem budowy tej tożsamości powinno być wspólne dziedzictwo kulturowe, unikatowa architektura oraz tradycje przemysłowo-włókiennicze z przełomu XIX i XX wieku, których rdzeń i najważniejszy ośrodek stanowi Łódź, koncentrująca większość obiektów zabytkowych z okresu rozwoju przemysłu włókienniczego.
- Podjęcie wspólnych działań na rzecz ograniczenia patologicznych zjawisk społecznych, większej integracji społecznej i poprawy dostępu do usług społecznych na obszarach zdegradowanych miast ŁOM, w tym:

  - działania na rzecz przywracania funkcji społeczno-zawodowych osób zagrożonych wykluczeniem społecznym i ubóstwem poprzez programy służące aktywizacji społeczno-zawodowej oraz wsparcie w tworzeniu i działaniu podmiotów integracji społecznej.
  - działania na rzecz zapobiegania wykluczeniu społecznemu poprzez wsparcie osób zależnych i niesamodzielnych, działania wspierające dostęp do usług medyczno-opiekuńczych, zwiększające jakość i dostępności usług spersonalizowanych.
  - działania na rzecz zwiększenia dostępu do usług wsparcia rodziny poprzez tworzenie i rozszerzanie oferty edukacyjnej placówek wsparcia dziennego pełniących funkcje edukacyjne, opiekuńcze, wychowawcze, prowadzone w formach instytucjonalnych oraz pozainstytucjonalnych. Działania rekomendowane to wsparcie placówek zapewniających opiekę dzieciom pozbawionym właściwej opieki rodziców oraz dzieciom sprawiającym trudności wychowawcze.
- Kontynuację i podjęcie nowych działań w celu przeciwdziałania bezrobociu - rozwój rynku pracy poprzez wspieranie przedsiębiorczości osób bezrobotnych, poszukujących pracy i biernych zawodowo, znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji na rynku pracy.
- Kontynuację i podjęcie nowych działań rewitalizacyjnych i inwestycyjnych zmierzających do podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej obszarów problemowych Łodzi oraz pozostałych obszarów ŁOM poprzez wprowadzenie nowych funkcji na tereny poprzemysłowe. Realizacja programu budowy Nowego Centrum Łodzi docelowo oddziaływać będzie na cały obszar funkcjonalny.
- Podjęcie wspólnych zadań w zakresie rewitalizacji technicznej zdegradowanych terenów poprzemysłowych i mieszkaniowych. Punktem wyjścia dla takich działań powinny być silne powiązania wynikające ze wspólnego dziedzictwa okresu industrializacji związane z rozwojem przemysłu włókienniczego, które stanowi potencjał obszaru. Wysoka dekapitalizacja terenów poprzemysłowych i substancji mieszkaniowej na terenach miejskich, w szczególności na obszarze Łodzi, wymagająca podjęcia, na szeroką skalę, niezbędnych działań rewitalizacyjnych.
- Zainicjowanie na obszarach problemowych miast wspólnych działań na rzecz rozwiązywania problemu niskiej emisji i przejście do rozwoju gospodarki niskoemisyjnej jako istotnego elementu wpływającego na ochronę środowiska i mającego znaczenie dla poprawy jakości życia mieszkańców. Działania winny koncentrować się na podniesieniu efektywności energetycznej, poprzez podjęcie m.in.: prac termomodernizacyjnych, wymianę źródeł ciepła, wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii, rozwój transportu publicznego, rozbudowę

infrastruktury dla indywidualnego transportu niezmotoryzowanego, (drogi rowerowe i dla ruchu pieszego), modernizację oświetlenia przestrzeni publicznej.

Prowadzone w sposób kompleksowy działania rewitalizacyjne powinny prowadzić do podniesienia atrakcyjności miast Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego dla mieszkańców i inwestorów, a tym samym przyczynić się do jego pogłębienia spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej obszaru. W tym ujęciu obszarów strategicznych w ramach ZIT widoczna jest potrzeba traktowania problemów w sposób całościowy. Oddziaływanie powinno odbywać się na różnych płaszczyznach i obejmować rewitalizację fizyczną i społeczną obejmującą szeroki zakres działań.

Zadania związane z przekształceniami terenów poprzemysłowych i mieszkaniowych są wykonywane zarówno przez organy administracji rządowej i samorządowej, które współpracują w tym zakresie m.in. z organizacjami społecznymi, jak również podmiotami sektora prywatnego w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym, w szczególności:

- Łódzką Specjalną Strefą Ekonomiczną (ŁSSE S.A.)
- Spółkami grupy PKP
- Towarzystwem Budownictwa Społecznego
- Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków

Ponadto w celu zaspokajania potrzeb w tym zakresie rozwijana jest współpraca z organizacjami pozarządowymi, jednostkami samorządu terytorialnego (np. Biura Obsługi Inwestora), jednostkami administracji publicznej oraz sektorem prywatnym.

III.4 Transport w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym

Łódzki Obszar Metropolitalny to jeden z najlepiej skomunikowanych regionów Polski. Znaczenie decydujące w tym zakresie ma dostępność do systemu dróg kołowych, w mniejszym stopniu systemu kolejowego. Istotną rolę w kształtowaniu zewnętrznych powiązań transportowych posiada również Port Lotniczy im. Władysława Reymonta w Łodzi. O ile nie odgrywa on obecnie znaczącej roli w lotniczych przewozach pasażerskich, obsługując jedynie kilka regularnych połączeń, to spełnia coraz większą rolę w przewozach ładunków. Z punktu widzenia potencjału obszaru metropolitalnego, a w szczególności rangi Łodzi, jego funkcjonowanie wydaje się niezbędnym elementem kształtowania pozycji krajowej oraz atrakcyjności gospodarczej Łodzi. Centralne położenie w sieci osadniczej i transportowej w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem położenia w sieci dróg kołowych, znajduje bezpośrednie przełożenie na atrakcyjność inwestycyjną obszaru, którą dodatkowo umacnia bliskość Warszawy.

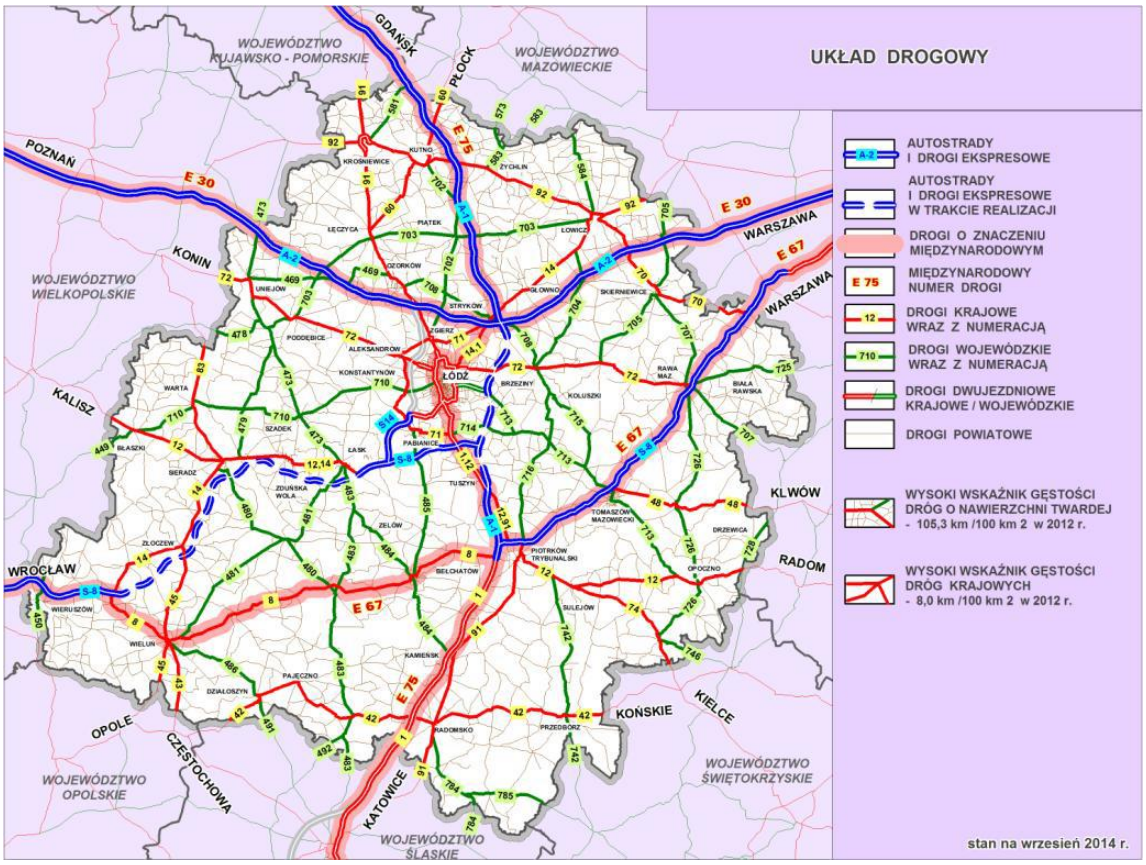
Powiązania transportowe to najważniejszy i najbardziej trwały czynnik kształtujący integralność ŁOM, zarówno w zakresie związków budowanych przez infrastrukturę transportu, jak i organizację komunikacji zbiorowej oraz natężenie ruchu w transporcie indywidualnym.

Powiązania transportowe decydują o dostępności danego terenu, tym samym w dużym stopniu determinują zasięg i siłę powiązań społecznych i gospodarczych. Z punktu widzenia celu diagnozy, głównym zadaniem w ramach analizy powiązań transportowych w ŁOM jest identyfikacja obszarów o najsłabszej dostępności transportowej, zarówno w zakresie bazy materialnej, czyli infrastruktury, jak i organizacji transportu.

III.4.1 Infrastruktura transportu kołowego

Łódzki Obszar Metropolitalny w skali kraju cechuje bardzo dogodne położenie w sieci dróg kołowych. Szkielet układu drogowego stanowią dwie najważniejsze z punktu widzenia organizacji transportu w Polsce autostrady: A1 i A2, których skrzyżowanie znajduje się w okolicach Strykowa, ok. 20 km na północny-wschód od centrum Łodzi. W całości na odcinku łódzkim, do użytku oddana jest dotychczas tylko autostrada A2, przebiegająca równoleżnikowo w północnej części obszaru metropolitalnego. W przypadku autostrady A1, przejezdny jest fragment w kierunku północnym (od węzła Łódź Północ), a w trakcie budowy jest odcinek Stryków – Tuszyn, stanowiący wschodnią obwodnicę Łodzi. Obie autostrady decydują o zewnętrznej dostępności ŁOM, stawiając go wśród regionów o najlepszym położeniu komunikacyjnym w sieci drogowej w Polsce.

Wraz z oddaniem do użytkowania budowanego obecnie odcinka autostrady A1 niezbędna jest realizacja inwestycji kluczowych dla całego systemu infrastruktury kołowej obszaru metropolitalnego polegających na połączeniu autostrad z istniejącym systemem dróg (dotyczy to przede wszystkim dróg wylotowych z Łodzi). Wpłynie to na znaczące zmniejszenie się natężenia ruchu na pozostałych drogach poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego. Przyczyni się to także do zwiększenia wewnętrznej integracji funkcjonalnej ŁOM, w tym wykorzystania możliwości logistycznych obszaru. Istotnym wyzwaniem jest również podjęcie działań na rzecz zniesienia opłat za korzystanie z autostrad wokół Łodzi dla mieszkańców obszaru metropolitalnego. W innym przypadku drogi te nie będą wykorzystywane w celu codziennych dojazdów wewnątrzmetropolitalnych.



Rys. 19 Sieć głównych dróg kołowych Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Źródło: Okresowa ocena Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego

W 2014 r. została oddana do użytku przebiegająca w południowej części obszaru metropolitalnego droga ekspresowa S8, która połączyła Łódź z Wrocławiem, a dalej poprzez autostradę A4 z granicą z Niemcami. Trasa stała się w ten sposób drugim obok autostrady A2 połączeniem Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego z systemem autostrad europejskich. Ze względu na peryferyjny przebieg droga S8 nie będzie odgrywała większej roli w wewnątrzmetropolitalnych powiązaniach transportowych. Jej rola wzrośnie wraz z budową ostatniego elementu obwodnicy Łodzi, czyli drogi ekspresowej S14 przebiegającej w zachodniej części obszaru metropolitalnego i łączącej autostradę A2 na północy z drogą ekspresową S8. Obecnie istnieje tylko fragment tej drogi w ciągu obwodnicy Pabianic. Droga S14 znalazła się wśród projektów drogowych w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Transportu do 2020 r. (2013). Jej budowa nie tylko odciąży ważną z punktu widzenia ruchu wewnątrzmetropolitalnego DK 71, ale również połączy ze sobą kilka największych miast obszaru metropolitalnego: Zgierz, Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki oraz Pabianice. W przypadku trzech pierwszych ośrodków będzie odgrywała ona rolę południkowej obwodnicy miejskiej.

Aktualnie o wewnątrzmetropolitalnej dostępności transportowej, a tym samym o powiązaniach w zakresie infrastruktury transportu kołowego decyduje przede wszystkim

system 9 dróg krajowych i 17 wojewódzkich, w mniejszym stopniu również część dróg powiatowych oraz gminnych. ŁOM posiada promienisto-koncentryczny układ drogowy, na który składa się około 280 km dróg krajowych oraz 170 km dróg wojewódzkich. Z punktu widzenia położenia w sieci głównych dróg, najlepszą dostępnością cechuje się Łódź oraz gminy i miasta bezpośrednio z nią sąsiadujące: Zgierz (miasto i gmina), Stryków, Rzgów, Tuszyn, Ksawerów, Pabianice (miasto i gmina), Dobroń oraz Aleksandrów Łódzki. Są to gminy, na terenie których przebiegają przynajmniej dwie drogi krajowe. Równocześnie przez siedem gmin nie przebiega żadna droga krajowa. Są to Parzęczew, Lutomiersk, Dłutów, Brójce, Koluszki, Andrespol oraz Dmosin. W ich przypadku podstawową rolę w obsłudze ruchu samochodowego odgrywają drogi wojewódzkie.

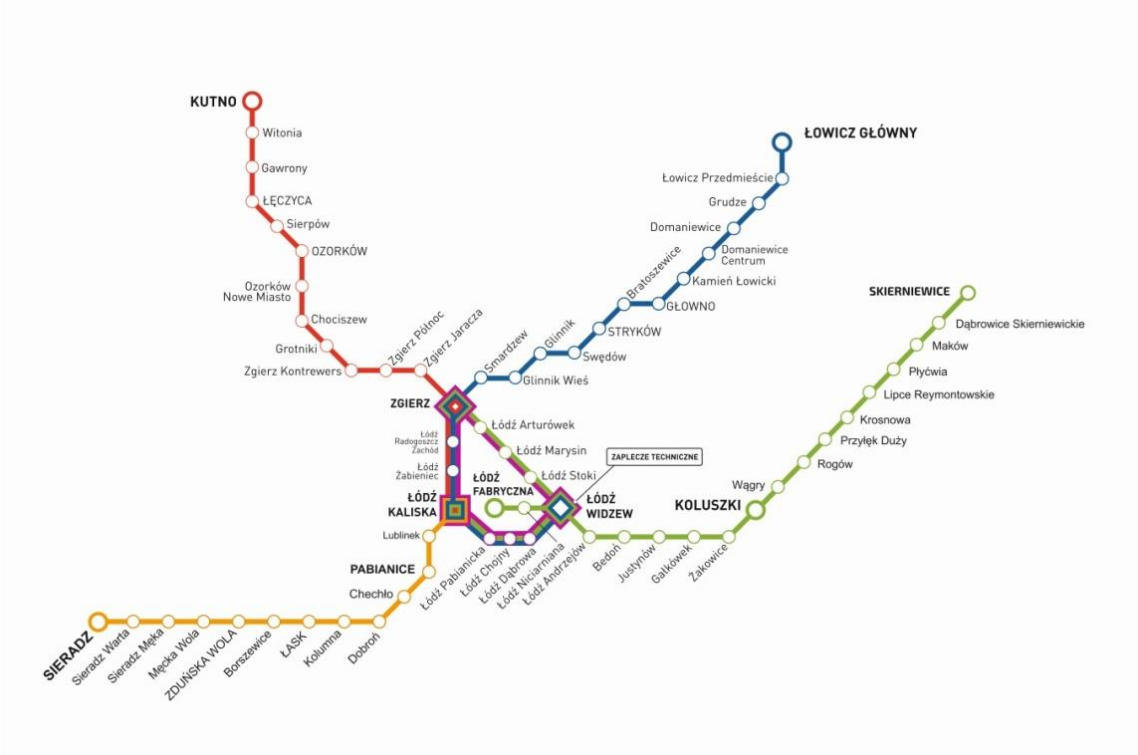
Łączna długość dróg w ŁOM wynosi blisko 25 tys. km. Z tej liczby zdecydowaną większość stanowią drogi gminne (ponad 60%). Największy system drogowy posiada oczywiście Łódź (blisko 1000 km). Gęstość dróg w obszarze metropolitalnym wynosi 196 km/100 km^2. Największą obserwuje się w miastach oraz na obszarach gmin wiejskich i miejsko-wiejskich bezpośrednio sąsiadujących z miastem wojewódzkim . Stan nawierzchni i obiektów mostowych, czy nośność dróg, nie odpowiadają w wielu miejscach rosnącym potokom ruchu. Jednocześnie zdecydowaną większość stanowią drogi jednojezdniowe, po jednym pasie ruchu w każdym kierunku, najczęściej bez utwardzonego pobocza. Równie istotnym problemem pozostają wloty dróg, głównie krajowych i wojewódzkich do miast. Dotyczy to w szczególności Łodzi, w granicach, której sukcesywnie w ostatnich kilkudziesięciu latach poszerzano drogi wylotowe do granic miasta. O ile z punktu widzenia samej Łodzi jest to rozwiązanie słuszne i potrzebne, to niesie za sobą niekorzystne konsekwencje w jej najbliższym otoczeniu. Na granicach administracyjnych Łodzi wielopasmowe drogi zwężają się do jednojezdniowych na wszystkich ważniejszych ciągach komunikacyjnych (poza południowym odcinkiem DK 1 i DK 14 w ciągu obwodnicy Pabianic). Skutkuje to wysoką kongestią obserwowaną na granicach Łodzi, w szczególności w czasie szczytów komunikacyjnych. Najlepszym tego przykładem jest DK 91 na granicy Łodzi i Zgierza.

III.4.2 Infrastruktura transportu szynowego

Infrastruktura transportu szynowego w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym obejmuje linie kolejowe normalnotorowe i wąskotorowe oraz linie tramwajowe. Podstawowy element tego układu stanowi kolej normalnotorowa. Przez ŁOM przebiega sześć głównych linii kolejowych. Cztery z nich to linie dwutorowe. Są to linie: nr 1 (przebiegająca przez Koluszki we wschodniej części obszaru), nr 14 (z Łodzi w kierunku Sieradza), nr 17 (z Łodzi do Koluszek) oraz nr 25 (z Łodzi w kierunku Tomaszowa Mazowieckiego). Dwie to linie jednotorowe: nr 15 (z Łodzi w kierunku Łowicza, linia ta jest dwutorowa jedynie na odcinku Łódź Kaliska – Zgierz) oraz nr 16 (z Łodzi w kierunku Kutna). Dodatkowo na system kolejowy składa się 9 linii łącznikowych.

Łódzka Kolej Aglomeracyjna jest nowym przewoźnikiem kolejowym, który wystartował w czerwcu 2014 roku. To całkowicie nowa jakość w transporcie lokalnym – nowoczesne i komfortowe pociągi, atrakcyjne wizualnie, serwisowane na miejscu w Łodzi w nowoczesnym

i przyjaznym dla środowiska zapleczu technicznym zlokalizowanym przy stacji kolejowej Łódź Widzew. Pozostali przewoźnicy nie są z ŁKA powiązani, jednak współpracują przy obsłudze pasażerów.

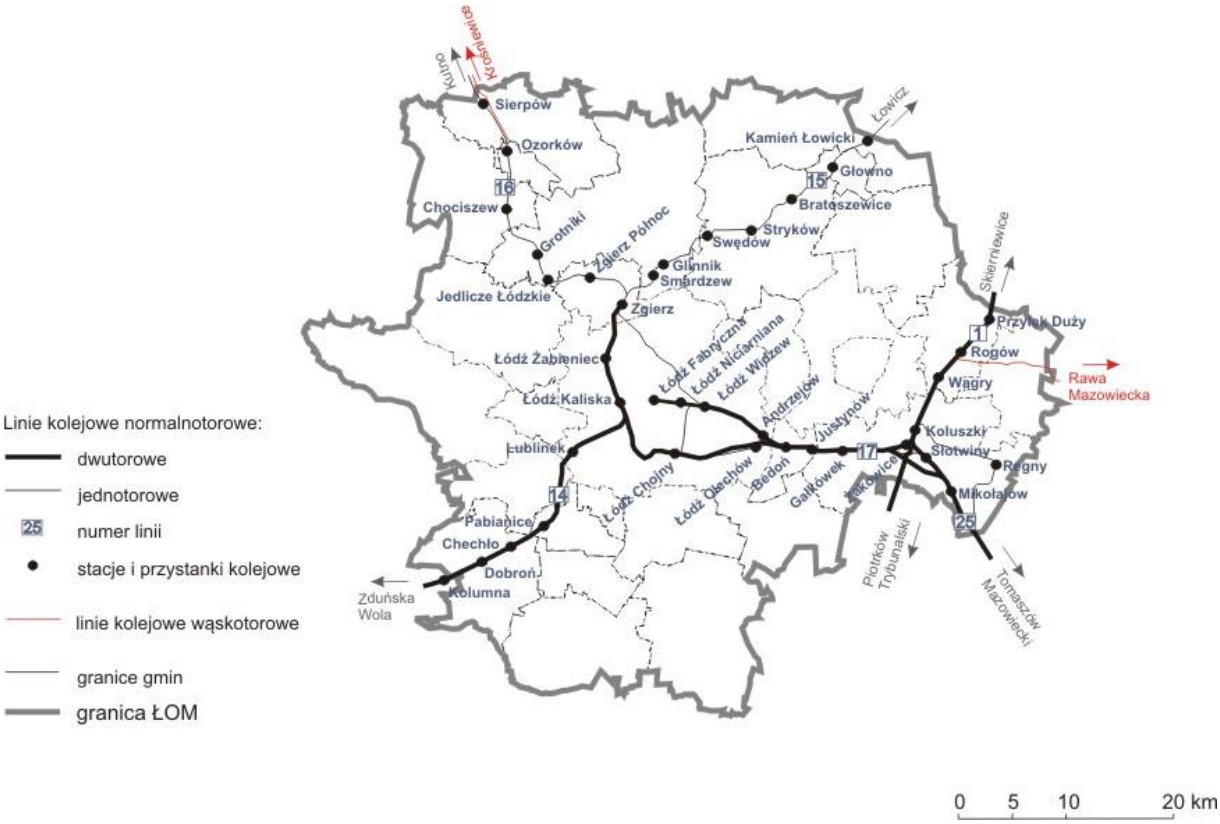


Rys. 20 Mapa połączeń Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej

Źródło: Łódzka Kolej Aglomeracyjna https://lka.lodzkie.pl

Z punktu widzenia położenia ŁOM w krajowym systemie sieci kolejowych, ważną rolę stanowi: linia kolejowa nr 1 oraz linia kolejowa nr 17. Obie te linie krzyżują się w Koluszkach, który obok dworca Łódź Kaliska jest najważniejszym z punktu widzenia przewozów pasażerskich węzłem kolejowym obszaru metropolitalnego. W przyszłości sytuację tą zmieni niewątpliwie oddanie do użytku nowego dworca Łódź Fabryczna oraz budowa tunelu średnicowego przez Łódź. W przypadku przewozów towarowych funkcję kluczową pełni stacja Łódź Olechów.

Łącznie przez Łódzki Obszar Metropolitalny przebiega ponad 220 km linii normalnotorowych, z czego najwięcej w granicach Łodzi (blisko 90 km) oraz Koluszek (40 km). Linie kolejowe przebiegają przez obszar 16 spośród 28 gmin obszaru metropolitalnego. Największe ich zagęszczenie, przy średniej dla całego zbioru wynoszącej niespełna 9 km/100 km^2, występuje w Zgierzu, Łodzi oraz Andrespolu.



Rys. 21 Sieć kolejowa Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2012 r.

Źródło: Opracowanie na podstawie Bartosiewicz, Pielesiak, 2012.

Najlepszym stanem technicznym, a poprzez to największymi dopuszczalnymi prędkościami, charakteryzują się linie kolejowe nr 1 i 17, wraz z łącznicami, które je obsługują. Po tych liniach odbywa się ruch pociągów na trasie Łódź – Warszawa oraz Warszawa – Katowice. W przypadku pozostałych linii kolejowych, ich stan jest gorszy, choć na kilku trasach, wraz z budową kolei aglomeracyjnej, ich parametry poprawiły się bądź w najbliższym czasie ulegną poprawie. Obecnie, w najgorszym stanie pozostaje linia kolejowa nr 16 w kierunku Kutna, którą na odcinku Zgierz – Kutno należy traktować jako „wąskie gardło" systemu transportu kolejowego obszaru metropolitalnego. W przypadku linii kolejowych należy zwrócić uwagę również na problem skrzyżowań z drogami kołowymi. To ma bardzo istotne znaczenie z punktu widzenia płynności w ruchu kołowym a także bezpieczeństwa ruchu. Spośród 125 takich punktów jedynie 32 to skrzyżowania wielopoziomowe (Pielesiak, 2012b). Uzupełnienie systemu kolejowego stanowią dwa odcinki linii wąskotorowych, będące swoistym reliktem historycznym analizowanego obszaru. Jest to linia łącząca Ozorków z Łęczycą i Krośniewicami (obecnie nieprzejezdna ze względu na braki w wyposażeniu infrastrukturalnym) oraz linia z Rogowa do Białej Rawskiej. Współcześnie należy traktować je jedynie jako atrakcję turystyczną.

Trzeci element systemu szynowego w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym tworzą linie tramwajowe. Łączna długość pojedynczych torów wynosi około 220 km. Obok Łodzi gdzie zlokalizowana jest większość tego systemu, biegną one również do: Ozorkowa – 34 km

(najdłuższa linia tramwajowa w Polsce), Lutomierska – 24 km oraz Pabianic – 9 km. Na terenie Łodzi oraz częściowo w Zgierzu i Pabianicach są to linie dwutorowe. Stan techniczny infrastruktury tramwajowej w dużym stopniu wymaga doinwestowania. Dotyczy to Łodzi, ale przede wszystkim linii podmiejskich, które od lat, poza nielicznymi odcinkami, nie były modernizowane. Szansą na poprawę ich stanu technicznego jest kontynuacja projektu *„Łódzki Tramwaj Regionalny"* (ŁTR). Według wstępnych założeń projekt zakładał pełną modernizację linii tramwajowej, wraz z budową systemu sterowania ruchem, na trasie Pabianice – Łódź – Zgierz – Ozorków. Dotychczas, czyli w latach 2007-2008, zrealizowano jedynie pierwszy jego etap, który polegał na kompleksowej modernizacji odcinka ŁTR przebiegającego przez Łódź.

Rys. 22 Sieć tramwajowa Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Źródło: Opracowanie na podstawie Bartosiewicz, Pielesiak, 2012.

III.4.3 Organizacja i funkcjonowanie transportu zbiorowego

Organizacja transportu zbiorowego w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym nie odbiega od typowej dla regionów zurbanizowanych. Kierunki i częstotliwość przejazdów są zdecydowanie wyższe niż na pozostałym obszarze województwa łódzkiego. Przewozy pasażerskie są realizowane przez spółki PKS, prywatnych przewoźników, gminne spółki przewozowe (typu MPK), Przewozy Regionalne oraz PKP InterCity. Największym przewoźnikiem w regionie łódzkim jest PKS. Większość stanowią firmy prywatne, głównie spółki pracownicze (nieliczne są własnością samorządową lub państwową). Podmioty te mają siedziby w największych miastach regionu m.in w: Łodzi, Piotrkowie Trybunalskim, Skierniewicach, czy Sieradzu.

Większość z przewoźników obsługuje połączenia o charakterze lokalnym (w obrębie jednego powiatu bądź pomiędzy powiatami ze sobą sąsiadującymi), w mniejszym stopniu połączenia o charakterze regionalnym. Niektóre ze spółek oferują również połączenia krajowe (najczęściej z większymi miastami wojewódzkim lub miejscowościami turystycznymi). Na obszarze ŁOM największe znaczenie w organizacji przewozów ma spółka PKS Łódź, oferująca połączenia przede wszystkim do stolicy regionu. Wzdłuż ważniejszych szlaków komunikacyjnych istotną rolę w obsłudze transportowej odgrywają również przewozy oferowane przez spółki PKS z innych większych ośrodków miejskich (m.in. Sieradza, Skierniewic, Piotrkowa Trybunalskiego). Są to przede wszystkim połączenia między Łodzią i wymienionymi miastami. Autobusy PKS obsługują największą liczbę połączeń spośród wszystkich rodzajów transportu zbiorowego, obejmują swoim zasięgiem największy obszar i docierają na teren każdej z analizowanych gmin. Zdecydowana większość kursów jest realizowana z Łodzi, wzdłuż głównych dróg wylotowych w kierunku Głowna, Brzezin, Ujazdu, Tuszyna, Łasku, Lutomierska, Poddębic oraz Łęczycy. Są to w większości kursy o zasięgu regionalnym, obsługiwane przez PKS Łódź. W każdym przypadku, w typowy dzień powszedni, jest to przynajmniej kilkanaście kursów na dobę.

Drugą grupą przewoźników są prywatne firmy oferujące przewozy pojazdami typu bus (w nielicznych przypadkach kursy są obsługiwane również przez autobusy). Są to głównie przedsiębiorstwa o zasięgu lokalnym, najczęściej obsługujące najwyżej jedną lub dwie trasy w obrębie jednego powiatu bądź pomiędzy powiatami ze sobą sąsiadującymi, posiadające do kilkunastu pojazdów. Regularne przewozy osób stanowią dla tych firm główny rodzaj działalności, niektóre oferują również przewozy nieregularne (np. turystyczne). Łącznie na terenie województwa łódzkiego funkcjonuje około 80 przewoźników tego rodzaju. Obsługują przede wszystkim trasy, na których popyt na usługi transportowe jest największy. Przewoźnicy prywatni oferują połączenia na trasach między Łodzią a miejscowościami w sąsiednich powiatach, na ważniejszych arteriach komunikacyjnych. Najwięcej połączeń odbywa się na trasach: Łódź – Pabianice (ok. 50 kursów dziennie), Łódź – Konstantynów Łódzki (ok. 50 kursów dziennie), Łódź – Aleksandrów Łódzki (powyżej 100 kursów dziennie), Łódź – Zgierz (powyżej 100 kursów dziennie), Łódź – Ozorków (ok. 90 kursów dziennie), Łódź – Stryków (ok. 75 kursów dziennie), Łódź– Głowno (ok. 60 kursów dziennie), Łódź – Andrespol (ok. 100 kursów dziennie),

Łódź – Rzgów (ok. 40 kursów dziennie), Łódź – Tuszyn (ok. 40 kursów dziennie). Każda z tras jest obsługiwana przez kilku konkurujących ze sobą przewoźników.

Dużo mniejsze znaczenie w organizacji transportu zbiorowego mają miejskie (gminne) spółki komunikacyjne realizujące przede wszystkim połączenia o charakterze lokalnym, w ramach danej jednostki terytorialnej najniższego szczebla. Pośród przewoźników komunalnych w obszarze metropolitalnym trzech oferuje przewozy na trasach wykraczających poza teren danej gminy. Najbardziej rozbudowaną ofertę ma Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne z Łodzi (połączenia tramwajowe i autobusowe), obsługujące przewozy w obrębie ŁOM. Z 82 linii autobusowych tego przewoźnika 19 ma przystanki końcowe poza granicami Łodzi, głównie na terenie gmin bezpośrednio sąsiadujących z miastem. MPK Łódź oferuje zarówno połączenia dzienne, a w części przypadków także nocne (m.in. do Aleksandrowa Łódzkiego, Andrespola czy Nowosolnej).

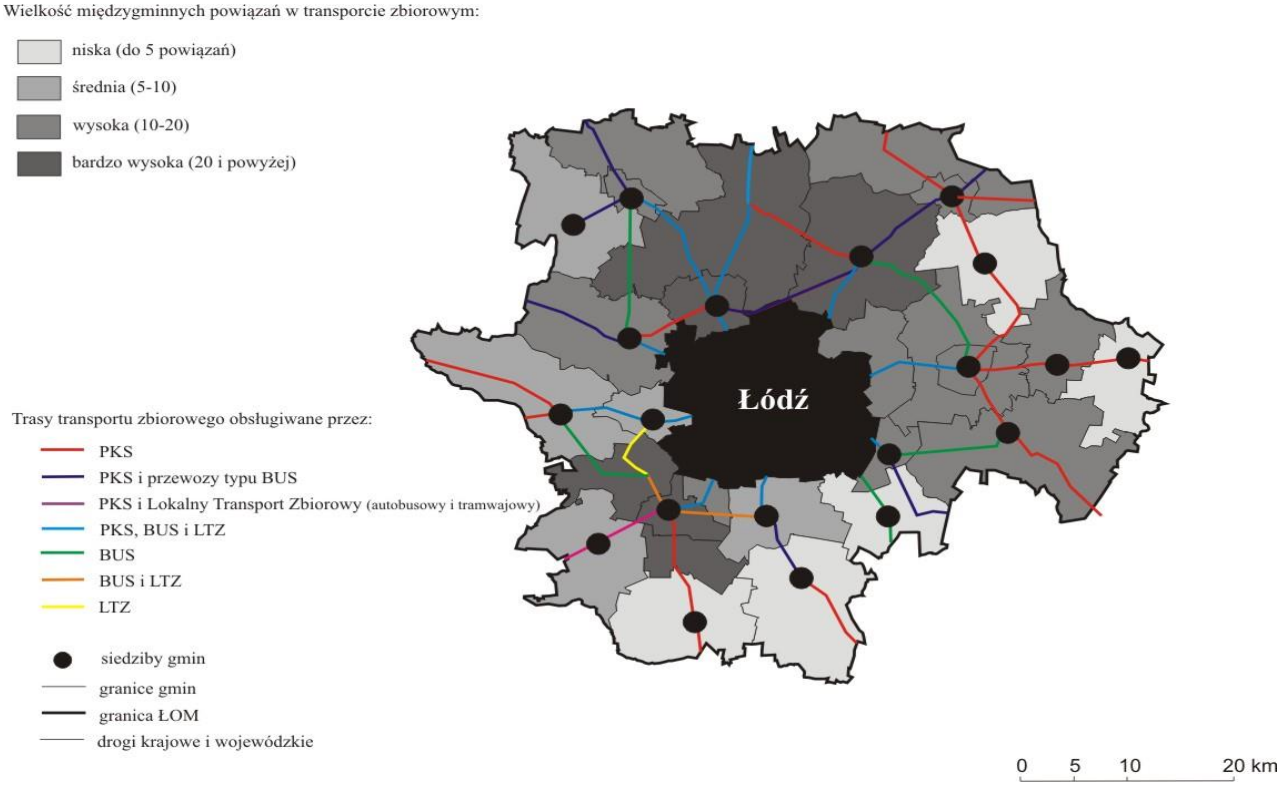
Poza przewozami autobusowymi w obrębie ŁOM funkcjonuje również komunikacja tramwajowa, łącząca jego rdzeń (Łódź) z Konstantynowem Łódzkim, Lutomierskiem, Ozorkowem, Zgierzem oraz Pabianicami. W ostatnich latach wielokrotnie wspominano o pomyśle likwidacji tych połączeń. Ostatecznie postanowiono zachować wszystkie funkcjonujące podmiejskie linie tramwajowe, które przejęło MPK Łódź. W 2012 r. wprowadzono na nich ujednolicenie taryf biletowych (dotyczy to również autobusowych połączeń podmiejskich, które obsługuje MPK Łódź z wyłączeniem autobusów linii 51 do Zgierza oraz obsługiwanej przez MUK Zgierz linii 6). W 2012 r. wprowadzono bilet aglomeracyjny, a w 2013 r. wspólny bilet aglomeracyjny umożliwiający dodatkowo podróż transportem kolejowym obsługiwanym przez Przewozy Regionalne. W 2014 r. rozszerzono ofertę Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego m.in. o lokalną komunikację autobusową Pabianic i Zgierza, a do oferty taryfowej wprowadzono Wspólny Bilet Łódzko-Pabianicki. Dzięki temu niewątpliwie poprawił się komfort podróżowania między rdzeniem metropolitalnym a jego zapleczem.

Uzupełnieniem systemu transportu zbiorowego w regionie łódzkim są przewozy kolejowe. Ich znaczenie i zasięg przestrzenny jest zdecydowanie najmniejszy, zdeterminowany przebiegiem linii kolejowych. Od połowy 2014 r. zostały uruchomione przewozy obsługiwane przez nowego operatora – Łódzką Kolej Aglomeracyjną. Obecnie funkcjonują połączenia na liniach: Łódź - Sieradz, Łódź - Łowicz, Łódź - Kutno, Łódź - Koluszki, Łódź - Skierniewice. Kolejne będą wprowadzane sukcesywnie w następnych latach. Wraz z uruchomieniem ŁKA do użytku oddane zostały również nowe przystanki kolejowe (przede wszystkim w Łodzi). Ponadto należy wymienić przewozy pasażerskie linii kolejowej nr 17 (Łódź Widzew – Koluszki). Znaczenie pozostałych linii jest niewielkie dla przemieszczeń w obrębie samego obszaru metropolitalnego. Przewozy Regionalne również współuczestniczą w organizacji regionalnych połączeń osobowych (pociągi zatrzymują się na wszystkich stacjach) oraz spółka PKP InterCity, która obsługuje pośpieszne połączenia ponadregionalne. W porównaniu do innych obszarów metropolitalnych w Polsce (np. warszawskiego, trójmiejskiego czy górnośląskiego) znaczenie przewozów kolejowych w organizacji regionalnego systemu transportu publicznego w ŁOM jest niższe. Tylko przez 16

gmin przebiegają linie kolejowe, dodatkowo ich trasowanie w wielu przypadkach nie nawiązuje do charakteru sieci osadniczej. Stacje i przystanki są często zlokalizowane w znacznej odległości od centrów miejscowości, co uniemożliwia dogodne korzystanie z transportu kolejowego. Dodatkowo problemem jest układ sieci kolejowej w samej Łodzi. Dotyczy to przede wszystkim Kolei Obwodowej, która przebiega poza terenami o największej koncentracji zabudowy mieszkaniowej. Na niską rangę węzła łódzkiego w skali krajowej wpływa również brak bezpośredniego połączenia kolejowego między jego głównymi stacjami. W tym kontekście ważnym wyzwaniem jest budowa tunelu średnicowego, który połączy ze sobą dwa główne łódzkie dworce. Inwestycja ta znalazła się w wykazie projektów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 w *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Transportu do 2020 r.* (2013) oraz w *Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r (na liście podstawowej).*

III.4.4 Dostępność przestrzenna i czasowa transportu zbiorowego

Rozpatrując dostępność do transportu zbiorowego w ŁOM należy, po pierwsze, zwrócić uwagę na powiązania międzygminne wykształcone na bazie tras przejazdu poszczególnych środków komunikacji. Analiza tego rodzaju dobitnie ukazuje znaczenie Łodzi jako głównego ośrodka obsługi transportowej, warunkującego wielkość i kierunki powiązań, tym samym decydującego o spójności całego systemu.



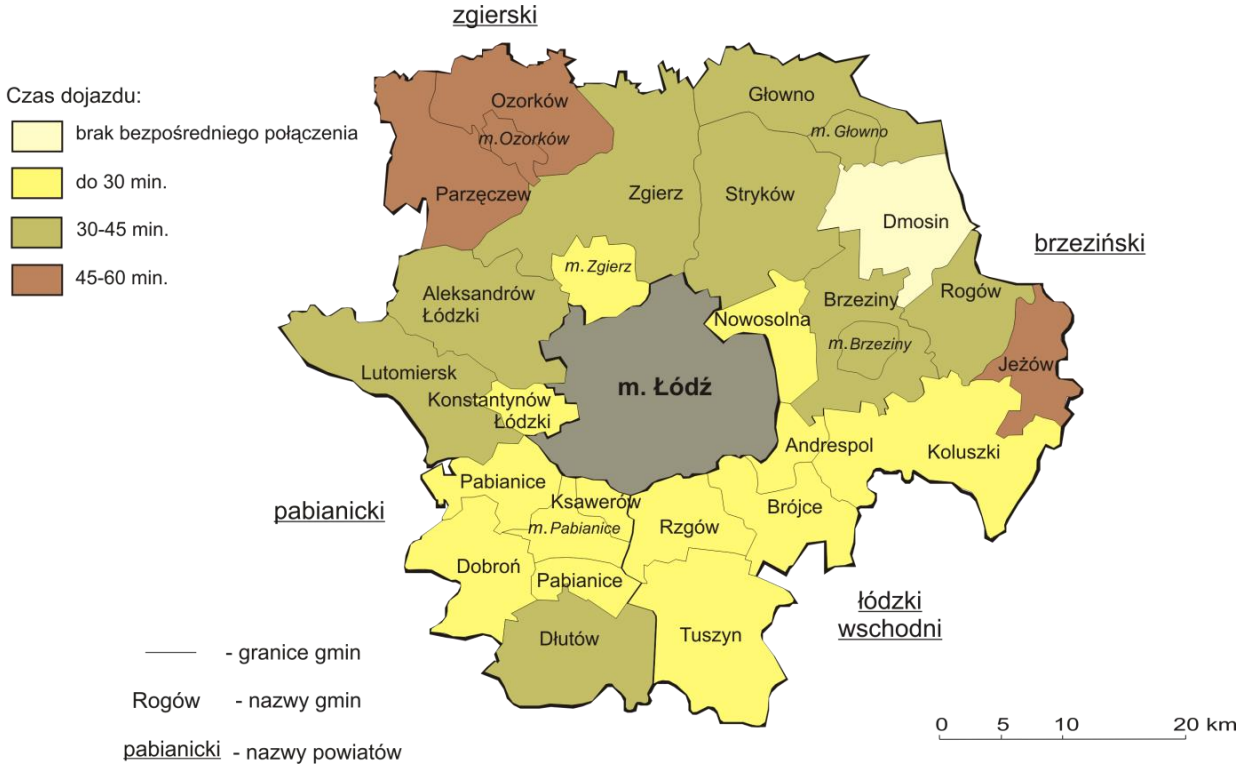
Rys. 23 Wielkość międzygminnych powiązań oraz przebieg tras transportu zbiorowego w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym (z wyłączeniem połączeń kolejowych) w 2013 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bartosiewicz, Pielesiak, 2012.

Najsilniejsze powiązania w zakresie transportu zbiorowego dotyczą gmin położonych na północ oraz wschód od Łodzi, najsłabsze zaś – zlokalizowanych w południowej oraz północno-wschodniej części analizowanego obszaru. Biorąc pod uwagę charakter obserwowanych powiązań, zdeterminowanych przede wszystkim przebiegiem tras komunikacyjnych biegnących w kierunku Łodzi, dalszą analizę ograniczono do zbadania dostępności przestrzennej i czasowej gmin analizowanego obszaru tylko w odniesieniu do miasta wojewódzkiego.

Łódź jako miasto centralne, największy rynek pracy, siedziba instytucji administracyjnych i wielu placówek usługowych o znacznym zasięgu regionalnym (szkolnictwo, opieka zdrowotna, handel, kultura i rozrywka), wymaga odpowiednio rozwiniętego systemu transportu zbiorowego, umożliwiającego dojazd z całego obszaru metropolitalnego. Liczba połączeń może być zróżnicowana, tak jak zróżnicowane jest znaczenie Łodzi (dla obszarów bezpośrednio sąsiadujących z miastem wojewódzkim jest dużo większe, niż dla obszarów położonych w dalszej odległości). Niezależnie od tego, dostępność do tego rodzaju połączeń powinna być zapewniona przynajmniej w minimalnym zakresie dla wszystkich mieszkańców metropolitalnego zaplecza. W analizowanym obszarze dostępność Łodzi dla transportu zbiorowego jest bardzo zróżnicowana. W niektórych relacjach liczba połączeń przekracza 100, a nawet 200 w ciągu doby (w przypadku jednostek terytorialnych bezpośrednio sąsiadujących z Łodzią). Najlepszą dostępnością charakteryzują się gminy bezpośrednio sąsiadujące z Łodzią, ośrodki miejskie oraz jednostki położone wzdłuż głównych szlaków transportowych, przede wszystkim dróg krajowych nr 1, 14, 72, 91. Jak już podkreślono powyżej, o dostępności do Łodzi decyduje system połączeń obsługiwanych przez PKS. Pozostałe gałęzie transportu publicznego mają dużo mniejsze znaczenie w kształtowaniu dostępności metropolitalnego centrum. Odrębną grupę ze względu na specyfikę przewozów stanowi transport kolejowy. W obszarze metropolitalnym bezpośrednie połączenia z Łodzią są obsługiwane na pięciu trasach: Łódź – Sieradz, Łódź – Kutno, Łódź – Koluszki – Skierniewice, Łódź – Radomsko, Łódź – Drzewica, Łódź – Opoczno oraz Łódź – Łowicz. Znaczenie pasażerskich przewozów kolejowych dla dostępności Łodzi jest obecnie relatywnie niewielkie. Wyjątkiem jest wspomniana już linia w kierunku Koluszek.

Drugą zmienną uwzględnioną w analizie jest dostępność czasowa Łodzi. Czas dojazdu do metropolitalnego rdzenia poszczególnymi środkami transportu jest wprost proporcjonalny do odległości danego ośrodka od Łodzi. Połączenia są w większości realizowane na najkrótszej trasie, głównymi drogami krajowymi i wojewódzkimi. Przeciętna osiągalność czasowa Łodzi, uwzględniając wszystkie formy przewozów, w przypadku 4 ośrodków gminnych przekracza 45 minut. Najkrótszym czasem dojazdu, poniżej 30 minut, cechują się gminy położone w bezpośrednim sąsiedztwie Łodzi, lub, tak jak Koluszki i Dobroń – zlokalizowane przy linii kolejowej. W przypadku gmin ścisłego ŁOM (pomijając Dmosin, który jako jedyny w tej grupie nie ma bezpośredniego połączenia z Łodzią) tylko z gmin Jeżów i Ozorków dostępność czasowa jest wyższa niż 45 min. Czas dojazdu do Łodzi jest krótszy z kierunku południowego niż północnego. Wynika to przede wszystkim z lepszych parametrów technicznych dróg kołowych oraz linii kolejowych (w szczególności DK 1, 14, 91 oraz linii kolejowej w kierunku Warszawy).



Rys. 24 Uśredniony czas przejazdu do Łodzi transportem zbiorowym z gmin zaplecza Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2012 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bartosiewicz, Pielesiak, 2012.

III.4.5 Mobilność miejska

Dokumentację strategiczną szczebla regionalnego uwzględniającą transport oraz kwestie mobilności miejskiej, jako komponent tematyczny, określający rozwój stanowią:

- Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020 (część: Główne wyzwania rozwojowe),
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 (część: Matryca logiczna strategii inwestycyjnej programu),
- Studium Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Zakres przestrzenny diagnozy Strategii Rozwoju ŁOM obejmuje Łódzki Obszar Metropolitalny rozumiany, jako Łódź oraz cztery powiaty sąsiadujące: brzeziński, łódzki wschodni, pabianicki i zgierski. W strukturze przestrzennej tych ośrodków blisko 40% powierzchni stanowią obszary użytkowane intensywnie i cechuje je najlepiej rozwinięty system infrastruktury komunalnej. Funkcja transportowa ŁOM kształtowana jest przede wszystkim poprzez dogodne położenie w sieci dróg kołowych (bliskość skrzyżowania autostrad A1 i A2 oraz drogi ekspresowej S8) i bardzo dynamiczny rozwój funkcji logistycznej, której centrum wyznaczają Stryków i Łódź. Dodatkowym ważnym atutem jest lokalizacja w mieście Portu

Lotniczego im. Władysława Reymonta oraz jednego z największych w Polsce kolejowych terminali przeładunkowych (Łódź Olechów).

Wśród najważniejszych wyzwań rozwojowych wskazywane są działania sprzyjające procesom inwestycyjnym (uzbrajanie terenów, rozwiązania transportowe).

Podstawowymi założeniami delimitacji ŁOM były dobre powiązania komunikacyjne z miastem centralnym, umożliwiające 30-minutową dostępność do Łodzi. Jednym z najważniejszych czynników spajających obszar metropolitalny są powiązania w zakresie transportu zbiorowego. We wspólną organizację transportu zbiorowego zaangażowanych jest łącznie 17 gmin i miast obszaru metropolitalnego. Większość z nich jest połączona z systemem miejskiej komunikacji zbiorowej w Łodzi. W ramach obowiązujących porozumień łódzki transport autobusowy dociera do ośmiu gmin: Aleksandrowa Łódzkiego, Andrespola, miasta i gminy Brzeziny, Nowosolnej, Rzgowa, Strykowa oraz Zgierza. Komunikacja tramwajowa obsługuje Ksawerów, Pabianice, Konstantynów Łódzki, Lutomiersk, miasto i gminę Zgierz oraz miasto i gminę Ozorków. We wszystkich przypadkach współpraca polega na współfinansowaniu tras obsługiwanych przez MPK Łódź.

Jako wytyczne do Strategii ZIT rekomenduje się zainicjowanie na obszarach problemowych miast wspólnych działań na rzecz rozwiązywania problemu niskiej emisji i przejście do rozwoju gospodarki niskoemisyjnej, jako istotnego elementu wpływającego na ochronę środowiska i mającego znaczenie dla poprawy jakości życia mieszkańców. Działania winny koncentrować się na podniesieniu efektywności energetycznej, poprzez podjęcie prac termomodernizacyjnych, wymianę źródeł ciepła, wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii, rozwój transportu publicznego, rozbudowę infrastruktury dla indywidualnego transportu niezmotoryzowanego, (drogi rowerowe i dla ruchu pieszego), modernizację oświetlenia przestrzeni publicznej.

Mobilność miejska, a właściwie ze względu na strukturę przestrzenną jej zasięgu, mobilność aglomeracyjna lub szerzej metropolitalna, z istoty rzeczy ma charakter kompleksowy, multimodalny i musi uwzględniać m.in. aspekt ekologiczny (niskoemisyjność), optymalizację dystansów podróży oraz być dostosowana do społecznych wymagań milionowych i zróżnicowanych co do rodzaju preferencji użytkowników. Wiąże się z wykorzystaniem inteligentnych systemów transportowych, wdrażaniem nowych wzorców użytkowania, promocją ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów.

Oprócz transportu drogowego, szczególnej uwagi i działań wymaga zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach.

W Strategii Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+ określono kierunki interwencji i działania w zakresie mobilności miejskiej, na obszarze ŁOM.

1. Drogi rowerowe, parkingi i węzły przesiadkowe – działania polegające na inwestycjach służących ograniczeniu ruchu pojazdów oraz integracji wewnętrznej i dostępności

komunikacyjnej miast i ich obszarów funkcjonalnych. Według klasyfikacji określonej w komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z 17.12.2013 r., które wpisują się w zasadę przewodnią wyważonego i zintegrowanego rozwoju wszystkich rodzajów transportu, dotyczącą zagadnień transportu niezmotoryzowanego i intermodalności.

- Transport niezmotoryzowany

Przeprowadzono ocenę stanu istniejącej infrastruktury i wypracowano propozycję rozwoju infrastruktury przewidzianej nie tylko dla tras transportu zmotoryzowanego. Uwzględniono budowę specjalnej infrastruktury dla rowerzystów i pieszych, aby oddzielić ich od intensywnego ruchu zmotoryzowanego oraz, w stosownych przypadkach, zmniejszyć pokonywane odległości.

Planowane działania obok propagowania niskoemisyjnych środków transportu, zwiększają atrakcyjność i bezpieczeństwo poruszania się pieszo i rowerem.

- Intermodalność

Intermodalność przyczynia się do ściślejszej integracji różnych rodzajów transportu oraz koncentruje środki ukierunkowane na ułatwienie mobilności transportu, skraca całkowity czas podróży, zwiększa sprawność transportu i poprawia jego efektywność.

2. Niskoemisyjny transport zbiorowy – obejmuje działania związane z zakupem nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru transportu zbiorowego oraz budową, przebudową i modernizacją infrastruktury transportowej. Według klasyfikacji określonej w komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z 17.12.2013 r. projekty wpisują się w zasadę przewodnią wyważonego i zintegrowanego rozwoju wszystkich rodzajów transportu dotyczącą zagadnień zbiorowego transportu pasażerskiego oraz wdrażania nowych wzorców użytkowania, promocji ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów.

- Zbiorowy transport publiczny

Transport ten obejmuje obecnie wyłącznie niskoemisyjne środki transportu zbiorowego, co ma na celu podwyższenie jakości, zwiększenie bezpieczeństwa i dostępności usług a także konkurencyjności transportu publicznego. Wspomaga to również integrację infrastruktury, taboru i usług.

- Promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów

Efektywność przyjmowania nowych rozwiązań transportowych mająca zasadnicze uwarunkowania ekonomiczne w przeważającej mierze zależy jednak od preferencji, zachowań transportowych mieszkańców. Bez ich aktywnego uczestnictwa, modyfikacji utrwalonych typów zachowań nie uda się osiągnąć istotnych zmian, czyli zasadniczego ograniczenia niskiej emisji. Dlatego też działania dotyczące niskoemisyjnego transportu zbiorowego mają kluczową rolę w

kształtowaniu, poprzez bezpośrednie ułatwienia podróżowania, nowych przyzwyczajeń i wzorów.

3. Bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach

Zdecydowana część inwestycji drogowych w przestrzeni miejskiej wynika nie tyle z potrzeb komunikacyjnych, co z niezbędnego zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu i dostępności do miejsc w przestrzeni publicznej stanowiących ogniska koncentracji funkcji miejskich różnego rzędu. Szczególnym przykładem takiego działania jest integracja wieloaspektowa dominująca w obszarowej rewitalizacji wybranych części miast odznaczająca się wieloma aspektami destrukcyjnymi, w tym swoistym „przepełnieniem" przestrzeni komunikacyjnej. Dlatego też działania rewitalizacyjne w pełni wpisują się w cel zmierzający do podniesienia jakości mobilności miejskiej. W ramach programów rewitalizacyjnych zdegradowanych obszarów miejskich na rzecz budowy przyjaznych i bezpiecznych przestrzeni miejskich przewidziano jako równorzędną realizację inwestycji drogowych (w tym budowę i przebudowę ulic chodników, oświetlenia, budowę ciągów pieszo-rowerowych parkingów wielopoziomowych, miejsc postojowych oraz nowe meble miejskie). Według klasyfikacji określonej w komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z 17.12.2013 r. projekty wpisują się w zasadę przewodnią wyważonego i zintegrowanego rozwoju wszystkich rodzajów transportu dotyczącą zagadnień transportu niezmotoryzowanego, intermodalności, bezpieczeństwa ruchu drogowego i logistyki miejskiej.

- Logistyka miejska

Strefy objęte działaniami rewitalizacyjnymi nie mogą być pozbawione dogodnego transportu, dlatego też projektując je należy zadbać o poprawę wydajności logistyki miejskiej, w tym także miejskich systemów dostarczania towarów, przy ograniczeniu powiązanych efektów zewnętrznych, takich jak emisje gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń i hałasu co związane jest przede wszystkim z odciążeniem centrum miast oraz gmin ŁOM od komunikacji tranzytowej oraz od ciężkiego transportu tranzytowego.

- Transport niezmotoryzowany

Wieloaspektowość działań w zakresie mobilności miejskiej nie oznacza, iż zawsze wszystkie jej aspekty realizowane są z takim samym natężeniem. Dlatego też w drogowych działania rewitalizacyjnych możemy wyróżnić zadania, których głównym komponentem jest transport niezmotoryzowany. Są one przede wszystkim związane z porządkowaniem przestrzeni miejskiej mającym na celu zwiększenie atrakcyjności i bezpieczeństwa poruszania się pieszo i rowerem. Uwzględnia on budowę specjalnej infrastruktury dla rowerzystów i pieszych, aby oddzielić ich od intensywnego ruchu zmotoryzowanego oraz, w stosownych przypadkach, zmniejszyć pokonywane przez nich odległości.

4. Transport drogowy (płynny, spowolniony, bezpieczny)

Działania związane z porządkowaniem przestrzeni miejskiej mają na celu spowodowanie, aby ruch był bardziej płynny przy znacznym jego spowolnieniu. Jednocześnie przebudowa układów komunikacyjnych ma na celu zoptymalizowanie użytkowania istniejącej infrastruktury drogowej oraz poprawę sytuacji w obrębie stwierdzonych „białych plam", a także ogólnej sytuacji komunikacyjnej. W każdym przypadku przebadano możliwości zmiany alokacji przestrzeni drogowej na potrzeby innych rodzajów transportu lub innych funkcji publicznych niezwiązanych z transportem. Takie rozwiązania przybliżą zdecydowane uwolnienie centrów miast oraz gmin ŁOM od ruchu tranzytowego i ciężkiego, niebezpiecznego transportu ciężarowego. Zwiększenie bezpieczeństwa transportowego oparto na analizie głównych stref ryzyka istniejących w obszarach miejskich. Jednocześnie przebudowa układów komunikacyjnych zoptymalizuje użytkowanie istniejącej infrastruktury drogowej i zapewni jej znacznie dłuższą żywotność techniczną. Według klasyfikacji określonej w komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z 17.12.2013 r. działania wpisują się w zasadę przewodnią wyważonego i zintegrowanego rozwoju wszystkich rodzajów transportu dotyczącą zagadnień bezpieczeństwa ruchu drogowego, logistyki miejskiej oraz transportu drogowego.

III.4.6 Rekomendacje dla Strategii ZIT

Biorąc pod uwagę planowane oraz będące obecnie w realizacji inwestycje drogowe istniejący system transportu kołowego w obszarze metropolitalnym należy ocenić pozytywnie. Działania inwestycyjne zmniejszają ruch tranzytowy w Łodzi oraz w ościennych miastach (Zgierz, Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki oraz Pabianice), odciążając przede wszystkich drogi w centrach tych ośrodków. W przypadku dróg krajowych i wojewódzkich ich stan techniczny z roku na rok poprawia się. W ostatnich latach na niemal wszystkich ważniejszych trasach obszaru metropolitalnego prowadzono prace modernizacyjne. Nie zanotowano także opóźnień w czasie przejazdu do Łodzi indywidualnymi środkami transportu, wynikających ze wzmożonej kongestii na drogach (Bartosiewicz, Pielesiak, 2012).

Problemem pozostaje stan techniczny dróg niższego szczebla, które w wybranych relacjach odgrywają istotną rolę w systemie transportowym obszaru metropolitalnego. Dokładna ich identyfikacja w przyszłości powinna stanowić zalążek do powstania na poziomie metropolitalnym wspólnego programu modernizacji obiektów istotnych dla poprawnego funkcjonowania całości analizowanego obszaru. Niezbędna jest również budowa obwodnic w przypadku niektórych miast, w szczególności dla Brzezin w ciągu DK72 (plany jej budowy przeciągają się od wielu lat), Aleksandrowa Łódzkiego (w ciągu DK72), Konstantynowa Łódzkiego (w ciągu DW710), choć w tym przypadku, podobnie jak w Zgierzu, łączy się te inwestycje z planowaną drogą S14, oraz Głowna (w ciągu DK14). Przedsięwzięcia te odciążą ruch w wymienionych miastach i jednocześnie umożliwią zmianę zagospodarowania ich centrów, co przy obecnym przebiegu dróg tranzytowych jest niemożliwe.

Pozytywne zmiany w systemie transportowym niosą ze sobą również realizowane obecnie inwestycje kolejowe, czyli: realizacja przez samorząd wojewódzki projektu Łódzka Kolej Aglomeracyjna (ŁKA), który obejmuje: modernizację linii kolejowych (w tym wypadku inwestycja realizowana jest przez PKP PLK), budowę nowych i przebudowę istniejących przystanków oraz zakup nowoczesnego taboru kolejowego. Jest to idea słuszna, ale wymaga podjęcia jeszcze szeregu działań. W wielu przypadkach przebieg linii kolejowych nie nawiązuje do współczesnej sieci osadniczej regionu. Przystanki są często zlokalizowane z dala od centrów miejscowości, a w samej Łodzi nie pokrywają się z rozmieszczeniem większych osiedli mieszkaniowych. Funkcjonalność ŁKA podniesie z pewnością zaplanowana na lata 2014-2020 budowa tunelu łączącego dworce Łódź Fabryczna i Łódź Kaliska. Przydatność ŁKA dla mieszkańców obszaru metropolitalnego zależy w dużej mierze od powiązania kolei aglomeracyjnej z pozostałymi środkami transportu zbiorowego, drogami rowerowymi, a także budową infrastruktury typu Park&Ride. Realizujący projekt ŁKA Urząd Marszałkowski w Łodzi zawarł z jednostkami samorządu terytorialnego umowy na rzecz integracji systemów transportowych, budowy węzłów intermodalnych oraz systemów taryfowych i informacji pasażerskiej. Jest to dopiero pierwszy krok i w najbliższych latach będzie wymagał podjęcia szeregu zintegrowanych działań realizowanych we współpracy wszystkich interesariuszy (w szczególności Łodzi i samorządu wojewódzkiego).

Integracja całego systemu transportu zbiorowego jest oczywiście zadaniem trudnym i wymaga współpracy wszystkich szczebli samorządowych obszaru metropolitalnego oraz przewoźników kolejowych. Powinna ona polegać na powiązaniu ze sobą poszczególnych gałęzi transportu (tak aby sprawnie obsługiwać główne kierunki przepływów), ale także na dalszych etapach prac nad rozszerzeniem zasięgu Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego (obejmującego nie tylko kolej oraz lokalny transport zbiorowy w Łodzi, ale również systemy lokalnej komunikacji w innych miastach oraz autobusy PKS). Bez skoordynowanych działań na poziomie metropolitalnym tego rodzaju przedsięwzięcia najprawdopodobniej nie przyniosą zamierzonych skutków. Należy także zaznaczyć, że chociaż budowa ŁKA wpłynie na poprawę dostępności do transportu zbiorowego tylko dla części obszaru metropolitalnego, inwestycja ta jest bardzo potrzebna ze względu na konieczność odciążenia dróg kołowych. Jak wykazały zaprezentowane w analizie strategicznej wyniki badań, gminy położone wzdłuż linii kolejowych już obecnie cechują się najlepszą dostępnością (duża liczba połączeń, kilka gałęzi transportu zbiorowego). Priorytetem powinny stać się zatem działania służące poprawie dostępności gmin obecnie słabo skomunikowanych.

Podsumowując analizę powiązań transportowych należy również odnieść się do wyników przeprowadzonego wśród mieszkańców Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego badania w zakresie stanu infrastruktury drogowej i organizacji transportu zbiorowego.. Według ponad 70% respondentów stan dróg obszaru metropolitalnego jest przynajmniej dostateczny. Większość w podobnym tonie wypowiada się na temat stanu taboru komunikacji zbiorowej, choć w tym

przypadku udział ocen dobrych jest wyższy (30%). Gorzej za to oceniana jest częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej. Blisko 60% uważa ją za niewystarczającą.

Zdając sobie sprawę, że dostępność do transportu zbiorowego jest pochodną istniejącego zapotrzebowania, trzeba zwrócić uwagę, że utrzymywanie nawet nierentownych połączeń w dłuższej perspektywie czasu może przynieść pozytywne efekty dla obszaru metropolitalnego (np. zmniejszenie się ruchu w transporcie indywidualnym, który jak dowodzą badania nad powiązaniami społecznymi czy dojazdami do usług, jest dominujący dla codziennych przemieszczeń ludności). Dotyczy to w szczególności tras, które nie prowadzą do większych miast (m.in. do Łodzi), ale obsługują połączenia mniejszych ośrodków z ich otoczeniem. Ośrodki gminne czy też powiatowe pełnią istotną funkcję usługową (dojazdy do szkół, placówek handlowych, podstawowej opieki zdrowotnej) dla mieszkańców swojego otoczenia. Są też, w skali lokalnej a niekiedy i ponadlokalnej (np. Stryków) ważnymi rynkami pracy. Należy również zwrócić uwagę na relacje w zakresie powiązań transportowych, które zachodzą pomiędzy miastami i obszarami wiejskimi. Oczywiście miasta, ze względu na swój potencjał demograficzny (większe potrzeby transportowe) oraz wysoką gęstość zaludnienia charakteryzuje generalnie większa dostępność transportowa, w tym przede wszystkim szersza oferta usług przewozowych. W przypadku obszarów wiejskich dostępność ta jest bardziej zróżnicowana. Na terenie silnie zurbanizowanym, takim jakim jest obszar metropolitalny, sytuacja odbiega od obserwowanej na typowych obszarach wiejskich. W mniejszym stopniu o dostępności transportowej decyduje wiejski charakter jednostki a w większym stopniu jej położenie w stosunku do Łodzi. Dla gmin z najbliższego otoczenia metropolii dostępność ta nie odbiega znacząco od terenów miast ŁOM. Ze względu na większe niż w miastach rozproszenie zabudowy, dostępność ta jest oczywiście zróżnicowana w obrębie poszczególnych gmin. Większą cechują się, obok najlepiej skomunikowanych siedzib gmin, miejscowości zlokalizowane wzdłuż głównych dróg kołowych oraz linii kolejowych.

W oparciu o przeprowadzoną diagnozę, jako rekomendacje dla Strategii ZIT wskazuje się potrzeby:

- Podejmowania działań na rzecz budowy obwodnic miast obszaru metropolitalnego.
- Modernizacji i poprawy parametrów technicznych infrastruktury transportu kołowego, przede wszystkim dróg wojewódzkich i powiatowych, w celu poprawy dostępności obszaru metropolitalnego. Działania powinny koncentrować się przede wszystkim na niwelowaniu zróżnicowania parametrów technicznych dróg pomiędzy poszczególnymi gminami (częstym przykładem są sytuacje kiedy droga przebiegająca przez większy obszar różni się istotnie stanem technicznym w zależności od gminy).
- Modernizacji infrastruktury transportu tramwajowego, w szczególności linii podłódzkich.

- Stworzenia zintegrowanej sieci metropolitalnego transportu zbiorowego. Realizacja tego działania wymaga szerszej niż do tej pory współpracy zarówno w zakresie infrastruktury, jak i organizacji transportu. Celem takiej współpracy powinna być poprawa dostępności transportowej poszczególnych gmin (zwłaszcza położonych w większej odległości od Łodzi) oraz działanie na rzecz wzrostu udziału transportu zbiorowego w przewozach, gdyż obecnie zdecydowana większość osób w codziennych dojazdach wykorzystuje własne środki transportu. Rolę przewodnią w tej współpracy powinna przejąć Łódź jako miasto o największych przepływach ludności związanych z dojazdami do pracy i placówek oświatowych. Jednym z przykładowych działań w tym zakresie powinno być wprowadzenie jednego biletu metropolitalnego akceptowanego przez wszystkich przewoźników na terenie ŁOM.
- Podniesienia roli łódzkiego węzła kolejowego w przewozach pasażerskich, poprzez oddanie do użytku nowego dworca Łódź Fabryczna wraz z budową tunelu średnicowego w kierunku dworca Łódź Kaliska oraz modernizację regionalnej sieci kolejowej.
- Integracji Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej z transportem zbiorowym miast ŁOM.

III.5 Gospodarka niskoemisyjna i ochrona środowiska w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym

III.5.1 Warunki naturalne

Funkcjonowanie ŁOM jest determinowane przez czynniki środowiskowe, takie jak ukształtowanie powierzchni, budowa geologiczna, klimat, wody powierzchniowe i podziemne, lasy, tereny zielone i surowce naturalne, które już w przeszłości przesądziły o osadniczej atrakcyjności obszaru i także obecnie wpływają na jego rozwój. Środowisko przyrodnicze, pełniąc jednocześnie funkcje ekologiczne i społeczno-gospodarcze, stanowi naturalną bazę dla procesów rozwojowych, wpływając na jakość życia mieszkańców, możliwość zaspokojenia biologicznych potrzeb człowieka i ocenę przez inwestorów.

Klimat

Położony w strefie przenikania się cech klimatu oceanicznego i kontynentalnego ŁOM , cechuje się dużą zmiennością stanów pogody oraz zróżnicowaniem warunków meteorologicznych w poszczególnych latach. Pod tym względem klimat obszaru nie odbiega od właściwości klimatu środkowej Polski. Sumy roczne opadów w okolicach Łodzi, zwłaszcza na Wzniesieniach Łódzkich przekraczają 600mm, na niżej położonej terenach są wyższe niż 550mm. Średnie roczne temperatury powietrza kształtują się na poziomie 7,5 – 8°C, najzimniejszym miesiącem jest styczeń (ok. -3,5°C), a najwyższe temperatury notuje się w lipcu (ok. 18°C). Na terenach zurbanizowanych obserwowane jest występowanie tzw. miejskich wysp ciepła

(Liszewski, 2001). Są one zróżnicowane w zależności od wielkości miasta, ilości zużywanej tam energii i właściwości cieplnych podłoża, a uwidaczniają się w postaci wzrostu średniej temperatury powietrza, wzrostu zachmurzenia konwekcyjnego i lokalnych opadów, spadku natężenia promieniowania słonecznego, obniżenia wilgotności względnej powietrza itp., we wnętrzu zwartego układu miejsko-przemysłowego w stosunku do strefy podmiejskiej i terenów wiejskich.

Warto zwrócić uwagę na występowanie na terenie ŁOM specyficznych mikroklimatów, zwłaszcza niektórych obszarów leśnych. W połączeniu z walorami krajobrazowymi stanowią one o atrakcyjności rekreacyjno-wypoczynkowej, co przyczyniło się do rozwoju osadnictwa letniskowego na północ od Łodzi w okolicach Grotnik, Sokolnik, Głowna (Włodarczyk, 1999), na południe w okolicach Tuszyna, Rydzynek, Rudy Pabianickiej, Wiśniowej Góry, w dolinie Grabi, a także do powstania obiektów o charakterze sanatoryjnym (Sokolniki, Tuszyn, Dłutów) lub leczniczych (Łagiewniki).

Ukształtowanie powierzchni

Obszar województwa łódzkiego należy do strefy przejściowej pomiędzy strefą wyżyn Polski południowej a strefą niżu na północy kraju. Południowa część regionu wkracza na pagórkowate tereny wysoczyznowe Wyżyny Małopolskiej, a środkowa i północna należy do Krainy Wielkich Dolin reprezentowanych przez rozległe, płaskie i silnie zdenudowane tereny nizin Mazowieckiej i Wielkopolskiej (Dylikowa, 1973). Położenie to rzutuje na całokształt środowiska przyrodniczego województwa, w tym również obszaru metropolitalnego. Rzeźba powierzchni województwa łódzkiego kształtowała się pod wpływem różnorodnych czynników, spośród których największy wpływ wywarły zlodowacenia plejstoceńskie, które kilkakrotnie przykryły obszar województwa. W okresie tzw. stadium Warty powstał długi ciąg wysokich pagórków biegnących od Rawy Mazowieckiej w kierunku Brzezin, Łodzi, a dalej ku południowi przez Tuszyn, Kamieńsk, Pajęczno po Działoszyn. Wzniesienia te, o stosunkowo stromych zboczach, zbudowane z piasków i żwirów, są istotnym rysem krajobrazu środkowej części województwa łódzkiego (Olaczek, 1971).

Najmniejszymi wysokościami bezwzględnymi nad poziomem morza charakteryzuje się północna część powiatu zgierskiego znajdująca się w obrębie mezoregionu Równiny Łowicko-Błońskiej (na północ od linii Brzeziny – Stryków – Zgierz – Ozorków) (Kondracki, 2000). Ku południowi, poprzez kilka wyrazistych, stromych stopni rozdzielających prawie płaskie tereny wysoczyznowe, następuje raptowne przejście do mezoregionu Wzniesień Południowomazowieckich – Wzniesień Łódzkich. Najwyższy poziom wysoczyznowy wznosi się powyżej 210m n.p.m., a na wschód od Łodzi, w pobliżu granicy miasta znajduje się najwyżej położony punkt na obszarze ŁOM, tj. 284,1 m n.p.m. W 1996 r. na obszarze tym, uznając walory krajobrazowe, przyrodnicze i kulturowe, utworzono Park Krajobrazowy Wzniesień Łódzkich.

Południowa część powiatów łódzkiego wschodniego i pabianickiego znajduje się w granicach Wysoczyzny Bełchatowskiej, oddzielonej od Wzniesień Łódzkich szerokim

obniżeniem dolinnym górnego biegu Wolbórki i Dobrzynki. Urozmaiceniem terenów wysoczyznowych jest wspominany wcześniej łańcuch żwirowych wzgórz ostańcowych, które kulminują, m.in. w okolicach wsi Górki Duże pod Tuszynem oraz w okolicach Dłutowa, osiągając nawet 245 m n.p.m. Zachodnia część ŁOM jest krajobrazowo skromnie urozmaicona, zajmuje on bowiem fragment rozległej zdenudowanej peryglacjalnie równiny morenowej Wysoczyzny Łaskiej, urozmaiconej jedynie płytkimi rozcięciami dolin Grabi, Neru i górnej Bzury, a także niewysokimi Pagórkami Lutomierskimi i Pagórkami Ozorkowskimi (Kondracki, 2000). Północno-zachodni narożnik Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego wkracza w obręb Kotliny Kolskiej, która będąc integralną częścią Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej, ma wybitnie równinny rys i jest wykorzystywana przez dolny bieg Neru. Ukształtowanie powierzchni w granicach ŁOM współcześnie nie ma większego wpływu na procesy rozlewania się miast. Historycznie bardziej pożądane były doliny rzeczne i pradoliny, zasiedlone zdecydowanie wcześniej niż tereny wysoczyznowe, których zagospodarowanie przypadło na XIX w., głównie wskutek decyzji władz Królestwa Polskiego o lokalizacji miast przemysłowych na Wyżynie Łódzkiej.

Budowa geologiczna

W granicach ŁOM powierzchnia mezozoicznego podłoża zbudowana jest z pasowo ułożonych formacji jurajskich i kredowych, których linia podziału przebiega z północnego zachodu na południe i południowy wschód, orientacyjnie wzdłuż wschodnich granic miast Łódź i Zgierz. Formacje jurajskie występują we wschodniej i północno-wschodniej części obszaru metropolitalnego, wchodząc w skład antyklinorium kujawskiego (wał kujawsko-pomorski), ku południowemu wschodowi rozszerzając się do mezozoicznego obrzeżenia Gór Świętokrzyskich. Formacje kredowe, głównie skały węglanowe wypełniają synklinorium łódzkie (niecka łódzka). Najstarsze permskie skały – sole cechsztyńskie, występują jedynie w okolicach Ozorkowa w postaci diapira, zwanego wysadem Rogoźno. Ze starszym podłożem związane jest również występowanie innych surowców mineralnych. W powiecie zgierskim (północna część ŁOM) oprócz soli kamiennych i potasowych występują wody solankowe i termalne. Większość powierzchni podkenozoicznej w okresie czwartorzędowym została pokryta kilkakrotnie lądolodem i pozostawionymi przez niego osadami pochodzenia lodowcowego – piaskami i glinami zwałowymi oraz piaskami wodnolodowcowymi o zróżnicowanej miąższości. Wartości maksymalne występują wzdłuż osi Garbu Łódzkiego (na południe i wschód od Łodzi) oraz w tzw. strefie krawędziowej Wyżyny Łódzkiej, gdzie miejscami przekraczają 100 m, a miejscami, w obniżeniach powierzchni podczwartorzędowej dochodzą do 150 m (Liszewski, 2001).

Surowce naturalne

ŁOM jest bardzo ubogi w surowce naturalne. Znaczenie gospodarcze mogą mieć jedynie złoża soli kamiennej i węgla brunatnego w regionie Rogoźna (*Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego*, 2002). Zasoby złoża węgla brunatnego „Rogoźno" szacuje się na ponad 700 mln ton (4% zasobów krajowych), co pozwala zaliczyć je do najbogatszych w Polsce. Pokłady charakteryzują się dużą miąższością, jednak zaleganie na dużej

głębokości, obecność domieszek soli i wysoka zawartość siarki (ok. 4%) obniżają atrakcyjność złoża. Poważną przeszkodą w eksploatacji jest także brak przyzwolenia społecznego, wynikający z uzasadnionych obaw co do możliwości wystąpienia negatywnych konsekwencji eksploatacji złoża, takich jak: konieczność wysiedlenia około 3 tys. mieszkańców, powstanie rozległego leja depresyjnego, osuszenie gleby, zanieczyszczenie wód gruntowych i powierzchniowych, zmianę biegu kilku rzek i gwałtowne przeobrażenia rzeźby terenu, a także spadek wartości nieruchomości i komfortu życia mieszkańców aglomeracji łódzkiej związany z wzrostem zanieczyszczenia powietrza. Eksploatacja węgla oznaczałaby praktyczne zniszczenie terenów leśnych północnej części obszaru metropolitalnego, gdzie znajdują się lubiane miejscowości letniskowo-wypoczynkowe (np. Grotniki, Jedlicze, Sokolniki).

Kolejnym wartym odnotowania bogactwem naturalnym są wody słodkie i solankowe (chlorkowo-wodorowęglanowo-sodowo-wapniowo-fluorkowe) (Liszewski, 2011), będące często wodami termalnymi. Występują one w powiatach zgierskim, brzezińskim i w północnej części powiatu łódzkiego wschodniego. Stanowią one znaczny potencjał energii odnawialnej (na głębokości 1200 m p.p.t. temperatura w wysadzie solnym wynosi ok. 100°C). Wykorzystanie zasobu energii wysadu solnego i zasobów wód geotermalnych stwarza możliwości rozwoju lokalnego i regionalnego. Wody te mogą być wykorzystywane do celów grzewczych oraz w rekreacji i lecznictwie. Sprzyjający mikroklimat terenów leśnych, zasoby wód mineralnych, termalnych, solankowych i borowin, stanowią przesłankę do ustanowienia strefy uzdrowiskowej (Uzdrowisko „Rogóźno") oraz obiektów rekreacyjno-sportowo-wypoczynkowych.

Na całym terytorium ŁOM występują praktycznie niewyczerpywalne zasoby skał polodowcowych. Są one łatwo dostępne i wykorzystywane na potrzeby budownictwa i przemysłu ceramicznego. Pozyskiwanie kruszyw naturalnych (piaski, żwiry, gliny) skoncentrowane jest na wschód od Łodzi, w rejonie Nowosolnej, zaś surowców ilastych, również w okolicach Brzezin i Strykowa. Odkrywkowa eksploatacja tych kopalin nie przyjmuje masowego charakteru, jednak lokalnie prowadzi do wyraźnych zmian w krajobrazie, stosunkach wodnych i systemie przyrodniczym. Marginalne znaczenie posiadają margle górnokredowe, które wydobywano do celów lokalnych w wielu miejscowościach położonych wzdłuż osi niecki łódzkiej, np. w Wadlewie, Ldzaniu, Mogilnie w powiecie pabianickim.

Wody powierzchniowe i podziemne

Ze względu na swoje położenie na dziale wodnym I rzędu (rozdzielającym dorzecza dwóch największych polskich rzek Wisły i Odry), ŁOM jest ubogi w wody powierzchniowe. Sieć rzeczna obszaru metropolitalnego wyróżnia się radialnym, odśrodkowym układem, który charakteryzuje się dużą ilością strug wodnych o małych przepływach, w górnych biegach zanikających okresowo częściowo lub całkowicie. Wpływa to na permanentny i ogólny deficyt wody w większości zlewni, niekorzystny z punktu widzenia potrzeb rolnictwa, gospodarki komunalnej, przemysłu i rekreacji mieszkańców ŁOM. W wielu przypadkach, zwłaszcza w granicach Łodzi, doszło do zmiany naturalnego charakteru koryt rzecznych – wybetonowane stały się krytymi kanałami płynącymi

pod zabudową miasta. Silna antropopresja, obejmująca m.in. wylesienie obszarów źródłowych, zabudowę i niwelację dolin rzecznych, regulację koryt oraz nadmierną eksploatację wód podziemnych, doprowadziły ostatecznie do zaniku naturalnych przepływów w większości rzek (Ratajczyk, Drzazga, 2005). Stały się one przede wszystkim recypientami wód płynących z kanalizacji burzowej (Papińska, 2001).

W granicach ŁOM istnieje niewiele sztucznych zbiorników retencyjnych i są one niewielkich rozmiarów. Popularną przestrzenią wypoczynku i rekreacji łodzian m.in. są Stawy Jana na Olechówce, Staw Stefańskiego na Nerze w parku im. 1 Maja w Rudzie, czy stawy na Bzurze w Arturówku w Lesie Łagiewnickim, z kolei mieszkańcy Strykowa korzystają ze zbiornika na Moszczenicy.

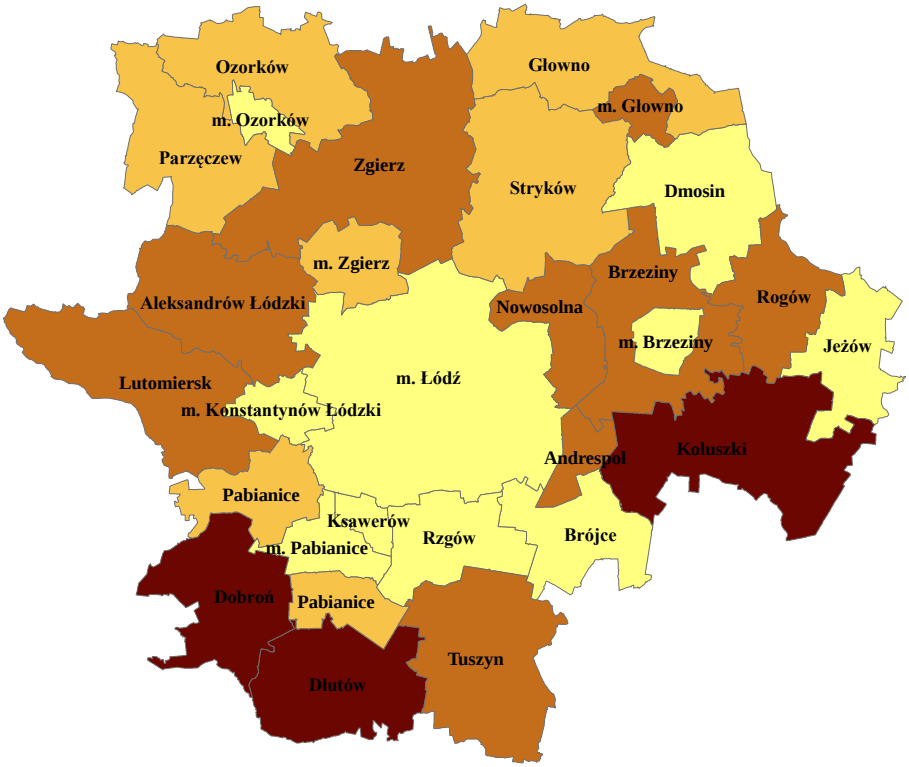
Zasoby wód wgłębnych województwa łódzkiego zostały oszacowane na 126 600 m^3, co stanowi 8% zasobów Polski. W granicach województwa znajduje się w całości (lub we fragmentach) 16 tzw. Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, z których jeden rozpościera się pod niemal całym terenem ŁOM. Z czterech występujących na terenie województwa łódzkiego poziomów wód wgłębnych najzasobniejszy jest poziom kredowy o wodach wysokiej jakości. Poważnym zagrożeniem dla wód wgłębnych jest ich nadmierny pobór, prowadzący do wytworzenia się leja depresyjnego na terenie Łodzi, który w ostatnim okresie ulega stopniowemu wypłycaniu (*Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego*, 2002), w związku ze zmniejszeniem zapotrzebowania wód na cele komunalne i gospodarcze.

Szata roślinna i świat zwierzęcy

Na terenie ŁOM, podobnie jak w całym województwie łódzkim, szata roślinna została silnie przekształcona. Jest to głównie efekt zapoczątkowanej w XIX wieku gwałtownej industrializacji, której towarzyszyły procesy urbanizacyjne i rozwój sieci komunikacyjnej. Antropopresja na rośliny i ich biotopy spowodowała, że w ostatnich latach obserwujemy ubożenie flory przede wszystkim na siedliskach naturalnych i półnaturalnych. Obraz roślinności jest zatem daleki od pierwotnego. Regresja dotyczy również fauny (Kurowski, 2002). Lasy w ŁOM stanowią zaledwie 19,5% jego powierzchni. Tak niska lesistość wpływa niekorzystnie na stosunki wodne, warunki klimatyczne i jakość życia mieszkańców. Większość drzewostanów jest uszkodzona głównie w wyniku dużego zanieczyszczenia powietrza.

Jedną ze szczególnych cech rozmieszczenia lasów w granicach ŁOM jest ich względna koncentracja w kilku rejonach. Ze względu na obecną zabudowę, linie kolejowe i energetyczne oraz drogi kołowe, lasy nie tworzą niestety zwartych kompleksów. Na północ od Aleksandrowa Łódzkiego i Zgierza znajduje się kompleks Lasów Lućmiersko-Grotnickich, przez które przebiegają liczne trasy samochodowe o znaczeniu międzynarodowym i krajowym. Drugi z większych kompleksów leśnych, który składa się z kilku mniejszych, mocno izolowanych obszarów, rozpościera się w okolicach Koluszek, Andrespola i Brzezin. Od Łasku po Tuszyn rozciąga się kolejny, tym razem bardziej zwarty areał leśny, silnie wpływający na wskaźnik lesistości powiatu pabianickiego, który wśród powiatów ŁOM charakteryzuje się największym

udziałem obszarów leśnych w powierzchni ogółem (26,3%) i przyjmuje wartości maksymalne dla powiatów obszaru metropolitalnego. W przypadku gmin najwyższą lesistością charakteryzują się gminy Dobroń (41,6%), Koluszki (40,8%) i Dłutów (37,3%), na terenie których lesistość jest ok. dwukrotnie wyższa od średniej dla całego obszaru metropolitalnego (19,4%).



Rys. 25 Lesistość w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2009 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Niską lesistością charakteryzują się tereny położone w północnej części ŁOM, w gminach: Dmosin (6,8%), Ozorków (11,1%), Głowno i Stryków (po 11,2%) i w mieście Ozorków (6,8%), w gminach graniczących z Łodzią od południa – Brójce (6,8%), Rzgów (4,6%) i Ksawerów – tylko 0,2%. Fauna zamieszkująca tereny Łódzkiego obszaru metropolitalnego, pomimo silnej antropopresji jest reprezentowana przez wciąż dość liczne gatunki ssaków, ptaków, płazów, gadów i owadów. Ich przetrwaniu służą zwłaszcza kompleksy leśne i doliny rzeczne, ale także parki miejskie i dworskie ze starodrzewiem i tereny ekstensywnego rolnictwa.

III.5.2 System ochrony środowiska

W granicach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego najwyższą formą ochrony przyrody są: rezerwaty przyrody (0,3% pow. ogólnej ŁOM) i park krajobrazowy (4,3%). Największą powierzchnię zajmują obszary chronionego krajobrazu (18,2%). Wymienione formy składają się na system obszarów chronionych ŁOM. Obszary chronione nie stanowią zwartego i spójnego systemu zarówno w granicach badanego obszaru jak i jego strefie zewnętrznej.

Park Krajobrazowy Wzniesień Łódzkich (PKWŁ) utworzony w 1996 r. zajmuje powierzchnię 11 580 ha, a utworzona wokół niego otulina 3 098 ha. Położony jest pomiędzy Łodzią, Strykowem i Brzezinami. PKWŁ posiada cenne walory przyrodnicze, historyczne, kulturowe, a przede wszystkim krajobrazowe. Wyróżnia go unikatowa w skali Polski Środkowej falista rzeźba terenu, o dużych deniwelacjach i stromych stokach wzniesień, będąca efektem działalności lądolodu skandynawskiego i procesów morfogenetycznych w okresie peryglacjalnym. W PKWŁ obserwować można pagóry morenowe, suche doliny i parowy, a ponadto liczne źródła i głębokie wcięcia dolinne, wykorzystywane przez rzeki o dużym spadku i wartkim nurcie. Powszechne są eratyki, nieodzowny element krajobrazów polodowcowych. Wysokie walory kulturowe reprezentują historyczne układy przestrzenne wsi, zespoły dworsko-parkowe i parki podworskie. Dominującą formą zagospodarowania terenu są obszary rolnicze, kompleksy leśne zajmują 28% powierzchni parku.

Park swym zasięgiem obejmuje 4 gminy wiejskie (Nowosolna, Brzeziny, Stryków, Dmosin) i miasto na prawach powiatu Łódź. Największy fragment PKWŁ (40%) położony jest w gminie Brzeziny, z kolei szósta część jego powierzchni znajduje się w granicach miasta Łódź. W przypadku gmin Nowosolna i Brzeziny, tereny PKWŁ stanowią odpowiednio ok. 50% i 40% ich powierzchni (Tab. 6). Atrakcyjność terenów parku utrudnia realizację zadań ochronnych, przede wszystkim z zakresu ochrony krajobrazu. Związane jest z rozlewaniem się miast (presja ze strony osadnictwa), jak i realizacją budowy autostrady A1.

Tab. 6: Obszar Parku Krajobrazowego Wzniesień Łódzkich w strukturze powierzchni gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Gmina	Udział powierzchni PKWŁ w obszarze gminy (w %)	Udział powierzchni gmin w obszarze PKWŁ (w %)
Nowosolna	52,1	26,1
Brzeziny	40,4	40,0
Stryków	12,2	18,0
Łódź	5,7	15,6
Dmosin	0,3	0,3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS oraz Kurowski, 1998.

Park Krajobrazowy Wzniesień Łódzkich nie jest zaliczany do obszarów węzłowych (ani krajowych, ani międzynarodowych) sieci ECONET. Warto podkreślić, że niemal jedna piąta wszystkich rezerwatów przyrody w województwie łódzkim znajduje się na terenie ŁOM. Przede wszystkim należy wymienić rezerwaty leśne:

- zbiorowiska leśne jodłowe oraz naturalne lasy liściaste i mieszane z udziałem jodły na granicy jej północnego zasięgu (Doliska gm. Rogów, Jodły Oleśnickie gm.

Lutomiersk, Polesie Konstantynowskie m. Łódź, Gałków gm. Koluszki – las bukowo-jodłowy),

- zbiorowiska grądowe lub grądowo-jodłowe, w tym łęg wiązowo-jesionowy, jesionowy i olszowy (Struga Dobieszkowska gm. Stryków, Grądy nad Lindą i Grądy nad Moszczenicą gm. Zgierz, Zabrzeźnia m. Głowno),
- drzewostany łęgowe, las naturalny olszowy (Wolbórka gm. Tuszyn),
- drzewostany mieszane i liściaste z udziałem buka w pobliżu północnej granicy zasięgu jego występowania (Popień gm. Jeżów, Molenda gm. Tuszyn),
- lasy liściaste (Las Łagiewnicki m. Łódź – las z domieszką grądu i dąbrowy świetlistej),
- drzewostany bukowe (Wiączyń gm. Nowosolna, Parowy Janinowskie gm. Brzeziny – las mieszany bukowo-dębowy),
- drzewostany dębowe i dąbrowa świetlista (Dąbrowa Grotnicka gm. Zgierz, Zimna Woda gm. Rogów) (*Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego*, 2002). Rezerwat przyrody Dabrowa Grotnicka (gmina Zgierz) został wpisany do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.

Na badanym obszarze znajdują się również rezerwaty florystyczne: rezerwat Ciosny w gm. Zgierz, który chroni okazałe jałowce rosnące na wydmach, rezerwaty torfowiskowe: Mianów w gm. Lutomiersk oraz Torfowisko Rąbień w gm. Aleksandrów Łódzki, którego 86% powierzchni to rezerwat ścisły (dobrze zachowane torfowisko wysokie z bujną roślinnością). Unikatowy w skali kraju jest rezerwat rzeki Rawki (w granicach ŁOM w gm. Koluszki), który chroni koryto rzeki Rawki od źródeł aż po ujście do Bzury (ok. 97 km), a także obszar źródliskowy, dolne odcinki dopływów, starorzecza oraz pasy gruntów przylegające do brzegów o szerokości 10 m. Ze względu na zakres ochrony i charakter jej przedmiotu rezerwat ten należy do rezerwatów wodno-krajobrazowych. Doliny rzeczne są naturalnie predestynowane do pełnienia funkcji korytarzy ekologicznych. W obszarze metropolitalnym utworzono obszary chronionego krajobrazu, które chronią doliny rzek Mrogi, Mrożycy, Grabi i Miazgi oraz obszary źródliskowe rzeki Rawki oraz siedliska przyrodnicze i charakterystyczne krajobrazy.

Tab. 7: Obszary chronionego krajobrazu w granicach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Nazwa jednostki	Przedmiot ochrony	Gmina	
		ŁOM	Poza ŁOM
Górnej Rawki	ochrona doliny rzeki Rawki wraz z terenami przyległymi do doliny oraz terenami źródliskowymi rzeki	Jeżów, Koluszki	Rawa Mazowiecka, Głuchów
Mrogi i Mrożycy	ochrona walorów przyrodniczych i krajobrazowych dolin rzeki Mrogi i Mrożący – w granicach obszaru znajduje się PKWŁ i jego otulina	Brzeziny, Dmosin, Rogów	–
Puczniewski	ochrona kompleksów leśnych stanowiących enklawę w terenie o niewielkim zalesieniu	Lutomiersk	Dalików, Poddębice

Nazwa jednostki	Przedmiot ochrony	Gmina	
		ŁOM	Poza ŁOM
Środkowej Grabi	ochrona doliny Grabi, z meandrującym korytem rzecznym z licznymi starorzeczami oraz związanych z nimi cennymi siedliskami roślin i bogata fauną	Dobroń	Buczek, Łask
Dolina Miazgi pod Andrespolem	ochrona doliny rzeki Miazgi w celu zachowania właściwych warunków wodnych, siedlisk przyrodniczych oraz gatunków flory i fauny chronionych bądź zagrożonych	Andrespol	–

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Biura Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego.

Na terenie ŁOM znajduje się także czternaście zespołów przyrodniczo-krajobrazowych (o łącznej powierzchni 2 955,192 2 511,93 ha). Przedmiotem ich ochrony są zbiorowiska leśne, doliny rzeczne i walory kulturowe. Ponadto na terenie ŁOM ochroną objęto 210,30 ha użytków ekologicznych.

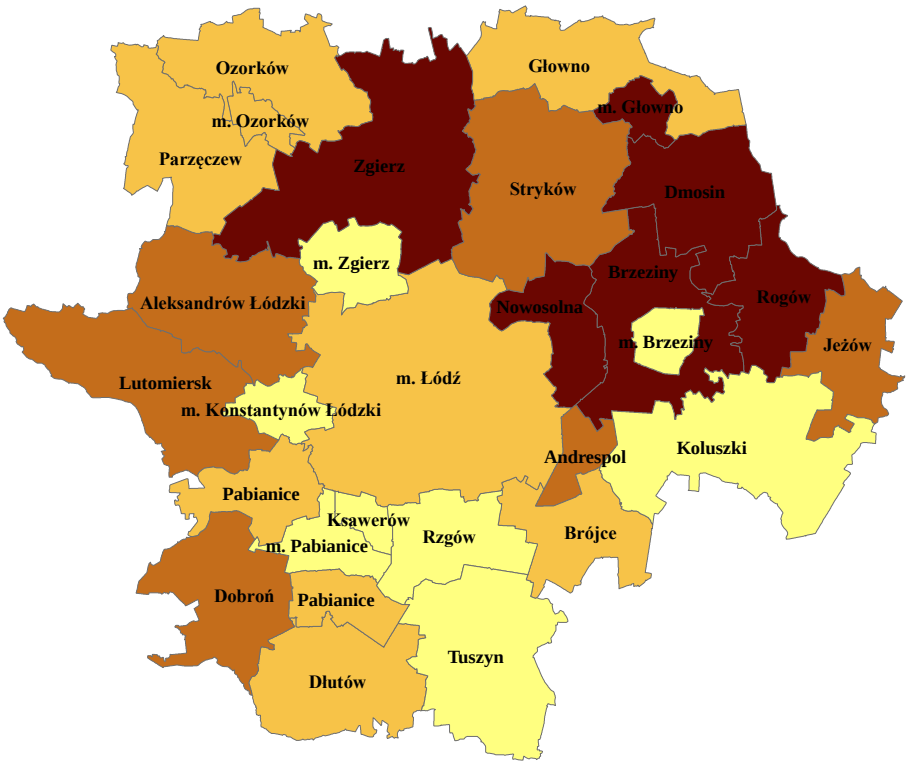
Tab. 8: Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe w granicach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Nazwa zespołu	Przedmiot ochrony	Gmina
Dąbrowa I	Przedmiotem ochrony jest drzewostan jodłowy i jodłowo-sosnowy w wieku ok. 120 lat na siedliskach borów mieszanych świeżych i lasów mieszanych świeżych.	Dłutów
Dąbrowa II	Przedmiotem ochrony jest drzewostan jodłowy, jodłowo-sosnowo-dębowy w wieku 100-130 lat na siedliskach borów mieszanych świeżych i lasów mieszanych świeżych.	Dłutów
Dolina Mrogi	Celem ochrony jest zachowanie wartości krajobrazu przełomowej doliny rzecznej na krawędzi Wzniesień Łódzkich z głębokimi parowami, korytem rzeki, źródłami, zabagnieniami i głazami narzutowymi, a także zachowanie szaty roślinnej, ze stanowiskami buka na północnej granicy zasięgu i innymi starymi drzewami, oraz różnorodnymi zbiorowiskami roślinnymi i zaroślowymi.	Brzeziny, Dmosin, Rogów
Rochna	Celem ochrony jest zachowanie cennych źródlisk górnej Mrogi oraz bocznego odgałęzienia doliny Mrogi mającego wybitne walory krajobrazowe.	Brzeziny
Górna Mrożyca	Przedmiotem ochrony jest fragment dorzecza górnego odcinka Mrożycy. Obiekt posiada wybitne walory krajobrazowe: dolina meandrującej rzeki, łąki i ziołorośla. Występujące zbiorowiska leśne odzwierciedlają zróżnicowanie geomorfologiczne i siedliskowe	Brzeziny
Dolina Grabi	Przedmiotem ochrony jest dolina rzeki Grabi od granicy gmin Dobroń i Dłutów do ujścia do rzeki Widawki, o cennych walorach przyrodniczych i krajobrazowych z niezwykle cennym naturalnym korytem rzeki, które z uwagi na wysoką wartość przyrodniczą zostało uznane za użytek ekologiczny.	Dobroń (również w gminach poza ŁOM: Widawa, Łask, Sędziejowice)
Mogilno	Przedmiotem ochrony jest rozległa forma pochodzenia eolicznego – wydma z pokrywającym ją drzewostanem sosnowym pełniącym funkcję lasów glebochronnych.	Dobroń
Dobroń	Przedmiotem ochrony jest śródleśny krajobraz wydm i torfowisk z cennym zbiorowiskiem roślinności torfowiskowej w różnym stadium sukcesji.	Dobroń
Borkowice	Przedmiotem ochrony jest kompleks lasów o wyjątkowo cennej mozaice siedlisk leśnych z dużym udziałem lasów wodochronnych i lasów pełniących funkcję glebochronną, położony na obszarze wydm z mozaiką naturalnych drzewostanów jodłowych i bukowych znajdujących się na północnej granicy zasięgu obu gatunków oraz śródleśne zbiorniki wodne.	Dłutów
Ruda Willowa	Przedmiotem ochrony jest kompleks leśny „Las Popioły" z zabytkowymi XIX i XX w. zabudowaniami letniskowymi.[1]	Łódź

Nazwa zespołu	Przedmiot ochrony	Gmina
Dolina Sokołówki	Celem ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego jest ochrona cennego krajobrazu naturalnego i kulturowego doliny Sokołówki, ze względu na jej wartości widokowe i estetyczne.	Łódź
Międzyrzecze Neru i Dobrzynki	Celem ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego jest ochrona cennego krajobrazu naturalnego i kulturowego fragmentu doliny górnego Neru oraz dolnego odcinka doliny Dobrzynki, ze względu na ich walory widokowe i estetyczne.	Łódź
Sucha dolina w Moskulach	Celem ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego jest ochrona cennego krajobrazu naturalnego i kulturowego doliny denudacyjnej, ze względu na jej walory widokowe i estetyczne.	Łódź
Źródła Neru	Celem ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego, jest ochrona cennego krajobrazu naturalnego i kulturowego doliny źródłowego odcinka Neru, ze względu na jej walory widokowe i estetyczne.	Łódź

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Centralnego Rejestru Form Ochrony Przyrody http://crfop.gdos.gov.pl/CRFOP/informacje.jsf oraz Kurowski, 2002.

Ustanowione formy ochrony przyrody w obszarze metropolitalnym charakteryzują się znacznym zróżnicowaniem przestrzennym, co jest głównie konsekwencją istniejących warunków przyrodniczych oraz potrzeb i przyzwolenia społeczności lokalnych. W gminie Ksawerów, Konstantynów Łódzki oraz w gminach miejskich Pabianice i Brzeziny nie ma ustanowionych żadnych form ochrony przyrody. Koluszki, Tuszyn i Rzgów należą do gmin o niewielkim udziale obszarów objętych ochroną (odpowiednio 0,4%, 1,5%, 3,7%). Koncentrację obszarów prawnie chronionych zauważamy w gminach wiejskich powiatu brzezińskiego, w gminie wiejskiej Zgierz oraz w gminie miejskiej Głowno. Gminy te cechuje zróżnicowany poziom reżimu ochrony. W gminie Nowosolna i Brzeziny znaczny obszar zajmuje park krajobrazowy, z kolei w gminie Dmosin jest to głównie obszar chronionego krajobrazu. Forma ta dominuje również w przypadku gminy Zgierz i gminy miasta Głowno oraz innych gmin odznaczających się znacznym udziałem terenów chronionych (gmina Jeżów i Dobroń ok. 43% oraz Aleksandrów Łódzki 34,1%).



Rys. 26 Udział terenów objętych ochroną w powierzchni ogółem gmin w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Tab. 9: Obszary Natura 2000 na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Nazwa obszaru Natura 2000	Powierzchnia (w ha)	Gmina
Buczyna Gałkowska Plh100016 obszar proponowany przez Rząd RP	103,6	Koluszki
Buczyna Janinowska Plh100017 obszar proponowany przez Rząd RP	529,0	Brzeziny
Dąbrowy Świetliste koło Redzenia Plh100019 obszar proponowany przez Rząd RP	44,3	Koluszki
Grabia Plh100021 obszar proponowany przez Rząd RP	1695,2	Dobroń
Grądy nad Lindą Plh100022 obszar proponowany przez Rząd RP	54,9	Zgierz
Słone Łąki w Pełczyskach Plh100029 obszar zatwierdzony decyzją Komisji Europejskiej	35,0	Ozorków
Silne Błota Plh100032 obszar proponowany przez Rząd RP	67,4	Piątek, Zgierz
Szczypiorniak i Kowaliki Plh100033 obszar proponowany przez rząd RP	28,5	Stryków

Nazwa obszaru Natura 2000	Powierzchnia (w ha)	Gmina
Wola Cyrusowa obszar proponowany przez rząd RP	92,3	Dmosin, Brzeziny
Dąbrowa Grotnicka obszar zatwierdzony decyzją Komisji Europejskiej	101,5	Zgierz

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi oraz Instytutu na rzecz Ekorozwoju.

Tab. 10: Aktualna powierzchnia form ochrony przyrody w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym.

Forma ochrony przyrody	Powierzchnia (w ha), stan w 2014r.
Rezerwaty przyrody	756,73
Natura 2000	2 725
Park krajobrazowy	10 712,50
Obszar chronionego krajobrazu	34 644,60
Zespół przyrodniczo-krajobrazowy	2 955,19
Użytki ekologiczne	210,30

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS na 2014r. Uwaga: Podana powierzchnia obszarów chronionego krajobrazu obejmuje również jednostki znajdujące się na granicy oraz poza granicami ŁOM.

Istotnym elementem zintegrowanej ochrony najcenniejszych obszarów i obiektów o znaczeniu historyczno-kulturowym i przyrodniczym miasta Łodzi jest Zielony Krąg Tradycji i Kultury tworzący pierścień terenów zielonych (parki spacerowo-wypoczynkowe, zieleń cmentarna i ogródki działkowe) w centralnej części Łodzi. System ten zostanie uzupełniony przez projektowane obszary chronionego krajobrazu znajdujące się w granicach miasta (Bzury i dorzecza Sokołówki, Korytarz Chełmy – Łagiewniki, Górnego Neru, Dolina Miazgi oraz Dolina Olechówki i Augustówki), które będą pełniły rolę łączników z terenami biologicznie czynnymi strefy podmiejskiej i będą stabilizowały system ekologiczny miasta. Dzięki temu system przyrodniczy miasta będzie wpisywał się w rozleglejszy obszarowo Krąg Przyrodniczo-Kulturowy Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (KPK ŁOM), którego głównym elementem są kompleksy leśne objęte lub przewidziane do objęcia ochroną w formie obszarów chronionego krajobrazu. Ważnym elementem dziedzictwa przyrodniczo-kulturowego ŁOM są również: miasta-ogrody (m. in. Sokolniki Las, Tuszyn Las, Grotniki), dawne rezydencje myśliwskie (np. Rochna, Arturówek), XIX-wieczne uzdrowiska (Tworzyjanki), dawne kurorty letniskowe (Nowe Zakopane, Mały Krakówek) i sanatoria (Łagiewniki, Tuszyn Las).

Pozytywnym symptomem zmiany podejścia do znaczenia i wartości dolin rzecznych Łodzi są działania zmierzające do renaturalizacji dolin rzecznych. Głównym celem jest przywrócenie

środowiskotwórczej funkcji dolin rzek, poprawa jakości wody, zwiększenie retencyjności w mieście oraz odpowiednie zagospodarowanie rzek i ich dolin w kierunku funkcji rekreacyjnych, wypoczynkowych i turystycznych. Pierwszym pilotażowym projektem objęto rzekę Sokołówkę. Obecnie realizowane są kolejne projekty dotyczące również zbiorników wodnych. Rewitalizacja przyrodnicza prowadzona jest nie tylko w Łodzi, ale również w innych miastach ŁOM. Pozytywnym przykładem jest miasto Pabianice, które w ramach Zintegrowanego Lokalnego Programu Rewitalizacji Miasta Pabianice wskazało oś priorytetową „Tereny zielone". Zasadniczą jej częścią jest renaturalizacja rzeki Dobrzynki i rehabilitacja terenów zielonych w bezpośrednim sąsiedztwie cieku (*Zintegrowany Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Pabianice na lata 2007-2015*, 2007).

Wykorzystaniu zachowanego w dobrym stanie zrehabilitowanego systemu rzek, ich dolin i związanych z nimi obszarów zieleni ma służyć wdrożenie koncepcji Błękitno-Zielonej Sieci, która zakłada powiązanie przestrzenno-funkcjonalne przyrodniczej infrastruktury Łodzi w oparciu o doliny rzeczne i tereny zielone (szczególnie parki miejskie, ogródki działkowe i in.) Sieć integruje system przyrodniczy miasta i strefy podmiejskiej oraz wpływa na zachowanie ciągłości elementów przyrodniczych miasta z ich strefą zasileniową gmin ościennych oraz stabilizacje mocno nadwyrężonego środowiska przyrodniczego.

Tab. 11: Grunty nieleśne do zalesienia i zalesienia w latach 2000-2014 w gminach i powiatach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Powiat / Gmina	Grunty nieleśne przeznaczone do zalesienia w latach 2000-2014 (w ha)	Zalesienia w latach 2000-2014 (w ha)
Powiat łódzki wschodni	78,5	101,32
Andrespol	15,8	6,6
Brójce	1,8	24,3
Koluszki	22,4	25,45
Nowosolna	30,3	7,7
Rzgów	0	3,7
Tuszyn	2,8	24,57
Powiat pabianicki	54,0	101,47
m. Konstantynów Łódzki	0	0
m. Pabianice	0	0
Dłutów	24,3	24,68
Dobroń	0,9	32,20
Ksawerów	0	0

Powiat / Gmina	Grunty nieleśne przeznaczone do zalesienia w latach 2000-2014 (w ha)	Zalesienia w latach 2000-2014 (w ha)
Lutomiersk	26,6	17,00
Pabianice	2,3	27,59
Powiat zgierski	248,5	178,43
m. Głowno	0,5	4,40
m. Ozorków	0	0
m. Zgierz	21,0	12,60
Aleksandrów Łódzki	41,0	20,40
Głowno	13,1	21,38
Ozorków	41,15	32,4
Parzęczew	17,6	30,0
Stryków	27,1	12,8
Zgierz	95,9	35,70
Powiat brzeziński	21,9	56,91
m. Brzeziny	0	0
Brzeziny	20,0	27,57
Dmosin	1,9	17,7
Jeżów	0	9,64
Rogów	0,0	2,0
m. Łódź	1,5	12,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Kolejnym ważnym elementem ochrony środowiska jest utrzymanie odpowiedniej lesistości na terenie ŁOM. Przewaga powierzchni zalesionych nad nieleśnymi, przeznaczonymi do zalesienia wynika zapewne z konieczności odmładzania lasów i odtwarzania zrębów leśnych (wraz ze zmianą składu gatunkowego), a w przypadku gmin miejskich z intensywnych zabiegów rewitalizacyjnych istniejących terenów zielonych. Jest to zjawisko szczególnie widoczne na poziomie powiatu. Pośrednio wskazują to dane przedstawione w tabeli 12. Różnica pomiędzy ubytkami a nasadzeniami drzew wydaje się tę hipotezę potwierdzać.

Tab. 12: Nasadzenia i ubytki drzew w latach 2004-2014 w gminach i powiatach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Powiat / Gmina	Ubytki (w szt.)	Nasadzenia (w szt.)	Saldo (w szt.)
Powiat łódzki wschodni	9276	5061	- 4215
Koluszki	9172	4904	- 4267
Tuszyn	104	156	52
Powiat pabianicki	3227	2453	- 774
m. Konstantynów Łódzki	1477	1402	- 75
m. Pabianice	1556	934	-622
Dobroń	92	22	- 70
Ksawerów	102	95	- 7
Powiat zgierski	5099	2102	- 2997
m. Głowno	540	4	- 536
m. Ozorków	2392	393	- 1999
m. Zgierz	1957	1419	- 538
Aleksandrów Łódzki	180	205	25
Stryków	30	81	+ 51
m. Łódź	11069	6806	- 4263

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Na terenie Łodzi zlokalizowanych jest kilka większych kompleksów leśnych o zróżnicowanych wartościach przyrodniczych, które zajmują 2 815,85 ha powierzchni miasta. Połowę tej powierzchni stanowią lasy gminne (1 465,5 ha). Najbardziej naturalnym i różnorodnym siedliskowo i jednocześnie największym w Łodzi jest komunalny Las Łagiewnicki, znajdujący się w północnej części miasta. Najcenniejszy fragment lasu został objęty w 1996 r. ochroną rezerwatową. Las Łagiewnicki jest rezerwatem leśnym utworzonym w celu zachowania *„fragmentu lasu o wybitnych walorach przyrodniczych, z dobrze wykształconymi fitocenozami różnorodnych postaci grądu, w tym z udziałem jodły (na północnej granicy zasięgu), dąbrowy świetlistej i innych zespołów oraz stanowisk roślin chronionych i rzadkich w regionie*" (Kurowski, 1998). Bardziej zwarte kompleksy leśne umiejscowione są na obrzeżach miasta. Na uwagę zasługują: uroczysko Ruda Popioły, Las Lublinek i uroczysko Żabieniec. Są to obiekty o zróżnicowanej powierzchni, od 12 do 89 ha oraz o różnym stopniu naturalności i kondycji drzewostanów. Drugim co do wielkości obiektem leśnym usytuowanym w południowo-zachodniej części miasta jest uroczysko Lublinek, kolejnym uroczysko Ruda Popioły położone w południowej części miasta. Ciekawym lasem miejskim jest uroczysko Helenówek (przy granicy

z miastem Zgierz), gdzie rośnie starodrzew sosnowy oraz tworzący niezwykły klimat las bukowy (Ratajczyk N., Drzazga D., 2005, s.5). Drugim obszarem chronionym w granicach miasta jest leśny rezerwat przyrody Polesie Konstantynowskie. Ten niewielki obiekt (9,6 ha) został powołany w celu ochrony jodły pospolitej *Abies alba* na północnej granicy zasięgu tego gatunku (obecnie stanowisko to zanikło, Kurowski, 2002). Rezerwat chroni naturalnie wykształcone w wyniku regeneracji fragmenty lasu olszowego, łęgowego i grądowego. Jest to istotne refugium dla żyjących w stresie miasta licznych gatunków ptaków i drobnych ssaków. Osobliwością rezerwatu są kwitnące i owocujące okazy chronionego bluszczu pospolitego *Hedera helix* (Kurowski, 1998). We wschodniej części Łodzi, w granicach osiedla Widzew znajduje się niewielki teren leśny Las Augustów o powierzchni 13 ha. Kompleksy lasów miejskich, położone w niewielkiej odległości od dużych osiedli mieszkaniowych stanowią miejsce wypoczynku i rekreacji mieszkańców konkretnego fragmentu Łodzi. W chwili obecnej jednak nie są one w zadowalającym stopniu przygotowane na pełnienie wspomnianych funkcji. Stan techniczno-sanitarny lasów miejskich pozostawia jednak wiele do życzenia, co sprawia, że możliwości wypoczynku i rekreacji na tych terenach są dość ograniczone, co pozostaje w sprzeczności z realizacją koncepcji błękitno zielonej sieci.

Pewnym uzupełnieniem terenów leśnych są parki, zieleńce i tereny zieleni osiedlowej. Ich udział w powierzchni ogólnej jest niewielki i wolno rośnie. Tereny zielone ujęte w statystykach gmin wiejskich stanowią głównie przykłady historycznych założeń podworskich: parki wiejskie w Klęku, Byszewach i Dobieszkowie w granicach Parku Krajobrazowego Wzniesień Łódzkich.

Tab. 13: Powierzchnia ogółem parków, zieleńców i terenów zieleni osiedlowej w powiatach i gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w latach 1999-2014.

Powiat / Gmina	1999 (w ha)	2004 (w ha)	2008 (w ha)	2014 (ha)
Powiat łódzki wschodni	23,5	25,3	37,8	43,07
Andrespol	b.d.	1,0	1,5	1,79
Brójce	b.d.	0	0	0
Koluszki	14,5	14,5	26,5	29,20
Nowosolna	b.d.	0	0	0
Rzgów	b.d.	0,8	0,8	1,28
Tuszyn	9,0	9,0	9,0	10,80
Powiat pabianicki	170,1	185,2	184,6	185,97
m. Konstantynów Łódzki	35,0	38,0	36,9	35,40
m. Pabianice	135,1	133,6	133,8	136,57
Dłutów	b.d.	3,8	3,8	4,20

Powiat / Gmina	1999 (w ha)	2004 (w ha)	2008 (w ha)	2014 (ha)
Dobroń	b.d.	3,1	3,1	3,10
Ksawerów	b.d.	2,1	2,4	2,10
Lutomiersk	b.d.	4,6	4,6	4,60
Pabianice	b.d.	0	0	0
Powiat zgierski	158,1	187,8	187,8	208,51
m. Głowno	40,6	40,6	43,6	45,34
m. Ozorków	24,3	43,0	43,0	43,04
m. Zgierz	56,2	57,1	59,2	76,61
Aleksandrów Łódzki	35,4	20,5	20,5	20,40
Głowno	b.d.	0	0	0
Ozorków	b.d.	7,6	11,1	11,16
Parzęczew	b.d.	4,6	0	1,30
Stryków	1,6	4,7	0,7	0,80
Zgierz	b.d.	9,7	9,7	9,86
Powiat brzeziński	19,8	21,4	21,5	24,11
m. Brzeziny	19,8	21,4	21,2	21,15
Brzeziny	b.d.	0	0	0
Dmosin	b.d.	0	0	0
Jeżów	b.d.	0	0	0,36
Rogów	b.d.	0	0,3	2,60
m. Łódź	1712,0	1791,5	1875,0	1609,45

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

W Łodzi zinwentaryzowano 39 parków spacerowo-wypoczynkowych (Tab. 14) o łącznej powierzchni 626,5 ha, co stanowiło blisko 80% ogólnej ich powierzchni w granicach obszaru metropolitalnego. Do największych i najbardziej cennych miejsc można zaliczyć Park im. marszałka J. Piłsudskiego z przylegającym do niego rezerwatem przyrody Polesie Konstantynowskie, Park im. księcia J. Poniatowskiego, Park Źródliska I i sąsiadujący z nim Źródliska II. Parki łódzkie wpisane do rejestru zabytków (11 obiektów) powstawały pod koniec XIX w. i na początku ubiegłego stulecia. Są to przede wszystkim dobrze zachowane prywatne parki fabrykantów łódzkich i publiczne ogrody spacerowe. Wiele parków do dziś zawiera w swoich układach zieleni okazy starych drzew będące pozostałością dawnej puszczy łódzkiej. Wiek ich niekiedy znacznie przekracza

okres tworzenia konkretnego parku (m.in. ponad 300-letnie dęby). Część łódzkich parków spacerowo-wypoczynkowych powiązana jest ze sobą dolinami rzek i wraz z zielenią cmentarną i ogródkami działkowymi tworzy wyraźne, choć nie do końca spójne pasma terenów zielonych. Układy te korzystnie wpływają na przewietrzanie terenów miejskich i stanowią namiastkę powierzchni terenów otwartych – biologicznie czynnych; mają zdecydowanie większe znaczenie ekologiczne niż odizolowane „wyspy" zieleni miejskiej.

Tab. 14: Parki spacerowo-wypoczynkowe w powiatach i gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego .

Powiat / Gmina	Liczba parków		Powierzchnia parków w (w ha)	
	2008	2014	2008	2014
Powiat łódzki wschodni	3	3	18,6	18,60
Koluszki	2	2	11,8	11,80
Tuszyn	1	1	6,8	6,80
Powiat pabianicki	8	8	71,1	71,10
m. Konstantynów Łódzki	1	1	5,5	5,50
m. Pabianice	4	4	54,1	54,10
Dłutów	1	1	3,8	3,80
Dobroń	1	1	3,1	3,10
Lutomiersk	1	1	4,6	4,60
Powiat zgierski	8	8	73,6	73,66
m. Głowno	1	1	30,0	30,00
m. Ozorków	1	1	2,8	2,80
m. Zgierz	2	2	20,0	20,00
Ozorków	3	3	11,1	11,16
Zgierz	1	1	9,7	9,70
Powiat brzeziński	2	2	10,1	10,10
m. Brzeziny	2	2	10,1	10,10
m. Łódź	39	43	626,5	623,02

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Na terenie ŁOM wciąż poważnym problemem pozostają zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego i wód oraz kwestia odpadów. Najwięcej zanieczyszczeń trafia do atmosfery z

powiatu m. Łódź, na drugim miejscu pod względem wielkości emisji jest powiat zgierski. Podstawowym źródłem zanieczyszczeń jest spalanie paliw kopalnych oraz transportu.

Rodzaje emisji:

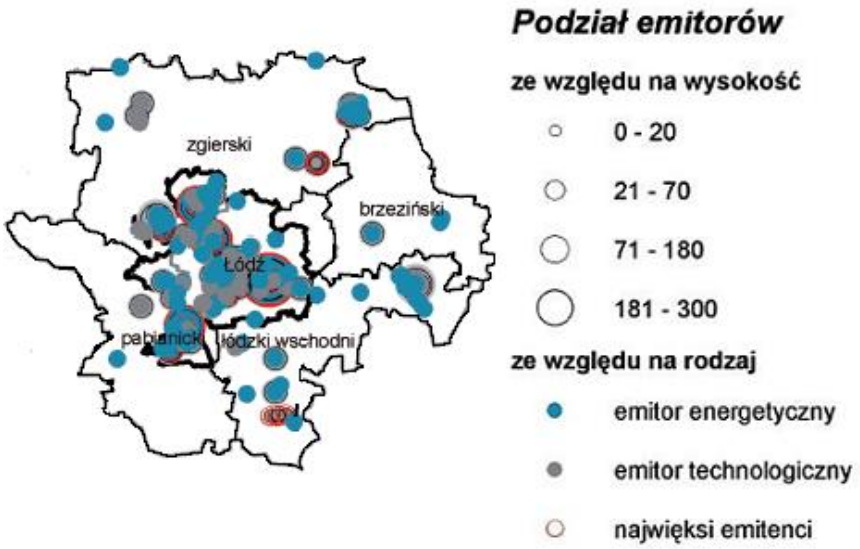
- punktowa – powstała w procesie spalania paliw, gdzie całość emitowanych zanieczyszczeń zostaje wyemitowana przez emitor (komin) o wysokości od kilku do kilkunastu metrów
- liniowa – pochodząca z transportu samochodowego bądź kolejowego, na skutek spalania paliwa w silnikach pojazdów, które emitują zanieczyszczenie do powietrza, stężenie zanieczyszczeń jest największe w najbliższym obszarze ciągu komunikacyjnego, a maleje wraz z odległością
- powierzchniowa –tzw. „niska emisja" (emisja rozproszona niska), powstała w obszarach zwartej zabudowy, domkach jedno-, wielorodzinnych i małych zakładach ze spalania paliw w indywidualnych źródłach ciepła
- zanieczyszczenie pyłowe – składające się z mieszaniny cząstek stałych zawieszonych w powietrzu

Tab. 15: Pyłowe i gazowe zanieczyszczenia powietrza w powiatach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2014 r.

Powiat	Emisja gazów					Emisja pyłów	
	ogółem t/r	SO_2 t/r	NO_x t/r	CO t/r	CO_2 t/r	ogółem t/r	ze spalania paliw t/r
łódzki wschodni	10 535	35	15	19	10 416	6	2
pabianicki	56 899	219	98	51	56 528	77	77
zgierski	181 605	492	202	572	180 336	102	89
brzeziński	10 410	23	12	22	10 353	5	5
m. Łódź	1 663 137	6 235	3 352	402	1 652 537	175	173

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

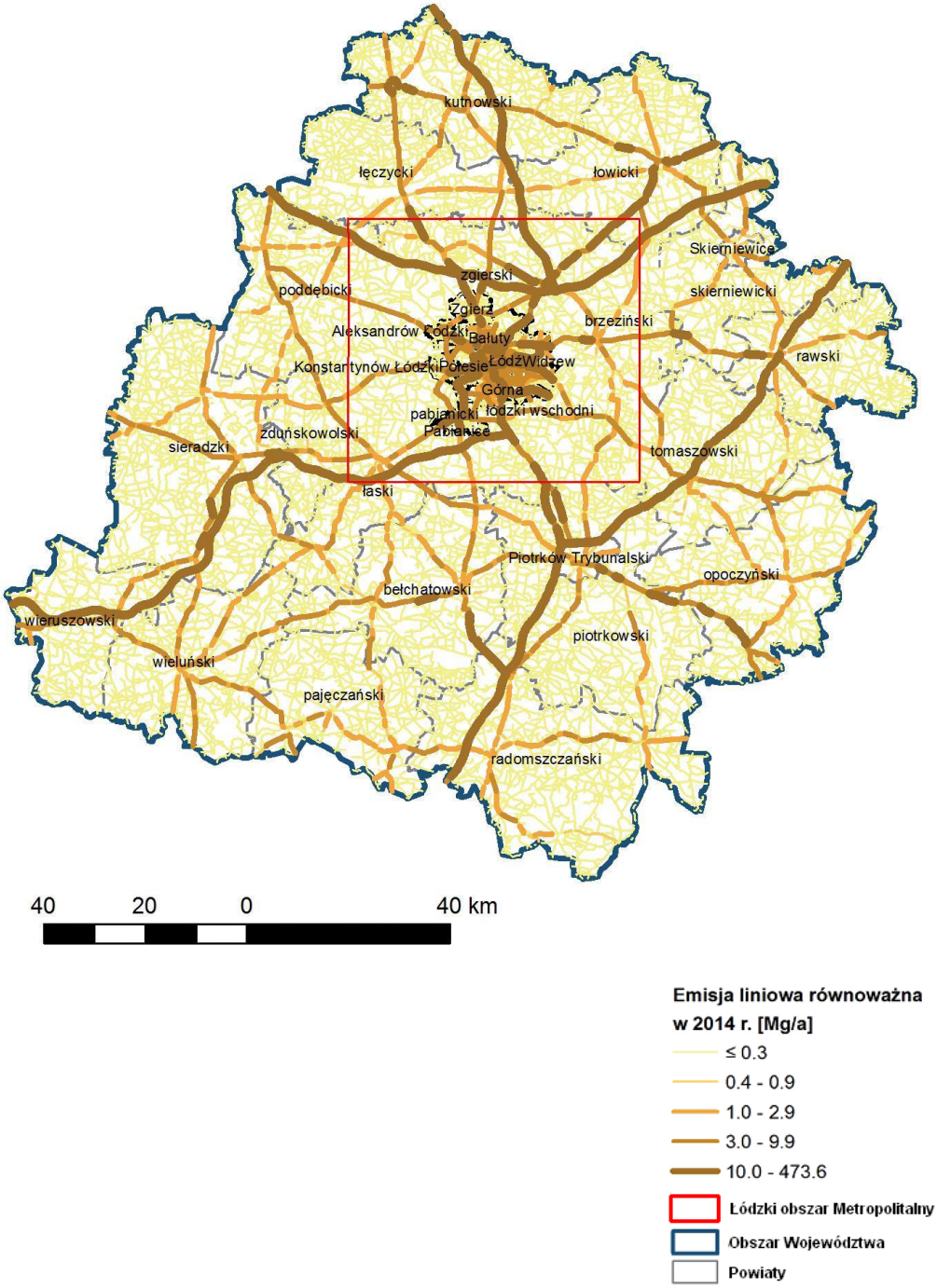
Poniższa mapa przestawia rozmieszczenie największych emitentów w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym. Emisja punktowa jest największa w dużych miastach, gdzie przeważają wytwórcy energii elektrycznej i cieplnej.



Rys. 27 Rozmieszczenie emitorów punktowych w powiatach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2014 r.

Źródło : Raport WIOŚ o stanie środowiska w województwie łódzkim 2014.

Największym źródłem liniowych zanieczyszczeń w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym jest transport samochodowy. Spaliny powstałe w procesie spalania paliw ciekłych, powodują znaczący wzrost stężenia zanieczyszczeń w bezpośredniej bliskości z ciągiem komunikacyjnym. Poniżej przedstawiono mapę emisji liniowej.

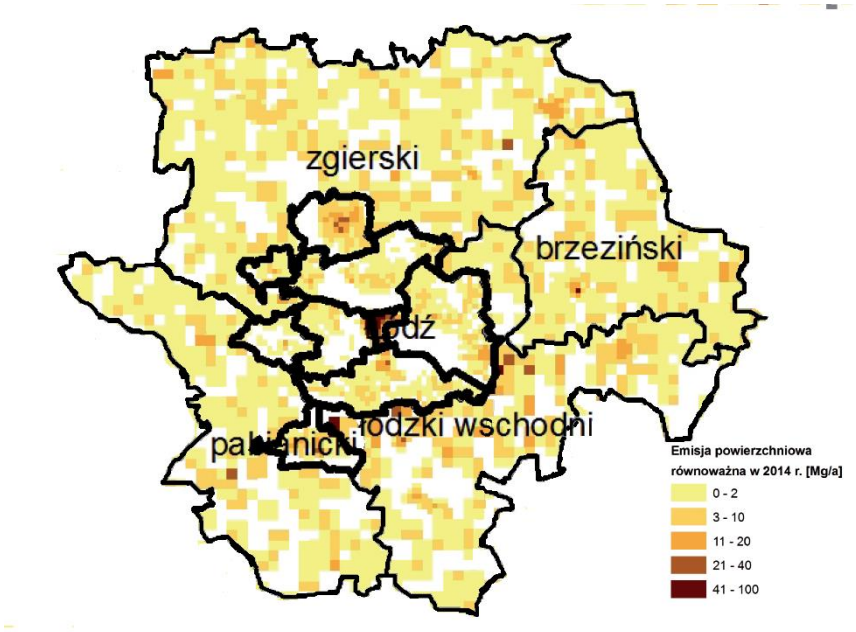


Rys. 28 Emisja liniowa w powiatach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2014 r.

Źródło: Raport WIOŚ o stanie środowiska w województwie łódzkim 2014.

Również emisja powierzchniowa ma duży wpływ na stan jakości powietrza. Powstałe zanieczyszczenia, które są emitowane przez kominy o niskiej wysokości, powodują wzrost ich

stężenia w najbliższej okolicy (zasięg lokalny). Poniższa mapa przedstawia rozmieszczenie równoważnej emisji powierzchniowej w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym.



Rys. 29 Emisja powierzchniowa w powiatach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2014 r.

Źródło : Raport WIOŚ o stanie środowiska w województwie łódzkim 2014.

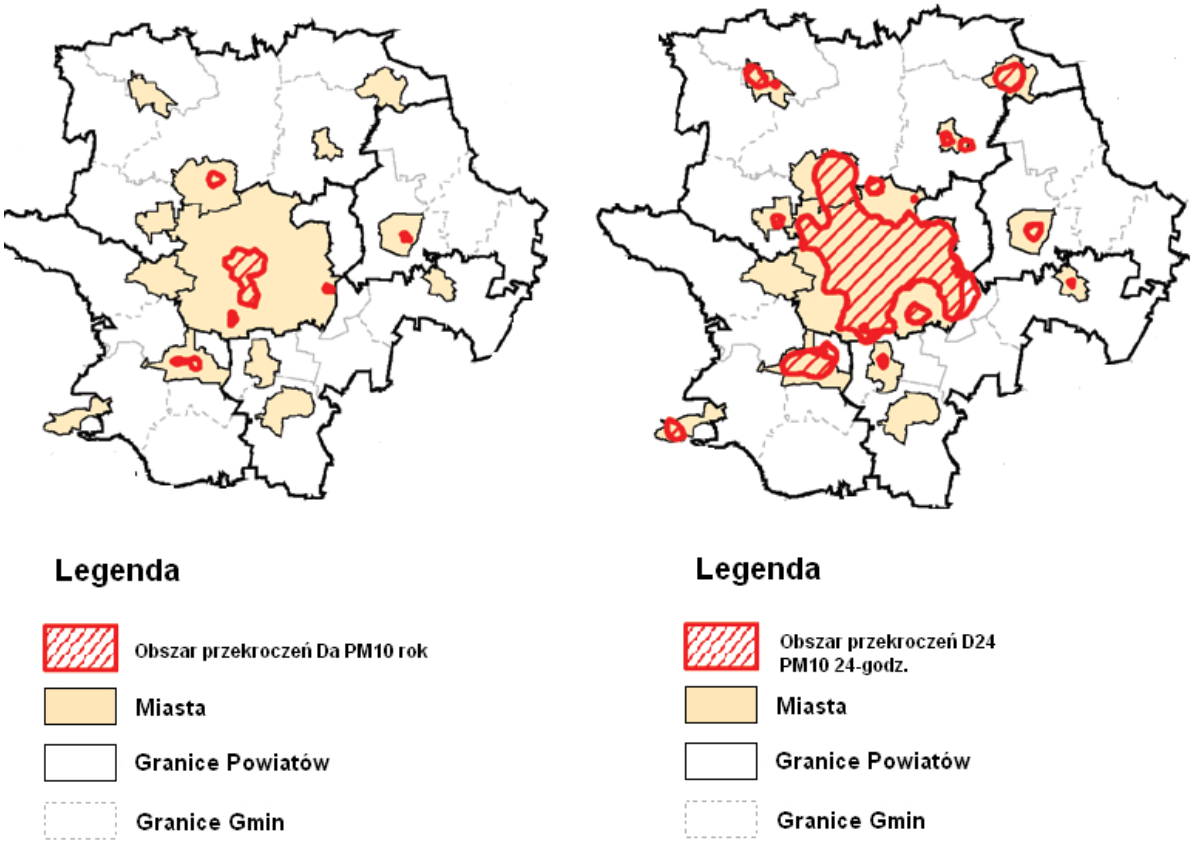
Ocena zanieczyszczenia powietrza jest dokonywana na podstawie porównywania stężeń pyłu o średnicy ziaren do 10 µm oraz 2,5 µm z jego dopuszczalnym poziomem powietrza, który jest określony w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów, niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r. nr 0, poz. 1031) Poniższa tabela przedstawia wyniki pomiarów stężeń pyłów PM 10 i PM 2,5 , w ramach systemu pomiarowego dla stacji rozmieszczonych na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Tab. 16: Wynik pomiarów stężenia pyłu zawieszonego PM10 i PM 2,5 dla stacji rozmieszczonych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2014r.

Kod stacji JPOAT	Nazwa stacji	Adres	Parametr	Czas uśredn.	Rodzaj	Jednostka stężenia	Poziom dopusz czalny	Dopuszcz. krotność przekroczeń	Reprezentat ywność wg JPOAT	L. pom.	Kompl. %	Sa	S24>D24	Percentyl 90,4%
dBrzeziWIOSMR eforma	Brzeziny-Reformacka 1	Brzeziny, Reformacka 1	PM10	24-godz.	średnia	ug/m3	50	35	kilka km	359	98,4	44,2	113	84,6
LdLodzWSSEML egiono	Łódź Legionów 1	Łódź Legionów 1	PM10	24-godz.	średnia	ug/m3	50	35	kilkaset m	337	92,3	44,5	111	79,7
LdLodzWSSEMR udzka	Łodź Rudzka 60	Łódź Rudzka 60	PM10	24-godz.	średnia	ug/m3	50	35	kilka km	365	100,0	42,9	104	80,2
LdPabianWIOSM Kilinsk	Pabianice-Kilińskiego 4	Pabianice-Kilińskiego 4	PM10	24-godz.	średnia	ug/m3	50	35	kilkaset m	362	99,2	40,8	90	74,0
LdLodzWIOSAKili nsk	Łódź - Kilińskiego 102/102a	Łódź Kilińskiego 102/102a	PM10	24-godz.	średnia	ug/m3	50	35	kilkaset m	345	94,5	45,1	116	79,0
LdLodzWIOSAGd anska	Łódź Gdańska 16	Łódź Gdańska 16	PM10	24-godz.	średnia	ug/m3	50	35	kilka km	359	98,4	34,3	59	60,0
LdLodzWIOSAZa chodn	Łódź - Zachodnia 40	Łódź -Zachodnia 40	PM10	24-godz.	średnia	ug/m3	50	35	kilka km	346	94,8	36,8	60	61,0
LdLodzWIOSACz ernik	Łódź Widzew	Łódź Czernika 1/3	PM10	24-godz.	średnia	ug/m3	50	35	kilka km	344	94,2	29,5	28	49,0
LdPabianWIOSA Konstan	Pabianice-Polfa	Pabianice, Konstantynowska	PM10	24-godz.	średnia	ug/m3	50	35	kilka km	347	95,1	39,1	88	71,8
LdZgierzWIOSAM ielcza	Zgierz Śródmieście	Zgierz, Mielczarskiego 1	PM10	24-godz.	średnia	ug/m3	50	35	kilka km	354	97,0	30,2	48	57,1

Źródło:Raport WIOŚ o stanie środowiska w województwie łódzkim 2014.

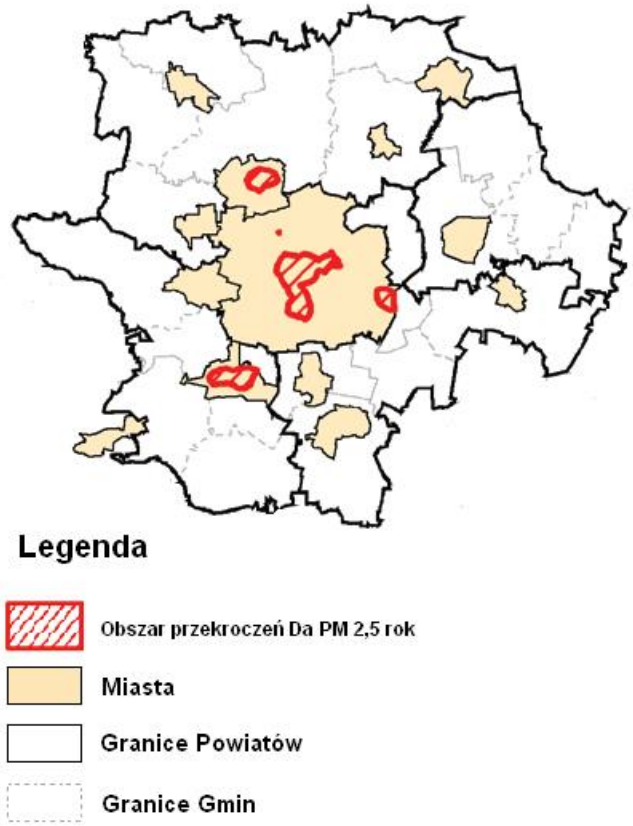
Poniższe mapy przedstawiają w formie graficznej obszary przekroczeń dopuszczalnego poziomu pyłu PM 10 w skali roku oraz przekroczenie 24- godzinnej wartości.



Rys. 30 Obszary przekroczeń PM10 w Łódzki Obszarze Metropolitalnym w 2014 r.

Źródło : Raport WIOŚ o stanie środowiska w województwie łódzkim 2014.

Poniższa mapa przedstawia w formie graficznej obszary przekroczenia 24- godzinnej wartości dopuszczalnego poziomu pyłu PM 2,5.



Rys. 31 Obszary przekroczeń PM2,5 w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2014 r.

Źródło : Raport WIOŚ o stanie środowiska w województwie łódzkim 2014.

W zakresie gospodarki wodno-ściekowej na terenie ŁOM zostały zdiagnozowane znaczne potrzeby inwestycyjne. Najlepiej sytuacja wygląda w gminach miejskich, w których odsetek ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków wynosi od 74,6% w powiecie łódzkim wschodnim do 99,8% w powiecie brzezińskim. W gminach wiejskich odsetek ten jest bardzo niski i w najlepszym przypadku nie przekracza 26%.

Tab. 17: Przemysłowe i komunalne oczyszczalnie ścieków w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2014 r.

Powiat	Ogółem	Z podwyższonym usuwaniem biogenów	Ludność korzystająca z oczyszczalni ścieków w miastach i na wsi	Ludność korzystająca z oczyszczalni ścieków w miastach i na wsi z podwyższonym usuwaniem biogenów
łódzki wschodni	12	2	25 857	10 337
pabianicki	4	0	80 363	77 100

Powiat	Ogółem	Z podwyższonym usuwaniem biogenów	Ludność korzystająca z oczyszczalni ścieków w miastach i na wsi	Ludność korzystająca z oczyszczalni ścieków w miastach i na wsi z podwyższonym usuwaniem biogenów
zgierski	14	5	104 311	97 144
brzeziński	4	1	13 965	12 550
m. Łódź	1	1	693 930	693 930

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Tab. 18: Odsetek ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2014 r.

Powiat	Ogółem (w %)	W miastach (w %)	Na wsi (w %)
łódzki wschodni	36,9	74,6	17,1
pabianicki	67,2	84,2	25,2
zgierski	63,2	83,3	14,2
brzeziński	45,1	99,8	7,7
m. Łódź	98,3	98,3	Nie dotyczy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Na terenie ŁOM nadal problemem pozostają dzikie wysypiska odpadów. Należy podkreślić, że jedynie w grodzkim powiecie Łódź zostało zlikwidowanych ponad 1835 takich składowisk.

Tab. 19: Gospodarka odpadami w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2012 r.

Powiat	Odpady wytworzone ogółem (w tys. t)	Odpady poddane odzyskowi	
		(w tys. t)	(w %)
łódzki wschodni	12,5	70,8	80,1
pabianicki	17,1	0,0	0,0
zgierski	39,2	10,2	17,0
brzeziński	8,8	0,0	0,0
m. Łódź	384,8	18,3	78,8

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Tab. 20: Dzikie wysypiska w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2012 r.

Powiat	Istniejące (stan w dniu 31 XII 2012 r.)	Zlikwidowane
łódzki wschodni	1	28
pabianicki	16	2
zgierski	9	27
brzeziński	0	10
m. Łódź	78	1 835

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

III.5.3 Gospodarka niskoemisyjna

Koncepcja gospodarki niskoemisyjnej wywodzi się z przyjętej w 1992 w Rio de Janeiro Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu. Postulat ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w celu ochrony klimatu powiązano z rozwojem gospodarki niskowęglowej, co jest utożsamiane z budową strategii niskoemisyjnego rozwoju (z ang. *low-emission development strategies*, LEDS). Terminu tego używa się dla opisania wychodzących daleko w przyszłość planów rozwoju, którym będzie towarzyszyć ograniczenie emisji CO_2 i innych gazów cieplarnianych. „*Gospodarka niskoemisyjna to gospodarka, której wzrost osiąga się w wyniku integracji wszystkich aspektów gospodarki wokół niskoemisyjnych technologii i praktyk, wydajnych rozwiązań energetycznych, czystej odnawialnej energii i proekologicznych innowacji technologicznych. W ramach takiej gospodarki w sposób efektywny zużywa się lub wytwarza energię i materiały, a także usuwa, bądź odzyskuje odpady metodami minimalizującymi emisję gazów cieplarnianych. Dwutlenek węgla (CO_2) to najważniejszy gaz cieplarniany pod względem ilości, natomiast pozostałe poziomy emisji gazów cieplarnianych przeliczono na ekwiwalent dwutlenku węgla (CO_2eq). Wobec powyższego terminologia niskoemisyjna obejmuje całkowitą ilość gazów cieplarnianych.*" (*Budowa gospodarki niskoemisyjnej: Podręcznik dla regionów*, 2011).

W Unii Europejskiej działanie na rzecz gospodarki niskoemisyjnej jest integralną częścią tzw. pakietu klimatyczno-energetycznego, Strategii Europa 2020 i *Planu działania prowadzącego do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 r.* (2011), co wiąże się z koniecznością wdrożenia szeregu dyrektyw i regulacji przez kraje członkowskie. Polska, choć formalnie przyjęła Narodowy Program Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej, dość opieszale wdraża do krajowego systemu legislacyjnego ustawy będące transpozycją niektórych unijnych dyrektyw. Przekłada się to także na zachowanie samorządów terytorialnych. Władze samorządowe w Polsce tylko w niewielkim stopniu traktują rozwój gospodarki niskoemisyjnej, jako istotne wyzwanie na przyszłość.

Zwrot ku rozwojowi niskoemisyjnemu opartemu na efektywności energetycznej, energii odnawialnej, zrównoważonej produkcji i konsumpcji oznacza dla samorządów konieczność

przeprowadzenia rachunków długookresowych kosztów i korzyści różnych działań inwestycyjnych lub ich zaniechania – uwzględniających także koszty i korzyści społeczne oraz przyrodnicze – w odniesieniu do będących w gestii władz samorządowych obszarów i obiektów. Na poziomie gmin w szczególności chodzi o:

- wskazanie podmiotów – współuczestnictwo podmiotów będących producentami lub odbiorcami energii, ze szczególnym uwzględnieniem działań w sektorze publicznym,
- wskazanie działań – skoncentrowanie się na działaniach niskoemisyjnych i efektywnie wykorzystujących zasoby w perspektywie do 2020, z wyszczególnieniem zadań inwestycyjnych,
- zachowanie spójności z innymi dokumentami własnymi, regionalnymi, krajowymi i UE.

Zadania inwestycyjne związane z gospodarką niskoemisyjną w gminach w szczególności dotyczą:

- różnych typów budynków (nowych, poddawanych renowacji, użyteczności publicznej, historycznych),
- oświetlenia budynków mieszkalnych i użytkowych oraz oświetlenia elementów infrastruktury,
- ogrzewania, chłodzenia sieciowego,
- urządzeń biurowych,
- produkcji energii elektrycznej i cieplnej (profilu energetycznego gminy),
- transportu,
- gospodarki odpadami.

Zadania nieinwestycyjne na poziomie gmin mogą przykładowo obejmować:

- planowanie miejskie,
- strategie komunikacyjne,
- promowanie gospodarki niskoemisyjnej wśród mieszkańców i przedsiębiorców,
- zamówienia publiczne itd.

Na diagnozę sytuacji w zakresie gospodarki niskoemisyjnej w gminach objętych opracowaniem Strategii Rozwoju ŁOM złożyły się dwa elementy odpowiedzi na pytania zawarte w ankiecie skierowanej do samorządów oraz analiza dostępnych danych statystycznych.

Tab. 21: Identyfikacja procesów w zakresie gospodarki niskoemisyjnej w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym.

Gmina	Czy istnieje rozeznanie poziomu i źródeł emisji dwutlenku węgla?		Czy realizowane są bądź planowane działania związane z gospodarką niskoemisyjną?		Czy gmina oczekuje wsparcia, jeżeli jak, to jakiego rodzaju, w zakresie uszczegółowienia pomiaru emisji?		Posiada lub planuje wykonać Plan Gospodarki Niskoemisyjnej		Posiada lub planuje wykonać Plan Zrównoważonej mobilności miejskiej lub odniesienia do mobilności w Planach Gospodarki Niskoemisyjnej	
	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie
m. Pabianice			x				x		x	
Dłutów		x	x		x		x			
Lutomiersk		x	x		x		x			
Pabianice		x		x		x	x			
m. Głowno		x		x		x	x		x	
m. Ozorków	x		x		x		x		x	
m. Zgierz		x	x		x		x			
Aleksandrów Łódzki		x					x		x	
Ozorków		x		x			x			
Parzęczew	x		x		x		x			
Stryków		x	x			x	x			
Zgierz		x	x				x			
Dobroń		x		x		x	x			
Brójce							x			
Brzeziny							x			
Dmosin							x			
Koluszki							x			
Konstantynów Łódzki							x		x	
Ksawerów							x			
Nowosolna							x			
Rogów							x			
Tuszyn							x		x	
m. Brzeziny							x		x	
m. Łódź							x			

Powiat Brzeziński*							x		x	
Powiat Łódzki Wschodni*							x			
Powiat Pabianicki*							x			
Powiat Zgierski*							x			

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów przesłanych z jednostek samorządu terytorialnego ŁOM.

Tab. 22: Remonty i modernizacje komunalnych zasobów mieszkaniowych (ocieplenie budynków) w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Gmina	Mieszkania w budynkach wyremontowanych			
	2003	2005	2007	2009
Andrespol	9	0	9	0
Tuszyn	10	50	47	0
m. Konstantynów Łódzki	0	0	0	13
m. Ozorków	44	0	0	3
m. Zgierz	0	0	12	10
Aleksandrów Łódzki	36	20	160	0
Stryków	0	2	3	3
Zgierz	0	0	0	9
Jeżów	4	2	0	0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Dostępne dane statystyczne jedynie dla niektórych gmin ŁOM pozwalają prześledzić aktywność w zakresie poprawy standardu i jakości mieszkań komunalnych z zasobów mieszkaniowych gmin. Jednym z elementów są prace termomodernizacyjne polegające na ocieplaniu budynków. Prowadzone prace, pomimo że należy ocenić je pozytywnie, mają w większości gmin charakter incydentalny. Wyjątek stanowią dwie gminy (Tuszyn i Aleksandrów Łódzkich), które obejmują pracami niemal corocznie mieszkania komunalne. Należy również zauważyć, że tylko niewielki odsetek mieszkań komunalnych obejmowany jest tego typu pracami remontowymi (na przykład w Andrespolu jest ponad 400 mieszkań komunalnych, w Zgierzu 2 664, w Aleksandrowie Łódzkim 1 465). Najprawdopodobniej, świadczy to o niewystarczających środkach finansowych, bo zapewne potrzeby w omawianym zakresie są ogromne.

Tab. 23: Zużycie gazu na ogrzewanie mieszkań w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Gmina	Zużycie gazu na ogrzewanie mieszkań (w tys. m^3)					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Andrespol	2250,5	2472,3	2329,6	2491,6	2683,8	2311,8
Brójce	334,9	425,8	367,4	432,6	419,8	370,5
Koluszki	1697,0	1793,8	1646,8	1747,4	1809,4	1695,5
Nowosolna	1213,6	1428,2	1302,3	1517,4	1587,0	1352,9
Rzgów	1460,1	1710,3	2074,0	2287,5	1510,3	1344,3
Tuszyn	1358,7	1586,2	1306,4	1420,9	702,0	589,4
m. Konstantynów Łódzki	3073,3	3335,6	3138,7	3129,6	2305,8	1913,3
m. Pabianice	3413,0	3769,7	3420,8	3596,4	3596,4	1658,2
Dobroń	352,7	433,9	403,7	444,7	384,1	201,5
Ksawerów	1403,9	1565,4	1439,9	1555,5	1555,5	734,1
Lutomiersk	482,4	550,7	539,6	591,4	591,8	494,9
Pabianice	28,8	40,7	42,5	57,5	31,2	44,9
m. Ozorków	204,2	273,4	252,7	280,7	223,3	187,7
m. Zgierz	4306,0	4885,2	4733,2	4833,0	3466,7	2976,6
Aleksandrów Łódzki	2388,0	2843,9	2968,5	3033,8	2888,0	1976,3
Ozorków	51,7	76,0	83,7	107,9	87,5	109,5
Stryków	51,7	307,9	305,1	58,5	58,5	1135,2
Zgierz	241,8	316,8	338,0	326,3	260,3	239,1
Brzeziny	5,0	12,8	10,4	12,1	12,1	13,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

W ostatnim czasie w większości gmin ŁOM systematycznie wzrasta zużycie gazu, który wykorzystywany jest przede wszystkim do ogrzewania mieszkań (Nowosolna, Rzgów, m. Ozorków i gm. Ozorków). Zastanawiające są wahania zużycia gazu w przypadku niektórych gmin np. m. Ozorków, gm. Brójce, gm. Tuszyn. Z punktu widzenia ograniczania emisji gazów cieplarnianych trend ten należy ocenić pozytywnie.

Tab. 24: Zużycie gazu ogółem w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Gmina	Zużycie gazu (w tys. m³)					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Andrespol	2490,2	2740,0	2657,4	2930,0	2956,5	2864,6
Brójce	370,3	474,0	417,5	483,2	490,6	481,6
Koluszki	2002,3	2115,7	1977,6	2064,8	2081,2	2126,1
Nowosolna	1324,0	1530,7	1413,8	1632,8	1600,7	1577,6
Rzgów	1604,6	1771,3	2153,8	2357,0	2287,2	2393,7
Tuszyn	1408,7	1639,5	1352,6	1470,2	1527,6	1323,2
m. Konstantynów Łódzki	3776,5	4062,9	3884,0	4000,3	3941,6	3622,7
m. Pabianice	5567,3	5885,5	5664,6	5706,6	5702,4	5357,4
Dobroń	388,6	466,4	418,5	456,1	501,8	462,4
Ksawerów	1536,7	1691,8	1580,4	1682,6	1606,2	1573,7
Lutomiersk	597,6	683,1	708,2	781,7	752,4	734,5
Pabianice	29,2	43,6	42,6	57,6	70,3	77,0
m. Ozorków	273,7	306,9	269,3	297,0	303,1	309,2
m. Zgierz	7067,0	7303,8	6820,5	6736,7	6636,0	6587,2
Aleksandrów Łódzki	3434,80	3676,7	3850,4	3983,0	3971,0	3983,2
Ozorków	57,3	82,4	93,0	126,1	159,0	190,2
Stryków	52,9	309,0	306,8	60,8	157,4	1290,6
Zgierz	320,4	398,6	390,7	382,3	473,7	450,1
Brzeziny	9,6	17,8	13,9	15,0	15,5	17,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Z punktu widzenia rozwoju gospodarki niskoemisyjnej wzrost użytkowania gazu jest zjawiskiem pozytywnym. Na terenie ŁOM największym wyzwaniem będzie ograniczenie, a docelowo likwidacja, niskiej emisji. Niska emisja jest to emisja pyłów i szkodliwych gazów pochodząca z palenisk domowych i lokalnych kotłowni węglowych, w których spalanie węgla odbywa się w sposób nieefektywny. Niekorzystne oddziaływanie jest dodatkowo wzmacniane przez nagminne spalanie tam śmieci, co prowadzi do uwalniania do powietrza wielu toksycznych i kancerogennych związków. Cechą charakterystyczną niskiej emisji jest to, że jest powodowana przez bardzo liczne źródła emitujące do powietrza niewielkie ilości zanieczyszczeń. Ze względu

na dużą ilość emitorów sumaryczny efekt jest znaczny. Ponieważ zanieczyszczenia są wyprowadzane z kominów o niewielkiej wysokości, powoduje to, że zjawisko to jest bardzo uciążliwe, gdyż zanieczyszczenia gromadzą się blisko powierzchni ziemi wokół miejsca powstawania. Są to najczęściej obszary o zwartej zabudowie mieszkaniowej. Niska emisja stanowi problem we wszystkich gminach należących do ŁOM. Należy podkreślić – wdrażanie gospodarki niskoemisyjnej jest zbieżne ze skuteczną walką z niskimi emisjami. Dlatego warto te cele traktować łącznie i dostrzegać związane z nimi korzyści zdrowotne i ekonomiczne. Zmniejszeniu problemu może służyć wzrost usieciowienia, szersze stosowanie gazu i odnawialnych źródeł energii do celów grzewczych.

Uchwalenie Planów Gospodarki Niskoemisyjnej

Gminy, które w nowej perspektywie finansowej 2014-2020 chcą pozyskać pieniądze m.in. na działania w zakresie termomodernizacji budynków, czy na wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii, muszą posiadać plany gospodarki niskoemisyjnej (PGN).

PGN to dokument strategiczny, którego celem jest określenie wizji rozwoju gminy w kierunku gospodarki niskoemisyjnej. PGN ma także realizować cele planów ochrony powietrza i planów działań krótkoterminowych oraz doprowadzić do redukcji emisji zanieczyszczeń do powietrza. Podstawą opracowania dobrego planu jest wykonanie rzetelnej inwentaryzacji emisji gazów cieplarnianych z obszaru danej gminy, opartej na jej bilansie energetycznym. Należy w niej ująć budynki użyteczności publicznej i mieszkalne, transport, gospodarkę odpadami oraz przemysł i usługi. Na podstawie zidentyfikowanych możliwości należy zaplanować działania realizujące wyznaczone cele. Muszą się one opierać na już istniejących planach i strategiach. Dla planowanych działań należy wskazać mierniki osiągnięcia celów, źródła finansowania oraz plan ich wdrażania, monitorowania i weryfikacji.

Strategia ŁOM zakłada osiągnięcie znaczącej redukcji emisji gazów cieplarnianych w perspektywie do roku 2020, która realizowana będzie we wszystkich zidentyfikowanych działaniach. Szczegółowe cele PGN, które każda z gmin jest zobowiązana osiągnąć to:

- ograniczenie emisji gazów cieplarnianych,
- ograniczenie zużycia energii,
- zwiększenie udziału energii ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii.

Tab. 25: Stan realizacji PGN'ów dla poszczególnych gmin SŁOM

Lp.	Gmina	Informacje o PGN
1	Miasto Łódź	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Łodzi został przyjęty Uchwałą Nr XX/451/15 Rady Miejskiej W Łodzi z dnia 18 listopada 2015 r. i został sfinansowany w ramach POIiŚ 2007-2013.
Powiat Brzeziński		

2	Miasto Brzeziny	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Brzeziny został przyjęty Uchwałą Nr VIII/51/201 Rady Miasta Brzeziny z dnia 23 kwietnia 2015 r. i został sfinansowany w ramach POIiŚ 2007-2013.
3	Gmina Brzeziny	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Brzeziny został przyjęty Uchwałą Nr XI/83/2015 Rady Gminy Brzeziny z dnia 28.09.2015 r. i został sfinansowany w ramach POIiŚ 2007-2013.
4	Gmina Dmosin	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Dmosin został przyjęty Uchwałą Rady Gminy Dmosin Nr XIV/77/2015 z dnia 8 grudnia 2015r. i został sfinansowany z budżetu Gminy Dmosin.
5	Gmina Jeżów	Sporządzenie Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Jeżów planowane jest na 2016 r. Przewidywane źródła finansowania Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Jeżów to budżet gminy oraz środki WFOŚIGW w Łodzi.
6	Gmina Rogów	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Rogów został przyjęty Uchwałą Nr 60/IX/2015 Rady Gminy w Rogowie z dnia 22 października 2015 r. i był współfinansowany z środków WFOŚiGW w Łodzi.
Powiat Łódzki Wschodni		
7	Gmina Andrespol	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Andrespol został przyjęty Uchwałą Nr XII/112/15 Rady Gminy Andrespol z dnia 28 sierpnia 2015 r. i został sfinansowany w ramach POIiŚ 2007-2013.
8	Gmina Brójce	W lutym.2016 r. został złożony do WFOŚiGW w Łodzi wniosek o dofinansowanie opracowania dokumentu. Planowany termin przyjęcia Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Brójce to I kwartał 2017
9	Gmina Koluszki	Został opracowany projekt "Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Koluszki" i przekazany do WFOŚiGW w Łodzi w celu jego weryfikacji. Plan Gospodarki Niskoemisyjnej sfinansowany z budżetu Gminy Koluszki. Planowany termin przyjęcia Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Koluszki to marzec/kwiecień 2016 r.
10	Gmina Nowosolna	Planowany termin przyjęcia Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Nowosolna - marzec /kwiecień 2016 r.
11	Gmina Rzgów	Gmina Rzgów obecnie nie posiada Planu Gospodarki Niskoemisyjnej. Planowany termin wykonania i przyjęcia Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Rzgów przewidziany to 2017 r.
12	Gmina Tuszyn	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Tuszyn został przyjęty Uchwałą Nr VII/43/15 Rady Miejskiej Tuszyn z dnia 12.03.2015 r. i został sfinansowany z budżetu gminy oraz ze środków NFOSiGW.
Powiat Pabianicki		

13	Miasto Pabianice	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Pabianice jest w trakcie opracowywania. Planowany termin przyjęcia Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Pabianice to kwiecień 2016.
14	Gmina Pabianice	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Pabianice został przyjęty Uchwałą Nr XIV/132/2015 Rady Gminy Pabianice z dnia 30.11.2015 r. i był współfinansowany z środków WFOŚiGW w Łodzi.
15	Gmina Dłutów	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Dłutów jest w trakcie opracowania w ramach środków WFOŚiGW (podpisana umowa o dofinansowanie).
16	Gmina Dobroń	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Dobroń został przyjęty Uchwałą Nr X/65/2015 Rady Gminy w Dobroniu w dniu 24.09.2015 r. i został sfinansowany z budżetu gminy oraz ze środków NFOSiGW.
17	Gmina Konstantynów Łódzki	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Konstantynów Łódzki został przyjęty uchwałą Nr XVII/125/15 Rady Miejskiej w Konstantynowie Łódzkim z dnia 23.12.2015 r. i został sfinansowany w ramach POIiŚ 2007-2013.
18	Gmina Ksawerów	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Ksawerów został przyjęty uchwałą Nr XXV/185/2016 Rady Gminy Ksawerów z dnia 20.01.2016 r. i został sfinansowany z budżetu Gminy Ksawerów.
19	Gmina Lutomiersk	Planowany termin realizacji i przyjęcia Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Lutomiersk to IV kwartał 2016 r. w ramach środków własnych oraz WFOŚIGW w Łodzi.
Powiat Zgierski		
20	Gmina Aleksandrów Łódzki	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Aleksandrów Łódzki został przyjęty Uchwałą nr XX/214/16 Rady Miejskiej w Aleksandrowie Łódzkim z dnia 18.02.2016 r. i został sfinansowany z budżetu gminy.
21	Miasto Głowno	Planowany termin przyjęcia Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Głowno - I kwartał 2016 r. i został sfinansowany z budżetu Miasta Głowno.
22	Gmina Miasto Ozorków	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Ozorków został przyjęty Uchwałą Nr XV/86/15 Rady Miejskiej w Ozorkowie z dnia 29.10.2015 r. i został sfinansowany w ramach POIiŚ 2007-2013.
23	Gmina Ozorków	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Ozorków został przyjęty Uchwałą Nr XII/167/1 Rady Gminy Ozorków z dniu 21.01.2016 r. i został sfinansowany ze środków WFOŚiGW w Łodzi.
24	Gmina Parzęczew	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Parzęczew został przyjęty Uchwałą Nr VIII/70/15 Rady Gminy w Parzęczewie z dnia 28.05.2015 r. oraz uchwałą Nr XIV/137/15 z dnia 26.11.2015 r. i został sfinansowany ze środków NFOŚiGW w Łodzi oraz budżetu Gminy Parzęczew.
25	Gmina Stryków	Plan Gospodarki Niskoemisyjny dla Gminy Stryków został przyjęty Uchwałą XIV/96/2015 Rady Miejskiej w Strykowie z dnia 26.10.2015 r. oraz Uchwałą nr XIX/143/2016 z dnia 26.02.2016 r. zmieniającą Uchwałę XIV/96/2015 i został sfinansowany z budżetu Gminy Stryków.

26	Miasto Zgierz	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Zgierza został przyjęty Uchwałą Nr XIII/157/15 Rady Miasta Zgierza z dnia 29.10.2015 r. i został sfinansowany w ramach POIiŚ 2007-2013.
27	Gmina Zgierz	Planowany termin realizacji i przyjęcia Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Zgierz to marzec/kwiecień 2016 r. w ramach środków własnych Gminy Zgierz.

Strategia ZIT będzie aktualizowana w miarę potrzeb, zgodnie z zapisami i wymogami Planów Gospodarki Niskoemisyjnej dla poszczególnych gmin.

III.5.4 Rekomendacje dla Strategii ZIT

W świetle powyższych analiz rekomenduje się przyjęcie następujących założeń do Strategii ZIT:

- Rozpoznanie problemu poziomu i źródeł emisji do atmosfery dwutlenku węgla oraz innych zanieczyszczeń powietrza.
- Zainicjowanie wspólnych działań na poziomie ponadlokalnym na rzecz rozwiązywania problemu niskiej emisji i przejście do rozwoju gospodarki niskoemisyjnej jako istotnego elementu wpływającego na ochronę środowiska i mającego znaczenie dla poprawy jakości życia mieszkańców. Działania winny koncentrować się na podniesieniu efektywności energetycznej, poprzez podjęcie m.in.: prac termomodernizacyjnych, wymianę źródeł ciepła, wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii, rozwój transportu publicznego, rozbudowę infrastruktury dla indywidualnego transportu niezmotoryzowanego, (drogi rowerowe i dla ruchu pieszego), modernizację oświetlenia przestrzeni publicznej.
- Zainicjowanie inwentaryzacji potencjału odnawialnych źródeł energii na terenie wszystkich jednostek terytorialnych Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego i działanie w kierunku zwiększenia ich wykorzystania.
- Prowadzenie współpracy w zakresie poprawy jakości wód poprzez odpowiednią gospodarkę ściekową a zwłaszcza poprzez rozbudowę sieci kanalizacyjnej i deszczowej oraz budowę oczyszczalni ścieków.
- Wzmocnienie działań i współpracy jednostek terytorialnych ŁOM w zakresie gospodarki odpadami.
- W celu wsparcia realizacji pakietu klimatyczno-energetycznego 2020 oraz jakości powietrza rekomenduje się, aby każda jednostka samorządu terytorialnego, która planuje realizację projektów w ramach CT IV – gospodarka niskoemisyjna uchwaliła Plan gospodarki niskoemisyjnej, który m.in. przyczynia się do osiągnięcia celów określonych w pakiecie klimatyczno-energetycznym do roku 2020, tj.
  - redukcji emisji gazów cieplarnianych,

- zwiększenia udziału energii pochodzącej z źródeł odnawialnych,
- redukcji zużycia energii finalnej, co ma zostać zrealizowane poprzez podniesienie efektywności energetycznej,
- poprawie jakości powietrza na obszarach, na których odnotowano przekroczenia jakości poziomów dopuszczalnych stężeń w powietrzu i realizowane są programy (naprawcze) ochrony powietrza (POP) oraz plany działań krótkoterminowych (PDK).

- W celu wsparcia przejścia z transportu samochodowego na transport publiczny/rowerowy, zlikwidowania zatorów komunikacyjnych i zmniejszenia emisji dwutlenku węgla rekomenduje się, aby każda jednostka samorządu terytorialnego, która planuje realizację projektów w ramach PI 4e - Niskoemisyjny transport miejski uchwaliła Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, bądź ujęła odniesienia do mobilności miejskiej w Planie gospodarki niskoemisyjnej.

III.6 Kapitał ludzki i społeczeństwo informacyjne w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym

III.6.1 Kapitał ludzki

Łódzki Obszar Metropolitalny o powierzchni 2,5 tys. km^2 zamieszkały jest łącznie przez ponad 1,1 mln osób, w tym 706 tys. w mieście wojewódzkim. Otoczenie Łodzi zamieszkuje ponad 380 tys. osób, co stanowi blisko 35% populacji ŁOM. Jest to prawie dwukrotnie mniej niż w Łodzi. Warto jednak odnotować, że w ostatnich latach w przypadku tego obszaru nastąpił przyrost liczby mieszkańców o 15 tys. osób, kiedy w tym samym czasie w Łodzi liczba mieszkańców spadła o blisko 70 tys. Jeżeli obserwowany obecnie trend przyrostu rzeczywistego byłby zbliżony przez następne 20 lat, a nie jest to wykluczone, to dysproporcja w liczbie ludności pomiędzy Łodzią i jej otoczeniem zmniejszyłaby się jedynie do ok. 150 tys. osób. O odmiennych tendencjach demograficznych Łodzi i jej otoczenia decyduje głównie saldo migracji. Od 2002 r. jest ujemne w Łodzi, a dodatnie w jej otoczeniu. W dużej mierze jest to podyktowane emigracją mieszkańców Łodzi do gmin ościennych. W mniejszym stopniu na obserwowane procesy demograficzne wpływ ma przyrost naturalny, który utrzymuje się na ujemnym poziomie w obu analizowanych obszarach. W Łodzi oscyluje on w granicach -5‰ – -6‰ dla całego badanego okresu, a w jej otoczeniu wykazuje tendencję rosnącą. O ile 10 lat temu wynosił w granicach -4‰, to obecnie jest już to tylko -2,4‰.

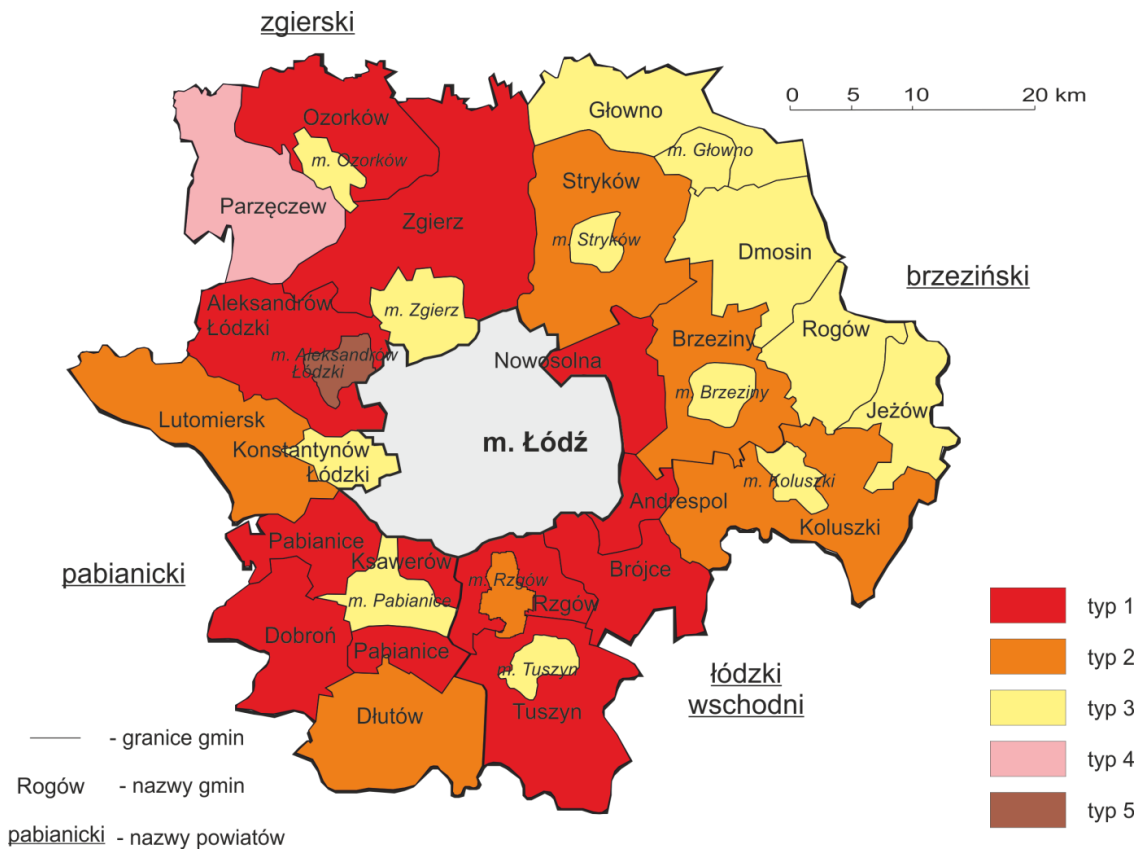
Z punktu widzenia struktury demograficznej w ŁOM można wyróżnić pięć typów jednostek przestrzennych. Typ pierwszy, obejmujący 11 obszarów, wyróżnia się bardzo korzystną sytuacją demograficzną. Od 10 lat obserwuje się w niej wzrost liczby mieszkańców, na który wpływ ma bardzo wysokie (na tle omawianego obszaru) saldo migracji oraz relatywnie niewielki ujemny ruch naturalny ludności. Jest to jednocześnie grupa o najniższym obciążeniu

demograficznym, poza jednym wyjątkiem (Ksawerów), gdzie liczba osób w wieku przedprodukcyjnym przeważa nad ludnością w wieku poprodukcyjnym (105). Dodatkowo, cechą charakterystyczną tej grupy, jest niższa od średniej dla całego obszaru metropolitalnego wartość współczynnika feminizacji. Na szczególną uwagę zasługują dwie jednostki terytorialne: część wiejska gminy Aleksandrów Łódzki oraz Nowosolna, które charakteryzują się najwyższym względnym przyrostem liczby mieszkańców w ŁOM.

Dużym podobieństwem odznacza się drugi wyróżniony typ, który obejmuje sześć jednostek. Jest to również obszar, na którym obserwuje się wzrost liczby mieszkańców, ale nie jest on tak dynamiczny jak w typie pierwszym, na co wpływ ma przede wszystkim trzykrotnie niższa wartość przyrostu naturalnego, a także niższe saldo migracji. Jest to typ o wyrównanej liczbie osób w wieku przed i poprodukcyjnym oraz zbliżonym do poprzedniego, współczynnikiem feminizacji. Cechą wspólną obu typów jest przynależność do nich (z wyjątkiem Rzgowa) jedynie obszarów wiejskich i to prawie w całości tych, które bezpośrednio sąsiadują z Łodzią. Wyjątek stanowią tutaj jedynie gminy: Brzeziny, Dłutów, Dobroń oraz Lutomiersk, a także wiejska część gminy Koluszki.

Trzeci typ, obejmujący 13 jednostek, przede wszystkim miasta oraz gminy wiejskie położone we północno-wschodniej części obszaru metropolitalnego, stanowi przeciwieństwo powyżej scharakteryzowanych. Cechuje go bardzo niekorzystna sytuacja demograficzna przejawiająca się dynamicznym procesem depopulacyjnym. Wszystkie gminy cechują się ujemnym przyrostem naturalnym (z wyjątkiem Koluszek) oraz niskim saldem migracji, które w przypadku trzech miast: Koluszek, Pabianic i Ozorkowa przyjmuje wartości ujemne. Wszystkie jednostki z tej grupy wykazują się dużą dysproporcją pomiędzy liczbą ludności w wieku przedprodukcyjnym i poprodukcyjnym (poza Brzezinami) oraz wysokim współczynnikiem feminizacji (tu wyjątek stanowią gminy wiejskie).

Ostatnie dwa wydzielone typy obejmują po jednej jednostce, których nie sposób zakwalifikować do żadnego z powyższych. Typ czwarty to gmina Parzęczew. Jest to jednostka o dodatnim przyroście naturalnym i jednocześnie największym ujemnym saldzie migracji. Średni przyrost rzeczywisty dla Parzęczewa wynosi blisko -10‰ i jest najniższy w ŁOM. Liczba mieszkańców gminy zmniejszyła się w ostatnich 10 latach o 10%. Jednocześnie, jest to gmina gdzie zdecydowanie przeważa ludność w wieku przedprodukcyjnym w stosunku do ludności w wieku poprodukcyjnym oraz o znacznej przewadze liczebnej mężczyzn nad kobietami.

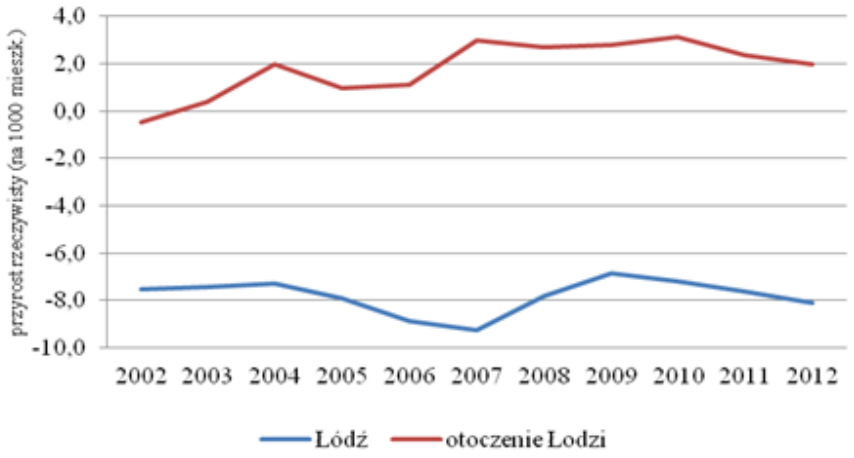


Rys. 32 Typy przestrzenne specyfiki demograficznej gmin w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2012 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

W ŁOM wyróżnia się też miasto Aleksandrów Łódzki, jako jedyny przedstawiciel typu piątego. Jest to jednostka terytorialna o dodatnim przyroście rzeczywistym, charakterystycznym dla dwóch pierwszych wyróżnionych typów i jednocześnie pod względem obciążenia demograficznego i współczynnika feminizacji odpowiadającym miastom sklasyfikowanym w typie trzecim.

Zarówno w Łodzi, jak i w jej otoczeniu w strukturze ludności według płci dominują kobiety. Dla miasta wojewódzkiego współczynnik feminizacji jest znacznie wyższy i wynosi 120, a dla regionu podłódzkiego 110. W przypadku obu omawianych obszarów notuje się postępujący proces starzenia się społeczeństwa, co jest zgodne z tendencją ogólnokrajową. Rośnie liczba osób starszych i jednocześnie maleje liczba ludzi młodych. Proces ten zachodzi dużo szybciej na terenie Łodzi, gdzie udział ludności w wieku poprodukcyjnym jest o cztery punkty procentowe wyższy, przy jednocześnie niższym udziale ludności w wieku przedprodukcyjnym. Skutkuje to dużo większym obciążeniem demograficznym w Łodzi, gdzie na 1 osobę w wieku przedprodukcyjnym przypada 1,66 osoby w wieku poprodukcyjnym. Dla zaplecza miasta centralnego wskaźniki te są zdecydowanie niższe i jedynie w niektórych miastach (Pabianicach, Zgierzu, Głownie i Konstantynowie Łódzkim) przekraczają średnią dla całego obszaru.



Rys. 33 Przyrost rzeczywisty ludności w Łodzi oraz w regionie podłódzkim w latach 2002-2012

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Tab. 26: Struktura ludności według ekonomicznych grup wieku w Łodzi i w podregionie łódzkim w 2014 r.

Wyszczególnienie	Łódź	Region podłódzki
Struktura ludności według ekonomicznych grup wieku (w %):		
przedprodukcyjnym	14,2	17,2
produkcyjnym	60,7	62,2
poprodukcyjnym	25,1	20,6
Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wiekuprzedprodukcyjnym	176,4	119,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Odmienna jest też struktura podmiotów według rodzajów działalności. W Łodzi wyższy odsetek stanowią podmioty świadczące usługi, przy mniejszym udziale firm przemysłowych. Duża część tych usług ma zasięg ponadlokalny. Na podobnym poziomie kształtuje się za to udział szeroko rozumianych usług bytowych i socjalnych (służących codziennej obsłudze mieszkańców). W wartościach bezwzględnych w otoczeniu Łodzi przeważają jedynie podmioty z I sektora gospodarki, co jest zrozumiałe biorąc pod uwagę duży udział terenów rolniczych w wybranych obszarach zaplecza miasta wojewódzkiego.

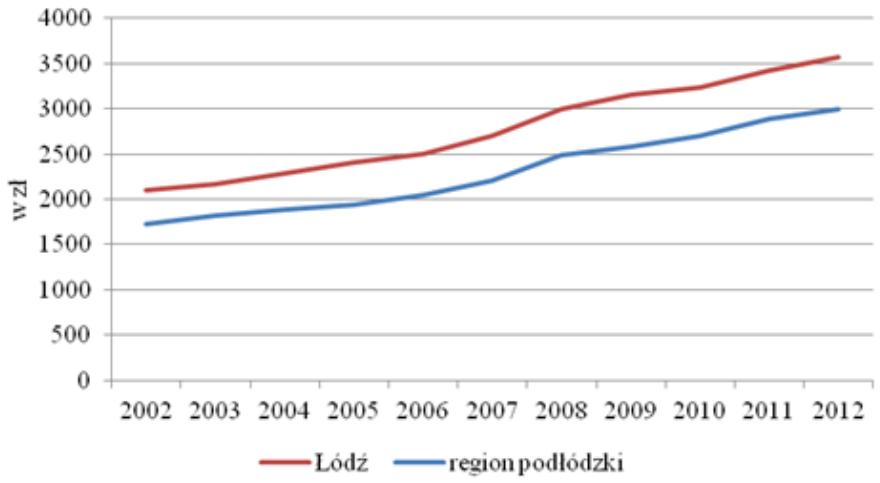
Tab. 27: Struktura podmiotów gospodarczych w Łodzi i w regionie podłódzkim w 2014 r.

Wyszczególnienie	Łódź	Region podłódzki
Wskaźnik przedsiębiorczości (liczba podmiotów na 1000 mieszkańców)	130	101
Liczba podmiotów gospodarczych ogółem	91488	38800
Liczba podmiotów gospodarczych według sektorów gospodarki:		
I. rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo, górnictwo i wydobycie	2707	735
II. przemysł	18048	10248
III. usługi	73170	27817

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Łódź i jej otoczenie wykazują różny potencjał gospodarczy. Miasto centralne ze względu na swoją wielkość, rolę w systemie osadniczym oraz pełnione funkcje, w tym administracyjne, skupia dużo większą liczbę podmiotów gospodarczych. W Łodzi zlokalizowanych jest ponad 90 tys. firm, co daje wartość 130 podmioty na 1000 mieszkańców. W przypadku otoczenia liczba podmiotów jest ponad połowę niższa, a wartość wskaźnika przedsiębiorczości wynosi jedynie 101. Struktura podmiotów gospodarczych znajduje swoje odzwierciedlenie w sytuacji na rynku pracy. Uwzględniając jedynie podmioty gospodarcze zatrudniające powyżej 9 osób (bez rolnictwa indywidualnego), w sektorze usług pracuje blisko 73% łodzian i 42% mieszkańców regionu podłódzkiego. Charakterystyczny dla otoczenia Łodzi jest wyższy odsetek osób zatrudnionych w przemyśle (36%) oraz, podobnie jak w strukturze podmiotów gospodarczych, dwukrotnie niższe zatrudnienie w sektorze usług (21%).

Duże zróżnicowanie uwidacznia porównanie przeciętnych miesięcznych wynagrodzeń brutto w gospodarce. W Łodzi jest ono blisko 20% wyższe i wynosi ponad 3500 zł, a w regionie podłódzkim niespełna 3000 zł. W ostatnich 10 latach przeciętna wielkość wynagrodzenia systematycznie rosła, choć w tempie niższym niż w skali całego kraju (Rys. 34). W obu obszarach przeciętne wynagrodzenie jest niższe od średniej krajowej, odpowiednio o 5% w Łodzi i o 20% w jej zapleczu. Zróżnicowanie potencjału gospodarczego Łodzi i regionu podłódzkiego znajduje swoje bezpośrednie odzwierciedlenie w strukturze dochodów jednostek samorządu terytorialnego. Rozpatrując zarówno dochody ogółem, jak i wyłącznie własne, w Łodzi są one zdecydowanie wyższe niż w jej otoczeniu, w przeliczeniu na mieszkańca. Główną determinantą tego zróżnicowania są niewątpliwie relatywnie niższe wpływy z podatków w gminach typowo rolniczych. W dalszej kolejności są to podatki lokalne, w tym głównie od nieruchomości, które ze względu na większy udział terenów mieszkaniowych na obszarach zurbanizowanych, są odpowiednio wyższe.



Rys. 34 Przeciętne wynagrodzenie brutto w gospodarce Łodzi i regionu podłódzkiego oraz jego zmiany w latach 2002-2012

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

W celu przeprowadzenia możliwie pełnej diagnozy kapitału ludzkiego ŁOM wykorzystane zostały różnorodne źródła informacji, w tym wyniki unikatowego w skali kraju (a nawet Europy) badania zawarte w *Krajowym raporcie o rozwoju społecznym Polska 2012: Rozwój regionalny i lokalny* (2012). Punktem wyjścia w tym badaniu było wykorzystanie metodologii stosowanej na poziomie krajów przy obliczaniu wskaźników Human Development Index (HDI). W celu przejścia na poziom lokalny, dane zostały zagregowane na poziomie powiatów. Local Human Development Index (LHDI) pokazuje jak poszczególne jednostki administracyjne kraju pozycjonują się względem siebie, jakie są ich mocne i słabe strony oraz jaką obrały ścieżkę rozwoju. Konstrukcja LHDI ma podobną formułę jak HDI i opiera się na wykorzystaniu danych dotyczących: zdrowia, edukacji i zamożności. Mierzony za pomocą wskaźnika LHDI poziom rozwoju społecznego przyjmuje wartości z przedziału 1–100, przy czym wyższe wartości wskaźnika oznaczają wyższy poziom rozwoju. Oszacowane dla powiatów ŁOM wartości LHDI zaprezentowano w tabeli (Tab. 28).

Tab. 28: Lokalny Wskaźnik Rozwoju Społecznego i jego komponenty w powiatach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Powiat	Pozycja wśród powiatów w Polsce, wg Lokalnego Wskaźnika Rozwoju Społecznego (LHDI)		Lokalny Wskaźnik Rozwoju Społecznego (LHDI)	Wskaźnik Zdrowia (HI)	Wskaźnik Edukacji (EI)	Wskaźnik Zamożności (WI)	Lokalny Wskaźnik Rozwoju Społecznego nakładów polityki publicznej (LHDIPli)
	2007	2010					
łódzki wschodni	149	147	41,49	36,48	47,86	40,90	15,08
pabianicki	179	177	39,24	26,89	58,22	38,61	18,31

Powiat	Pozycja wśród powiatów w Polsce, wg Lokalnego Wskaźnika Rozwoju Społecznego (LHDI)		Lokalny Wskaźnik Rozwoju Społecznego (LHDI)	Wskaźnik Zdrowia (HI)	Wskaźnik Edukacji (EI)	Wskaźnik Zamożności (WI)	Lokalny Wskaźnik Rozwoju Społecznego nakładów polityki publicznej (LHDIPli)
	2007	2010					
zgierski	255	209	37,36	30,89	48.59	24,73	21,61
brzeziński	335	311	30,79	31,34	36,65	25,42	21,02
m. Łódź	317	115	44,96	25,17	70,90	50,92	29,99

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Krajowego raportu o rozwoju społecznym Polska 2012: Rozwój regionalny i lokalny, 2012.

W objętym badaniami okresie 2007-2010 wszystkie powiaty tworzące ŁOM odnotowały poprawę wysokości wskaźnika LHDI. Najbardziej spektakularna zmiana dotyczy powiatu miasta Łodzi, który awansował z 317 pozycji na 115. W przypadku pozostałych powiatów zmiana w rankingu wyniosła od 2 do 46 pozycji. Analiza komponentów składowych pozwala zidentyfikować mocne strony jak również największe problemy rozwojowe w poszczególnych powiatach. Za szczególnie niepokojący należy uznać wskaźnik dotyczący zdrowia. W rankingu województw łódzkie ze wskaźnikiem 31,5 znajduje się pod tym względem na ostatnim miejscu w Polsce, choć warto dodać, że w okresie 2007-2010 nastąpiła korzystna zmiana absolutna tego wskaźnika o 10 punktów. Interpretacja wskaźnika dotyczącego kategorii zdrowia wymaga szerszego spojrzenia na kwestie jakości i długości życia i wzięcia pod uwagę, że odzwierciedlają one łączne oddziaływanie wielu czynników, z których za najważniejsze uważa się: jakość i dostępność opieki zdrowotnej, stan środowiska przyrodniczego, dominujący styl życia oraz warunki socjoekonomiczne.

Kolejną bardzo istotną kwestią na terenie ŁOM pozostaje problem ubóstwa. Badania prowadzone przez różnych autorów (Warzywoda-Kruszyńska, Jankowski, 2013; Grotowska-Leder, 2002; Potoczna, Warzywoda-Kruszyńska, 2009; Warzywoda-Kruszyńska, Golczyńska-Grondas, 2010) na terenie Łodzi i województwa łódzkiego potwierdzają trudną sytuację ekonomiczną wielu rodzin. Wyodrębnione enklawy biedy wyraźnie negatywnie odbijają się na funkcjonowaniu wielu rejonów miast w ŁOM, szczególnie zaś w samej Łodzi. Powstawanie miejskich enklaw biedy uwarunkowane było stanem miast w momencie zmian ustroju społeczno – politycznego, działaniem rządu i władz lokalnych oraz aktywnością samych mieszkańców. Za najważniejsze przyczyny biedy można uznać za Warzywodą-Kruszyńską i Golczyńską-Grondas (2010) trzy współwystępujące procesy:

- dezindustrializację, czyli zmniejszenie zatrudnienia w przemyśle oraz udziału przemysłu w dochodzie narodowym;

- dewelfaryzację, czyli ograniczenie wpływu państwa na zapewnienie zaspokojenia potrzeb ludności, w tym utowarowienie mieszkań;
- dezinstytucjonalizację rodziny, czyli zmniejszenie liczby rodzin pełnych, wzrost liczby i udziału gospodarstw domowych jednoosobowych i rodzin niepełnych, przebiegające w warunkach postępującej decentralizacji polityki społecznej.

W badaniach na terenie województwa łódzkiego termin enklawa biedy został zdefiniowany jako przestrzeń miejska, której mieszkańcy co najmniej w 30% są beneficjentami pomocy społecznej. Wyodrębnia się także enklawy dziecięcej biedy na określenie rejonu szkoły podstawowej, w której udział dzieci dożywianych przez Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej jest co najmniej dwa razy wyższy niż średnio w mieście. Z przeprowadzonych w 2008 badań Warzywody-Kruszyńskiej i Petelewicz (2010) wynika, że enklawy biedy znajdowały się na terenie enklaw dziecięcej biedy. Oznacza to koncentrację wielowymiarowych problemów społecznych w niektórych rejonach Łodzi. W innych miastach ŁOM problem wymaga dalszych pogłębionych badań.

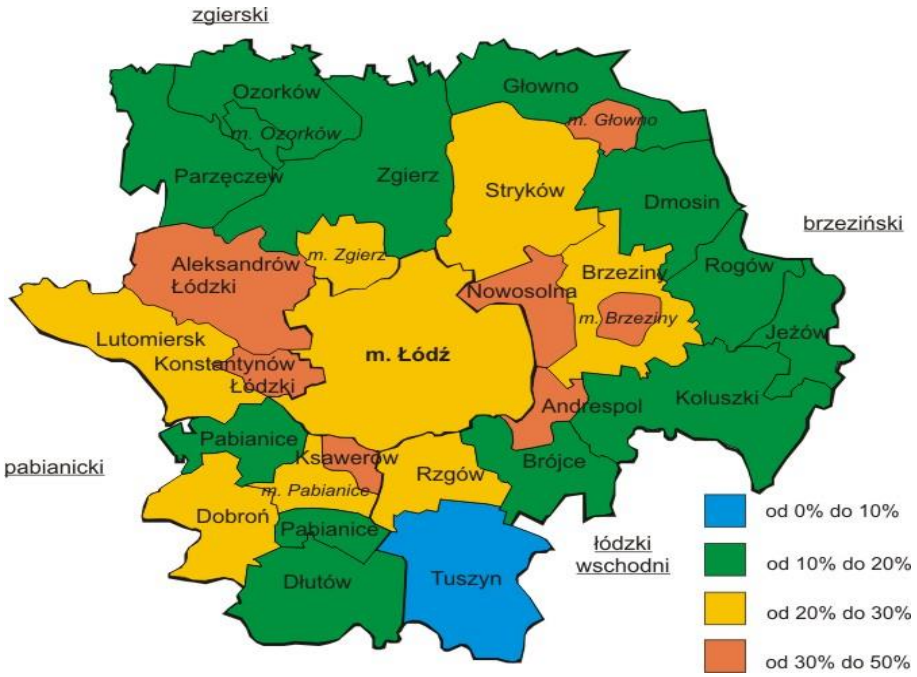
Brak odpowiednich informacji o dochodach w przeliczeniu na członków gospodarstw domowych na poziomie powiatu jest przyczyną przyjęcia za wskaźnik ubóstwa udziału osób w gospodarstwach domowych korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej. Na podstawie *Krajowego raportu o rozwoju społecznym Polska 2012: Rozwój regionalny i lokalny* (2012) można stwierdzić, że w powiatach ŁOM miesięczny dochód pochodzący ze świadczeń pomocy społecznej oraz polityki rodzinnej w przeliczeniu na mieszkańca powiatu kształtował się na poziomie 34,0- 41,7 zł w powiatach łódzkim, łódzkim wschodnim, pabianickim i zgierskim, zaś w powiecie brzezińskim był na poziomie 41,8–49,7 zł. Biorąc pod uwagę liczbę ludności korzystającej z pomocy społecznej można stwierdzić, że sytuacja w poszczególnych w powiatach ŁOM, choć zróżnicowana, świadczy o słabej kondycji materialnej wielu rodzin. Na poziomie gmin najwyższy odsetek ludności korzystającej z pomocy społecznej odnotowano w gminie wiejskiej Rogów oraz miejsko-wiejskiej Tuszyn (ponad 12%). Natomiast najwyższy odsetek (ponad 54%) dzieci w wieku 0-17 lat, na które rodziny otrzymują zasiłek rodzinny występuje w gminach wiejskich Jeżów i Głowno.

O jakości kapitału ludzkiego w dużej mierze świadczą też efekty kształcenia i odpowiednio wczesne korzystanie z usług placówek edukacyjnych. Dane statystyczne dowodzą, że we wszystkich powiatach ŁOM od 14,6% do 32,8% dzieci na żadnym etapie nie jest objętych wychowaniem przedszkolnym. Najlepiej pod tym względem wygląda sytuacja w powiecie łódzkim, ale również tam wciąż duża grupa dzieci nie korzysta z usług przedszkoli. Łódź pozytywnie na tle pozostałych powiatów ŁOM wyróżnia się pod względem odsetka dzieci z najmłodszej grupy wiekowej (3-4 lata), które uczęszczają do placówek przedszkolnych. W pozostałych powiatach odsetek ten nie przekracza 58%.

III.6.2 Infrastruktura społeczeństwa informacyjnego w ŁOM

Pojęcie infrastruktury społeczeństwa informacyjnego nie jest jednoznaczne. Najczęściej pod tym terminem rozumie się: ogół obiektów i urządzeń zapewniających dostępność do sieci internetowej (w szczególności szerokopasmowej), sektor elektronicznych usług publicznych (takich jak np. e-urzędy czy elektroniczne skrzynki podawcze) oraz narzędzia elektroniczne wspierające funkcjonowanie m.in. oświaty, bezpieczeństwa publicznego oraz służby zdrowia czy monitoring różnego rodzaju zjawisk.

Według raportu *Społeczeństwo informacyjne w liczbach* (2013) Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji, 70% gospodarstw domowych w Polsce posiada dostęp do Internetu (przy średniej dla UE wynoszącej 76%) i w tym zakresie obserwuje się już od lat dynamiczny wzrost. Pośród gospodarstw domowych korzystających z sieci internetowej, 67% korzysta z łącza szerokopasmowego. W 2012 r. odsetek gospodarstw domowych wyposażonych w komputer osobisty z dostępem do Internetu w województwie łódzkim wynosił 59,2% (dla Polski jest to 64,7%) a z dostępem do Internetu szerokopasmowego 41,5% (dla Polski 52,4%). Brak jest niestety porównywalnych danych na poziomie subregionalnym czy lokalnym. Warto podkreślić przestrzenne zróżnicowanie nasycenia usługami dostępu do szerokopasmowego Internetu dla mieszkańców (Rys. 35). Wyraźnie na tle województwa łódzkiego odznacza się ŁOM, w tym przede wszystkim Łódź i gminy z jej bezpośredniego sąsiedztwa, dla których wartość tego wskaźnika jest zdecydowanie wyższa. Jednocześnie, co należy zaznaczyć, dostępność do szerokopasmowego Internetu w ŁOM jest niższa niż w innych obszarach metropolitalnych w Polsce.



Rys. 35 Nasycenie usługami dostępu Internetu w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (łącze pow. 2Mb/s) w 2012 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportu Społeczeństwo informacyjne w liczbach (2013).

W Polsce co trzeci urząd udostępnia usługi elektroniczne, co oznacza, że umożliwia załatwienie wybranych spraw drogą elektroniczną. Generalnie im większe są to urzędy tym odsetek umożliwiających takie usługi jest wyższy. Na tym tle województwo łódzkie plasuje się poniżej przeciętnej (34%), z wartością wskaźnika na poziomie 25%. Taka pozycja województwa znajduje swoje odzwierciedlenie w przytoczonym w raporcie wskaźniku świadczenia i rozwijania usług e-administracji. Wskaźnik ten pokazuje zdolność administracji do tworzenia i udostępniania usług elektronicznych zgodnie ze społecznym zapotrzebowaniem.

Zdecydowanie lepiej prezentuje się region łódzki pod względem udostępniania przez urzędy użytecznych stron internetowych oraz pod względem liczby kontaktów mieszkańców z urzędami przy zastosowaniu usług elektronicznych. W pierwszym przypadku województwo łódzkie ustępuje jedynie województwu śląskiemu, w drugim wypada najlepiej na tle Polski. Przytaczany raport wskazuje również szereg innych wyników, które oceniają skuteczność funkcjonowania e-administracji. Wszelkie analizy w tym raporcie prowadzone są jednakże co najwyżej na poziomie regionalnym. Z punktu widzenia zakresu przestrzennego rozważań informacje te mają charakter jedynie poglądowy. Poziom agregacji dostępnych danych nie pozwala na określenie stanu wyposażenia w infrastrukturę społeczeństwa informacyjnego na terenie ŁOM. Można jedynie założyć, że na tle województwa gminy ŁOM będą cechowały się wyższymi wartościami wskaźników związanych z rozwojem sektora e-administracji czy dostępności do sieci internetowej.

Istnieje za to możliwość przeanalizowania kierunków działań w zakresie rozwoju infrastruktury społeczeństwa informacyjnego podejmowanych przez jednostki samorządu terytorialnego w ŁOM, a przynajmniej tych, które były finansowane ze środków Unii Europejskiej w latach 2007-2013. Ten niepełny zbiór przynosi bardzo ciekawe spostrzeżenia, nie tylko na temat skali i kierunków rozwoju, ale również powiązań pomiędzy gminami, wynikających ze wspólnych przedsięwzięć inwestycyjnych.

Do analizy przyjęto inwestycje dofinansowywane w ramach trzech tematów priorytetowych RPO WŁ na lata 2007-2013, dotyczących rozwoju infrastruktury telekomunikacyjnej, technologii informacyjnych oraz rozwoju e-usług dla obywateli, których inwestorem były podmioty administracji publicznej. Łączna kwota tych inwestycji wyniosła ponad 100 mln zł, z czego 80 mln to wartość dofinansowania. Beneficjentem większości realizowanych projektów było województwo łódzkie i były to zadania realizowane często na terenie większej liczby gmin województwa.

W przypadku obszaru metropolitalnego największe środki zostały asygnowane na Łódzką Regionalną Sieć Teleinformatyczną, która objęła Łódź, Pabianice, Zgierz i Parzęczew oraz na Regionalny System Informacji Medycznej, który objął te same jednostki terytorialne, poza Parzęczewem. Aż 12 gmin obszaru metropolitalnego objęto kolejnym programem realizowanym przez Urząd Marszałkowski, tj. budową zintegrowanych e-usług publicznych tzw. Wrót Regionu Łódzkiego. Wśród inwestycji, w których beneficjentem nie było województwo łódzkie

a bezpośrednio instytucje działające w ŁOM, dominowały projekty realizowane przez placówki opieki zdrowotnej oraz komendy policji. Celem ich było usprawnianie systemów e-administracji. Pośród analizowanych, jedynie w dwóch przypadkach beneficjentem były samorządy gminne (Aleksandrów Łódzki i Brzeziny).

Tab. 29: Wybrane inwestycje w infrastrukturę społeczeństwa informacyjnego realizowane z wykorzystaniem środków Unii Europejskiej w latach 2007-2013 w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym.

Tytuł projektu	Beneficjent	Gminy z terenu ŁOM uczestniczące w projekcie
Infrastruktura regionalnego systemu informacji medycznej województwa łódzkiego	Województwo łódzkie	m. Łódź, m. Pabianice, m. Ozorków, m. Zgierz
Budowa Zintegrowanego Systemu e-Usług Publicznych Województwa Łódzkiego (Wrota Regionu Łódzkiego)	Województwo łódzkie	m. Brzeziny, Brzeziny, Rogów, Andrespol, Brójce, Rzgów, Tuszyn, m. Łódź, Dłutów, m. Konstantynów Łódzki, m. Pabianice, Aleksandrów Łódzki
Łódzka Regionalna Sieć Teleinformatyczna	Województwo łódzkie	m. Łódź, m. Pabianice, Parzęczew, Zgierz, m. Zgierz
Rozbudowa zintegrowanego systemu stanowisk kierowania: e-usługi dla społeczeństwa	Komenda Wojewódzka Policji w Łodzi	m. Brzeziny, Koluszki, m. Łódź, m. Pabianice, m. Zgierz
System zintegrowanych stanowisk kierowania i dysponowania zasobami ratowniczymi województwa łódzkiego	Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Łodzi	m. Brzeziny, Koluszki, m. Łódź, m. Pabianice, m. Ozorków, Stryków, m. Zgierz
Usługi regionalnego systemu informacji medycznej województwa łódzkiego (RSIM - Usługi)	Województwo łódzkie	m. Łódź, m. Pabianice, m. Ozorków, m. Zgierz
Metropolitalna Sieć Szerokopasmowego Dostępu do Internetu	m. Łódź	Koluszki, m. Zgierz, m. Konstantynów Łódzki, Nowosolna, Stryków, Andrespol
Edukacyjne Wrota Regionu Łódzkiego	Województwo łódzkie	Andrespol, Brójce, Dłutów, m. Łódź, Tuszyn, powiat pabianicki

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Podsumowując, rozpoznanie zjawiska jakim jest dostępność do infrastruktury ludności ŁOM, jest obecnie niskie, ze względu na brak odpowiednich danych na ten temat. Biorąc pod uwagę rangę społeczną i gospodarczą ŁOM w województwie łódzkim, stan wyposażenia w infrastrukturę społeczeństwa informacyjnego jest na obszarze metropolitalnym proporcjonalnie wyższy, przede wszystkim w zakresie dostępności do Internetu.

III.6.3 Rekomendacje dla Strategii ZIT

Reasumując, na podstawie ogólnej charakterystyki społeczno- gospodarczej ŁOM można stwierdzić istnienie obszarów problemowych, które predestynują je do objęcia kompleksową rewitalizacją, rozumianą jako działania mające na celu zintegrowaną interwencję na rzecz

lokalnej społeczności, gospodarki i przestrzeni. W tym świetle, jako rekomendacje do Strategii ZIT wskazuje się:

- Podjęcie działań na rzecz ograniczenia negatywnych stereotypów o Łodzi w opinii publicznej w Polsce jako centrum dysfunkcyjnego, nieatrakcyjnego, zarówno inwestycyjnie jak i turystycznie.
- Poprawę dostępności do infrastruktury społeczeństwa informacyjnego (Internet, e-administracja), m. in. dla rozwoju innowacyjnej bazy wytwórczej.
- Podjęcie wspólnych działań na rzecz ograniczenia patologicznych zjawisk społecznych.

Zadania związane z polityką społeczną są wykonywane przez organy administracji rządowej i samorządowej, które współpracują w tym zakresie m.in. z organizacjami społecznymi, czy podmiotami sektora prywatnego:

- Powiatowe Urzędy Pracy (PUP) wykonujące zadania z zakresu polityki rynku pracy oraz rehabilitacji zawodowej osób niepełnosprawnych,
- Miejskie Ośrodki Pomocy Społecznej (MOPS) – podstawowe jednostki systemów pomocy społecznej oraz wspierania rodziny i systemu pieczy zastępczej,

oraz jednostki współpracujące z MOPS.

- Świetlice środowiskowe;
- Domy dziennego pobytu;
- Schronisko Dla Bezdomnych Kobiet;
- Domy dziennego pobytu dla osób niepełnosprawnych;
- Mieszkania chronione;
- Placówki specjalistycznego poradnictwa.
- Domy pomocy społecznej;
- Publiczne całodobowe placówki opiekuńczo-wychowawcze (w tym placówki socjalizacyjne, interwencyjne i rodzinne).

Ponadto w celu zaspokajania potrzeb życiowych oraz wspierania zadań związanych z polityką społeczną MOPS współpracuje z organizacjami pozarządowymi, jednostkami samorządu terytorialnego, jednostkami administracji publicznej oraz sektorem prywatnym.

IV. Analiza SWOT czynników rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Informacje zgromadzone w wyniku analizy literatury przedmiotu i danych statystycznych oraz podczas konsultacji społecznych stały się podstawą do określenia mocnych słabych stron Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w odniesieniu do poszczególnych celów rozwoju, a także szans i zagrożeń ich realizacji wynikających z wpływu otoczenia zewnętrznego. Zostały one przyporządkowane do pięciu zakresów tematycznych rozwoju, które wyznaczają kluczowe kierunki działań strategicznych w perspektywie 2020+.

IV.1 Funkcje metropolitalne i spójność

Rozwój funkcji metropolitalnych i zapewnienie spójności Łódzkiemu Obszarowi Metropolitalnemu wymaga rozpatrzenia wszystkich czynników zdiagnozowanych przez ekspertów, jak i w trakcie konsultacji społecznych. Czynniki te zostaną szczegółowo przedyskutowane z perspektywy pozostałych zakresów tematycznych rozwoju:

1) zdegradowanych obszarów miejskich,

2) transportu metropolitalnego,

3) gospodarki niskoemisyjnej i ochrony środowiska,

4) kapitału ludzkiego i społeczeństwa informacyjnego.

Atutem obszaru działającym na rzecz zapewnienia jego spójności i możliwości pełnienia funkcji metropolitalnych są w głównej mierze doświadczenia jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ŁOM w realizacji dużych przedsięwzięć o charakterze infrastrukturalnym oraz w sferze rozwiązań organizacyjnych, doświadczenia związane z realizacją programów rewitalizacyjnych, wspólne dziedzictwo kulturowe i przemysłowe. Pozytywnie ocenia się także zwartość obszaru i jego centralne położenie w sieci osadniczej i transportowej w kraju oraz doświadczenie w kompleksowym rozwiązywaniu niektórych problemów gospodarki komunalnej i demonstrowane przez samorządy rosnące zainteresowanie wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii. Istotny czynnik rozwoju stanowi także wdrażanie projektów informatycznych wspierających e- usługi publiczne.

Słabe strony obszaru wynikają głównie z niskiego poziomu zintegrowania i złego stanu technicznego wielu elementów infrastruktury, zwłaszcza transportowej, co przekłada się na niskie bezpieczeństwo ruchu drogowego i znaczące obciążenie środowiska przyrodniczego emisjami pochodzącymi z ruchu samochodowego. Słabością jest także brak współpracy w zakresie planowania przestrzennego i promocji obszaru z wykorzystaniem wspólnych produktów i marek.

Tab. 30: Mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia rozwoju funkcji metropolitalnych i spójności ŁOM.

Charakter czynnika determinującego rozwój	Czynnik determinujący rozwój
Mocne strony	▪ Doświadczenie samorządów w prowadzeniu i koordynacji dużych przedsięwzięć infrastrukturalnych i rozwojowych. ▪ Programy rewitalizacji rozpoczęte lub zrealizowane przez samorządy i inwestorów prywatnych: rynki miejskie, mia100kamienic, Miasto Tkaczy, Księży Młyn, Manufaktura, Centralne Muzeum Włókiennictwa, Nowe Centrum Łodzi, Strefa Wielkomiejska Łodzi. ▪ Spójne dziedzictwo wielokulturowe oraz przemysłu włókienniczego. Wartość kulturowa Strefy Wielkomiejskiej Łodzi, ważna dla budowania tożsamości ŁOM. ▪ Mała, na tle innych obszarów metropolitalnych, powierzchnia ŁOM. ▪ Centralne położenie w sieci osadniczej i transportowej w Polsce. Bliskość Warszawy. ▪ Niski, na tle innych obszarów metropolitalnych, poziom kongestii w ruchu drogowym. ▪ Postępujący wzrost poziomu wykorzystania odnawialnych źródeł energii. ▪ Kompleksowe rozwiązanie problemu oczyszczania ścieków komunalnych (sanitarnych) w Aglomeracji Łódzkiej. ▪ Postępująca realizacja projektów rozwoju e-usług publicznych.
Słabe strony	▪ Brak wspólnych standardów polityki przestrzennej. Brak nadzoru nad estetyką przestrzeni publicznej. ▪ Wysoka dekapitalizacja terenów poprzemysłowych i substancji mieszkaniowej na terenach miejskich. ▪ Brak wspólnej polityki promocji. Brak rozpoznawalnych marek, głównych produktów, znaków firmowych ŁOM. ▪ Brak zintegrowania sieci transportu zbiorowego. Niedopasowanie systemu kolejowego do potrzeb rozwoju metropolitalnego transportu zbiorowego. Brak integracji Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej z transportem zbiorowym. Brak systemu Park&Ride. ▪ Zły stan techniczny infrastruktury transportu tramwajowego, głównie na trasach podmiejskich. ▪ Brak powiązania transportu zbiorowego z zagadnieniami gospodarki niskoemisyjnej. ▪ Niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności niechronionych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów). ▪ Brak usieciowenia. ▪ Wysokie zanieczyszczenie środowiska, przede wszystkim w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz jakości wód. ▪ Brak efektywnych rozwiązań na wypadek wystąpienia deszczy nawalnych (podtopienia, brak oczyszczania nadmiarowych wód deszczowych). ▪ Niewystarczający poziom usług publicznych świadczonych drogą elektroniczną. ▪ Brak wspólnego systemu usług pomocy społecznej. Brak systemu aktywizacji osób zobowiązanych do działań i świadczeń alimentacyjnych. ▪ Niska wartość kapitału społecznego. Wysokie natężenie patologicznych zjawisk społecznych. Brak poczucia bezpieczeństwa. ▪ Szybko postępujące procesy depopulacji na terenach miejskich (zły stan zdrowia mieszkańców, niskie wynagrodzenia, niekorzystne warunki życia). ▪ Wysokie natężenie bezrobocia, w tym bezrobocia strukturalnego.

Charakter czynnika determinującego rozwój	Czynnik determinujący rozwój
Szanse	▪ Nowe środki pomocowe Unii Europejskiej dostępne w okresie programowania 2014-2020. ▪ Umacnianie współpracy duopolitalnej z Warszawą na rzecz podnoszenia atrakcyjności gospodarczej i budowy przewagi inwestycyjnej obu metropolii. ▪ Organizacja Expo 2022 w Łodzi. ▪ Podniesienie roli łódzkiego węzła kolejowego w przewozach pasażerskich (Kolej Dużych Prędkości, dworzec Łódź Fabryczna, tunel średnicowy, modernizacja regionalnej sieci kolejowej). ▪ Dokończenie budowy autostrad, dróg ekspresowych (A1, S8 oraz S14) oraz obwodnic miast w ciągu dróg wojewódzkich i krajowych. ▪ Rozwój innowacyjnej i kreatywnej bazy wytwórczej.
Zagrożenia	▪ Brak wystarczających środków na realizację projektów rozwoju ŁOM. ▪ Utrwalanie negatywnego stereotypu Łodzi w kraju. ▪ Zmiany decyzji rządowych dotyczących koncepcji rozwoju systemu transportowego w Polsce. ▪ Marginalizacja ŁOM w krajowej sieci transportu kolejowego. ▪ Konkurencja ze strony innych obszarów metropolitalnych prowadząca do drenażu siły roboczej. ▪ Postępujące w skali całego kraju procesy depopulacji.

Źródło: Opracowanie własne.

Na działania mające na celu zapewnienie spójności ŁOM, oddziaływać będą także czynniki z otoczenia zewnętrznego. Oczekuje się, że pozytywny wpływ wywierać będzie dostęp do środków finansowych z funduszy Unii Europejskiej, realizacja dużych projektów związanych z rozwojem krajowej sieci transportowej, a także organizacja w Łodzi Expo 2022. Zagrożeniem dla wzmocnienia spójności ŁOM może być natomiast brak wystarczającej ilości własnych środków wynikający z kondycji finansowej gmin, zmiany decyzji władz centralnych odnośnie rozwoju krajowego systemu transportu, konkurencja ze strony pozostałych obszarów metropolitalnych, drenaż siły roboczej oraz procesy depopulacyjne. Pewien wpływ może mieć także negatywne, stereotypowe postrzeganie Łodzi.

IV.2 Zdegradowane obszary miejskie

Proces przywracania i nadawania nowych funkcji zdegradowanym obszarom miejskim realizowany będzie poprzez programy rewitalizacji tkanki mieszkaniowej, terenów poprzemysłowych i zabytkowych obiektów architektonicznych. Realizacja takich projektów powinna stać się przyczynkiem do wypracowania wspólnych standardów polityki przestrzennej i w istotny sposób podnieść estetykę przestrzeni publicznej. W analizie SWOT wyróżniono czynniki o różnej sile oddziaływania. Najistotniejszą mocną stroną są dotychczasowe doświadczenia samorządów terytorialnych w prowadzeniu i koordynacji dużych przedsięwzięć rozwojowych, a także programów rewitalizacyjnych. Pozytywnie oceniono również wspólne dziedzictwo kulturowe i przemysłowe, ważne z punktu widzenia budowy tożsamości obszaru, centralne położenie ŁOM w krajowej sieci osadniczej i transportowej oraz bliskość Warszawy. Do

słabych stron zaliczono brak wspólnych standardów polityki przestrzennej, brak nadzoru nad estetyką przestrzeni publicznej, wysoką dekapitalizację terenów poprzemysłowych i substancji mieszkaniowej na terenach miejskich, niską wartość kapitału społecznego, a także wysokie natężenie patologicznych zjawisk społecznych i brak poczucia bezpieczeństwa.

Za pozytywne oddziałujące impulsy płynące z otoczenia zewnętrznego uznano dostęp do nowych funduszy Unii Europejskiej, rozwój innowacyjnej i kreatywnej bazy wytwórczej, realizację projektów infrastrukturalnych w zakresie rozbudowy krajowej sieci dróg kołowych i autostrad oraz węzła kolejowego, rozwój współpracy w ramach duopolu z Warszawą. Zagrożeniem dla rewitalizacji zdegradowanych obszarów miejskich mogą być natomiast braki wystarczającej ilości środków finansowych, procesy depopulacji, konkurencja ze strony innych obszarów metropolitalnych, utrwalanie negatywnego stereotypu dotyczącego Łodzi, a także zmiany planów związanych z rozwojem krajowej sieci transportowej. Nadawanie nowych funkcji rewitalizowanym przestrzeniom i obiektom znacząco wpłynie na ograniczenie natężenia patologicznych zjawisk społecznych, sprzyjać będzie innowacyjnym procesom wytwórczym i wpłynie na poprawę wizerunku ŁOM w kraju.

Tab. 31: Mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia rozwoju zdegradowanych obszarów miejskich ŁOM.

Charakter czynnika determinującego rozwój	Czynnik determinujący rozwój		
	Średnie znaczenie	Duże znaczenie	Bardzo duże znaczenie
Mocne strony	▪ Centralne położenie w sieci osadniczej i transportowej w Polsce. Bliskość Warszawy. ▪ Niski, na tle innych obszarów metropolitalnych, poziom kongestii w ruchu drogowym.	▪ Spójne dziedzictwo wielokulturowe oraz przemysłu włókienniczego. Wartość kulturowa Strefy Wielkomiejskiej Łodzi, ważna dla budowania tożsamości ŁOM.	▪ Doświadczenie samorządów w prowadzeniu i koordynacji dużych przedsięwzięć infrastrukturalnych i rozwojowych. ▪ Programy rewitalizacji rozpoczęte lub zrealizowane przez samorządy i inwestorów prywatnych: rynki miejskie, mia100kamienic, Miasto Tkaczy, Księży Młyn, Manufaktura, Centralne Muzeum Włókiennictwa, Nowe Centrum Łodzi, Strefa Wielkomiejska Łodzi.

Charakter czynnika determinującego rozwój	Czynnik determinujący rozwój		
	Średnie znaczenie	Duże znaczenie	Bardzo duże znaczenie
Słabe strony	▪ Brak wspólnej polityki promocji. Brak rozpoznawalnych marek, głównych produktów, znaków firmowych ŁOM. ▪ Niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności niechronionych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów). ▪ Brak usieciowienia. ▪ Brak wspólnego systemu usług pomocy społecznej. Brak systemu aktywizacji osób zobowiązanych do działań i świadczeń alimentacyjnych. ▪ Szybko postępujące procesy depopulacji na terenach miejskich (zły stan zdrowia mieszkańców, niskie wynagrodzenia, niekorzystne warunki życia). ▪ Wysokie natężenie bezrobocia, w tym bezrobocia strukturalnego.	▪ Brak wspólnych standardów polityki przestrzennej. Brak nadzoru nad estetyką przestrzeni publicznej. ▪ Wysokie zanieczyszczenie środowiska, przede wszystkim w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz jakości wód.	▪ Wysoka dekapitalizacja terenów poprzemysłowych i substancji mieszkaniowej na terenach miejskich. ▪ Niska wartość kapitału społecznego. Wysokie natężenie patologicznych zjawisk społecznych. Brak poczucia bezpieczeństwa.
Szanse	▪ Umacnianie współpracy duopolitalnej z Warszawą na rzecz podnoszenia atrakcyjności gospodarczej i budowy przewagi inwestycyjnej obu metropolii. ▪ Organizacja Expo 2022 w Łodzi. ▪ Podniesienie roli łódzkiego węzła kolejowego w przewozach pasażerskich (Kolej Dużych Prędkości, dworzec Łódź Fabryczna, tunel średnicowy, modernizacja regionalnej sieci kolejowej). ▪ Dokończenie budowy autostrad, dróg ekspresowych (A1, S8 oraz S14) oraz obwodnic miast w ciągu dróg wojewódzkich i krajowych. ▪ Rozwój innowacyjnej i kreatywnej bazy wytwórczej.	▪ –	▪ Nowe środki pomocowe Unii Europejskiej dostępne w okresie programowania 2014-2020.

Charakter czynnika determinującego rozwój	Czynnik determinujący rozwój		
	Średnie znaczenie	Duże znaczenie	Bardzo duże znaczenie
Zagrożenia	▪ Zmiany decyzji rządowych dotyczących koncepcji rozwoju systemu transportowego w Polsce. ▪ Marginalizacja ŁOM w krajowej sieci transportu kolejowego. ▪ Konkurencja ze strony innych obszarów metropolitalnych prowadząca do drenażu siły roboczej.	▪ Utrwalanie negatywnego stereotypu Łodzi w kraju. ▪ Postępujące w skali całego kraju procesy depopulacji.	▪ Brak wystarczających środków na realizację projektów rozwoju ŁOM.

Źródło: Opracowanie własne.

IV.3 Transport metropolitalny

Budowa systemu transportu metropolitalnego stanowi istotne wyzwanie rozwojowe dla ŁOM. Dla poprawy systemu transportowego na terenie ŁOM istotne znaczenie ma dokończenie budowy obwodnic miast, budowy autostrad i dróg ekspresowych oraz integracja ŁKA z systemem transportu zbiorowego. Tworzenie systemu nowoczesnego transportu zbiorowego wymaga doposażenia i rozwoju infrastruktury komunikacyjnej z poszanowaniem środowiska naturalnego. Dlatego do mocnych stron należy dotychczasowe doświadczenie jednostek samorządowych w realizacji i koordynacji dużych projektów infrastrukturalnych, niski na tle innych obszarów metropolitalnych poziom kongestii w ruchu drogowym, relatywnie mała powierzchnia ŁOM, a także obserwowany wzrost poziomu wykorzystania odnawialnych źródeł energii w transporcie. Do słabych stron zalicza się brak zintegrowania sieci transportu zbiorowego, niedopasowanie systemu kolejowego do potrzeb rozwoju metropolitalnego transportu zbiorowego, brak integracji Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej z transportem zbiorowym, brak nowoczesnych rozwiązań w organizacji transportu publicznego, w tym powiązania z rozwojem gospodarki niskoemisyjnej, a także zły stan techniczny infrastruktury zwłaszcza w podmiejskim ruchu tramwajowym. Słabością jest również brak współpracy w planowaniu przestrzennym i niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności niechronionych uczestników ruchu (pieszych i rowerzystów).

Szans dla rozwoju transportu metropolitalnego upatruje się w napływie środków finansowych z funduszy Unii Europejskiej, podniesieniu znaczenia łódzkiego węzła kolejowego w krajowej sieci transportowej oraz w ukończeniu prac związanych z budową odcinków autostrad na obszarze ŁOM. Zagrożeniem może być natomiast brak wystarczającej ilości środków finansowych, zmiany planów odnośnie budowy dróg kołowych i infrastruktury kolejowej na poziomie krajowym, marginalizacja ŁOM w krajowej sieci transportowej i utrwalenie w otoczeniu zewnętrznym negatywnego stereotypu Łodzi.

Tab. 32: Mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia rozwoju transportu metropolitalnego w ŁOM.

Charakter czynnika determinującego rozwój	Czynnik determinujący rozwój		
	Średnie znaczenie	Duże znaczenie	Bardzo duże znaczenie
Mocne strony	▪ Postępujący wzrost poziomu wykorzystania odnawialnych źródeł energii.	▪ Mała, na tle innych obszarów metropolitalnych, powierzchnia ŁOM. ▪ Centralne położenie w sieci osadniczej i transportowej w Polsce. Bliskość Warszawy.	▪ Doświadczenie samorządów w prowadzeniu i koordynacji dużych przedsięwzięć infrastrukturalnych i rozwojowych. ▪ Niski, na tle innych obszarów metropolitalnych, poziom kongestii w ruchu drogowym.
Słabe strony	▪ Brak wspólnych standardów polityki przestrzennej. Brak nadzoru nad estetyką przestrzeni publicznej. ▪ Brak zintegrowania sieci transportu zbiorowego. Niedopasowanie systemu kolejowego do potrzeb rozwoju metropolitalnego transportu zbiorowego. Brak integracji Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej z transportem zbiorowym. Brak systemu Park&Ride. ▪ Zły stan techniczny infrastruktury transportu tramwajowego, głównie na trasach podmiejskich. ▪ Brak powiązania transportu zbiorowego z zagadnieniami gospodarki niskoemisyjnej. ▪ Szybko postępujące procesy depopulacji na terenach miejskich (zły stan zdrowia mieszkańców, niskie wynagrodzenia, niekorzystne warunki życia). ▪ Wysokie natężenie bezrobocia, w tym bezrobocia strukturalnego.	▪ Wysokie zanieczyszczenie środowiska, przede wszystkim w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz jakości wód.	▪ Niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności niechronionych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów).
Szanse	▪ Organizacja Expo 2022 w Łodzi. ▪ Podniesienie roli łódzkiego węzła kolejowego w przewozach pasażerskich (Kolej Dużych Prędkości, dworzec Łódź Fabryczna, tunel średnicowy, modernizacja regionalnej sieci kolejowej).	▪ Dokończenie budowy autostrad, dróg ekspresowych (A1, S8 oraz S14) oraz obwodnic miast w ciągu dróg wojewódzkich i krajowych.	▪ Nowe środki pomocowe Unii Europejskiej dostępne w okresie programowania 2014-2020.

Charakter czynnika determinującego rozwój	Czynnik determinujący rozwój		
	Średnie znaczenie	Duże znaczenie	Bardzo duże znaczenie
Zagrożenia	▪ Utrwalanie negatywnego stereotypu Łodzi w kraju. ▪ Marginalizacja ŁOM w krajowej sieci transportu kolejowego. ▪ Konkurencja ze strony innych obszarów metropolitalnych prowadząca do drenażu siły roboczej.	▪ –	▪ Brak wystarczających środków na realizację projektów rozwoju ŁOM. ▪ Zmiany decyzji rządowych dotyczących koncepcji rozwoju systemu transportowego w Polsce.

Źródło: Opracowanie własne.

IV.4 Gospodarka niskoemisyjna i ochrona środowiska

Czynniki warunkujące rozwój gospodarki niskoemisyjnej to przede wszystkim działania związane z poprawą efektywności energetycznej poprzez głęboką termomodernizację obiektów użyteczności publicznej i budynków mieszkalnych, wzrost liczby odbiorców podłączonych do rozbudowanych i zmodernizowanych sieci ciepłowniczych oraz wzrost poziomu wykorzystania odnawialnych źródeł energii. Ważnym elementem jest także zwiększenie wykorzystania niskoemisyjnego transportu zbiorowego. Do mocnych stron ŁOM w zakresie rozwoju gospodarki niskoemisyjnej i ochrony środowiska, należą doświadczenia samorządów w realizacji projektów infrastrukturalnych i rozwojowych, kompleksowe rozwiązanie problemu oczyszczania ścieków komunalnych w Aglomeracji Łódzkiej oraz rosnące zainteresowanie odnawialnymi źródłami energii. Słabe strony wynikają natomiast z wysokiej dekapitalizacji terenów poprzemysłowych i substancji mieszkaniowej w miastach, przestarzałości systemów grzewczych i niedostatecznego poziomu usieciowienia, braku powiązania transportu zbiorowego z rozwojem gospodarki niskoemisyjnej. Słabością jest również brak efektywnych rozwiązań na wypadek wystąpienia deszczy nawalnych i innych ekstremalnych zjawisk pogodowych.

Szanse dla rozwoju gospodarki niskoemisyjnej i ochrony środowiska wynikają przede wszystkim z dostępu do środków finansowych Unii Europejskiej, która do tego typu działań przywiązuje szczególnie wysoką wagę, a także z realizacji projektów infrastrukturalnych w krajowej i regionalnej sieci transportowej, co przyczyni się do upłynnienia ruchu pojazdów i spadku emisji spalin. Korzystnie może oddziaływać również rozwój innowacyjnej i kreatywnej bazy wytwórczej. Zagrożeniem może być natomiast brak wystarczającej ilości środków finansowych, konkurencja ze strony innych obszarów metropolitalnych, drenaż siły roboczej w połączeniu z procesami depopulacji.

Tab. 33: Mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia rozwoju gospodarki niskoemisyjnej i ochrony środowiska w ŁOM.

Charakter czynnika determinującego rozwój	Czynnik determinujący rozwój		
	Średnie znaczenie	Duże znaczenie	Bardzo duże znaczenie
Mocne strony	▪ Centralne położenie w sieci osadniczej i transportowej w Polsce. Bliskość Warszawy. ▪ Postępujący wzrost poziomu wykorzystania odnawialnych źródeł energii. ▪ Kompleksowe rozwiązanie problemu oczyszczania ścieków komunalnych (sanitarnych) w Aglomeracji Łódzkiej.	▪ –	▪ Doświadczenie samorządów w prowadzeniu i koordynacji dużych przedsięwzięć infrastrukturalnych i rozwojowych.
Słabe strony	▪ Brak wspólnych standardów polityki przestrzennej. Brak nadzoru nad estetyką przestrzeni publicznej. ▪ Brak wspólnej polityki promocji. Brak rozpoznawalnych marek, głównych produktów, znaków firmowych ŁOM. ▪ Brak powiązania transportu zbiorowego z zagadnieniami gospodarki niskoemisyjnej. ▪ Brak usieciowenia. ▪ Brak efektywnych rozwiązań na wypadek wystąpienia deszczy nawalnych (podtopienia, brak oczyszczania nadmiarowych wód deszczowych). ▪ Niska wartość kapitału społecznego. Wysokie natężenie patologicznych zjawisk społecznych. Brak poczucia bezpieczeństwa. ▪ Szybko postępujące procesy depopulacji na terenach miejskich (zły stan zdrowia mieszkańców, niskie wynagrodzenia, niekorzystne warunki życia).	▪ Wysoka dekapitalizacja terenów poprzemysłowych i substancji mieszkaniowej na terenach miejskich.	▪ Wysokie zanieczyszczenie środowiska, przede wszystkim w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz jakości wód.

Charakter czynnika determinującego rozwój	Czynnik determinujący rozwój		
	Średnie znaczenie	Duże znaczenie	Bardzo duże znaczenie
Szanse	▪ Dokończenie budowy autostrad, dróg ekspresowych (A1, S8 oraz S14) oraz obwodnic miast w ciągu dróg wojewódzkich i krajowych. ▪ Rozwój innowacyjnej i kreatywnej bazy wytwórczej.	▪ –	▪ Nowe środki pomocowe Unii Europejskiej dostępne w okresie programowania 2014-2020.
Zagrożenia	▪ Utrwalanie negatywnego stereotypu Łodzi w kraju. ▪ Konkurencja ze strony innych obszarów metropolitalnych prowadząca do drenażu siły roboczej. ▪ Postępujące w skali całego kraju procesy depopulacji.	▪ –	▪ Brak wystarczających środków na realizację projektów rozwoju ŁOM.

Źródło: Opracowanie własne.

IV.5 Kapitał ludzki i społeczeństwo informacyjne

Dla podniesienia jakości kapitału ludzkiego oraz stworzenia podstawy do rozwoju społeczeństwa informacyjnego największe znaczenie ma kontynuacja działań na rzecz rozwoju e-usług publicznych, poprawiających możliwości komunikacyjne społeczności lokalnych. Mocną stroną rozwoju kapitału ludzkiego i społeczeństwa informacyjnego są postępy w realizacji projektów rozwoju e-usług publicznych i doświadczenia samorządów w prowadzeniu i koordynacji dużych przedsięwzięć infrastrukturalnych i rozwojowych. Słaba strona wynika z niskiej wartości kapitału społecznego przy jednoczesnym wysokim natężeniu patologicznych zjawisk społecznych i braku poczucia bezpieczeństwa.

Szansę na pozytywną zmianę w rozwoju kapitału ludzkiego i społeczeństwa informacyjnego, stanowi dostęp do nowych środków pomocowych Unii Europejskiej oraz rozwój innowacyjnej i kreatywnej bazy wytwórczej. Zagrożenia stanowią niewystarczająca ilość środków finansowych, postępujące procesy depopulacyjne oraz konkurencja ze strony innych obszarów metropolitalnych w połączeniu z drenażem siły roboczej.

Tab. 34: Mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia rozwoju kapitału ludzkiego i społeczeństwa informacyjnego w ŁOM.

Charakter czynnika determinującego rozwój	Czynnik determinujący rozwój		
	Średnie znaczenie	Duże znaczenie	Bardzo duże znaczenie
Mocne strony	▪ Spójne dziedzictwo wielokulturowe oraz przemysłu włókienniczego. Wartość kulturowa Strefy Wielkomiejskiej Łodzi, ważna dla budowania tożsamości ŁOM.	▪ Doświadczenie samorządów w prowadzeniu i koordynacji dużych przedsięwzięć infrastrukturalnych i rozwojowych. ▪ Postępująca realizacja projektów rozwoju e-usług publicznych.	▪ –
Słabe strony	▪ Brak wspólnych standardów polityki przestrzennej. Brak nadzoru nad estetyką przestrzeni publicznej. ▪ Brak wspólnego systemu usług pomocy społecznej. Brak systemu aktywizacji osób zobowiązanych do działań i świadczeń alimentacyjnych. ▪ Szybko postępujące procesy depopulacji na terenach miejskich (zły stan zdrowia mieszkańców, niskie wynagrodzenia, niekorzystne warunki życia). ▪ Wysokie natężenie bezrobocia, w tym bezrobocia strukturalnego.	▪ Niska wartość kapitału społecznego. Wysokie natężenie patologicznych zjawisk społecznych. Brak poczucia bezpieczeństwa.	▪ Niewystarczający poziom usług publicznych świadczonych drogą elektroniczną.
Szanse	▪ Rozwój innowacyjnej i kreatywnej bazy wytwórczej.	▪ –	▪ Nowe środki pomocowe Unii Europejskiej dostępne w okresie programowania 2014-2020.
Zagrożenia	▪ Konkurencja ze strony innych obszarów metropolitalnych prowadząca do drenażu siły roboczej. ▪ Postępujące w skali całego kraju procesy depopulacji.	▪ –	▪ Brak wystarczających środków na realizację projektów rozwoju ŁOM.

Źródło: Opracowanie własne.

IV.6 Analiza problemów rozwojowych

Łódzki Obszar Metropolitalny to region o bardzo złożonej strukturze społeczno-gospodarczej i przestrzennej, w obrębie którego istnieją i funkcjonują obok siebie miasta o różnej wielkości, zurbanizowane obszary wiejskie oraz typowe tereny rolnicze. Każdy z nich wyróżnia się specyficznymi problemami oraz trendami rozwojowymi, których wspólnym mianownikiem

jest ich położenie. Z punktu widzenia poprawności funkcjonowania obszaru metropolitalnego jako całości, najważniejsze problemy związane są z poziomem jego integralności, mierzonego siłą powiązań zachodzących pomiędzy poszczególnymi jednostkami. Najważniejszym spoiwem dla zachodzących relacji przestrzennych jest największy ośrodek miejski ŁOM – Łódź. Skala powiązań z tym miastem jest jednocześnie wyznacznikiem integralności poszczególnych gmin, w ramach obszaru metropolitalnego. Najbardziej spójny obszar tworzy Łódź wraz z gminami swojego bezpośredniego otoczenia, a wraz ze wzrostem odległości od miasta skala powiązań maleje. Rolę pomocniczych obszarów węzłowych stanowią przede wszystkim Pabianice i Zgierz, a w mniejszym stopniu również pozostałe ośrodki miejskie.

Mechanizm ZIT nie pozwala na rozwiązanie wszystkich zdiagnozowanych problemów ze względu na ich bardzo szeroki zakres oraz określone w ramach ZIT wojewódzkiego działania objęte wsparciem. W ramach ZIT możliwe jest podjęcie działań związanych z:

- przywracaniem funkcji społeczno-gospodarczych zdegradowanych obszarów poprzez ożywienie społeczno–gospodarcze na tych obszarach wynikające z rewitalizacji fizycznej, społecznej i gospodarczej,
- ochroną dziedzictwa kulturowego,
- wspieraniem przejścia na gospodarkę niskoemisyjną oraz poprawą efektywności energetycznej poprzez między innymi zwiększanie efektywności energetycznej budynków użyteczności publicznej i mieszkalnych,
- rozwojem gospodarki wodno-ściekowej,
- wzmocnieniem zastosowania TIK,
- wsparciem rynku pracy i włączeniem społecznym.

Na podstawie przeprowadzonej diagnozy i analizy SWOT przedstawiono w tym miejscu zawężony zakres najistotniejszych problemów rozwojowych, związanych z zakresem wsparcia w ramach ZIT:

Tab. 35: Analiza problemów rozwojowych

Problemy (z odniesieniem do analizy SWOT)	Priorytet/ Działania Strategii ZIT (z odniesieniem do typów projektów)	Zakładane efekty (główny wskaźnik rezultatu strategicznego)
▪ Wysoka dekapitalizacja terenów poprzemysłowych i substancji mieszkaniowej na terenach miejskich. ▪ Niska wartość kapitału społecznego. Wysokie natężenie patologicznych zjawisk społecznych. Brak poczucia bezpieczeństwa.	Cel 2 Rewitalizacja obszarów zdegradowanych w miastach Priorytet 2.1 Zintegrowane działania rewitalizacyjne w wymiarze przestrzennym, przyrodniczym, społecznym, gospodarczym i kulturowym. Priorytet 2.2 Budowanie i ochrona tożsamości ŁOM oraz kreowanie wizerunku w oparciu o spójne dziedzictwo kulturowe. Typy projektów: ▪ prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane przy zabytkach nieruchomych wpisanych do rejestru zabytków, niezbędne do zachowania pełnionych przez nie funkcji kulturalnych lub do nadania im takich funkcji	Powierzchnia obszarów objętych rewitalizacją (ha) (P) Wzrost oczekiwanej liczby odwiedzin w objętych wsparciem miejscach należących do dziedzictwa kulturalnego i naturalnego oraz stanowiących atrakcje turystyczne (odwiedziny/rok) (RB)

Problemy (z odniesieniem do analizy SWOT)	Priorytet/ Działania Strategii ZIT (z odniesieniem do typów projektów)	Zakładane efekty (główny wskaźnik rezultatu strategicznego)
	▪ roboty budowlane w obiektach instytucji kultury, zakup wyposażenia dla instytucji kultury ▪ prace konserwatorskie, restauratorskie, roboty budowlane (co do zasady z wyłączeniem budowy nowych budynków w określonym miejscu) prowadzące do przywrócenia lub nadania obiektom nowych funkcji, wraz z możliwością zakupu sprzętu i wyposażenia niezbędnego do realizacji celu projektu ▪ zagospodarowanie przestrzeni publicznej funkcjonalnie powiązanej z obiektami poddawanymi rewitalizacji, w tym tworzenie lub modernizacja miejsc rekreacji i terenów zielonych (obejmująca również obiekty małej architektury) ▪ przebudowa, prace konserwatorsko-restauratorskie, remont części wspólnych wielorodzinnych budynków mieszkalnych	Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym (RS)
▪ Brak powiązania transportu zbiorowego z zagadnieniami gospodarki niskoemisyjnej ▪ Niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności niechronionych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów).	Cel 3 Budowa zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportu metropolitalnego Priorytet 3.1 Integracja, modernizacja i rozwój sieci metropolitalnego transportu zbiorowego. Priorytet 3.2 Modernizacja i rozwój infrastruktury transportu publicznego. Typy projektów: ▪ budowa, przebudowa przystanków lub węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu, a także systemów parkingów dla samochodów („Park & Ride") oraz dla rowerów („Bike & Ride") przy krańcowych przystankach lub węzłach przesiadkowych komunikacji zbiorowej wraz z towarzyszącą infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów ▪ zakup lub modernizacja niskoemisyjnego taboru dla publicznego transportu zbiorowego, w tym zakup, budowa lub przebudowa infrastruktury do jego obsługi (np. zaplecze techniczne do obsługi taboru w zajezdni, instalacja do dystrybucji ekologicznych nośników energii)	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej (szt./rok) (RB) Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach Park&Ride (szt.) (RB) Przewozy pasażerów komunikacją miejską w przeliczeniu na jednego mieszkańca obszarów miejskich (RS)
▪ Wysokie zanieczyszczenie środowiska, przede wszystkim w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz jakości wód.	Cel 4 Rozwój gospodarki zasobooszczędnej i niskoemisyjnej oraz ochrona środowiska przyrodniczego Priorytet 4.1 Podniesienie efektywności energetycznej i wzrost znaczenia odnawialnych źródeł energii. Priorytet 4.2 Zintegrowanie działań na rzecz rozwoju infrastruktury komunalnej. Priorytet 4.3 Wspieranie efektywnego wykorzystania zasobów przyrodniczych, w tym gospodarka odpadami i ochrona środowiska. Typy projektów: ▪ budowa, przebudowa lub modernizacja infrastruktury służącej do produkcji lub produkcji i dystrybucji energii cieplnej, pochodzącej ze źródeł odnawialnych, w oparciu o moc instalowanej jednostki ▪ głęboka modernizacja energetyczna budynków użyteczności publicznej wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne, ▪ głęboka modernizacja energetyczna mieszkalnych budynków komunalnych w wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne.	Liczba dodatkowych osób korzystających z ulepszonego oczyszczania ścieków (osoby) (RB) Średnie stężenie roczne PM10 w aglomeracjach i miastach województwa (GIOŚ) (RS)

Problemy (z odniesieniem do analizy SWOT)	Priorytet/ Działania Strategii ZIT (z odniesieniem do typów projektów)	Zakładane efekty (główny wskaźnik rezultatu strategicznego)
	▪ budowa pasywnych budynków użyteczności publicznej polegająca na projektach pilotażowych lub demonstracyjnych ▪ wymiana lub renowacja źródeł ciepła w celu zapewnienia komfortu termicznego w budynkach użyteczności publicznej, budynkach jednorodzinnych i wielorodzinnych ▪ budowa, przebudowa w zakresie oświetlenia publicznego z wykorzystaniem urządzeń energooszczędnych i ekologicznych ▪ budowa oczyszczalni ścieków komunalnych, w tym wsparcie dla gospodarki osadami ściekowymi ▪ przebudowa istniejących oczyszczalni ścieków komunalnych prowadząca do poprawy ich parametrów, w tym wsparcie dla gospodarki osadami ściekowymi ▪ budowa przydomowych oczyszczalni ścieków w terenach zabudowy rozproszonej, zapewniających stopień oczyszczania ścieków	
▪ Niewystarczający poziom usług publicznych świadczonych drogą elektroniczną.	Cel 5. Rozwój nowoczesnego kapitału ludzkiego oraz silnego informacyjnego społeczeństwa obywatelskiego Priorytet 5.2 Podnoszenie standardów i dostępu do usług w zakresie oświaty, opieki zdrowotnej i pomocy społecznej oraz do e-usług publicznych. Typ projektów: Rozwój e-administracji ▪ budowa systemów teleinformatycznych wraz z niezbędną infrastrukturą dla potrzeb elektronicznego obiegu dokumentów wraz z obiegiem spraw i pracy (workflow), modelowania i optymalizacji procesów w administracji publicznej ▪ budowa szeroko dostępnych dla obywateli regionalnych platform umożliwiających dostęp przez Internet do usług publicznych ▪ budowa teleinformatycznych systemów komunikacji (podpis elektroniczny, elektroniczna pieczątka oraz inne sposoby uwierzytelniania form elektronicznych) ▪ tworzenie, rozwijanie publicznych rejestrów referencyjnych, w tym systemów informacji przestrzennej ▪ rozwój infrastruktury informatycznej zapewniającej skuteczne mechanizmy zarządzania prawami dostępu do informacji i monitorowanie tego dostępu ▪ upowszechnienie systemów teleinformatycznych, pozwalających na szybką i sprawną wymianę danych pomiędzy różnymi podmiotami, umożliwiających poszerzenie zakresu spraw, które można zrealizować drogą elektroniczną ▪ budowa, przebudowa lub zakup systemów zapewniających bezpieczeństwo przechowywania danych cyfrowych	Liczba pobrań/otworzeń dokumentów zawierających informacje sektora publicznego (szt.) (RB) Odsetek obywateli korzystających z eadministracji (RS)
▪ Wysokie natężenie bezrobocia, w tym bezrobocia strukturalnego. ▪ Szybko postępujące procesy depopulacji na terenach miejskich (zły stan zdrowia mieszkańców, niskie wynagrodzenia, niekorzystne warunki życia). ▪ Niska wartość kapitału społecznego. Wysokie natężenie patologicznych zjawisk społecznych. Brak poczucia bezpieczeństwa.	Cel 5.Rozwój nowoczesnego kapitału ludzkiego oraz silnego informacyjnego społeczeństwa obywatelskiego Priorytet 5.1 Wspieranie włączenia społecznego. ▪ bezzwrotne wsparcie dla osób znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji na rynku pracy, zamierzających rozpocząć prowadzenie działalności gospodarczej, obejmujące: 1. dotacje na uruchomienie działalności gospodarczej	Liczba osób bezrobotnych (łącznie z długotrwale bezrobotnymi) objętych wsparciem w programie (osoby) (P) Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym

Problemy (z odniesieniem do analizy SWOT)	Priorytet/ Działania Strategii ZIT (z odniesieniem do typów projektów)	Zakładane efekty (główny wskaźnik rezultatu strategicznego)
	2. finansowe wsparcie pomostowe służące pokryciu bieżących wydatków powstałych w początkowym okresie prowadzenia działalności gospodarczej 3. wsparcie szkoleniowo-doradcze: a) szkolenia związane z prowadzeniem działalności gospodarczej b) pomoc w przygotowaniu biznesplanu c) doradztwo w sprawie bieżących zagadnień związanych z prowadzoną działalnością 4. preinkubację działalności gospodarczej ▪ programy służące aktywizacji społeczno-zawodowej osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym za pomocą instrumentów aktywizacji społecznej, zawodowej, edukacyjnej: a) instrumenty aktywizacji społecznej ukierunkowane na przywrócenie zdolności do prawidłowego wypełniania ról społecznych, w tym praca socjalna b) instrumenty aktywizacji zawodowej ukierunkowane na podniesienie kwalifikacji zawodowych, poszerzenie wiedzy i umiejętności w celu uzyskania lub utrzymania zatrudnienia c) instrumenty aktywizacji edukacyjnej ukierunkowane na poszerzenie wiedzy i umiejętności podnoszących kompetencje ogólne, wpływające na status społeczny ▪ wsparcie na tworzenie lub funkcjonowanie podmiotów integracji społecznej służące realizacji usług reintegracji społeczno-zawodowej, w tym KIS, CIS, WTZ, ZAZ ▪ rozwój usług placówek wsparcia dziennego oraz innych alternatywnych form opieki dla dzieci powyżej 3. roku życia) i młodzieży służących integracji społecznej oraz zapobieganiu patologiom ▪ rozwój usług medyczno-opiekuńczych dla osób zależnych lub niesamodzielnych, w tym osób starszych lub z niepełnosprawnościami służących zaspokojeniu rosnących potrzeb wynikających z niesamodzielności	objętych wsparciem w programie (osoby) (P)

V. Strategia rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

V.1 Wizja i misja rozwoju ŁOM

V.1.1 Wizja ŁOM

Łódzki Obszar Metropolitalny 2020+ będzie zrewitalizowanym, doskonale skomunikowanym obszarem koncentracji „przemysłów spotkań" i kreatywnego wykorzystania kapitału ludzkiego i społecznego.

Uzasadnieniem dla realizacji wizji jest trwały i zrównoważony rozwój ŁOM, który będzie służyć wykorzystaniu kapitału ludzkiego, społecznego, antropogenicznego i przyrodniczego, włączeniu społecznemu i spójności przestrzennej. Ponadto centralna lokalizacja, wielokulturowe i przemysłowe dziedzictwo, ponadregionalna pozycja Łodzi w sferze badań i rozwoju oraz kultury pozwolą w sposób zrównoważony korzystając z zasobów środowiska, w którym szybko postępuje kompleksowa rewitalizacja zdegradowanych obszarów miast oraz wzrost kapitału ludzkiego i społecznego realizować ideę rozwoju obszaru.

V.1.2 Naczelne wartości rozwoju ŁOM

Wszyscy interesariusze rozwoju ŁOM powinni w swoich działaniach uwzględniać trzy elementy: integrację, pozytywny wizerunek obszaru oraz budowę informacyjnego i obywatelskiego społeczeństwa.

- **Integracja** jest najważniejszą ideą rozwoju obszaru. Ze względu na bardzo zróżnicowany potencjał ŁOM, integracja powinna być realizowana w różnych kontekstach: przestrzennym (lokalnym, regionalnym, ogólnopolskim i europejskim), podmiotowym (mieszkańcy, podmioty gospodarcze, sektor społeczny, instytucje publiczne) i przedmiotowym (społecznym, środowiskowym, gospodarczym, kulturowym i naukowym).
- **Pozytywny wizerunek** – Rozwój ŁOM ma być równoznaczny z poprawą wizerunku obszaru w opinii mieszkańców, inwestorów, turystów oraz władz samorządowych. Pozytywny wizerunek ŁOM powinien bazować na wielokulturowym i przemysłowym dziedzictwie obszaru. Rozwój ŁOM powinien być tożsamy z poprawą kapitału środowiskowego oraz antropogenicznego.
- **Informacyjne i obywatelskie społeczeństwo** – Rozwój ŁOM należy rozumieć jako podnoszenie wartości kapitału ludzkiego i społecznego. Informacyjne i obywatelskie społeczeństwo dobrobytu powinno rozwijać gospodarkę opartą na

wiedzy i innowacjach. Niezależnie od specyfiki podejmowanych działań rozwojowych, wszystkie muszą mieć zdefiniowany kontekst społeczny.

Rys. 36 Naczelne wartości rozwoju ŁOM

Źródło: Opracowanie własne

V.1.3 Misja ŁOM

Szanując człowieka i jego prawo do życia w czystym i przyjaznym, funkcjonalnie zintegrowanym środowisku, a także dziedzictwo kulturowe, przemysłowe i przyrodnicze obszaru opowiadamy się za realizacją wszelkich działań na rzecz Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+ jako przyjaznej, tętniącej życiem przestrzeni integracji.

Misja ta zgodna jest z ideą trwałego i zrównoważonego rozwoju. Rozwój ten służyć ma mądremu korzystaniu z kapitału ludzkiego, społecznego, antropogenicznego i przyrodniczego, włączeniu społecznemu i spójności przestrzennej.

Już dzisiaj podkreśla się, że mocną stroną ŁOM jest centralna lokalizacja, wielokulturowe i przemysłowe dziedzictwo, ponadregionalna pozycja Łodzi w sferze badań i rozwoju oraz kultury. Wskazuje się, że szansą dla ŁOM jest rozwój transportu drogowego, kolejowego i tramwajowego. Wszystkie wymienione elementy sprawiają, że w przypadku ŁOM (w zestawieniu z innymi obszarami metropolitalnymi w Polsce) idea integracji powinna być wyróżnikiem rozwoju obszaru. Integracja powinna dotyczyć zarówno osób wewnątrz obszaru (odpowiednie działania edukacyjne zmierzające do budowania społecznych postaw otwartości, szacunku, zrozumienia, dobra dostępność komunikacyjna wewnętrzna), jak i osób z zewnątrz (turystyka biznesowa, kongresowa i kulturowa, logistyka, dobra dostępność komunikacyjna zewnętrzna).

V.2 Cele strategiczne i priorytety rozwoju ŁOM

Odpowiedzią na zdefiniowane misję i wizję obszaru są cele strategiczne. W Strategii Rozwoju ŁOM wyznaczono pięć celów strategicznych obejmujących najistotniejsze potrzeby i oczekiwania interesariuszy rozwoju ŁOM w zakresie spójności obszaru i rozwoju funkcji metropolitalnych, rewitalizacji i ochrony dziedzictwa kulturowego, transportu, gospodarki niskoemisyjnej i ochrony środowiska, jak również kapitału ludzkiego i społeczeństwa informacyjnego.

V.2.1 CEL 1 – Wzmocnienie funkcji metropolitalnych i spójności obszaru metropolitalnego

Charakterystyka celu strategicznego

Wzmocnienie funkcji metropolitalnych i spójności obszaru metropolitalnego jest celem nadrzędnym Strategii Rozwoju ŁOM, realizowanym zarówno poprzez pozostałe cele strategiczne, jak i poprzez przypisane mu priorytety. Realizacja tego celu ma charakter spajający wszystkie działania podejmowane w ramach Strategii Rozwoju ŁOM. Kluczowym dla ŁOM jest wzmocnienie jego konkurencyjności względem innych obszarów metropolitalnych. Działania w tym zakresie powinny mieć wymiar zarówno wewnętrzny, ukierunkowany na mieszkańców i aktualnych inwestorów, jak i zewnętrzny, adresowany do turystów, potencjalnych mieszkańców oraz inwestorów. Działania prowadzone w oparciu o istniejące, różnorodne dziedzictwo kulturowe i przemysłowe, a także z wykorzystaniem mocnych stron obszaru (centralnego położenia w sieci osadniczej kraju oraz bliskości Warszawy), istotnych dla rozwoju tzw. „przemysłów spotkań", powinny wpłynąć na ukształtowanie pozytywnego wizerunku ŁOM w kraju i zagranicą. Sukces podejmowanych działań zależy od uwzględnienia postulatów rozwoju społeczeństwa informacyjnego oraz rozwoju wspólnej infrastruktury instytucjonalnej.

Priorytety rozwoju funkcji metropolitalnych i spójności

Rozwój funkcji metropolitalnych i spójności odbywać się będzie według następujących priorytetów:

- Priorytet 1.1 Integracja i koordynacja polityk publicznych na rzecz poniesienia efektywności realizacji zadań i projektów.
- Priorytet 1.2 Zwiększenie wewnętrznej i zewnętrznej atrakcyjności ŁOM poprzez odpowiednio ukierunkowany marketing terytorialny.
- Priorytet 1.3 Transfer i komercjalizacja wiedzy na potrzeby nowoczesnej, konkurencyjnej gospodarki i społeczeństwa.

Priorytet 1.1 Integracja i koordynacja polityk publicznych na rzecz podniesienia efektywności realizacji zadań i projektów. Rozwój współpracy instytucjonalnej w ŁOM oznacza przede wszystkim sformalizowanie tej współpracy, którego pierwszym krokiem jest

powołanie Stowarzyszenia ŁOM. Omawiany cel realizowany będzie również poprzez wspieranie koalicji (władzy samorządowej, sektora społecznego, przedsiębiorców, mieszkańców i innych interesariuszy) na rzecz rozwiązywania lokalnych problemów społecznych, gospodarczych, kulturowych, przestrzennych i środowiskowych oraz wymiany doświadczeń. Ważnymi elementami współpracy instytucjonalnej będzie koordynacja i synchronizacja realizowanych zadań w ramach projektów zintegrowanych oraz wypracowanie wspólnych standardów polityki przestrzennej ŁOM. Wspólne standardy polityki przestrzennej powinny odnosić się przede wszystkim do ograniczania negatywnych skutków niekontrolowanej suburbanizacji. Planowe i zintegrowane gospodarowanie przestrzenią powinno powstrzymywać marnotrawstwo różnorakich potencjałów i wzmacniać efekty podejmowanych działań, np. rewitalizacji. Działania powinny być podporządkowane zasadom zrównoważonego rozwoju i realizowane poprzez zrównoważone zamówienia publiczne.

Priorytet 1.2 Zwiększenie wewnętrznej i zewnętrznej atrakcyjności ŁOM poprzez odpowiednio ukierunkowany marketing terytorialny. Działania na rzecz ukształtowania pozytywnego wizerunku ŁOM powinny zostać wsparte opracowaniem strategii marketingowej dla tego obszaru. W ramach strategii powinny zostać zdefiniowane produkty markowe ŁOM. Postuluje się podjęcie wspólnej promocji gospodarczej i turystyczno-rekreacyjnej w ramach środków przeznaczanych w budżetach gmin ŁOM na promocję jednostek samorządu terytorialnego. Wzrost atrakcyjności gospodarczej i zwiększanie konkurencyjności ŁOM w skali krajowej i międzynarodowej możliwe będą dzięki skonsolidowanym działaniom wspierającym przygotowanie odpowiedniej oferty terenów inwestycyjnych, dostosowanie infrastruktury transportowej i komunalnej do potrzeb podmiotów gospodarczych, rozwój nowoczesnego zaplecza naukowo-technicznego i szkoleniowego, a także zróżnicowanej bazy turystycznej i rekreacyjnej w połączeniu z przemyślaną kampanią promocyjno-informacyjną. Kluczowa dla powodzenia w realizacji tego priorytetu jest działalność Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny.

Priorytet 1.3 Transfer i komercjalizacja wiedzy na potrzeby nowoczesnej, konkurencyjnej gospodarki i społeczeństwa. Potencjał naukowy i akademicki Łodzi może stanowić istotny wkład w dynamizację rozwoju ŁOM oraz budowanie przewagi konkurencyjnej na arenie krajowej i międzynarodowej. Transfer i komercjalizacja wiedzy będą mogły być osiągnięte poprzez działania promujące współpracę ośrodków naukowo-badawczych z pracodawcami i przedsiębiorcami, dyfuzję wiedzy i upowszechnianie dobrych praktyk wśród podmiotów publicznych i prywatnych ŁOM. Kluczowe będą działania oparte na budowaniu odpowiedniego klimatu służącego rozwojowi gospodarki opartej na wiedzy, zdolnej do uzyskania i mądrego wykorzystania przewagi konkurencyjnej wynikającej z przemyślanej eksploatacji dostępnych rodzajów kapitału.

Wzmocnienie funkcji metropolitalnych i spójności obszaru metropolitalnego a pozostałe cele strategiczne rozwoju ŁOM

Powodzenie realizacji celu strategicznego „Wzmocnienie funkcji metropolitalnych i spójności obszaru metropolitalnego" jest uwarunkowane osiąganiem efektów oczekiwanych w ramach pozostałych czterech celów strategicznych Strategii ZIT obejmujących: rewitalizację obszarów zdegradowanych, budowę zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportu metropolitalnego, rozwój gospodarki zasobooszczędnej i niskoemisyjnej oraz ochronę środowiska przyrodniczego i rozwój nowoczesnego kapitału ludzkiego oraz silnego informacyjnego społeczeństwa obywatelskiego. Sukcesy na tych polach przyczynią się do realizacji celu nadrzędnego oraz stworzą podstawy do rozwoju funkcji metropolitalnych w długiej perspektywie czasowej.

V.2.2 CEL 2 – Rewitalizacja obszarów zdegradowanych w miastach

Charakterystyka celu strategicznego

Celem jest rewitalizacja obszarów zdegradowanych na rzecz budowy przyjaznych i bezpiecznych przestrzeni, sprzyjających włączeniu społecznemu i podniesieniu aktywności gospodarczej. Rewitalizacja obszaru oznaczać powinna nie tylko modernizację istniejącej infrastruktury, ale również wprowadzenie lub odnowienie określonych funkcji społecznych, gospodarczych i kulturowych. Działania rewitalizacyjne w ŁOM powinny bezpośrednio stymulować rozwój małej i średniej przedsiębiorczości w rewitalizowanych obszarach. Muszą mieć na celu przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu. Rewitalizacja powinna uwzględniać postulaty efektywności energetycznej oraz gospodarki niskoemisyjnej. Odpowiedzią na omawiany cel strategiczny będzie Kompleksowy Program Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich, grupujący przedmiotowe projekty w Strategii ZIT.

Priorytety rozwoju zdegradowanych obszarów miejskich

Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich odbywać się będzie według następujących priorytetów:

- Priorytet 2.1 Zintegrowane działania rewitalizacyjne w wymiarze przestrzennym, przyrodniczym, społecznym, gospodarczym i kulturowym.
- Priorytet 2.2 Budowanie i ochrona tożsamości ŁOM oraz kreowanie wizerunku w oparciu o spójne dziedzictwo kulturowe.

Priorytet 2.1 Zintegrowane działania rewitalizacyjne w wymiarze przestrzennym, przyrodniczym, społecznym, gospodarczym i kulturowym. Partnerzy ŁOM będą podejmować wspólne działania (m.in. poprzez realizację zintegrowanych projektów, wymianę doświadczeń, konsultacje i wypracowanie dobrych praktyk) w zakresie rewitalizacji zdegradowanych terenów i obiektów poprzemysłowych, mieszkaniowych, układów urbanistycznych, czy przestrzeni publicznej. Mowa przede wszystkim o rewitalizacji zdegradowanych obszarów Strefy

Wielkomiejskiej Łodzi oraz zdegradowanych terenów poprzemysłowych i centralnych np. Brzezin, Ozorkowa i Zgierza. Warto zaznaczyć, że wspomniane tereny w istotny sposób wpływają na tożsamość i decydują o unikatowości ŁOM. W wymiarze przestrzennym rewitalizacja w istotny sposób wpłynie na ograniczenie niekorzystnych procesów suburbanizacji w miastach oraz na podnoszenie jakości i atrakcyjności obszarów wiejskich. Rewitalizacja zdegradowanej tkanki śródmiejskiej powinna służyć przywróceniu prestiżu omawianym obszarom. Działania z zakresu rewitalizacji powinny mieć charakter kompleksowy, uwzględniający zarówno aspekt infrastrukturalny, gospodarczy jak i społeczny oraz środowiskowy. Głęboka rewitalizacja, obejmująca działania techniczne z zakresu m.in. termomodernizacji i usieciowienia, będzie stanowiła ważny element rozwoju gospodarki niskoemisyjnej.

Kluczowe znaczenie dla powodzenia procesów rewitalizacji ma wielofunkcyjne wykorzystanie przestrzeni i obiektów. Rewitalizacji powinno towarzyszyć aktywizowanie gospodarcze podmiotów działających na danym terenie, w szczególności polegające na wsparciu funkcjonowania małych i średnich przedsiębiorstw oraz włączeniu i wsparciu instytucji sektora społecznego. Ważne będzie zatem przygotowanie oferty inwestycyjnej i określenie kierunków wykorzystania zrewitalizowanych zasobów dla stymulowania rozwoju nowych funkcji społeczno-gospodarczych. Szczególnie cenne i pożądane są inicjatywy aktywizujące mieszkańców zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio. Z perspektywy funkcjonowania społeczności lokalnej, budowania społeczeństwa obywatelskiego oraz likwidacji dysproporcji społecznych, istotny będzie rozwój funkcji społecznie użytecznych na obszarach rewitalizowanych. Kompleksowe i wielowątkowe rozwiązania w tym zakresie przyczynią się do integracji społecznej, podniesienia jakości życia oraz identyfikacji z miejscem zamieszkania.

Priorytet 2.2 Budowanie i ochrona tożsamości ŁOM oraz kreowanie wizerunku w oparciu o spójne dziedzictwo kulturowe. Ważnym elementem budowania tożsamości ŁOM jest wspólne dziedzictwo wielokulturowe oraz przemysłu włókienniczego, kulturowa wartość Strefy Wielkomiejskiej Łodzi, a także inne elementy kultury materialnej i niematerialnej, w tym zabytki, muzea, regionalne produkty przemysłu rolno-spożywczego, kulinaria, rzemiosło artystyczne czy festiwale. Wsparcia wymagać będą różnego typu inicjatywy społeczne i kulturalne integrujące mieszkańców i sprzyjające zewnętrznej promocji ŁOM. Bardzo istotnym elementem jest wspólna strategia promocji w oparciu o produkty regionalne, powstające w aglomeracji oraz stworzenie kompleksowego systemu informacyjnego. Niezbędnym jest zachowanie unikatowości walorów dziedzictwa poprzemysłowego i kulturowego ŁOM oraz budowanie tożsamości w oparciu istniejący potencjał kultury materialnej i niematerialnej. Ważnym jest podjęcie działań służących poprawie estetyki przestrzeni publicznej i zwiększeniu zewnętrznej rozpoznawalności ŁOM, jako obszaru o znaczącym potencjale dla rozwoju turystyki kulturowej.

V.2.3 CEL 3 – Budowa zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportu metropolitalnego

Charakterystyka celu strategicznego

Dla zapewnienia spójności funkcjonalnej obszaru metropolitalnego kluczowe jest zintegrowanie oddzielnie funkcjonujących sieci lokalnego, regionalnego, krajowego i międzynarodowego transportu zbiorowego (autobusowego, tramwajowego, kolejowego i lotniczego) oraz sieci drogowej. Działania integrujące powinny służyć poprawie efektywności energetycznej oraz rozwojowi gospodarki niskoemisyjnej. Zintegrowanie transportu w ŁOM będzie wspierać rozwój przedsiębiorczości, aktywizację zawodową i przeciwdziałać wykluczeniu społecznemu. Odpowiedzią na omawiany cel strategiczny będzie Kompleksowy Program Rozwoju Transportu Metropolitalnego grupujący przedmiotowe projekty w Strategii ZIT.

Priorytety rozwoju transportu metropolitalnego

Rozwój transportu metropolitalnego odbywać się będzie według następujących priorytetów:

- Priorytet 3.1 Integracja, modernizacja i rozwój sieci metropolitalnego transportu zbiorowego.
- Priorytet 3.2 Modernizacja i rozwój infrastruktury transportu publicznego.

Priorytet 3.1 Integracja, modernizacja i rozwój sieci metropolitalnego transportu zbiorowego. Integracja sieci metropolitalnego transportu zbiorowego powinna być realizowana na dwóch płaszczyznach. Po pierwsze, powinna zostać przeprowadzona wewnętrzna integracja sieci metropolitalnego transportu zbiorowego. Przykładem działań może być rozwinięcie koncepcji Wspólnego Biletu Aglomeracyjnego, powiązanie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej z transportem lokalnym (multimodalne dworce), zwiększenie liczby bezpośrednich połączeń pomiędzy mniejszymi ośrodkami w ŁOM, czy rozwój systemu *park-and-ride* oraz *bike-and-ride*. Istotnym elementem jest również rozbudowa infrastruktury i modernizacja taboru w transporcie tramwajowym i autobusowym, zwłaszcza na liniach międzygminnych. Po drugie, powinna nastąpić integracja sieci metropolitalnego transportu zbiorowego z systemem transportu krajowego i międzynarodowego. Partnerzy ŁOM powinni wspierać wysiłki na rzecz wzrostu znaczenia Łodzi jako głównego węzła transportu kolejowego w Polsce Środkowej poprzez realizację projektów: Koleje Dużych Prędkości, tunel średnicowy. Zintegrowany i sprawny system transportowy powinien bazować na wykorzystaniu nowoczesnych niskoemisyjnych środków transportu i infrastruktury technicznej i informatycznej, a także służyć integracji przestrzennej zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Niezbędny jest rozwój inteligentnych systemów transportowych sprawnie zarządzanych na poziomie ponadlokalnym.

Priorytet 3.2 Modernizacja i rozwój infrastruktury transportu publicznego.

Sieć lokalnych dróg publicznych powinna zostać zintegrowana z siecią metropolitalnego transportu zbiorowego oraz z siecią TEN-T. Inwestycje drogowe w ŁOM powinny doprowadzić do połączenia jednostek osadniczych z punktami węzłowymi sieci transportu zbiorowego, jak również jednostek osadniczych i terenów inwestycyjnych z siecią TEN-T. Modernizacja i rozwój infrastruktury drogowej odnosi się również do kwestii związanych ze zwiększeniem bezpieczeństwa w lokalnym ruchu drogowym. Cel może zostać osiągnięty poprzez różnorakie inwestycje infrastrukturalne (np. separacja ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego, progi i wyspy zwalniające, oświetlenie dróg), jak również rozwiązania systemowe.

V.2.4 CEL 4 – Rozwój gospodarki zasobooszczędnej i niskoemisyjnej oraz ochrona środowiska przyrodniczego

Charakterystyka celu strategicznego

W ramach celu „Rozwój gospodarki zasobooszczędnej i niskoemisyjnej oraz ochrona środowiska przyrodniczego" postuluje się realizację działań związanych z modernizacją infrastruktury komunalnej oraz służących oszczędnemu gospodarowaniu zasobami i podnoszeniu efektywności energetycznej. Szczególny nacisk powinien zostać położony na działania zbieżne z rozwojem gospodarki niskoemisyjnej. Co istotne, kontekst środowiskowy powinien być uwzględniony we wszystkich projektach Strategii. Odpowiedzią na omawiany cel strategiczny będzie Kompleksowy Program Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej, grupujący przedmiotowe projekty w Strategii ZIT.

Priorytety rozwoju gospodarki niskoemisyjnej i ochrony środowiska

Ochrona środowiska i rozwój gospodarki niskoemisyjnej odbywać się będą według następujących priorytetów:

- Priorytet 4.1 Podniesienie efektywności energetycznej i wzrost znaczenia odnawialnych źródeł energii.
- Priorytet 4.2 Zintegrowanie działań na rzecz rozwoju infrastruktury komunalnej.
- Priorytet 4.3 Wspieranie efektywnego wykorzystania zasobów przyrodniczych, w tym gospodarka odpadami i ochrona środowiska.

Priorytet 4.1 Podniesienie efektywności energetycznej i wzrost znaczenia odnawialnych źródeł energii. Zasobooszczędne gospodarowanie wymaga zastosowania innowacyjnych rozwiązań instytucjonalnych, zarządczych, produktowych i technicznych zarówno w samej ochronie środowiska, jak i różnych obszarach aktywności społecznej i gospodarczej. W działaniach samorządów powinna pojawiać się ochrona klimatu (działania mitygacyjne) oraz adaptacja do zmian klimatu (wzmocnienie odporności systemów gospodarczych na zagrożenia związane z globalnym ociepleniem). Podniesienie efektywności energetycznej realizowane będzie poprzez wsparcie wspólnych działań na rzecz rozwoju gospodarki niskoemisyjnej, których podstawą jest oszczędne i efektywne wykorzystanie zasobów oraz stosowanie nowoczesnych

technologii w budownictwie i oświetleniu. Dotyczy to podnoszenia standardów energetycznych obiektów użyteczności publicznej i budownictwa komunalnego, wymiany oświetlenia ulicznego, systematycznego działania na rzecz likwidacji indywidualnych źródeł grzewczych na paliwa stałe, włączenia kryteriów ekologicznych do procedur zamówień publicznych. Konieczne są promocja i rozwój energetyki prosumenckiej oraz dywersyfikacja źródeł energii, ze szczególnym uwzględnieniem źródeł odnawialnych. Kwestie rozwoju gospodarki niskoemisyjnej powinny być rozpatrywane przy wszystkich inwestycjach infrastrukturalnych w ŁOM.

Priorytet 4.2 Zintegrowanie działań na rzecz rozwoju infrastruktury komunalnej. Zapewnienie szeroko rozumianej dbałości o środowisko przyrodnicze i odpowiedniego poziomu jego ochrony na terenie poszczególnych gmin powinno być ukierunkowane na działania służące likwidacji istniejących luk w rozwoju infrastruktury ochrony środowiska. Ponieważ samodzielna realizacja tych zadań przez samorządy często przekracza możliwości finansowe i organizacyjne poszczególnych gmin, a także bywa nieuzasadniona ekonomicznie ze względu na skalę inwestycji, celowe jest przejście do działań wspólnych i koordynacji inwestycji w szczególności w zakresie rozwoju infrastruktur sieciowych, w tym rozwój wysokosprawnej kogeneracji oraz systemów przesyłu ciepła. Równolegle będą realizowane zadania w zakresie edukacji ekologicznej na rzecz zasobooszczędnej, niskoemisyjnej gospodarki.

Priorytet 4.3 Wspieranie efektywnego wykorzystania zasobów przyrodniczych, w tym gospodarka odpadami i ochrona środowiska. Oszczędne i efektywne korzystanie z zasobów przyrodniczych jest dziś wyzwaniem dla wszystkich gmin w ŁOM. Zabezpieczenie usług ekosystemowych poprzez ochronę powietrza atmosferycznego, wód powierzchniowych i podziemnych, gleb, obszarów przyrodniczo cennych itp., jest niezbędne dla efektywnej realizacji celów społecznych i gospodarczych, między innymi takich, jak poprawa stanu zdrowia, warunków życia, a także jakości żywności produkowanej na obszarach wiejskich ŁOM. Ochrona i pielęgnacja terenów zielonych, zabezpieczenie terenów otwartych, a zwłaszcza odbudowywanie systemu przyrodniczego tworzącego spójną infrastrukturę zieloną, powinny towarzyszyć projektom rewitalizacyjnym. System przyrodniczy będzie bowiem z jednej strony, chronił najcenniejsze walory przyrodnicze ŁOM, a z drugiej, zapewni możliwości rozwoju funkcji rekreacyjnej i turystycznej, sprzyjających integracji społecznej oraz poznawaniu walorów dziedzictwa przyrodniczego. Celowe jest zatem przejście do działań wspólnych i koordynacji inwestycji w szczególności w zakresie gospodarki wodno-ściekowej oraz gospodarki odpadami.

V.2.5 CEL 5 – Rozwój nowoczesnego kapitału ludzkiego oraz silnego informacyjnego społeczeństwa obywatelskiego.

Charakterystyka celu strategicznego

Rezultatem podjętych działań na rzecz rozwoju nowoczesnego kapitału ludzkiego oraz silnego informacyjnego społeczeństwa obywatelskiego powinien być szeroki dostęp do zintegrowanego pakietu różnorodnych usług podstawowych, ważnych dla zapewnienia wysokiej jakości życia mieszkańcom obszaru. Do usług tych należą: opieka zdrowotna, opieka społeczna, edukacja, infrastruktura sportowa i rekreacyjna oraz usługi rynku pracy. Działania muszą wychodzić naprzeciw wyzwaniom demograficznym, takim jak depopulacja czy starzenie się społeczeństwa. We wszystkie działania należy włączyć podmioty sektora społecznego. Co ważne, kontekst społeczny powinien być uwzględniony we wszystkich działaniach rozwojowych w ŁOM. Odpowiedzią na omawiany cel strategiczny będzie Kompleksowy Program Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego grupujący przedmiotowe projekty w Strategii ZIT.

Priorytety rozwoju kapitału ludzkiego i społeczeństwa informacyjnego

Rozwój kapitału ludzkiego i społeczeństwa informacyjnego odbywać się będą według następujących priorytetów:

- Priorytet 5.1 Wspieranie włączenia społecznego.
- Priorytet 5.2 Podnoszenie standardów i dostępu do usług w zakresie oświaty, opieki zdrowotnej i pomocy społecznej oraz do e-usług publicznych.

Priorytet 5.1 Wspieranie włączenia społecznego. Wsparcie integracji społecznej w ramach rozwoju ŁOM realizowane będzie przede wszystkim poprzez koordynację usług pomocy społecznej i wspieranie przedsiębiorczości. Opierać się będzie między innymi na ścisłej współpracy instytucji pomocy społecznej (ośrodków pomocy społecznej i powiatowych centrów pomocy rodzinie, powiatowych urzędów pracy oraz sektora ekonomii społecznej). Pożądana będzie wymiana dobrych praktyk pomiędzy różnymi instytucjami oraz realizacja projektów innowacyjnych, systemowych, o ponadlokalnym zasięgu oddziaływania. Realizowane będą projekty wielowątkowe, dające szerokie możliwości aktywizacji zawodowej i rozwoju osób zagrożonych wykluczeniem. Szczególna uwaga będzie skierowana na pracę z dziećmi i młodzieżą ze środowisk narażonych na występowanie patologii społecznych. Kolejną grupą objętą wsparciem będą osoby starsze, wobec których podjęte zostaną działania w ramach tzw. *silver economy*.

Wspieranie przedsiębiorczości w regionie jest jednym z istotnych elementów aktywnej polityki rynku pracy. Aktywizacja zawodowa osób bezrobotnych i biernych zawodowo w ŁOM realizowana będzie przede wszystkim dzięki integracji metropolitalnego rynku pracy oraz wspólnym działaniom na rzecz ograniczania skutków bezrobocia. Działania te będą adresowane do osób pozostających bez pracy (bezrobotnych, poszukujących pracy i biernych zawodowo),

znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji na rynku pracy, tj.: długotrwale bezrobotnych, kobiet, osób w wieku powyżej 50 lat, osób o niskich kwalifikacjach bądź z niepełnosprawnościami. Wsparcie osób bezrobotnych, poszukujących pracy i nieaktywnych zawodowo, zwłaszcza tych, które znajdują się w szczególnie trudnej sytuacji na rynku pracy, tj. osób starszych, kobiet, osób niepełnosprawnych, osób długotrwale bezrobotnych oraz niskowykwalifikowanych, będzie odpowiadało na zidentyfikowane u tych osób trudności i bariery oraz powinno charakteryzować się zindywidualizowanym i kompleksowym podejściem do ich rozwiązania. Istotnym będzie promowanie współpracy lokalnych publicznych służb zatrudnienia (powiatowych urzędów pracy) z sektorem pomocy społecznej. W realizację celu powinny zostać włączone instytucje sektora społecznego, publicznego oraz pozarządowego. Działania na rzecz wsparcia przedsiębiorczości powinny uwzględniać przygotowanie wspólnej oferty inwestycyjnej, w tym promocję uzbrojonych terenów inwestycyjnych. Integracja efektów kształcenia z potrzebami rozwojowymi ŁOM jest ważnym celem związanym z polityką edukacyjną, polityką rynku pracy i polityką gospodarczą.

Priorytet 5.2 Podnoszenie standardów i dostępu do usług w zakresie oświaty, opieki zdrowotnej i pomocy społecznej oraz do e-usług publicznych. Rozwój nowoczesnego kapitału ludzkiego i społecznego jest możliwy dzięki systematycznej poprawie jakości i dostępności usług edukacyjnych, opieki zdrowotnej i pomocy społecznej. Zmiany powinny zmierzać w kierunku integracji w ramach ŁOM zarówno systemu oświaty, służby zdrowia jak i pomocy społecznej poprzez rozwiązania instytucjonalne umożliwiające elastyczną i komplementarną, a przy tym kompleksową obsługę ludności. Rozwój społeczeństwa informacyjnego powinien być realizowany poprzez podniesienie jakości i dostępności e-usług publicznych. Postuluje się rozwijanie partycypacyjnego modelu sprawowania władzy z wykorzystaniem nowoczesnych narzędzi komunikacji. Systematycznie powinna być podnoszona jakość, kompletność i transparentność informacji udostępnianej na stronach internetowych Biuletynu Informacji Publicznej poszczególnych miast i gmin ŁOM.

V.3 Realizacja kompleksowych programów w ramach Strategii ZIT

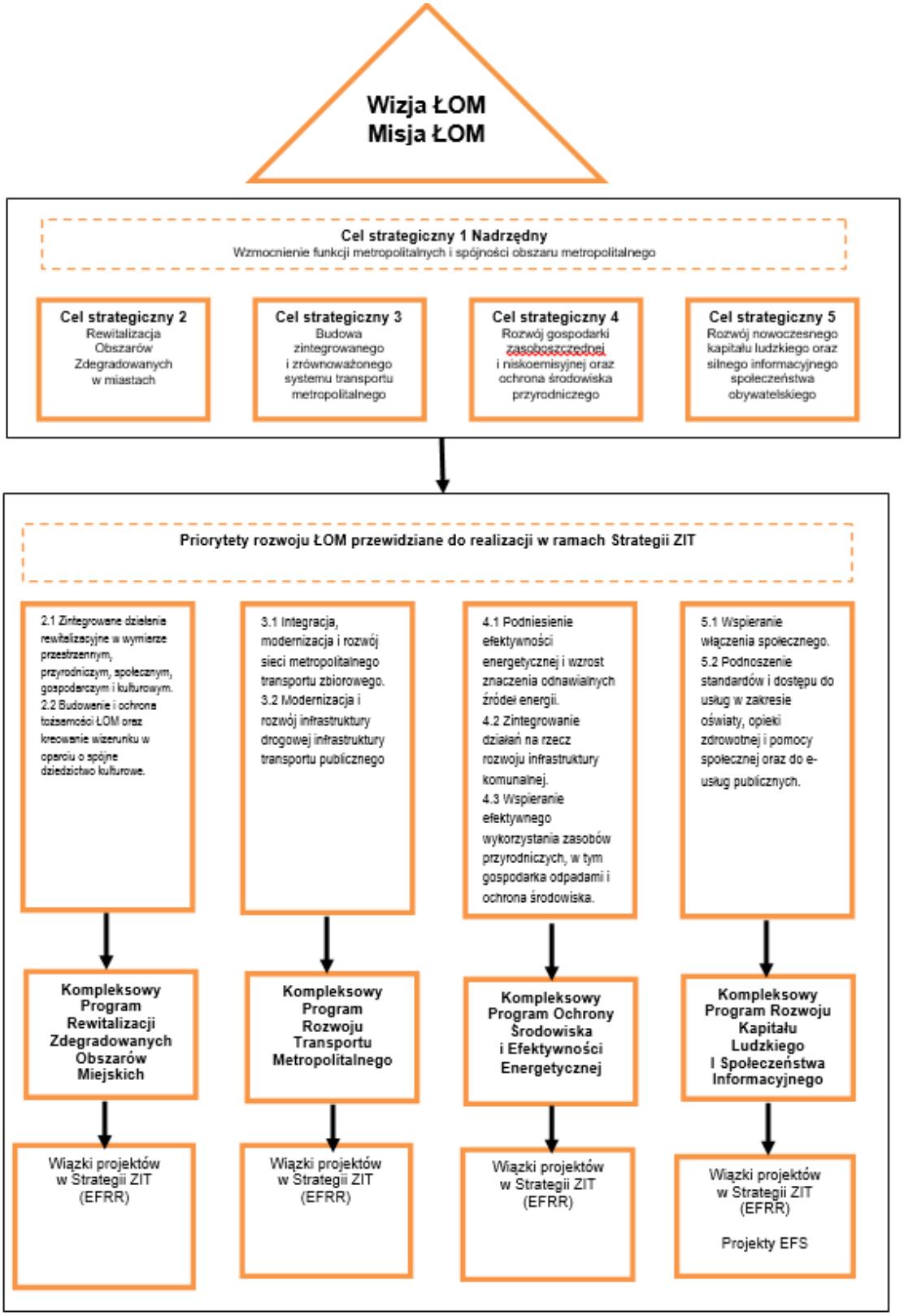
Kierunki rozwoju (cele strategiczne i priorytety) wytyczone w Strategii Rozwoju ŁOM wychodzą poza perspektywę 2020 roku. Stanowią podstawę dla Strategii ZIT, ale również dla przyszłych dokumentów strategicznych, które będą opracowywane dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Głównym przesłaniem Strategii Rozwoju ŁOM jest konieczność terytorialnej, tematycznej i podmiotowej integracji działań podejmowanych na rzecz rozwoju obszaru.

- Integracja terytorialna oznacza, że działania rozwojowe powinny być realizowane na zwartych, wymagających wsparcia obszarach. Rezultaty ewentualnych działań punktowych muszą gwarantować oddziaływanie w skali ponadlokalnej, metropolitalnej. Oznacza to, że terytorialna efektywność wsparcia ujawniać się musi w skali całego Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, rozumianego jako obszar terytorialnego wsparcia w ramach Strategii ZIT. W następnych częściach opracowania wskazano na wyniki analizy terytorialnego uzasadnienia wsparcia. Dla każdej gminy określono możliwie aktualne wartości lokalnych wskaźników rezultatu. Są to miary, dla których wartości dostępne są w statystyce publicznej na poziomie NUTS-5 (stąd lokalny, gminny charakter wskaźników). Wartość każdego wskaźnika zestandaryzowano. Następnie, wartości dla wszystkich wskaźników opisujących jeden z zakresów tematycznych (obszary zdegradowane, transport metropolitalny, gospodarkę niskoemisyjną i ochronę środowiska, kapitał ludzki i społeczeństwo informacyjne) uśredniono. Przy czym, jeżeli któryś ze wskaźników negatywnie oddziaływał na konieczność udzielenia wsparcia, do analiz przyjęto wartości odwrotne. Uśrednione, zestandaryzowane wartości wskaźników opisujących każdy z zakresów tematycznych porównano z planowanymi wartościami wsparcia w ramach procedury pozakonkursowej. Porównania dokonano wyliczając wskaźnik korelacji liniowej Pearsona dla uzasadnionego i planowanego wsparcia dla wszystkich gmin ŁOM.
- Integracja tematyczna oznacza, że działania rozwojowe w ŁOM łączą się w wiązki tematyczne (rewitalizacja, kultura, drogi rowerowe, parkingi i węzły przesiadkowe, niskoemisyjny transport zbiorowy, termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej, oświetlenie uliczne, wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, modernizacje sieci ciepłowniczych, oczyszczanie ścieków i kanalizacja, jak również technologie informacyjno-komunikacyjne), a efektem ich realizacji powinno być wzmocnienie integralności obszaru w sferze społecznej, gospodarczej, przyrodniczej (środowiskowej) i kulturowej.
- Integracja podmiotowa oznacza, że działania rozwojowe powinny być podejmowane w ramach współpracy różnych partnerów: jednostek samorządu terytorialnego, sektora społecznego oraz podmiotów gospodarczych.

Za pomocą Strategii ZIT realizowane są cele strategiczne i priorytety wytyczone w Strategii Rozwoju ŁOM. Zaproponowane cele i priorytety ich realizacji znajdują odzwierciedlenie w kompleksowych programach, które obejmują projekty, pogrupowane według tematycznych wiązek. Schemat ideowy połączonych Strategii ZIT oraz Strategii Rozwoju ŁOM przedstawiono na rysunku (Rys. 37).

Powodzenie realizacji celu strategicznego 1 Strategii ŁOM *„Wzmocnienie funkcji metropolitalnych i spójności obszaru metropolitalnego"* jest uwarunkowane osiąganiem efektów oczekiwanych w ramach pozostałych czterech celów strategicznych obejmujących: rewitalizację obszarów zdegradowanych, budowę zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportu metropolitalnego, rozwój gospodarki zasobooszczędnej i niskoemisyjnej oraz ochronę środowiska przyrodniczego i rozwój nowoczesnego kapitału ludzkiego oraz silnego informacyjnego społeczeństwa obywatelskiego. Sukcesy na tych polach przyczynią się do realizacji celu nadrzędnego oraz stworzą podstawy do rozwoju funkcji metropolitalnych ŁOM w długiej perspektywie czasowej.

Należy także zaznaczyć, że Strategia ZIT, w tym zakres interwencji ZIT w ramach RPO WŁ na lata 2014-2020 jest wynikiem uzgodnień pomiędzy IZ RPO a Związkiem ZIT (Stowarzyszeniem Łódzki Obszar Metropolitalny) i dokumentów wdrożeniowych dotyczących ZIT. W szczególności uzgodnienia te mają odzwierciedlenie w zapisach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020, Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych RPO WŁ (SZOOP RPOWŁ), a także w Porozumieniu w sprawie powierzenia zadań Instytucji Pośredniczącej w ramach instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 przez Zarząd Województwa Łódzkiego Stowarzyszeniu Łódzki Obszar Metropolitalny.



Źródło: Opracowanie własne

Rys. 37 Schemat ideowy połączonych Strategii ZIT oraz Strategii Rozwoju ŁOM

V.3.1 Kompleksowy Program Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich

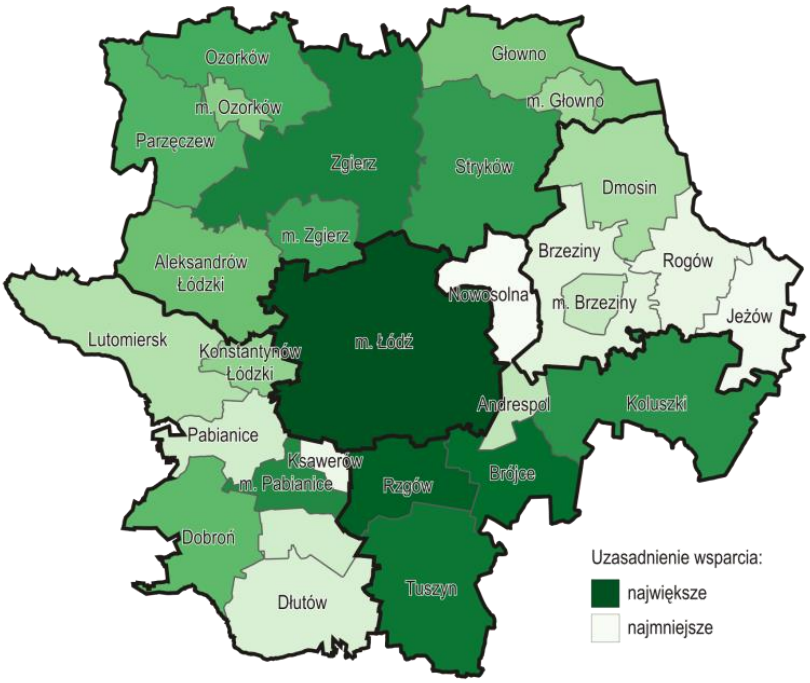
Tab. 36: Charakterystyka Programu Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich.

Wyszczególnienie	Charakterystyka
Cel strategiczny	▪ Cel 2 Rewitalizacja obszarów zdegradowanych w miastach.
Zintegrowany charakter programu	▪ Projekty w ramach programu realizują wspólny cel, zgodnie z art. 32, pkt 2, ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020.
Priorytety rozwoju realizowane przez program	▪ Priorytet 2.1 Zintegrowane działania rewitalizacyjne w wymiarze przestrzennym, przyrodniczym, społecznym, gospodarczym i kulturowym. ▪ Priorytet 2.2 Budowanie i ochrona tożsamości ŁOM oraz kreowanie wizerunku w oparciu o spójne dziedzictwo kulturowe.
Wiązki proponowanych projektów	▪ Rewitalizacja: 15 projektów. ▪ Kultura: 17 projektów.
Projekty	▪ Projekty ZIT, podstawowe: 21 projektów. ▪ Projekty ZIT, rezerwowe:11 projektów. ▪ Projekty, które zostały zidentyfikowane przez IZ RPO WŁ w ramach trybu pozakonkursowego (Poddziałanie VI.3.3): 4 projekty
Merytoryczne kryteria dostępu	▪ Rezultaty projektów mają ujawniać się w skali metropolitalnej, ponadlokalnej. ▪ Rezultaty infrastrukturalnych projektów rewitalizacyjnych mają mieć pozytywny kontekst społeczny, demograficzny i gospodarczy. ▪ Preferowano projekty zgodne z Wojewódzkim Programem Opieki nad Zabytkami oraz projekty, dla których przewidziano dodatkowe działania, planowane do realizacji ze środków EFS.
Zasady wyboru projektów w procedurze pozakonkursowej	▪ Statystyczne, terytorialne uzasadnienie wsparcia. ▪ Identyfikacja potrzeb gmin przez beneficjentów (Partnerów ŁOM) oraz grupy docelowe w ramach konsultacji społecznych. ▪ Analiza zdolności organizacyjnych i stopnia przygotowania gmin do realizacji projektów. ▪ Konieczność realizacji projektu musi wynikać z programu rewitalizacji przyjętego przez gminę, na terenie której projekt ma być realizowany (dotyczy jedynie projektów ubiegających się o wsparcie w ramach PI 9b).
Wskaźnik rezultatu strategicznego (zgodnie z RPO WŁ)	▪ Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym (GUS/Bank Danych Lokalnych)
Wskaźniki (zgodne z SZOOP RPO WŁ)	▪ Powierzchnia obszarów objętych rewitalizacją ▪ Liczba wspartych obiektów infrastruktury zlokalizowanych na rewitalizowanych obszarach ▪ Wyremontowane budynki mieszkalne na obszarach miejskich ▪ Liczba zabytków nieruchomych objętych wsparciem ▪ Liczba instytucji kultury objętych wsparciem ▪ Liczba przedsiębiorstw ulokowanych na zrewitalizowanych obszarach ▪ Wzrost oczekiwanej liczby odwiedzin w objętych wsparciem miejscach należących do dziedzictwa kulturalnego i naturalnego oraz stanowiących atrakcje turystyczne
Lokalne wskaźniki rezultatu	▪ Powierzchnia gruntów zdewastowanych i zdegradowanych, wymagających rekultywacji w ha (Urząd Marszałkowski). ▪ Bezrobotni zarejestrowani ogółem (Bank Danych Lokalnych, GUS). ▪ Osoby w gospodarstwach domowych korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej (Bank Danych Lokalnych, GUS).

Źródło: Opracowanie własne.

Terytorialne uzasadnienie i wymiar wsparcia w Strategii ZIT

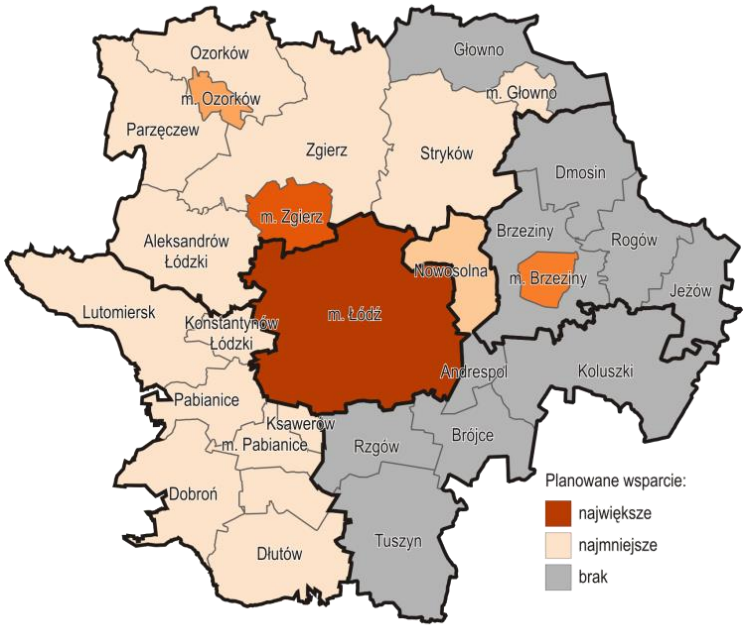
Na mapach (Rys. 38, Rys. 39 i Rys. 40) zaprezentowano terytorialne uzasadnienie obszarów wsparcia w Strategii ZIT. Wykorzystując dostępne miary, posiłkując się statystycznymi metodami standaryzacji zmiennych, dokonano kwantyfikacji potrzeb w zakresie rewitalizacji, w poszczególnych gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Potrzeby te zestawiono z proponowanymi do realizacji projektami Strategii ZIT. W dalszej części rozdziału projekty te zostały szczegółowo scharakteryzowane.



Rys. 38 Standaryzowany wskaźnik uzasadniający obszary wsparcia w Strategii ZIT, w ramach Kompleksowego Programu Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich

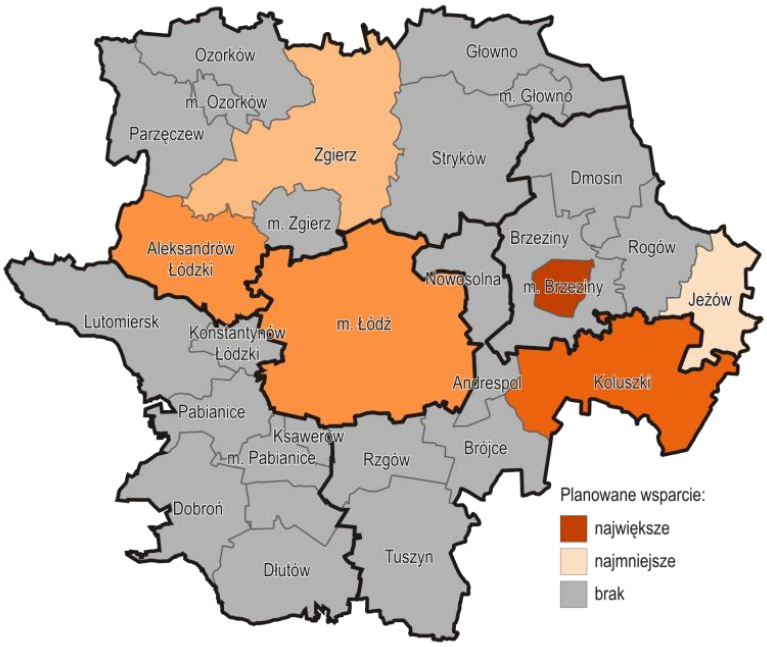
Źródło: Opracowanie własne.

Uwagi: Wskaźnik uwzględnia dodatni wpływ następujących zmiennych na konieczność udzielenia wsparcia: 1) Powierzchnia gruntów zdewastowanych i zdegradowanych, wymagających rekultywacji w ha, 2) Bezrobotni zarejestrowani ogółem, 3) Osoby w gospodarstwach domowych korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej.



Rys. 39 Terytorialny wymiar wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich. Projekty podstawowe (ZIT i komplementarne)

Źródło: Opracowanie własne.



Rys. 40 Terytorialny wymiar wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich. Projekty rezerwowe (ZIT i komplementarne)

Źródło: Opracowanie własne.

Należy podkreślić znaczące potrzeby w zakresie rewitalizacji w ŁOM. Zaproponowane w ramach dostępnych środków projekty nie zaspokajają wszystkich zdiagnozowanych potrzeb. Dokonano analizy terytorialnej zgodności potrzeb w zakresie rewitalizacji i zaplanowanego wsparcia. Należy zaznaczyć, że nie wszystkie obszary zostaną objęte wsparciem w skali proporcjonalnej do ujawnionych potrzeb; niedopasowanie potrzeb i wsparcia dotyczy niespełna 11% gmin ŁOM. W wybranych gminach ŁOM zdecydowano się wzmocnić efekty projektów podstawowych ZIT, projektami, które zostały zidentyfikowane przez IZ RPO WŁ w ramach trybu pozakonkursowego w Poddziałaniu VI.3.3 lub projektami, które będą ubiegały się o dofinansowanie w ramach RPOWŁ lub POIiŚ lub innych funduszy zewnętrznych (ich realizacja jest uzależniona od wyników konkursów). Podjęto decyzję, zgodnie z założeniami Narodowego Planu Rewitalizacji 2022, że wybierając projekty z zakresu rewitalizacji należy unikać działań wyłącznie infrastrukturalnych, prowadzonych punktowo, przypadkowo. Ze względu na dostępność środków, przestrzenna koncentracja, kompleksowość i wielowymiarowość działań rewitalizacyjnych może odbyć się kosztem nieznacznych niedopasowań terytorialnych, a więc nieobjęcia wsparciem niektórych obszarów wymagających rewitalizacji.

Tab. 37: Terytorialne dopasowanie planowanego i oczekiwanego wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich.

Wartość współczynnika korelacji liniowej Pearsona (w %)	Wartości dla gmin standaryzowanego wskaźnika uzasadniającego obszary wsparcia w Strategii ZIT w ramach Kompleksowego Programu Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich
Całkowita wartość projektów ZIT (podstawowych), planowanych w ramach Kompleksowego Programu Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich, w poszczególnych gminach	89,3
Całkowita wartość projektów ZIT i projektów, które zostały zidentyfikowane przez IZ RPO WŁ w ramach trybu pozakonkursowym Poddziałanie VI.3.3 lub będą ubiegały się o dofinansowanie w ramach RPOWŁ lub POIiŚ lub innych funduszy zewnetrznych – ich realizacja jest uzależniona od wyników konkursów.	89,2

Źródło: Opracowanie własne.

Charakterystyka projektów podstawowych i rezerwowych w Strategii ZIT i ich wiązek

W Strategii ZIT została określona wstępna lista projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym, zgodnie z art.30 ust.8 pkt.4 Ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020. Zgodnie z art. 38 ust.2 i 3 lista projektów zgłaszanych w trybie pozakonkursowym w ramach RPO WŁ 2014-2020 obejmuje projekty dotyczące zadań publicznych o strategicznym znaczeniu dla SŁOM, które będą realizowane przez podmioty jednoznacznie określone przed złożeniem wniosku o dofinansowanie, co wynika ze specyfiki i celów projektu.

Powiązanie projektów zostało zdefiniowane na podstawie realizacji wspólnego celu strategicznego:

- rewitalizacja obszarów zdegradowanych w miastach,

którego realizacja przyczyni się do rozwiązania głównych problemów rozwojowych, które zostały określone w Strategii ZIT, na podstawie przeprowadzonej diagnozy i analizy SWOT:

- wysoka dekapitalizacja terenów poprzemysłowych i substancji mieszkaniowej na terenach miejskich,
- niska wartość kapitału społecznego,
- wysokie natężenie patologicznych zjawisk społecznych i brak poczucia bezpieczeństwa,

Zgodnie z Wytycznymi w zakresie trybów wyboru projektów na lata 2014-2020, należy uznać za zgłoszone projekty wskazane w dokumentach strategicznych lub implementacyjnych, odpowiadających zakresowi danego programu operacyjnego oraz w przedsięwzięciach priorytetowych wskazanych w Kontrakcie Terytorialnym.

Listy projektów w Strategii ZIT są zgodne z dokumentami programowymi RPO WŁ 2014-2020 oraz zostały wstępnie zidentyfikowane na podstawie przeprowadzonych konsultacji, których szczegółowy przebieg został opisany w Załączniku nr 1 zawierającym raport z konsultacji społecznych.

W tabeli (

Tab. 38) zaprezentowano charakterystykę wiązek podstawowych projektów ZIT, zaplanowanych do realizacji w ramach Strategii ZIT. Projekty te zostaną sfinansowane ze środków RPO WŁ na lata 2014-2020 w części ZIT. Projekty te uzupełniono projektami, które zostały wstępnie zidentyfikowane przez IZ RPO WŁ w ramach trybu pozakonkursowego - Poddziałanie VI.3.3. W przypadku konieczności odstąpienia od realizacji niektórych projektów podstawowych, przygotowano propozycje projektów rezerwowych. W ramach Kompleksowego Programu Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich w Strategii ZIT, w odniesieniu do wszystkich projektów, wdrażanych w formule ZIT, obowiązuje pozakonkursowy tryb wyboru. Wybór zrealizowany został z uwzględnieniem następujących merytorycznych kryteriów dostępu:

- Rezultaty projektów mają ujawniać się w skali metropolitalnej, ponadlokalnej.
- Rezultaty infrastrukturalnych projektów rewitalizacyjnych mają mieć pozytywny kontekst społeczny, demograficzny i gospodarczy.
- Preferowano projekty zgodne z Wojewódzkim Programem Opieki nad Zabytkami oraz projekty, dla których przewidziano dodatkowe działania, planowane do realizacji ze środków EFS.

W ramach Strategii ZIT nie przewiduje się wykorzystania zwrotnych mechanizmów finansowych, co oznacza, że wsparcie będzie udzielane w formie bezzwrotnej dotacji.

Tab. 38: Wiązki tematyczne projektów Kompleksowego Programu Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich.

Wiązka	Liczba projektów	Całkowita wartość	Oczekiwana wartość dofinansowania	Priorytety Strategii Rozwoju ŁOM	Źródło finansowania
Projekty, które zostały zidentyfikowane przez IZ RPO WŁ w ramach trybu pozakonkursowego Poddziałanie VI.1.1 oraz VI.3.1					
Rewitalizacja	9	621 563 211 zł	296 988 907 zł	2.1	RPO-ZIT VI-9b
Kultura	11	110 440 394 zł	75 667 449 zł	2.2	RPO-ZIT VI-6c
Kultura	1	20 000 000 zł	13 821 138 zł	2.1	RPO-ZIT VI-6c
Projekty, które zostały zidentyfikowane przez IZ RPO WŁ w ramach trybu pozakonkursowegoPoddziałanie VI.3.3					
Rewitalizacja	4	703 875 304zł	244 029 999 zł	2.1	RPO-ZIT VI-9b
Kultura	0	0 zł	0 zł	–	–
Rezerwowe projekty ZIT					
Rewitalizacja	6	92 695 094 zł	62 136 832 zł	2.1	RPO-ZIT VI-9b
Kultura	4	8 713 600 zł	6 021 019 zł	2.2	RPO-ZIT VI-6c
Kultura	1	5 250 147 zł	3 628 151 zł	2.1	RPO-ZIT VI-6c

Źródło: Opracowanie własne.

W ramach realizacji Kompleksowego Programu Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich przewidziano dwie wiązki projektów:

- Rewitalizacja – obejmuje projekty, które polegają na przywracaniu lub nadaniu nowych funkcji społecznych i gospodarczych na terenach zdegradowanych poprzez prace konserwatorskie, restauratorskie, modernizacyjne i remontowe obiektów użyteczności publicznej, obiektów zabytkowych i tkanki mieszkaniowej. Projekty w zaproponowanej wiązce są odpowiedzią na konieczność przeprowadzenia zintegrowanych działań rewitalizacyjnych. Integracja tych działań ma ujawnić się w wymiarze przestrzennym, przyrodniczym, społecznym, gospodarczym i kulturowym. Stąd, ważnym jest, aby efekty projektów finansowanych ze środków EFS, wyłanianych w procedurze konkursowej, były dopełnieniem infrastruktury wytwarzanej lub modernizowanej przez projekty w zaproponowanej wiązce tematycznej. Zaproponowane projekty muszą pozostawać w pełnej zgodności z programami, które powstają lub będą powstawać w miastach podejmujących działania rewitalizacyjne.

- Kultura – obejmuje projekty służące wzmocnieniu szeroko rozumianych funkcji kulturalnych, edukacyjnych i wystawienniczych związanych z tworzeniem nowych możliwości działania na rzecz integracji i promocji ŁOM. Projekty z zaproponowanej wiązki mają służyć budowaniu i ochronie tożsamości ŁOM. Ważnym jest, aby podejmowane działania integracyjne i promocyjne służyły nie tylko interesariuszom zewnętrznym, ale i wewnętrznym, przede wszystkim mieszkańcom. Elementem spajającym, integrującym, co wynika z diagnozy strategicznej, jest przede wszystkim dziedzictwo kulturalne: wielokulturowe dziedzictwo Łodzi, jak również dziedzictwo przemysłu włókienniczego. Koniecznym jest, aby projekty finansowane ze środków EFS, zgłaszane w procedurze konkursowej, były rozwinięciem projektów infrastrukturalnych zaproponowanych w niniejszej wiązce tematycznej.

Ocena celowości projektów

Projekty odniesione zostały do kluczowych dla powodzenia Strategii ZIT problemów rozwojowych Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Proponowane projekty mają, co do zasady charakter pozytywny, niwelują zdiagnozowane słabe strony, wykorzystują określone mocne strony.

Tab. 39: Proponowane projekty Kompleksowego Programu Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich i ich oddziaływanie na zdiagnozowane problemy rozwojowe ŁOM.

PROBLEMY	Priorytety	Wiązki tematyczne	Typy projektów	Projekty EFRR wstępnie zidentyfikowane do wsparcia
Wysoka dekapitalizacja terenów poprzemysłowych i substancji mieszkaniowej na terenach miejskich	Priorytet 2.1 Zintegrowane działania rewitalizacyjne w wymiarze przestrzennym, przyrodniczym, społecznym, gospodarczym i kulturowym.	Rewitalizacja	▪ prace konserwatorskie, restauratorskie, roboty budowlane (co do zasady z wyłączeniem budowy nowych budynków w określonym miejscu) prowadzące do przywrócenia lub nadania obiektom nowych funkcji, wraz z możliwością zakupu sprzętu i wyposażenia niezbędnego do realizacji celu projektu, ▪ zagospodarowanie przestrzeni publicznej funkcjonalnie powiązanej z obiektami poddawanymi rewitalizacji, w tym tworzenie lub modernizacja miejsc rekreacji i terenów zielonych (obejmująca również obiekty małej architektury), ▪ przebudowa, prace konserwatorsko-restauratorskie, remont części wspólnych wielorodzinnych budynków mieszkalnych.	9 projektów podstawowych Tabela 56 w ramach Kompleksowego Programu Rewitalizacji Obszarów Miejskich 6 projektów rezerwowych Tabela 57 w ramach Kompleksowego Programu Rewitalizacji Obszarów Miejskich

		Kultura	▪ prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane przy zabytkach nieruchomych wpisanych do rejestru zabytków, niezbędne do zachowania pełnionych przez nie funkcji kulturalnych lub do nadania im takich funkcji ▪ roboty budowlane w obiektach instytucji kultury (z wyłączeniem budowy nowego budynku w określonym miejscu oraz odbudowy), zakup wyposażenia dla instytucji kultury	1 projekt podstawowy Tabela 56 w ramach Kompleksowego Programu Rewitalizacji Obszarów Miejskich 1 projekt rezerwowy Tabela 57 w ramach Kompleksowego Programu Rewitalizacji Obszarów Miejskich
Niska wartość kapitału społecznego. Wysokie natężenie patologicznych zjawisk społecznych. Brak poczucia bezpieczeństwa.	Priorytet 2.2 Budowanie i ochrona tożsamości ŁOM oraz kreowanie wizerunku w oparciu o spójne dziedzictwo kulturowe	Kultura	▪ prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane przy zabytkach nieruchomych wpisanych do rejestru zabytków, niezbędne do zachowania pełnionych przez nie funkcji kulturalnych lub do nadania im takich funkcji ▪ roboty budowlane w obiektach instytucji kultury (z wyłączeniem budowy nowego budynku w określonym miejscu oraz odbudowy), zakup wyposażenia dla instytucji kultury	11 projektów podstawowych Tabela 56 w ramach Kompleksowego Programu Rewitalizacji Obszarów Miejskich 4 projekty rezerwowe Tabela 57 w ramach Kompleksowego Programu Rewitalizacji Obszarów Miejskich

Źródło: Opracowanie własne.

V.3.2 Kompleksowy Program Rozwoju Transportu Metropolitalnego

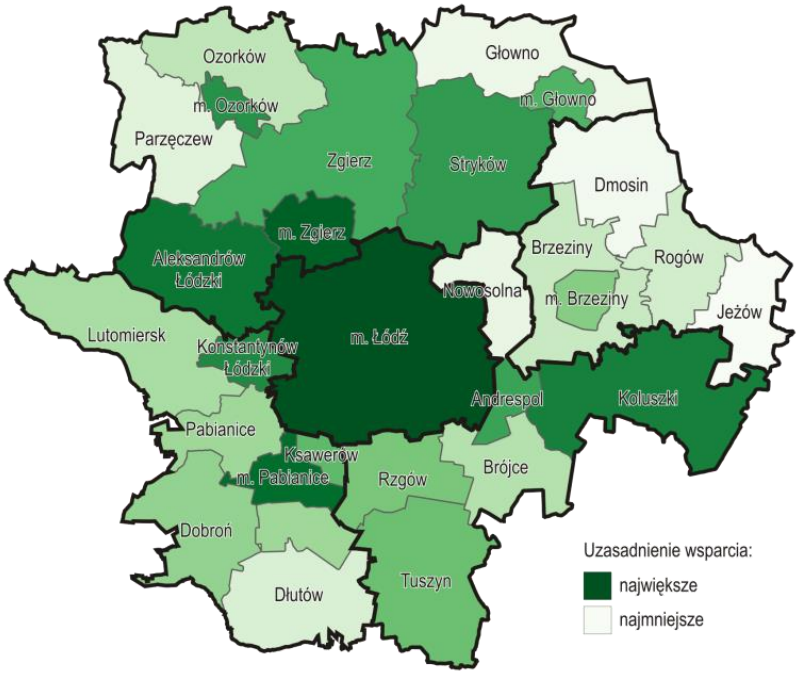
Tab. 40: Charakterystyka Programu Rozwoju Transportu Metropolitalnego.

Wyszczególnienie	Charakterystyka
Cel strategiczny	▪ Cel 3 Budowa zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportu metropolitalnego.
Zintegrowany charakter programu	▪ Projekty w ramach programu realizują wspólny cel, zgodnie z art. 32, pkt 2, ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020.
Priorytety rozwoju realizowane przez program	▪ Priorytet 3.1 Integracja, modernizacja i rozwój sieci metropolitalnego transportu zbiorowego. ▪ Priorytet 3.2 Modernizacja i rozwój infrastruktury transportu publicznego.
Wiązki proponowanych projektów	▪ Drogi rowerowe, parkingi i węzły przesiadkowe: 2 projekty ▪ Niskoemisyjny transport zbiorowy: 9 projektów
Projekty	▪ Projekty ZIT, podstawowe: 5 projektów ▪ Projekty ZIT, rezerwowe: 6 projektów ▪ Projekty komplementarne, podstawowe: 1 projekt ▪ Projekty komplementarne, rezerwowe: 1 projekt

Wyszczególnienie	Charakterystyka
Merytoryczne kryteria dostępu	▪ Rezultaty projektów mają ujawniać się w skali metropolitalnej, ponadlokalnej. ▪ Rezultaty infrastrukturalnych projektów z zakresu transportu metropolitalnego mają mieć pozytywny kontekst środowiskowy, społeczny i gospodarczy. ▪ Preferowane były projekty o charakterze integrującym, włączające ważne ośrodki społeczne i gospodarcze w system zbiorowego, niskoemisyjnego transportu metropolitalnego oraz w sieć TEN-T.
Zasady wyboru projektów w procedurze pozakonkursowej	▪ Statystyczne, terytorialne uzasadnienie wsparcia. ▪ Identyfikacja potrzeb gmin przez beneficjentów (Partnerów ŁOM) oraz grupy docelowe w ramach konsultacji społecznych. ▪ Analiza zdolności organizacyjnych i stopnia przygotowania gmin do realizacji projektów. ▪ Konieczność realizacji projektu musi wynikać z przygotowanych przez jednostki samorządu terytorialnego planów, zawierających odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe w miastach, są to plany dotyczące gospodarki niskoemisyjnej/ plany mobilności miejskiej lub dokumenty równoważne
Wskaźnik rezultatu strategicznego (zgodnie z RPO WŁ)	▪ Przewozy pasażerów komunikacją miejską w przeliczeniu na jednego mieszkańca obszarów miejskich (GUS/ Bank Danych Lokalnych)
Wskaźniki (zgodne z SZOOP RPO WŁ)	▪ Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej ▪ Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej ▪ Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych ▪ Długość wybudowanych dróg dla rowerów ▪ Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej ▪ Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach Park&Ride
Lokalne wskaźniki rezultatu	▪ Liczba osób wyjeżdżających do pracy (Bank Danych Lokalnych, GUS). ▪ Liczba osób przyjeżdżających do pracy (Bank Danych Lokalnych, GUS).

Źródło: Opracowanie własne.

Terytorialne uzasadnienie i wymiar wsparcia w Strategii ZIT



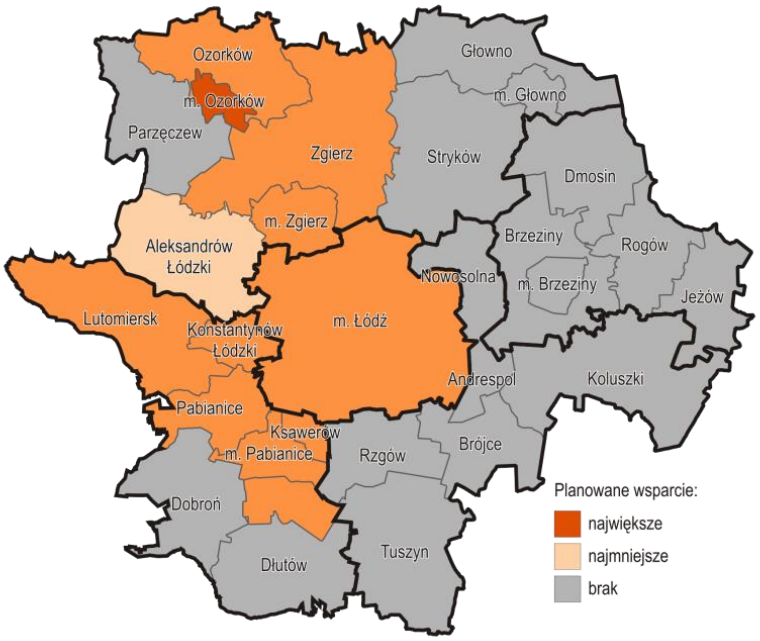
Rys. 41 Standaryzowany wskaźnik uzasadniający obszary wsparcia w Strategii ZIT, w ramach Kompleksowego Programu Transportu Metropolitalnego

Źródło: Opracowanie własne. Uwagi: Wskaźnik uwzględnia dodatni wpływ następujących zmiennych na konieczność udzielenia wsparcia: 1) Liczba osób wyjeżdżających do pracy, 2) Liczba osób przyjeżdżających do pracy.

Na rycinie (Rys. 41) wskazano obszary wymagające wsparcia w zakresie rozwoju transportu metropolitalnego. Dzięki syntetycznemu wskaźnikowi zdefiniowano rzeczywiste, różne w poszczególnych gminach, potrzeby inwestycyjne. Na dalszych kartogramach (Rys. 42 i Rys. 43) zaprezentowano natomiast proponowaną intensywność wsparcia finansowego projektów proponowanych do realizacji w ramach Kompleksowego Programu Transportu Metropolitalnego w Strategii ZIT.

Rys. 42 Terytorialny wymiar wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Transportu Metropolitalnego. Projekty podstawowe (ZIT i komplementarne)

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 43 Terytorialny wymiar wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Transportu Metropolitalnego. Projekty rezerwowe (ZIT i komplementarne)

Źródło: Opracowanie własne

Należy podkreślić, że nowoczesne rozwiązania z zakresu infrastruktury transportu metropolitalnego są niezwykle kosztochłonne. Z tej perspektywy alokacja środków na podstawowe projekty Strategii ZIT jest niewystarczająca. Stąd, dopasowanie omawianego wsparcia do rozpoznanych potrzeb jest bardzo niskie, współczynnik korelacji pomiędzy oczekiwanym a rzeczywistym wsparciem przyjmuje wartości na poziomie ledwie przewyższającym 10%. Kluczowe znaczenie ma powodzenie realizacji projektów komplementarnych. Projekty te pozwolą na bardzo znaczące (do poziomu ponad 95%) podniesienie efektywności całego Kompleksowego Programu Transportu Metropolitalnego.

Tab. 41: Terytorialne dopasowanie planowanego i oczekiwanego wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Transportu Metropolitalnego.

Wartość współczynnika korelacji liniowej Pearsona (w %)	Wartości dla gmin standaryzowanego wskaźnika uzasadniającego obszary wsparcia w Strategii ZIT w ramach Kompleksowego Programu Transportu Metropolitalnego
Całkowita wartość projektów ZIT (podstawowych), planowanych w ramach Kompleksowego Programu Transportu Metropolitalnego, w poszczególnych gminach	10,5
Całkowita wartość projektów ZIT i komplementarnych (podstawowych), planowanych w ramach Kompleksowego Programu Transportu Metropolitalnego, w poszczególnych gminach	94,6
Całkowita wartość projektów ZIT i komplementarnych (podstawowych i rezerwowych), i tych . które będą ubiegały się o dofinansowanie w ramach RPOWŁ lub POIiŚ lub innych funduszy zewnętrznych – ich realizacja jest uzależniona od wyników konkursów.	95,4

Źródło: Opracowanie własne.

Charakterystyka projektów podstawowych i rezerwowych w Strategii ZIT i ich wiązek

W Strategii ZIT została określona wstępna lista projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym, zgodnie z art.30 ust.8 pkt.4 Ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020. Zgodnie z art. 38 ust.2 i 3 lista projektów zgłaszanych w trybie pozakonkursowym w ramach RPO WŁ 2014-2020 obejmuje projekty dotyczące zadań publicznych o strategicznym znaczeniu dla SŁOM, które będą realizowane przez podmioty jednoznacznie określone przed złożeniem wniosku o dofinansowanie, co wynika ze specyfiki i celów projektu.

Powiązanie projektów zostało zdefiniowane na podstawie realizacji wspólnego celu strategicznego:

- budowa zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportu metropolitalnego,

którego realizacja przyczyni się do rozwiązania głównych problemów rozwojowych, które zostały określone w Strategii ZIT, na podstawie przeprowadzonej diagnozy i analizy SWOT:

- brak powiązania transportu zbiorowego z zagadnieniami gospodarki niskoemisyjnej,
- niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności niechronionych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów),
- wysokie zanieczyszczenie środowiska, przede wszystkim w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza,

Zgodnie z Wytycznymi w zakresie trybów wyboru projektów na lata 2014-2020, należy uznać za zgłoszone projekty wskazane w dokumentach strategicznych lub implementacyjnych odpowiadających zakresowi danego programu operacyjnego oraz przedsięwzięciach priorytetowych wskazanych w Kontrakcie Terytorialnym.

Listy projektów w Strategii ZIT są zgodne z dokumentami programowymi RPO WŁ 2014-2020 oraz zostały wstępnie zidentyfikowane na podstawie przeprowadzonych konsultacji, których szczegółowy przebieg został opisany w Załączniku nr 1 zawierającym raport z konsultacji społecznych

W tabeli (

Tab. 42) zaprezentowano szczegółową charakterystykę tematycznych wiązek podstawowych projektów ZIT, finansowanych ze środków RPO WŁ na lata 2014-2020 w części ZIT. Wykaz ten uzupełniono o projekty komplementarne, zaplanowane do realizacji, ale finansowane z POIiŚ. W tabeli umieszczono również opis wiązek tematycznych projektów rezerwowych. Projekty te powinny zastąpić projekty podstawowe w sytuacji, gdy ich realizacja okaże się niemożliwa. W ramach Kompleksowego Programu Transportu Metropolitalnego w Strategii ZIT, w odniesieniu do wszystkich projektów, wdrażanych w formule ZIT, obowiązuje pozakonkursowy tryb wyboru. Wyboru dokonano z uwzględnieniem następujących merytorycznych kryteriów dostępu:

- Rezultaty projektów mają ujawniać się w skali metropolitalnej, ponadlokalnej.
- Rezultaty infrastrukturalnych projektów z zakresu transportu metropolitalnego mają mieć pozytywny kontekst środowiskowy, społeczny i gospodarczy.
- Preferowane były projekty o charakterze integrującym, włączające ważne ośrodki społeczne i gospodarcze w system zbiorowego, niskoemisyjnego transportu metropolitalnego oraz w sieć TEN-T.

W ramach Strategii ZIT nie przewiduje się wykorzystania zwrotnych mechanizmów finansowych, co oznacza, że wsparcie będzie udzielane w formie bezzwrotnej dotacji.

Tab. 42: Wiązki tematyczne projektów Kompleksowego Programu Rozwoju Transportu Metropolitalnego.

Wiązka	Liczba projektów	Całkowita wartość	Oczekiwana wartość dofinansowania	Priorytety Strategii Rozwoju ŁOM	Źródło finansowania
Podstawowe projekty ZIT					
Niskoemisyjny transport zbiorowy	5	127 718 674 zł	87 393 939 zł	3.1	RPO-ZIT III-4e
Projekty komplementarne					
Niskoemisyjny transport zbiorowy	1	634 930 000 zł	411 000 000 zł	3.1	POIiŚ
Rezerwowe projekty ZIT					
Niskoemisyjny transport zbiorowy	4	35 915 229 zł	25 123 174 zł	3.1	RPO-ZIT III-4e
Drogi rowerowe, parkingi i węzły przesiadkowe	2	31 857 000 zł	17 265 000 zł	3.2	RPO-ZIT III-4e
Rezerwowe projekty komplementarne					
Niskoemisyjny transport zbiorowy	1	1 022 347 694 zł	608 281 500 zł	3.1	POIiŚ

Źródło: Opracowanie własne.

W ramach Kompleksowego Programu Rozwoju Transportu Metropolitalnego przewidziano realizację dwóch wiązek projektów:

- Drogi rowerowe, parkingi i węzły przesiadkowe – obejmuje projekty polegające na inwestycjach służących ograniczeniu ruchu pojazdów oraz integracji wewnętrznej i dostępności komunikacyjnej miast i ich obszarów funkcjonalnych.
- Niskoemisyjny transport zbiorowy – obejmuje projekty związane z zakupem nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru transportu zbiorowego oraz budową, przebudową i modernizacją infrastruktury transportowej.

Ocena celowości projektów

Projekty odniesione zostały do kluczowych dla powodzenia Strategii ZIT problemów rozwojowych Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Proponowane projekty mają co do zasady charakter pozytywny, niwelują zdiagnozowane słabe strony, wykorzystują określone mocne strony.

Tab. 43: Proponowane projekty Kompleksowego Programu Transportu Metropolitalnego i ich oddziaływanie na zdiagnozowane problemy rozwojowe ŁOM.

PROBLEMY	Priorytety	Wiązki tematyczne	Typy projektów	Projekty EFRR wstępnie zidentyfikowane do wsparcia
Brak powiązania transportu zbiorowego z zagadnieniami gospodarki niskoemisyjnej	Priorytet 3.1 Integracja, modernizacja i rozwój sieci metropolitalnego transportu zbiorowego.	Niskoemisyjny transport zbiorowy	▪ budowa, przebudowa przystanków lub węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu, a także systemów parkingów dla samochodów („Park & Ride") oraz dla rowerów („Bike & Ride") przy krańcowych przystankach lub węzłach przesiadkowych komunikacji zbiorowej wraz z towarzyszącą infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów ▪ zakup lub modernizacja niskoemisyjnego taboru dla publicznego transportu zbiorowego, w tym zakup, budowa lub przebudowa infrastruktury do jego obsługi (np. zaplecze techniczne do obsługi taboru w zajezdni, instalacja do dystrybucji ekologicznych nośników energii) ▪ Inwestycje infrastrukturalne: adaptacja, budowa, przebudowa, rozbudowa sieci transportu miejskiego ▪ Inwestycje taborowe: zakup, modernizacja taboru szynowego (tramwajowego, metra), trolejbusowego i autobusowego wraz z niezbędną infrastrukturą służącą do jego utrzymania (np. zaplecza techniczne do obsługi i konserwacji taboru, miejsca i urządzenia zasilania paliwem alternatywnym).	5 projektów podstawowych Tab.56 w ramach Kompleksowego Programu Rozwoju Transportu Metropolitalnego 4 projekty rezerwowe Tab.57 w ramach Kompleksowego Programu Rozwoju Transportu Metropolitalnego 2 projekty komplementarne Tab. 58: Lista projektów komplementarnych, które zostały wstępnie zidentyfikowane przez IZ POIiŚ w ramach trybu pozakonkursowego Tab. 59: Lista projektów komplementarnych, które zostały wstępnie zidentyfikowane przez IZ POIiŚ, dla których możliwe jest finansowanie z POIiŚ (w przypadku dostępności alokacji w POIiŚ)

Niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności niechronionych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów).	Priorytet 3.2 Modernizacja i rozwój infrastruktury transportu publicznego.	Drogi rowerowe, parkingi i węzły przesiadkowe	▪ budowa, przebudowa przystanków lub węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu, a także systemów parkingów dla samochodów („Park & Ride") oraz dla rowerów („Bike & Ride") przy krańcowych przystankach lub węzłach przesiadkowych komunikacji zbiorowej wraz z towarzyszącą infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów	2 projekty rezerwowe Tab.57 w ramach Kompleksowego Programu Rozwoju Transportu Metropolitalnego

Źródło: Opracowanie własne.

V.3.3 Kompleksowy Program Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej

Tab. 44: Charakterystyka Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej.

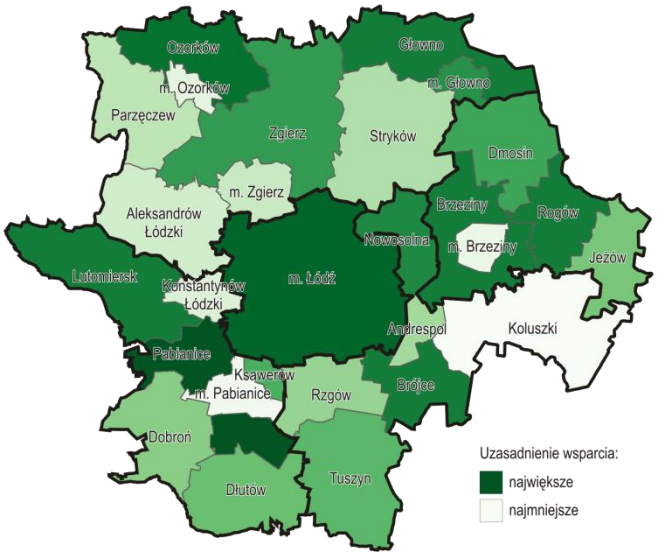
Wyszczególnienie	Charakterystyka
Cel strategiczny	▪ Cel 4 Rozwój gospodarki zasobooszczędnej i niskoemisyjnej oraz ochrona środowiska przyrodniczego.
Zintegrowany charakter programu	▪ Projekty w ramach programu realizują wspólny cel, zgodnie z art. 32, pkt 2, ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020.
Priorytety rozwoju realizowane przez program	▪ Priorytet 4.1 Podniesienie efektywności energetycznej i wzrost znaczenia odnawialnych źródeł energii. ▪ Priorytet 4.2 Zintegrowanie działań na rzecz rozwoju infrastruktury komunalnej. ▪ Priorytet 4.3 Wspieranie efektywnego wykorzystania zasobów przyrodniczych, w tym gospodarka odpadami i ochrona środowiska.
Wiązki proponowanych projektów	▪ Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej: 59 projektów ▪ Oświetlenie uliczne: 5 projektów ▪ Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii: 6 projektów ▪ Modernizacja sieci ciepłowniczych: 15 projektów ▪ Oczyszczanie ścieków i kanalizacja: 6 projektów
Projekty	▪ Projekty ZIT, podstawowe: 50 projektów ▪ Projekty ZIT, rezerwowe: 26 projektów ▪ Projekty komplementarne, podstawowe: 9 projektów ▪ Projekty komplementarne, rezerwowe: 7 projektów

Wyszczególnienie	Charakterystyka
Merytoryczne kryteria dostępu	▪ Rezultaty projektów mają ujawniać się w skali metropolitalnej, ponadlokalnej ▪ Rezultaty infrastrukturalnych projektów z zakresu ochrony środowiska i efektywności energetycznej mają mieć pozytywny kontekst społeczny ▪ Preferowano projekty zgodne z Programem Ochrony Środowiska Województwa Łódzkiego
Zasady wyboru projektów w procedurze pozakonkursowej	▪ Statystyczne, terytorialne uzasadnienie wsparcia. ▪ Identyfikacja potrzeb gmin przez beneficjentów (Partnerów ŁOM) oraz grupy docelowe w ramach konsultacji społecznych. ▪ Analiza zdolności organizacyjnych i stopnia przygotowania gmin do realizacji projektów. ▪ Konieczność realizacji projektu z w zakresie termomodernizacji budynków musi wynikać z planów gospodarki niskoemisyjnej (PGN).
Wskaźnik rezultatu strategicznego (zgodnie z RPO WŁ)	▪ Średnie stężenie roczne PM10 w aglomeracjach i miastach województwa (GIOŚ)
Wskaźniki (zgodne z SZOOP RPO WŁ)	▪ Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków ▪ Powierzchnia użytkowa budynków poddanych termomodernizacji ▪ Liczba gospodarstw domowych z lepszą klasą zużycia energii ▪ Liczba budynków uwzględniających standardy budownictwa pasywnego ▪ Długość wybudowanej kanalizacji sanitarnej ▪ Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych () ▪ Zmniejszenie rocznego zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych ▪ Liczba dodatkowych osób korzystających z ulepszonego oczyszczania ścieków
Lokalne wskaźniki rezultatu	▪ Udział ludności korzystającej z komunalnych oczyszczalni ścieków w ludności ogółem (Bank Danych Lokalnych, GUS). ▪ Emisja zanieczyszczeń gazowych z zakładów szczególnie uciążliwych w tonach (Bank Danych Lokalnych, GUS). ▪ Emisja zanieczyszczeń pyłowych z zakładów szczególnie uciążliwych w tonach (Bank Danych Lokalnych, GUS).

Źródło: Opracowanie własne.

Terytorialne uzasadnienie i wymiar wsparcia w Strategii ZIT

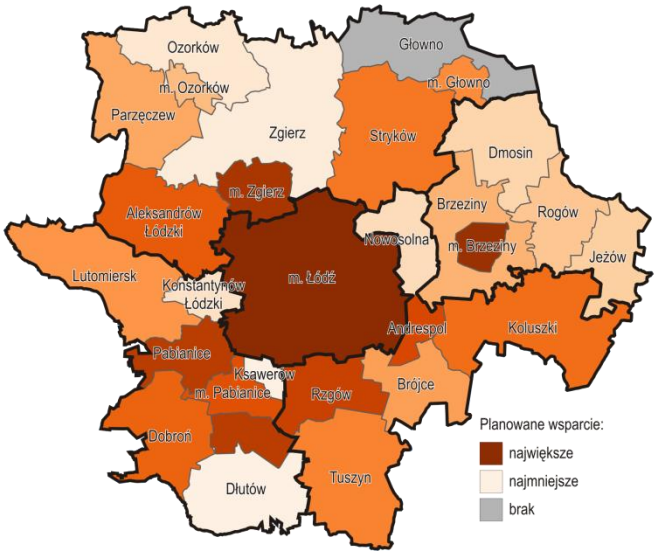
Na rycinach (Rys. 44, Rys. 45 i Rys. 46) zaprezentowano kartograficzną analizę potrzeb w zakresie udzielenia wsparcia poszczególnym gminom Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej. Uwidoczniono również przestrzenną zmienność wysokości proponowanego wsparcia w ramach omawianego programu, z podziałem na projekty ZIT i komplementarne, podstawowe i rezerwowe.



Rys. 44 Standaryzowany wskaźnik uzasadniający obszary wsparcia w Strategii ZIT, w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej

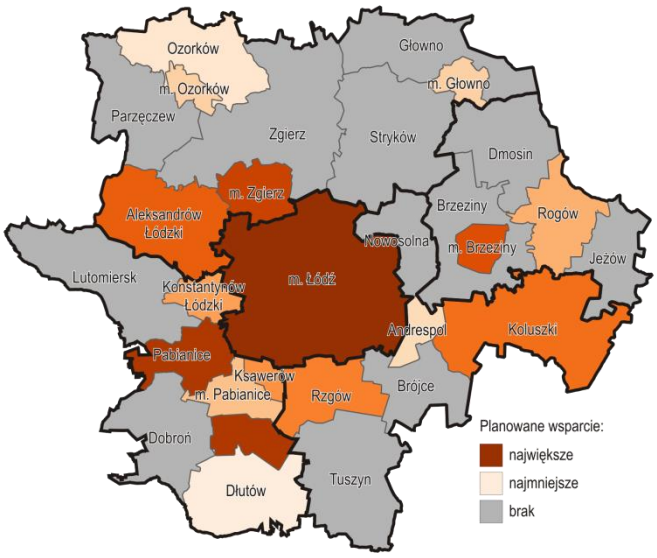
Źródło: Opracowanie własne.

Uwagi: Wskaźnik uwzględnia dodatni wpływ następujących zmiennych na konieczność udzielenia wsparcia: 1) Emisja zanieczyszczeń gazowych z zakładów szczególnie uciążliwych w tonach, 2) Emisja zanieczyszczeń pyłowych z zakładów szczególnie uciążliwych w tonach. Wskaźnik uwzględnia ujemny wpływ następujących zmiennych na konieczność udzielenia wsparcia: 1) Udział ludności korzystającej z komunalnych oczyszczalni ścieków w ludności ogółem.



Rys. 45 Terytorialny wymiar wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej. Projekty podstawowe (ZIT i komplementarne)

Źródło: Opracowanie własne



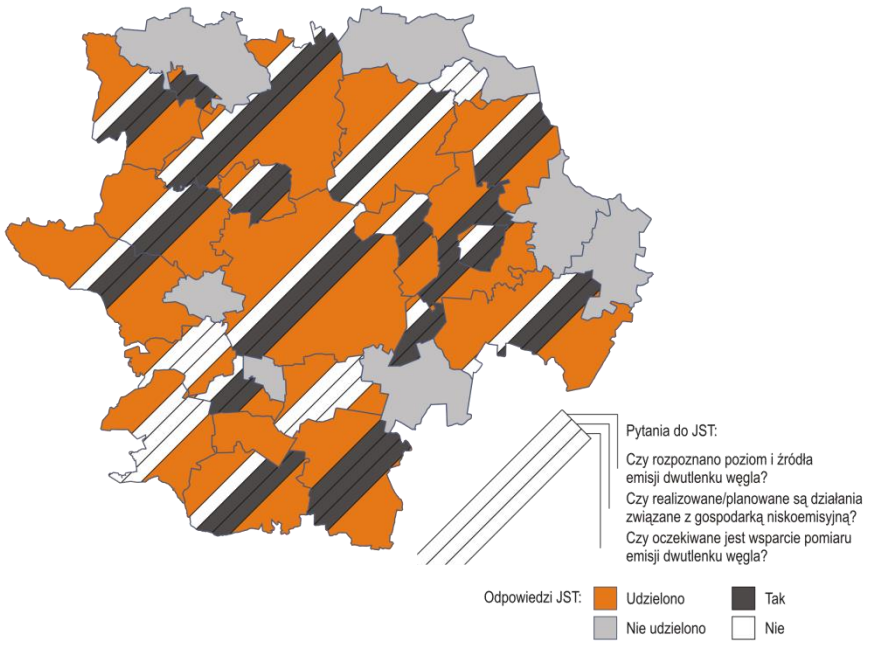
Rys. 46 Terytorialny wymiar wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej. Projekty rezerwowe (ZIT i komplementarne)

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 45: Terytorialne dopasowanie planowanego i oczekiwanego wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej.

Wartość współczynnika korelacji liniowej Pearsona (w %)	Wartości dla gmin standaryzowanego wskaźnika uzasadniającego obszary wsparcia w Strategii ZIT w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej
Całkowita wartość projektów ZIT (podstawowych), planowanych w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej, w poszczególnych gminach	25,1
Całkowita wartość projektów ZIT i komplementarnych (podstawowych), planowanych w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej, w poszczególnych gminach	49,7
Całkowita wartość projektów ZIT i komplementarnych (podstawowych i rezerwowych), i tych . które będą ubiegały się o dofinansowanie w ramach RPOWŁ lub POIiŚ lub innych funduszy zewnętrznych – ich realizacja jest uzależniona od wyników konkursów.	54,5

Źródło: Opracowanie własne.



Rys. 47 Rozpoznanie zagadnień gospodarki niskoemisyjnej w gminach ŁOM

Źródło: Opracowanie własne

Z ostrożnością należy podchodzić do oceny dopasowania planowanego i oczekiwanego wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej. We wcześniejszych częściach opracowania sygnalizowano problem braku pełnego rozpoznania poziomu i źródeł emisji dwutlenku węgla do atmosfery. Warto podkreślić, że najbardziej aktualne wartości wykorzystanego w uzasadnieniu wskaźnika dotyczącego emisji zanieczyszczeń gazowych z zakładów szczególnie uciążliwych pochodzą z 2005 roku. W związku z powyższym, podejmując decyzję dotyczącą realizacji poszczególnych projektów, kierowano się w dużej mierze wynikami konsultacji społecznych. Z ostrożnością natomiast odniesiono się do prezentowanego wyżej, terytorialnego uzasadnienia. Należy zwrócić uwagę na konieczność prowadzenia systematycznego monitoringu stanu środowiska przyrodniczego, umożliwiającego realną, dokonywaną w skali lokalnej, ocenę efektywności programów takich jak Kompleksowy Program Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej w ramach Strategii ZIT. W celu wsparcia realizacji projektów w ramach CT IV – gospodarka niskoemisyjna każda jednostka samorządu terytorialnego, która planuje realizację projektów w ramach CT IV – gospodarka niskoemisyjna musi przygotować i uchwalić Plan gospodarki niskoemisyjnej.

Charakterystyka projektów podstawowych i rezerwowych w Strategii ZIT i ich wiązek

W Strategii ZIT została określona wstępna lista projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym, zgodnie z art.30 ust.8 pkt.4 Ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej

2014-2020. Zgodnie z art. 38 ust.2 i 3 lista projektów zgłaszanych w trybie pozakonkursowym w ramach RPO WŁ 2014-2020 obejmuje projekty dotyczące zadań publicznych o strategicznym znaczeniu dla SŁOM, które będą realizowane przez podmioty jednoznacznie określone przed złożeniem wniosku o dofinansowanie, co wynika ze specyfiki i celów projektu.

Powiązanie projektów zostało zdefiniowane na podstawie realizacji wspólnego celu strategicznego:

- rozwój gospodarki zasobooszczędnej i niskoemisyjnej oraz ochrona środowiska przyrodniczego,

którego realizacja przyczyni się do rozwiązania głównych problemów rozwojowych, które zostały określone w Strategii ZIT, na podstawie przeprowadzonej diagnozy i analizy SWOT:

- wysokie zanieczyszczenie środowiska, przede wszystkim w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz jakości wód,

Zgodnie z Wytycznymi w zakresie trybów wyboru projektów na lata 2014-2020, należy uznać za zgłoszone projekty wskazane w dokumentach strategicznych lub implementacyjnych odpowiadających zakresowi danego programu operacyjnego oraz przedsięwzięciach priorytetowych wskazanych w Kontrakcie Terytorialnym.

Listy projektów w Strategii ZIT są zgodne z dokumentami programowymi RPO WŁ 2014-2020 oraz zostały wstępnie zidentyfikowane na podstawie przeprowadzonych konsultacji, których szczegółowy przebieg został opisany w Załączniku nr 1 zawierającym raport z konsultacji społecznych.

W tabeli (Tab. 46) zaprezentowano wiązki tematyczne podstawowych i rezerwowych projektów ZIT oraz projektów komplementarnych, zaplanowanych do realizacji w ramach Strategii ZIT. Podstawowe projekty ZIT zostaną sfinansowane ze środków RPO WŁ na lata 2014-2020 w części ZIT. Źródło to jest identyczne w przypadku rezerwowych projektów ZIT, realizowanych w przypadku dostępności wolnych środków. Projekty komplementarne zostaną sfinansowane w ramach POIiŚ. W ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej w Strategii ZIT, w odniesieniu do wszystkich projektów, wdrażanych w formule ZIT, obowiązuje pozakonkursowy tryb wyboru. Wybór zrealizowany został z uwzględnieniem następujących merytorycznych kryteriów dostępu:

- Rezultaty projektów mają ujawniać się w skali metropolitalnej, ponadlokalnej.
- Rezultaty infrastrukturalnych projektów z zakresu ochrony środowiska i efektywności energetycznej mają mieć pozytywny kontekst społeczny.
- Preferowano projekty zgodne z Programem Ochrony Środowiska Województwa Łódzkiego.

W ramach Strategii ZIT nie przewiduje się wykorzystania zwrotnych mechanizmów finansowych, co oznacza, że wsparcie będzie udzielane w formie bezzwrotnej dotacji.

Tab. 46: Wiązki tematyczne projektów Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej.

Wiązka	Liczba projektów	Całkowita wartość	Oczekiwana wartość dofinansowania	Priorytety Strategii Rozwoju ŁOM	Źródło finansowania
Podstawowe projekty ZIT					
Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	38	360 319 042 zł	205 435 380 zł	4.1	RPO-ZIT IV-4c
	4	20 211 174 zł	11 669 045 zł	4.1	RPO-ZIT IV-4e
Oświetlenie uliczne	3	3 824 153 zł	2 412 922 zł	4.1	RPO-ZIT IV-4e
Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii	1	15 628 236 zł	10 800 000 zł	4.1	RPO-ZIT IV-4a
Oczyszczanie ścieków i kanalizacja	4	62 103 593 zł	35 200 326 zł	4.3	RPO-ZIT V-6b
Rezerwowe projekty ZIT					
Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	8	109 736 779 zł	75 862 460 zł	4.1	RPO-ZIT IV-4c
	7	30 908 500 zł	21 094 655 zł		RPO-ZIT IV-4e
	2	3 561 366 zł	2 386 477 zł		RPO-ZIT IV-4e
Oświetlenie uliczne	2	2 492 000 zł	1 722 114 zł	4.1	RPO-ZIT IV-4e
Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii	5	19 105 555 zł	13 970 097 zł	4.1	RPO-ZIT IV-4a
Oczyszczanie ścieków i kanalizacja	2	14 630 000 zł	9 622 964 zł	4.3	RPO-ZIT V-6b
Podstawowe projekty komplementarne					
Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	1	74 000 000 zł	62 888 360 zł	4.1	POIiŚ
Modernizacja sieci ciepłowniczych	8	326 151 940 zł zł	198 514 790 zł zł	4.2	POIiŚ
Rezerwowe projekty komplementarne					
Modernizacja sieci ciepłowniczych	7	196 630 000 zł	132 250 000 zł	4.2	POIiŚ

Źródło: Opracowanie własne.

W ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej przewidziano pięć wiązek projektów:

- Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej – obejmuje projekty polegające na zwiększeniu efektywności energetycznej budynków mieszkalnych i użyteczności publicznej w celu obniżenia zużycia energii, emisji CO_2, co jest zbieżne z rozwojem niskoemisyjnej i zasobooszczędnej gospodarki. W ramach tej wiązki będą prowadzone prace polegające na wymianie stolarki, termomodernizacji obiektów i modernizacji systemów grzewczych. Zaproponowane w ramach niniejszej wiązki projekty służą rozwojowi infrastruktury przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiej efektywności energetycznej wspomnianej infrastruktury.
- Oświetlenie uliczne – obejmuje projekty związane z budową i modernizacją oświetlenia przestrzeni publicznej z wykorzystaniem urządzeń energooszczędnych i proekologicznych. Celem projektów w ramach zaproponowanej wiązki tematycznej jest przede wszystkim podniesienie efektywności energetycznej infrastruktury komunalnej. Zaproponowane projekty przyczynią się jednocześnie do wzrostu poziomu bezpieczeństwa, w tym bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w szczególności jego niechronionych uczestników, a więc pieszych i rowerzystów.
- Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii – obejmuje projekty, w tym budowę farmy fotowoltaicznej i siłowni wiatrowej. Projekty wpisują się w działania związane z redukcją emisji gazów cieplarnianych i zwiększeniem bezpieczeństwa energetycznego obszaru. Co ważne, projekty sprzyjają również efektywnemu wykorzystaniu zasobów przyrodniczych ŁOM, w tym przede wszystkim ochronie środowiska. Istotnym jest, że wzrost znaczenia odnawialnych źródeł energii jest jednym z priorytetów Strategii ZIT.
- Modernizacja sieci ciepłowniczych – obejmuje projekty związane z budową, przebudową i modernizacją sieci i źródeł ciepła (ciepłowni), służące wzrostowi usieciowienia i poprawie efektywności energetycznej obszaru. Pozwoli również na zmniejszenie niskiej emisji. Konieczność zwiększenia poziomu usieciowienia jest jedną z rekomendacji wynikających z diagnozy strategicznej ŁOM. Zaproponowane projekty wpisują się w postulaty dotyczące integracji obszaru. Integracja ta może i powinna być realizowana na poziomie infrastrukturalnym, ale niekoniecznie wyłącznie transportowym.
- Oczyszczanie ścieków i kanalizacja – obejmuje projekty związane z budową lub rozbudową sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej, stacji uzdatniania wody, oczyszczalni ścieków i pompowni sieciowych. Inwestycje te wpisują się w działania związane z ochroną środowiska przyrodniczego i poprawą warunków życia mieszkańców ŁOM.

Ocena celowości projektów

Projekty odniesione zostały do kluczowych dla powodzenia Strategii ZIT problemów rozwojowych Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Proponowane projekty mają co do zasady charakter pozytywny, niwelują zdiagnozowane słabe strony, wykorzystują określone mocne strony.

Tab. 47: Proponowane projekty Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej i ich oddziaływanie na zdiagnozowane strony problemy rozwojowe ŁOM.

PROBLEMY	Priorytety	Wiązki tematyczne	Typy projektów	Projekty EFRR wstępnie zidentyfikowane do wsparcia
wysokie zanieczyszczenie środowiska, przede wszystkim w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz jakości wód	Priorytet 4.1 Podniesienie efektywności energetycznej i wzrost znaczenia odnawialnych źródeł energii	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	▪ głęboka modernizacja energetyczna budynków użyteczności publicznej wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne, ▪ głęboka modernizacja energetyczna budynków mieszkalnych wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne ▪ budowa pasywnych budynków użyteczności publicznej polegająca na projektach pilotażowych lub demonstracyjnych	42 projekty podstawowe Tabela 56 w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej 17 projektów rezerwowych Tabela 57 w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej 1 projekt komplementarny Tab. 58 w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej
		Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii	▪ budowa, przebudowa lub modernizacja infrastruktury służącej do produkcji lub produkcji i dystrybucji energii cieplnej, pochodzącej ze źródeł odnawialnych, w oparciu o moc instalowanej jednostki	1 projekt podstawowy Tabela 56 w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej 5 projektów rezerwowych Tabela 57 w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej
		Oświetlenie uliczne	▪ budowa, przebudowa w zakresie oświetlenia publicznego z wykorzystaniem urządzeń energooszczędnych i ekologicznych	3 projekty podstawowe Tabela 56 w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej 2 projekty rezerwowe Tabela 57 w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej

	Priorytet 4.2 Zintegrowanie działań na rzecz rozwoju infrastruktury komunalnej	Modernizacja sieci ciepłowniczych	▪ budowa nowych odcinków sieci cieplnej wraz z przyłączami i węzłami ciepłowniczymi w celu likwidacji istniejących lokalnych źródeł ciepła opalanych paliwem stałym; ▪ podłączenia budynków do sieci ciepłowniczej mające na celu likwidację indywidualnych i zbiorowych źródeł niskiej emisji ▪ budowa, przebudowa jednostek wysokosprawnej kogeneracji oraz przebudowa istniejących jednostek na jednostki wysokosprawnej kogeneracji wykorzystujące biomasę jako paliwo	8 podstawowych projektów komplementarnych Tabela 58 w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej, Projekty Komplementarne 7 projektów komplementarnych rezerwowych Tabela 59 w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej, Projekty Komplementarne
	Priorytet 4.3 Wspieranie efektywnego wykorzystania zasobów przyrodniczych, w tym gospodarka odpadami i ochrona środowiska	Oczyszczanie ścieków i kanalizacja	▪ budowa oczyszczalni ścieków komunalnych, w tym wsparcie dla gospodarki osadami ściekowymi ▪ przebudowa istniejących oczyszczalni ścieków komunalnych prowadząca do poprawy ich parametrów, w tym wsparcie dla gospodarki osadami ściekowymi ▪ budowa przydomowych oczyszczalni ścieków w terenach zabudowy rozproszonej, zapewniających stopień oczyszczania ścieków	4 projekty podstawowe Tabela 56 w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej 2 projekty rezerwowe Tabela 57 w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej

Źródło: Opracowanie własne

V.3.4 Kompleksowy Program Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego

Tab. 48: Charakterystyka Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego.

Wyszczególnienie	Charakterystyka
Cel strategiczny	▪ Cel 5 Rozwój nowoczesnego kapitału ludzkiego oraz silnego informacyjnego społeczeństwa obywatelskiego.
Zintegrowany charakter programu	▪ Projekty (EFRR) w ramach programu realizują wspólny cel, zgodnie z art. 32, pkt 2, ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020. ▪ Projekty EFS - kryterium wyboru projektów oceniane na etapie oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT.
Priorytety rozwoju realizowane przez program	▪ Priorytet 5.1 Wspieranie włączenia społecznego. ▪ Priorytet 5.2 Podnoszenie standardów i dostępu do usług w zakresie oświaty, opieki zdrowotnej i pomocy społecznej oraz do e-usług publicznych.
Wiązki proponowanych projektów	▪ Technologie informacyjno-komunikacyjne: 5 projektów.

Wyszczególnienie	Charakterystyka
Projekty	▪ Projekty ZIT (EFRR), podstawowe: 4 projekty ▪ Projekty ZIT (EFRR), rezerwowe: 1 projekt ▪ Projekty ZIT EFS, które będą ubiegały się o dofinansowanie w ramach RPO WŁ – ich realizacja jest uzależniona od wyników konkursów
Merytoryczne kryteria dostępu dla projektów w procedurze pozakonkursowej	▪ Rezultaty projektów mają ujawniać się w skali metropolitalnej, ponadlokalnej. ▪ Preferowane były projekty wynikające z Programu Zintegrowanej Informatyzacji Państwa.
Typy projektów w procedurze konkursowej	W przypadku projektów finansowanych w ramach osi priorytetowej VIII, priorytetu inwestycyjnego 8iii w RPO WŁ na lata 2014-2020 w części ZIT, preferowane będą projekty: Bezzwrotne wsparcie dla osób znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji na rynku pracy, zamierzających rozpocząć prowadzenie działalności gospodarczej, obejmujące: 1) dotacje na uruchomienie działalności gospodarczej 2) finansowe wsparcie pomostowe służące pokryciu bieżących wydatków powstałych w początkowym okresie prowadzenia działalności gospodarczej 3) wsparcie szkoleniowo-doradcze: a) szkolenia związane z prowadzeniem działalności gospodarczej b) pomoc w przygotowaniu biznesplanu c) doradztwo w sprawie bieżących zagadnień związanych z prowadzoną działalnością 4) preinkubację działalności gospodarczej. W przypadku projektów finansowanych w ramach osi priorytetowej IX, priorytetu inwestycyjnego 9i w RPO WŁ na lata 2014-2020 w części ZIT, preferowane będą projekty: ▪ Programy służące aktywizacji społeczno-zawodowej osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym za pomocą instrumentów aktywizacji społecznej, zawodowej, edukacyjnej: 1) instrumenty aktywizacji społecznej ukierunkowane na przywrócenie zdolności do prawidłowego wypełniania ról społecznych, 2) instrumenty aktywizacji zawodowej ukierunkowane na podniesienie kwalifikacji zawodowych, poszerzenie wiedzy i umiejętności do uzyskania zatrudnienia, 3) instrumenty aktywizacji edukacyjnej ukierunkowane na poszerzenie wiedzy i umiejętności podnoszących kompetencje ogólne, wpływające na status społeczny. ▪ Wsparcie na tworzenie i/lub funkcjonowanie podmiotów integracji społecznej służące realizacji usług reintegracji społeczno-zawodowej, w tym KIS, CIS, WTZ, ZAZ. W przypadku projektów finansowanych w ramach osi priorytetowej IX, priorytetu inwestycyjnego 9iv w RPO WŁ na lata 2014-2020 w części ZIT, preferowane będą projekty: ▪ Rozwój usług placówek wsparcia dziennego oraz innych alternatywnych form opieki dla dzieci(powyżej 3. roku życia) i młodzieży służące integracji społecznej oraz zapobieganiu patologiom. ▪ Rozwój usług medyczno-opiekuńczych dla osób zależnych i/lub niesamodzielnych, w tym osób starszych i/lub niepełnosprawnych służących zaspokojeniu rosnących potrzeb wynikających z niesamodzielności.
Zasady wyboru projektów w procedurze pozakonkursowej	▪ Statystyczne, terytorialne uzasadnienie wsparcia. ▪ Identyfikacja potrzeb gmin przez beneficjentów (Partnerów ŁOM) oraz grupy docelowe w ramach konsultacji społecznych. ▪ Analiza zdolności organizacyjnych i stopnia przygotowania gmin do realizacji projektów.
Kryteria zgodności strategicznej	▪ Propozycje kryteriów opisano w załączniku 3 (dotyczy projektów współfinansowanych z EFS
Wskaźnik rezultatu strategicznego (zgodnie z RPO WŁ)	▪ Odsetek obywateli korzystających z eadministracji (GUS)
Wskaźniki dla projektów ZIT EFRR (zgodne z SZOOP RPO WŁ)	▪ Liczba uruchomionych systemów teleinformatycznych w podmiotach wykonujących zadania publiczne ▪ Liczba usług publicznych udostępnionych on-line o stopniu dojrzałości 3-dwustronna interakacja ▪ Liczba pobrań/odtworzeń dokumentów zawierających informacje sektora publicznego

Wyszczególnienie	Charakterystyka
Wskaźniki dla projektów ZIT EFS (zgodne z SZOOP RPO WŁ)	▪ Liczba utworzonych miejsc pracy w ramach udzielonych z EFS środków na podjęcie działalności gospodarczej. ▪ Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym poszukujących pracy po opuszczeniu programu. ▪ Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym pracujących po opuszczeniu programu (łącznie z pracującymi na własny rachunek). ▪ Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym, które uzyskały kwalifikacje po opuszczeniu programu. ▪ Liczba wspartych w programie miejsc świadczenia usług społecznych istniejących po zakończeniu projektu. ▪ Liczba wspartych w programie miejsc świadczenia usług zdrowotnych istniejących po zakończeniu projektu. ▪ Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym poszukujących pracy, uczestniczących w kształceniu lub szkoleniu, zdobywających kwalifikacje, pracujących (łącznie z prowadzącymi działalność na własny rachunek) po opuszczeniu programu.
Lokalne wskaźniki rezultatu	▪ Liczba komputerów z dostępem do Internetu w szkołach podstawowych na 1 tys. mieszkańców (źródło: System Informacji Oświatowej).

Źródło: Opracowanie własne.

Terytorialne uzasadnienie i wymiar wsparcia w Strategii ZIT

Rys. 48 Standaryzowany wskaźnik uzasadniający obszary wsparcia w Strategii ZIT, w ramach Kompleksowego Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego

Źródło: Opracowanie własne. Uwagi: Wskaźnik uwzględnia ujemny wpływ następujących zmiennych na konieczność udzielenia wsparcia: 1) Liczba komputerów z dostępem do Internetu w szkołach podstawowych na 1 tys. mieszkańców.

Najistotniejsze działania w ramach Kompleksowego Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego w Strategii ZIT zostaną zaproponowane przez beneficjentów, a projekty zostaną wyłonione w procedurze konkursowej i sfinansowane ze środków EFS. Zaprezentowane niżej (Rys. 48) terytorialne uzasadnienie wsparcia dotyczy

wyłącznie projektów z zakresu rozwoju infrastruktury ICT, wzmacniających rozwój kapitału ludzkiego i społeczeństwa informacyjnego, finansowanych ze środków EFRR.

Rys. 49 Terytorialny wymiar wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego. Projekty podstawowe (ZIT i komplementarne)

Źródło: Opracowanie własne

Rys. 50 Terytorialny wymiar wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego. Projekty rezerwowe (ZIT i komplementarne)

Źródło: Opracowanie własne

Jak wskazano wyżej, w uzasadnieniu terytorialnym rozpatrzono wyłącznie projekty infrastrukturalne o charakterze wspierającym Kompleksowy Program Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego, stąd relatywnie niski stopień dopasowania planowanego i oczekiwanego wsparcia. Widać jednak wyraźnie, że realizacja podstawowych projektów komplementarnych i rezerwowych projektów ZIT znacząco wzmocni efektywność rozkładu terytorialnego udzielanego wsparcia (z 21 na ponad 43%). Dalszy wzrost terytorialnego dopasowania planowanego i oczekiwanego wsparcia należy osiągnąć poprzez właściwą alokację środków wydatkowanych w procedurze konkursowej.

Tab. 49: Terytorialne dopasowanie planowanego i oczekiwanego wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego.

Wartość współczynnika korelacji liniowej Pearsona (w %)	Wartości dla gmin standaryzowanego wskaźnika uzasadniającego obszary wsparcia w Strategii ZIT w ramach Kompleksowego Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego
Całkowita wartość projektów ZIT (podstawowych), planowanych w ramach Kompleksowego Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego, w poszczególnych gminach	21,2
Całkowita wartość projektów ZIT i tych . które będą ubiegały się o dofinansowanie w ramach RPOWŁ lub innych funduszy zewnętrznych – ich realizacja jest uzależniona od wyników konkursów	43,0

Źródło: Opracowanie własne.

Charakterystyka projektów podstawowych i rezerwowych w Strategii ZIT i ich wiązek

W Strategii ZIT została określona wstępna lista projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym, zgodnie z art. 30 ust. 8 pkt. 4 Ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020. Zgodnie z art. 38 ust. 2 i 3 lista projektów zgłaszanych w trybie pozakonkursowym w ramach RPO WŁ 2014-2020 obejmuje projekty dotyczące zadań publicznych o strategicznym znaczeniu dla SŁOM, które będą realizowane przez podmioty jednoznacznie określone przed złożeniem wniosku o dofinansowanie, co wynika ze specyfiki i celów projektu.

Powiązanie projektów zostało zdefiniowane na podstawie realizacji wspólnego celu strategicznego:

- rozwój nowoczesnego kapitału ludzkiego oraz silnego informacyjnego społeczeństwa obywatelskiego,

którego realizacja przyczyni się do rozwiązania głównych problemów rozwojowych, które zostały określone w Strategii ZIT, na podstawie przeprowadzonej diagnozy i analizy SWOT:

- niewystarczający poziom usług publicznych świadczonych drogą elektroniczną.

Zgodnie z Wytycznymi w zakresie trybów wyboru projektów na lata 2014-2020, należy uznać za zgłoszone projekty, które zostały wskazane w dokumentach strategicznych lub implementacyjnych odpowiadających zakresowi danego programu operacyjnego. Listy projektów w Strategii ZIT są zgodne z dokumentami programowymi RPO WŁ 2014-2020 oraz zostały wstępnie zidentyfikowane na podstawie przeprowadzonych konsultacji, których szczegółowy przebieg został opisany w Załączniku nr 1 zawierającym raport z konsultacji społecznych.

W tabeli (Tab. 50) zaprezentowano szczegółowy wykaz projektów podstawowych, zaplanowanych do realizacji w ramach Strategii ZIT. Projekty te zostaną sfinansowane ze środków EFRR, w ramach RPO WŁ na lata 2014-2020 w części ZIT. W tabeli zaprezentowano również projekty rezerwowe. W ramach Kompleksowego Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społecznego w Strategii ZIT, w odniesieniu do wszystkich projektów, wdrażanych w formule ZIT, finansowanych ze środków EFRR obowiązuje pozakonkursowy tryb wyboru. Wybór zrealizowany został z uwzględnieniem następujących merytorycznych kryteriów dostępu:

- Rezultaty projektów mają ujawniać się w skali metropolitalnej, ponadlokalnej.
- Preferowane były projekty wynikające z Programu Zintegrowanej Informatyzacji Państwa.

Jak wskazano wyżej, wyłącznie projekty, wdrażane w formule ZIT, finansowane ze środków EFRR zostaną zrealizowane w procedurze pozakonkursowej. Kluczowe działania zostaną jednak opracowane przez beneficjentów, a projekty zostaną wyłonione w procedurze konkursowej i sfinansowane ze środków EFS. Wybór projektów powinien odbywać się z uwzględnieniem merytorycznych kryteriów dostępu, spójnych z kryteriami RPO WŁ na lata 2014-2020 oraz zgodnych z wnioskami z przeprowadzonych konsultacji społecznych. Rezultaty wszystkich projektów mają ujawniać się w skali metropolitalnej, ponadlokalnej.

W przypadku projektów finansowanych w ramach osi priorytetowej VIII, priorytetu 8iii w RPO WŁ na lata 2014-2020 w części ZIT, preferowane będą projekty:

- Bezzwrotne wsparcie dla osób znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji na rynku pracy, zamierzających rozpocząć prowadzenie działalności gospodarczej, obejmujące: 1) dotacje na uruchomienie działalności gospodarczej, 2) finansowe wsparcie pomostowe służące pokryciu bieżących wydatków powstałych w początkowym okresie prowadzenia działalności gospodarczej, 3) wsparcie szkoleniowo-doradcze: a) szkolenia związane z prowadzeniem działalności gospodarczej b) pomoc w przygotowaniu biznesplanu c) doradztwo w sprawie bieżących zagadnień związanych z prowadzoną działalnością, 4) preinkubację działalności gospodarczej.

W przypadku projektów finansowanych w ramach osi priorytetowej IX, priorytetu 9i w RPO WŁ na lata 2014-2020 w części ZIT, preferowane będą projekty:

- Programy służące aktywizacji społeczno-zawodowej osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym za pomocą instrumentów aktywizacji społecznej, zawodowej, edukacyjnej: 1) instrumenty aktywizacji społecznej ukierunkowane na przywrócenie zdolności do prawidłowego wypełniania ról społecznych, 2) instrumenty aktywizacji zawodowej ukierunkowane na podniesienie kwalifikacji zawodowych, poszerzenie wiedzy i umiejętności do uzyskania zatrudnienia, 3) instrumenty aktywizacji edukacyjnej ukierunkowane na poszerzenie wiedzy i umiejętności podnoszących kompetencje ogólne, wpływające na status społeczny.
- Wsparcie na tworzenie i/lub funkcjonowanie podmiotów integracji społecznej służące realizacji usług reintegracji społeczno-zawodowej, w tym KIS, CIS, WTZ, ZAZ.

W przypadku projektów finansowanych w ramach osi priorytetowej IX, priorytetu 9iv w RPO WŁ na lata 2014-2020 w części ZIT, preferowane będą projekty:

- Rozwój usług placówek wsparcia dziennego oraz innych alternatywnych form opieki dla dzieci (powyżej 3. roku życia) i młodzieży służące integracji społecznej oraz zapobieganiu patologiom.
- Rozwój usług medyczno-opiekuńczych dla osób zależnych i/lub niesamodzielnych, w tym osób starszych i/lub niepełnosprawnych służących zaspokojeniu rosnących potrzeb wynikających z niesamodzielności.

W ramach Strategii ZIT nie przewiduje się wykorzystania zwrotnych mechanizmów finansowych, co oznacza, że wsparcie będzie udzielane w formie bezzwrotnej dotacji.

Tab. 50: Wiązki tematyczne projektów Kompleksowego Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego.

Wiązka	Liczba projektów	Całkowita wartość	Oczekiwana wartość dofinansowania	Priorytety Strategii Rozwoju ŁOM	Źródło finansowania
Podstawowe projekty ZIT					
Technologie informacyjno-komunikacyjne	4	13 851 257,00	8 783 966 zł	5.2	RPO-ZIT VII-2c
Rezerwowe projekty ZIT					
Technologie informacyjno-komunikacyjne	1	465 000 zł	321 341 zł	5.2	RPO-ZIT VII-2c

Źródło: Opracowanie własne.

W ramach Kompleksowego Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego (projekty EFRR) realizowana jest jedna wiązka projektów:

- Technologie informacyjno-komunikacyjne – obejmuje projekty polegające na zakupie i montażu urządzeń oraz programów informatycznych niezbędnych do świadczenia usług związanych z e-administracją, co będzie służyć rozwojowi nowoczesnych narzędzi komunikacji. Zaproponowane projekty bezpośrednio wpisują się w priorytet dotyczący podnoszenia standardów i dostępu do e-usług publicznych. Ważnym jest aby projekty zaproponowane w ramach danej wiązki tematycznej w procedurze konkursowej, finansowane ze środków EFS, wykorzystywały tworzoną infrastrukturę e-administracji na rzecz wspierania włączenia społecznego. Efektywne wykorzystywanie technologii informacyjno-komunikacyjnych wymaga odpowiednio przygotowanego społeczeństwa informacyjnego. Edukowaniu społeczeństwa w wymienionym zakresie służyć powinny projekty wyłonione w procedurze konkursowej. Dzięki temu zapewniony zostanie kompleksowy charakter Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego.

Ocena celowości projektów

Projekty odniesione zostały do kluczowych dla powodzenia Strategii ZIT problemów rozwojowych Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Proponowane projekty mają co do zasady charakter pozytywny, niwelują zdiagnozowane słabe strony, wykorzystują określone mocne strony.

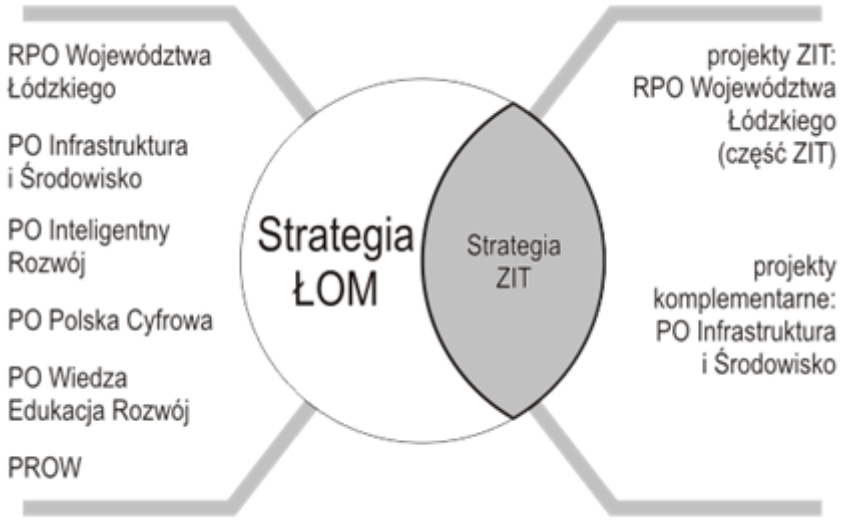
Tab. 51: Proponowane projekty Kompleksowego Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego i ich oddziaływanie na zdiagnozowane słabe i mocne strony ŁOM.

PROBLEMY	Priorytety	Wiązki tematyczne	Typy projektów	Projekty EFRR wstępnie zidentyfikowane do wsparcia
Niewystarczający poziom usług publicznych świadczonych drogą elektroniczną	Priorytet 5.2 Podnoszenie standardów i dostępu do usług w zakresie oświaty, opieki zdrowotnej i pomocy społecznej oraz do e-usług publicznych	TECHNOLOGIE INFORMACYJNO-KOMUNIKACYJNE	▪ budowa systemów teleinformatycznych wraz z niezbędną infrastrukturą dla potrzeb elektronicznego obiegu dokumentów wraz z obiegiem spraw i pracy (workflow), modelowania i optymalizacji procesów w administracji publicznej ▪ budowa szeroko dostępnych dla obywateli regionalnych platform umożliwiających dostęp przez Internet do usług publicznych ▪ budowa teleinformatycznych systemów komunikacji (podpis elektroniczny, elektroniczna pieczątka oraz inne sposoby uwierzytelniania form elektronicznych) ▪ tworzenie, rozwijanie publicznych rejestrów referencyjnych, w tym systemów informacji przestrzennej ▪ rozwój infrastruktury informatycznej zapewniającej skuteczne mechanizmy zarządzania prawami dostępu do informacji i monitorowanie tego dostępu ▪ upowszechnienie systemów teleinformatycznych, pozwalających na szybką i sprawną wymianę danych pomiędzy różnymi podmiotami, umożliwiających poszerzenie zakresu spraw, które można zrealizować drogą elektroniczną ▪ budowa, przebudowa lub zakup systemów zapewniających bezpieczeństwo przechowywania danych cyfrowych	4 projekty podstawowe Tabela 56 w ramach Kompleksowego Programu Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego 1 projekt rezerwowy Tabela 57 w ramach Kompleksowego Programu Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego

Źródło: Opracowanie własne

V.4 Plan finansowy Strategii ZIT

Jak wskazywano wcześniej, Strategia ZIT realizuje wszystkie cele strategiczne i priorytety określone w Strategii Rozwoju ŁOM. Strategia ZIT jest natomiast dokumentem bardziej szczegółowym, również pod względem finansowym. Dofinansowanie projektów odpowiadających na cele i priorytety Strategii Rozwoju ŁOM (poza Strategią ZIT) jest bardzo elastyczne, natomiast, dofinansowanie projektów wpisujących się w priorytety Strategii ZIT jest ściśle określone.



Rys. 51 Zasady dofinansowania projektów Strategii Rozwoju ŁOM oraz Strategii ZIT

Źródło: Opracowanie własne.

Projekty do realizacji w ramach Strategii ZIT zostały podzielone na projekty:

1) wstępnie zidentyfikowane przez IZ RPO WŁ w ramach trybu pozakonkursowego – tzw. podstawowe projekty ZIT (dofinansowane ze środków RPO WŁ na lata 2014-2020 w części ZIT);

2) wstępnie zidentyfikowane przez IZ RPO WŁ w ramach trybu pozakonkursowego. Wskazane na liście projekty będą traktowane jako zidentyfikowane w przypadku dostępności alokacji w ramach RPO WŁ na lata 2014-2020, w części ZIT – tzw. rezerwowe projekty ZIT;

3) zidentyfikowane przez IZ RPO WŁ w ramach trybu pozakonkursowego w ramach Poddziałania VI.3.3 RPO WŁ 2014-2020 - Rewitalizacja i rozwój potencjału społeczno-gospodarczego – miasto Łódź;

4) ubiegające się o dofinansowanie w ramach RPO WŁ lub POIiŚ lub innych funduszy zewnętrznych – ich realizacja jest uzależniona od wyników konkursów;

5) komplementarne, które zostały wstępnie zidentyfikowane przez IZ POIiŚ w ramach trybu pozakonkursowego;

6) komplementarne, które zostały wstępnie zidentyfikowane przez IZ POIiŚ, dla których możliwe jest finansowanie z POIiŚ (w przypadku dostępności alokacji POIiŚ).

Zasady dofinansowania projektów Strategii Rozwoju ŁOM oraz Strategii ZIT zaprezentowano na rycinie (Rys. 51). Projekty Strategii ZIT, zgrupowane w kompleksowe programy, skonfrontowano z priorytetami inwestycyjnymi RPO WŁ na lata 2014-2020. Warto podkreślić, że jest to dokument warunkujący dofinansowanie realizacji priorytetów Strategii ZIT.

Wyniki analizy zaprezentowano w tabeli (Tab. 52). W ramach Strategii ZIT nie przewiduje się wykorzystania zwrotnych mechanizmów finansowych, co oznacza, że wsparcie będzie udzielane w formie bezzwrotnej dotacji.

Tab. 52: Finansowanie programów i priorytetów Strategii ZIT ze środków RPO WŁ na lata 2014-2020 (część ZIT).

Strategia ZIT		RPO WŁ na lata 2014-2020 (część ZIT)			
Program	Priorytety	Fundusz	Priorytety inwestycyjne	Alokacja pierwotna (w EUR)	Rezerwa wykonania (w EUR)
Kompleksowy Program Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich	2.1 Zintegrowane działania rewitalizacyjne w wymiarze przestrzennym, przyrodniczym, społecznym, gospodarczym i kulturowym 2.2 Budowanie i ochrona tożsamości ŁOM oraz kreowanie wizerunku w oparciu o spójne dziedzictwo kulturowe	EFRR	6c zachowanie, ochrona, promowanie i rozwój dziedzictwa naturalnego i kulturowego	21 526 000	1 374 000
		EFRR	9b wspieranie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności na obszarach miejskich i wiejskich	71 390 537	4 556 843
Kompleksowy Program Rozwoju Transportu Metropolitalnego	3.1 Integracja, modernizacja i rozwój sieci metropolitalnego transportu zbiorowego 3.2 Modernizacja i rozwój infrastruktury transportu publicznego j	EFRR	4e promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu	21 183 488	1 352 137
Kompleksowy Program Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej	4.1 Podniesienie efektywności energetycznej i wzrost znaczenia odnawialnych źródeł energii 4.2 Zintegrowanie działań na rzecz rozwoju infrastruktury komunalnej 4.3 Wspieranie efektywnego wykorzystania zasobów przyrodniczych, w tym gospodarka odpadami i ochrona środowiska	EFRR	4a wspieranie i wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych	2 643 750	168 750
		EFRR	4c wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym	49 869 463	3 183 157
		EFRR	4e promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu	4 355 121	277 986

Strategia ZIT		RPO WŁ na lata 2014-2020 (część ZIT)			
Program	Priorytety	Fundusz	Priorytety inwestycyjne	Alokacja pierwotna (w EUR)	Rezerwa wykonania (w EUR)
		EFRR	6b inwestowanie w sektor gospodarki wodnej celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych określonych przez państwa członkowskie	8 591 908	548 420
Kompleksowy Program Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego	5.1 Wspieranie włączenia społecznego 5.2 Podnoszenie standardów i dostępu do usług w zakresie oświaty, opieki zdrowotnej i pomocy społecznej oraz do e-usług publicznych	EFRR	2c wzmocnienie zastosowań technologii informacyjno-komunikacyjnych dla e-administracji, e-uczenia się, e-włączenia społecznego, e-kultury i e-zdrowia	2 002 038	127 790
		EFS	8iii Praca na własny rachunek, przedsiębiorczość i tworzenie przedsiębiorstw, w tym innowacyjnych mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	8 581 760	618 240
		EFS	9i Aktywne włączenie, w tym z myślą o promowaniu równych szans oraz aktywnego uczestnictwa i zwiększaniu szans na zatrudnienie	12 078 465	870 147
		EFS	9iv Ułatwianie dostępu do przystępnych cenowo, trwałych oraz wysokiej jakości usług, w tym opieki zdrowotnej i usług socjalnych świadczonych w interesie ogólnym	9 980 960	719 040

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Porozumienia w sprawie powierzenia zadań Instytucji Pośredniczącej w ramach instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 przez Zarząd Województwa Łódzkiego Stowarzyszeniu Łódzki Obszar Metropolitalny.

V.5 System wdrażania Strategii ZIT

V.5.1 Związek ZIT

Funkcje Związku ZIT odpowiedzialnego za wdrażanie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego pełni Stowarzyszenie Łódzki Obszar Metropolitalny (dalej: Stowarzyszenie) zrzeszające jednostki samorządu terytorialnego z terenu ŁOM. Zrzesza ono gminy oraz powiaty zgodnie z przepisani ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* (Dz.U. z 2013 r. poz. 594, 645 i 1318), ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. *o samorządzie powiatowym* (Dz. U. z 2013 r. poz. 595 i 645). Stowarzyszenie zawiązano na czas nieokreślony. Działa ono na podstawie przepisów ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r. *Prawo o stowarzyszeniach* (Dz.U. z 2001 r. poz. 855, z 2003 r. poz. 874, z 2004 r. poz. 1055, z 2007 r. poz. 766, z 2011 r. poz. 654) oraz na podstawie Statutu. Swoją działalność rozpoczęło 29 maja 2014 r.

z chwilą wpisania do Krajowego Rejestru Sądowego. Stowarzyszenie jest Instytucją Pośredniczącą.

Celami Stowarzyszenia są:

- wspieranie idei samorządu terytorialnego oraz obrona wspólnych interesów członków Stowarzyszenia,
- sprzyjanie rozwojowi współpracy i integracji jednostek samorządu terytorialnego ŁOM,
- promowanie partnerskiego modelu współpracy,
- wspieranie rozwoju społeczno-gospodarczego ŁOM,
- kształtowanie wspólnej polityki stowarzyszonych jednostek samorządu terytorialnego,
- zwiększenie wpływu ŁOM na kształt i sposób realizacji działań na jego obszarze wspieranych w ramach polityki spójności.

Stowarzyszenie realizuje swoje cele poprzez:

- wdrażanie Strategii Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, będącej jednocześnie Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, zgodnie z Zasadami realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce oraz z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa, wypracowaną w ramach projektu „Strategia Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego" współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej i budżetu państwa w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013,
- wykonywanie zadań określonych w *Porozumieniu, w sprawie powierzenia zadań Instytucji Pośredniczącej w ramach instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014–2020 przez Zarząd Województwa Łódzkiego Stowarzyszeniu Łódzki Obszar Metropolitalny, zawartym w dniu 22 października 2015 r.*
- inspirowanie działań umożliwiających efektywne i skuteczne zarządzanie ŁOM,
- reprezentowanie interesów członków Stowarzyszenia we wszystkich wspólnych sprawach,
- inicjowanie i opiniowanie projektów aktów prawnych, dotyczących samorządów terytorialnych, a przede wszystkim ŁOM,
- propagowanie wymiany doświadczeń w zakresie wykonywanych zadań własnych gmin i powiatów oraz zadań im zleconych przez administrację rządową,

- inspirowanie i podejmowanie wspólnych inicjatyw gospodarczych, mających wpływ na rozwój jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład Stowarzyszenia,
- prowadzenie działalności informacyjnej, konsultacyjnej i programowej, mającej na celu wspólne rozwiązywanie problemów w zakresie poszczególnych dziedzin działalności jednostek samorządu terytorialnego ŁOM,
- wspieranie prac naukowo-badawczych dotyczących funkcjonowania ŁOM i jego rozwoju,
- prowadzenie monitoringu procesów społeczno-gospodarczych i środowiskowych na terenie ŁOM,
- prowadzenie działalności w zakresie informacji i promocji, związanej z realizacją celów Stowarzyszenia.

Organami Stowarzyszenia są:

- Rada Stowarzyszenia,
- Zarząd Stowarzyszenia,
- Komisja Rewizyjna Stowarzyszenia.

Rada Stowarzyszenia jest najwyższą władzą Stowarzyszenia. Do wyłącznych kompetencji Rady Stowarzyszenia należy:

- kształtowanie działalności programowej Stowarzyszenia,
- uchwalanie regulaminu obrad Rady Stowarzyszenia i dokonywanie w nim zmian,
- uchwalanie zmian w Statucie,
- wybór i odwoływanie członków Zarządu Stowarzyszenia, o których mowa w § 29 ust. 3 Statutu,
- wybór i odwoływanie członków Komisji Rewizyjnej Stowarzyszenia,
- uchwalanie budżetu Stowarzyszenia,
- uchwalanie zasad, wysokości i terminów płatności składek członkowskich,
- przyjmowanie sprawozdań z działalności Zarządu Stowarzyszenia i rocznego sprawozdania finansowego, zaopiniowanego przez Komisję Rewizyjną Stowarzyszenia,
- ustalanie zasad zwrotu kosztów podróży dla członków Zarządu Stowarzyszenia i Komisji Rewizyjnej Stowarzyszenia,
- wyrażanie zgody na nabywanie i zbywanie nieruchomości oraz zaciąganie pożyczek,

- podejmowanie uchwał w sprawach przyjęcia członków Stowarzyszenia,
- wybór projektów ujętych na liście projektów strategicznych, które będą ubiegać się o dofinansowane w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych oraz na liście projektów komplementarnych, które będą ubiegać się o dofinansowanie w ramach krajowych programów operacyjnych (integralna część Strategii Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego),
- powołanie Komitetu Doradczego Stowarzyszenia,
- podejmowanie uchwały o rozwiązaniu Stowarzyszenia.

Organem wykonawczym Stowarzyszenia jest Zarząd Stowarzyszenia, któremu przewodniczy Prezydent Miasta Łodzi. Do kompetencji Zarządu Stowarzyszenia należy:

- wykonywanie uchwał Rady Stowarzyszenia,
- przygotowanie projektów uchwał Rady Stowarzyszenia,
- delegowanie przedstawicieli Stowarzyszenia do innych organizacji i instytucji,
- podejmowanie decyzji w sprawie zaciągania zobowiązań, w tym podpisywanie umów i porozumień o współpracy,
- zatrudnianie i zwalnianie Dyrektora Biura Stowarzyszenia oraz pracowników Biura Stowarzyszenia na wniosek Dyrektora Biura Stowarzyszenia,
- uchwalanie regulaminu pracy Biura Stowarzyszenia,
- zaciąganie zobowiązań majątkowych, przy czym zaciąganie zobowiązań majątkowych przekraczających wartości zapisane w budżecie Stowarzyszenia wymaga zgody Rady Stowarzyszenia,
- przyjmowanie darowizn i zapisów, zaciąganie pożyczek, po wyrażeniu zgody przez Radę Stowarzyszenia,
- wykonywanie budżetu Stowarzyszenia,
- realizacja zadań niezastrzeżonych do wyłącznej kompetencji innych organów Stowarzyszenia.

Do kompetencji Komisji Rewizyjnej Stowarzyszenia należy:

- kontrola zgodności działań organów Stowarzyszenia ze Statutem Stowarzyszenia i uchwałami Rady Stowarzyszenia oraz powszechnie obowiązującymi przepisami prawa,
- opiniowanie wykonania budżetu Stowarzyszenia przez Zarząd Stowarzyszenia.

Bieżącą obsługę Stowarzyszenia zapewnia Biuro Stowarzyszenia. Do spraw związanych z bieżącą obsługą Stowarzyszenia należą w szczególności:

- obsługa administracyjna Stowarzyszenia,
- sprawy związane z organizacją i obsługą zgromadzeń i konferencji organizowanych przez Stowarzyszenie, w ramach uchwalonego budżetu i planu tych przedsięwzięć,
- realizacja projektów współfinansowanych w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020, a także innych źródeł,
- monitorowanie i sprawozdawczość w zakresie realizacji Strategii Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego,
- bieżąca współpraca z ministerstwem właściwym ds. rozwoju regionalnego oraz Instytucją Zarządzającą Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 w zakresie uregulowanym w porozumieniu, w sprawie powierzenia zadań Instytucji Pośredniczącej w ramach instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014–2020 przez Zarząd Województwa Łódzkiego Stowarzyszeniu Łódzki Obszar Metropolitalny, pomiędzy Stowarzyszeniem a Instytucją Zarządzającą Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 w sprawie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych,
- bieżąca współpraca z koordynatorami lokalnymi dotycząca wdrażania Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Komitet Doradczy Stowarzyszenia jest ciałem opiniującym i doradczym. Komitet zrzesza przedstawicieli środowisk naukowych, przedstawicieli organizacji pozarządowych wskazanych przez Radę Organizacji Pozarządowych Województwa Łódzkiego, przedstawicieli przedsiębiorców wskazanych przez Konfederację Lewiatan.

Zasady dotyczące współpracy pomiędzy Stowarzyszeniem a Instytucją Zarządzającą Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 uregulowane są w Porozumieniu w sprawie powierzenia zadań Instytucji Pośredniczącej w ramach instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014–2020 przez Zarząd Województwa Łódzkiego Stowarzyszeniu Łódzki Obszar Metropolitalny zawartym w dniu 22 października 2015 r.

Porozumienie określa szczegółowe zasady, tryb i warunki powierzenia części zadań IZ w ramach instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014–2020 (RPO WŁ 2014–2020) Związkowi ZIT w zakresie działań i poddziałań Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych RPO WŁ 2014–2020.

Należy zaznaczyć, że funkcje Instytucji Pośredniczącej Związek ZIT pełni zarówno w stosunku do poddziałań RPO współfinansowanych ze środków EFRR, jak i EFS:

Poddziałania EFRR

III.1.1 Niskoemisyjny transport miejski – ZIT,

IV.1.1 Odnawialne źródła energii – ZIT,

IV.2.1 Termomodernizacja budynków – ZIT,

IV.3.1 Ochrona powietrza – ZIT,

V.3.1 Gospodarka wodno-kanalizacyjna – ZIT,

VI.1.1 Dziedzictwo kulturowe i infrastruktura kultury – ZIT,

VI.3.1 Rewitalizacja i rozwój potencjału społeczno-gospodarczego – ZIT,

VII.1.1 Technologie informacyjno-komunikacyjne – ZIT.

Poddziałania EFS:

VIII.3.3 Wsparcie przedsiębiorczości w formach bezzwrotnych – ZIT,

IX.1.2 Aktywizacja społeczno-zawodowa osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym - ZIT,

IX.2.2 Usługi społeczne i zdrowotne - ZIT.

Obszarem realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych jest obszar jednostek samorządu terytorialnego, które przystąpiły do Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny.

Zgodnie z zawartym Porozumieniem Związkowi ZIT powierzono następujące zadania w zakresie poddziałań RPO WŁ współfinansowanych ze środków EFRR:

- współpraca z IZ przy przygotowywaniu propozycji kryteriów wyboru projektów,
- wstępna identyfikacja projektów do dofinansowania w ramach Strategii ZIT,
- monitorowanie przygotowania wniosków o dofinansowanie projektów wskazanych w Strategii ZIT,
- wzywanie beneficjentów zidentyfikowanych projektów do złożenia wniosków o dofinansowanie,
- weryfikacja projektów pod kątem zgodności ze Strategią ZIT,
- monitorowanie postępów w realizacji poddziałań,
- monitorowanie wykonywania Strategii ZIT,
- monitorowanie osiągania celów poddziałań,
- współpraca przy ewaluacji programu operacyjnego, w tym w szczególności uczestnictwo w badaniach ewaluacyjnych oraz przekazywanie dokumentów, informacji i tematów do badań ewaluacyjnych na prośbę IZ,
- udział w opiniowaniu dokumentów składających się na system realizacji RPO WŁ 2014-2020,

- ochrona i przetwarzanie danych osobowych z zapewnieniem bezpieczeństwa i poufności danych oraz zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych,
- prowadzenie archiwizacji dokumentów związanych z realizacją poddziałań,
- sporządzanie i przekazywanie do IZ informacji niezbędnych do uwzględnienia w sprawozdaniach okresowych, rocznych i końcowym w odniesieniu do powierzonych zadań, a także składanie wyjaśnień, których IZ może zażądać w związku z przedkładanymi przez IP informacjami.

W zakresie poddziałań RPO WŁ współfinansowanych ze środków EFS Związkowi ZIT powierzono następujące zadania:

- współpraca z IZ przy przygotowywaniu propozycji kryteriów wyboru projektów,
- monitorowanie wykonywania Strategii ZIT,
- monitorowanie osiągania celów poddziałań,
- współpraca przy ewaluacji programu operacyjnego, w tym w szczególności uczestnictwo w badaniach ewaluacyjnych oraz przekazywanie dokumentów, informacji i tematów do badań ewaluacyjnych na prośbę IZ,
- udział w opiniowaniu dokumentów składających się na system realizacji RPO WŁ 2014-2020,
- ochrona i przetwarzanie danych osobowych z zapewnieniem bezpieczeństwa i poufności danych oraz zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych,
- prowadzenie archiwizacji dokumentów związanych z realizacją poddziałań,
- sporządzanie i przekazywanie do IZ informacji niezbędnych do uwzględnienia
- w sprawozdaniach okresowych, rocznych i końcowym w odniesieniu do powierzonych zadań, a także składanie wyjaśnień, których IZ może zażądać w związku z przedkładanymi przez IP informacjami,
- organizacja we współpracy z Wojewódzkim Urzędem Pracy w Łodzi oceny wyboru projektów w zakresie zgodności ze Strategią ZIT.

Instrukcje wykonawcze dla Instytucji Pośredniczącej w ramach instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014–2020, w zakresie procedur zarządzania ZIT w szczególności dotyczące opisu procesu decyzyjnego w zakresie wyboru projektów, opisu zasad współpracy z IZ RPO WŁ, opisu procedur sprawozdawczych i monitoringowych zostały opracowane i przyjęte Uchwałą Zarządu Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny Nr 10/11/2015 z dnia 16 listopada 2015 r. (z późniejszymi zmianami), a następnie przyjęte przez Zarząd Województwa Łódzkiego.

V.5.2 System wyboru projektów

System wyboru projektów będzie koncentrował się na zapewnieniu efektywności procesu selekcji, przejrzystości, bezstronności dokonywanej oceny oraz sprawności proceduralnej. Ma on gwarantować efektywne wydatkowanie środków UE, poprzez obiektywny i rzetelny wybór

projektów, które umożliwią osiągnięcie długookresowych celów rozwojowych wskazanych w niniejszym dokumencie. Zgodnie z ustawą z dnia 11 lipca 2014 r. *o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020* wybór określonego trybu wyboru projektów należy do właściwej instytucji.

W ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020 przewidziano dwa tryby wyboru projektów do dofinansowania:

- Tryb konkursowy – Dotyczy projektów finansowanych w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego. Projekty wyłaniane są zgodnie z art. 38 ust 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. *o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020*.
- Tryb pozakonkursowy – Projekty wyłaniane są zgodnie art. 30 ust 8 pkt 4 oraz art. 38 ust 1 pkt 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. *o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020*, a także zgodnie z postanowieniami wytycznych w zakresie trybów wyboru projektów na lata 2014-2020 tzn. projekty są zgłaszane przez IP ZIT do IZ RPO za pośrednictwem Strategii ZIT.

V.5.3 Tryb pozakonkursowy

W Strategii ZIT została określona wstępna lista projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym, zgodnie z art. 30 ust. 8 pkt 4 Ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020.

Lista ta została podzielone na listy projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym w ramach RPO WŁ 2014-2020 oraz POIiŚ 2014-2020.

Identyfikacja projektów w ramach RPO WŁ 2014-2020

Zgodnie z art. 38 ust. 2 i 3 lista projektów zgłaszanych w trybie pozakonkursowym w ramach RPO WŁ 2014-2020 obejmuje projekty dotyczące zadań publicznych o strategicznym znaczeniu dla SŁOM, które będą realizowane przez podmioty jednoznacznie określone przed złożeniem wniosku o dofinansowanie, co wynika ze specyfiki i celów projektu.

Potencjał ŁOM będzie wspierany w ramach ZIT poprzez działania związane z:

- przywracaniem funkcji społeczno-gospodarczych zdegradowanych obszarów,
- ożywieniem społeczno -gospodarcze na obszarach zdegradowanych wynikającym z rewitalizacji fizycznej, społecznej i gospodarczej,
- ochroną dziedzictwa kulturowego,

- wzmocnieniem zastosowania technologii informacyjno-komunikacyjnych,
- wspieraniem przejścia na gospodarkę niskoemisyjną oraz poprawę efektywności energetycznej,
- rozwojem gospodarki wodno-ściekowej,

co ma na celu wzmacnianie funkcji metropolitarnych Łodzi oraz integrację jej obszaru funkcjonalnego.

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne w ramach RPO WŁ są realizowane dla następujących tematycznych osi priorytetowych (OP) oraz priorytetów inwestycyjnych (PI):

- OP III. Transport PI 4e,
- OP IV. Gospodarka niskoemisyjna PI 4a, 4c i 4e,
- OP V. Ochrona środowiska PI 6b,
- OP VI. Rewitalizacja i potencjał endogeniczny regionu PI 6c i 9b,
- OP VII. Infrastruktura dla usług społecznych PI 2c.

Tryb pozakonkursowy został wskazany dla projektów inwestycyjnych w ramach wyodrębnionych poddziałań dla ww. OP oraz PI:

- III.1.1 Niskoemisyjny transport miejski – ZIT,
- IV.1.1 Odnawialne źródła energii – ZIT,
- IV.2.1 Termomodernizacja budynków – ZIT,
- IV.3.1 Ochrona powietrza – ZIT,
- V.3.1 Gospodarka wodno-kanalizacyjna – ZIT,
- VI.1.1 Dziedzictwo kulturowe i infrastruktura kultury – ZIT,
- VI.3.1 Rewitalizacja i rozwój potencjału społeczno-gospodarczego – ZIT,
- VII.1.1 Technologie informacyjno-komunikacyjne – ZIT.

W przypadku trybu pozakonkursowego władze miejskie przedkładają IZ RPO WŁ listy projektów zidentyfikowanych w Strategii ZIT, spriorytetyzowanych w oparciu o kryteria dotyczące stopnia zgodności z celami strategii ZIT, a IZ RPO WŁ dokonuje ostatecznego sprawdzenia kwalifikowalności projektów do dofinansowania.

W ramach harmonogramu prac nad opracowywaniem Strategii ZIT przeprowadzono konsultacje społeczne, które były realizowane w formie otwartej z Partnerami Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. W trakcie ich trwania dokonano weryfikacji wniosków z przeprowadzonej Diagnozy strategicznej Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, co pozwoliło na określenie kierunków rozwojowych ŁOM na podstawie zebranych opinii. Na podstawie diagnozy sformułowane zostały rekomendacje, które stanowiły punkt odniesienia dla zdefiniowania celów strategicznych oraz priorytetów Strategii ZIT. Na etapie konsultacji społecznych Partnerzy przekazali propozycje projektów do realizacji w ramach Strategii ZIT. Wartość oczekiwanego dofinansowania dla wszystkich zgłoszonych przedsięwzięć znacząco przekraczała dedykowaną kwotę wsparcia w ramach ZIT. Przeprowadzono analizę zgłoszonych projektów pod kątem ich zgodności z celami strategicznymi i priorytetami Strategii ZIT. Na podstawie zdefiniowanych dla

każdego z programów zasad wyboru projektów, określono znaczenie projektów dla Partnerów, co umożliwiło dokonanie wyboru projektów w zakresie zadań publicznych o strategicznym znaczeniu dla SŁOM.

Wstępna identyfikacja przedsięwzięć do realizacji została przeprowadzona na podstawie merytorycznych kryteriów dostępu gwarantujących osiągnięcie określonych w Strategii ZIT rezultatów. Na liście projektów podstawowych w Strategii ZIT zostały umieszczone projekty wstępnie zaakceptowane przez IZ RPO WŁ, na podstawie przekazanych do oceny fisz projektowych wg wzoru określonego przez IZ RPO WŁ oraz otrzymanej informacji zwrotnej o możliwości realizacji/finansowania projektów.

Powiązanie projektów zostało zdefiniowane na podstawie realizacji 4 celów strategicznych określonych w Strategii ŁOM:

- rewitalizacja obszarów zdegradowanych w miastach,
- budowa zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportu metropolitalnego,
- rozwój gospodarki zasobooszczędnej i niskoemisyjnej oraz ochrona środowiska przyrodniczego,
- rozwój nowoczesnego kapitału ludzkiego oraz silnego informacyjnego społeczeństwa obywatelskiego,

których realizacja przyczyni się do rozwiązania głównych problemów rozwojowych, które zostały określone w Strategii ZIT, na podstawie przeprowadzonej diagnozy i analizy SWOT Tab. 35 Analiza problemów rozwojowych.

Charakterystyka projektów podstawowych i rezerwowych oraz ich wiązek została przedstawiona w opisie każdego z kompleksowych programów Strategii ZIT.

Zgodnie z Wytycznymi w zakresie trybów wyboru projektów na lata 2014-2020, należy uznać za zgłoszone projekty wskazane w dokumentach strategicznych lub implementacyjnych, odpowiadających zakresowi danego programu operacyjnego oraz przedsięwzięcia priorytetowe wskazane w kontraktach terytorialnych.

Listy projektów w Strategii ZIT są zgodne z dokumentami programowymi RPO WŁ 2014-2020 oraz zostały wstępnie zidentyfikowane na podstawie przeprowadzonych konsultacji, których szczegółowy przebieg został opisany w Załączniku nr 1 zawierającym raport z konsultacji społecznych

Identyfikacja projektów w ramach POIiŚ 2014-2020

Zgłaszanie i identyfikacja projektów w trybie pozakonkursowym w ramach POIiŚ zostało przeprowadzone w oparciu o wyodrębnione środki przeznaczone na realizację projektów w ramach wybranych priorytetów inwestycyjnych POIiŚ 2014-2020, które zostały wskazane w piśmie nr DPI-I-890-24-SP/12 z dnia 3 lutego 2015 r.

Tab. 53: Kwota alokacji UE (EUR) w ramach POIiŚ wraz z algorytmem

PI 4.iii kompleksowa modernizacja energetyczna budynków mieszkalnych			
Związek ZIT miasta wojewódzkiego	25% (po równo dla każdego miasta wojewódzkiego	60% (wg. Ludności FOM)	Łącznie dla Związku ZIT (25% i 60%)
Łódzkie	3 555 848	11 302 946	14 858 794
PI 4.v sieci ciepłownicze			
Związek ZIT miasta wojewódzkiego	25% (po równo dla każdego miasta wojewódzkiego	60% (wg. Ludności FOM)	Łącznie dla Związku ZIT (25% i 60%)
Łódzkie	3 112 632	9 894 099	13 006 731
PI 4.v sieci ciepłownicze – obszary, na których występują ponadnormatywne stężenia PM 10			
Związek ZIT miasta wojewódzkiego		Podział alokacji UE ze względu na stężenie PM 10 – łącznie dla związku ZIT	
Łódzkie (ZIT Łódź)		30 000 000	
PI 4.vi sieci ciepłownicze w zakresie kogeneracji			
Związek ZIT miasta wojewódzkiego	25% (po równo dla każdego miasta wojewódzkiego	60% (wg. Ludności FOM)	Łącznie dla Związku ZIT (25% i 60%)
Łódzkie	2 777 778	8 829 701	11 607 479
PI 4.v transport miejski			
Związek ZIT miasta wojewódzkiego	25% (po równo dla każdego miasta wojewódzkiego	59% (wg. Ludności FOM)	Łącznie dla Związku ZIT (25% i 59%)
Łódzkie	27 046 703	70 182 091	97 228 794

Źródło: Opracowanie na podstawie pismo nr DPI-I-890-24-SP/12 z dnia 3 lutego 2015 r.

Podział środków przeznaczonych na tryb pozakonkursowy oparto głównie o kryterium ludnościowe z dodatkową pulą dla obszarów, na których występują ponadnormatywne stężenia PM 10

W ramach PI 4.iii kompleksowa modernizacja energetyczna budynków mieszkalnych będą mogły się ubiegać o dofinansowanie spółdzielnie i wspólnoty mieszkaniowe z terenu SŁOM.

Przedsiębiorcy z sektora energetycznego mogą się ubiegać o dofinansowanie w ramach PI:

- 4.v sieci ciepłownicze
- 4.vi sieci ciepłownicze w zakresie kogeneracji.

Warunkiem otrzymania przez nich dofinansowania jest identyfikacja projektu w Strategii ZIT. Propozycja projektów dotyczy inwestycji polegających na budowie sieci ciepłowniczych również w zakresie wysokosprawnej kogeneracji oraz przebudowie sieci ciepłowniczych. Mając na uwadze zły stan jakości powietrza przewiduje się, że wsparcie skierowane na poprawę efektywności dystrybucji ciepła i/lub chłodu głównie na cele komunalno-bytowe będzie odnosić się do obszarów (głównie miejskich) posiadających uprzednio przygotowane plany gospodarki niskoemisyjnej, w których uwzględniono potrzeby dotyczące ograniczenia emisji zanieczyszczeń, w tym głównie CO2 i PM10. Nadrzędnym celem podjętych interwencji ma być poprawa jakości powietrza poprzez ograniczenie emisji zanieczyszczeń szczególnie szkodliwych dla jakości życia ludzi czyli zmniejszenie tzw. „niskiej emisji" na obszarach, gdzie występują ponadnormatywne poziomy stężenia PM10.

PI 4.v transport miejski dotyczy realizacji projektów infrastruktury transportu zbiorowego poprzez rozwój i integrację systemów publicznego transportu zbiorowego w miastach. Poprzez realizację projektów w tym zakresie ma nastąpić zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach, poprawa płynności ruchu i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych.

Identyfikacja projektów w Strategii ZIT poprzedzona została procesem konsultacji projektów przez Ministerstwo Rozwoju, Ministerstwo Gospodarki i Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Podstawą do przeprowadzenia procesu pozytywnego zaopiniowania projektu był wzór fiszy projektowej przekazanej przez Ministerstwo Rozwoju, w której każdy z wnioskodawców musiał przedstawić opis projektu wraz z powiązaniem z innym projektami, które zostało określone na podstawie realizacji celu, jakim jest głównie ograniczenie CO2 oraz redukcja pyłów. W przypadku sieci ciepłowniczych lub chłodniczych planowane do realizacji inwestycje muszą spełniać wymóg „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego" zgodnie z art. 2 pkt 41 Dyrektywy 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej. Projekty powiązane są w grupy zadań inwestycyjnych wzajemnie się uzupełniających lub następujących po sobie etapach. Propozycje projektów zostały zgłoszone w toku konsultacji przy udziale partnerów biznesowych z sektora energetycznego z ternu SŁOM.

Aktualizacja Strategii ZIT

Zmiany w wykazie projektów podstawowych, rezerwowych i komplementarnych w Strategii ZIT muszą być zatwierdzone uchwałą Rady Stowarzyszenia. Decyzja o wprowadzeniu projektu do wykazu projektów podstawowych, rezerwowych i komplementarnych w Strategii ZIT podejmowana jest w drodze uchwały Rady Stowarzyszenia. Zatwierdzony wykaz projektów podstawowych przekazywany jest przez Zarząd Stowarzyszenia do zaopiniowania przez

Ministerstwo właściwe ds. rozwoju regionalnego oraz Instytucję Zarządzającą Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020.

W ramach trybu pozakonkursowego mającego zastosowanie do projektów współfinansowanych ze środków EFRR Związkowi ZIT powierzono m.in. następujące funkcje:

- współpraca z IZ przy przygotowywaniu propozycji kryteriów wyboru projektów,
- wstępną identyfikację projektów do dofinansowania w ramach Strategii ZIT,
- monitorowanie przygotowania wniosków o dofinansowanie projektów wskazanych w Strategii ZIT,
- wzywanie beneficjentów zidentyfikowanych projektów do złożenia wniosków o dofinansowanie,
- weryfikację projektów pod kątem zgodności ze Strategią ZIT,
- monitorowanie postępów w realizacji poddziałań,
- monitorowanie wykonywania Strategii ZIT,
- monitorowanie osiągania celów poddziałań w zakresie realizacji ram wykonania, określonych w formie wskaźników produktu, wskaźników finansowych oraz Kluczowych Etapów Wdrażania (KEW),
- współpraca z IZ przy ewaluacji programu operacyjnego,
- udział w opiniowaniu dokumentów składających się na system realizacji RPO WŁ 2014-2020.

V.5.4 Tryb konkursowy

Konkurs to postępowanie mające na celu zakwalifikowanie do dofinansowania najlepszych projektów, spośród zgłoszonych do udziału w postępowaniu, spełniających określone kryteria wyboru projektów. Dla Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego przyjmie on formę konkursu, w której określa się z góry jeden (jeśli konkurs będzie organizowany tylko raz) lub kilka następujących po sobie terminów naboru wniosków. W ramach trybu konkursowego mającego zastosowanie do projektów współfinansowanych ze środków EFS Związkowi ZIT powierzono m.in. następujące funkcje:

- współpraca z IZ przy przygotowywaniu propozycji kryteriów wyboru projektów,
- monitorowanie wykonywania Strategii ZIT,
- monitorowanie osiągania celów poddziałań w zakresie realizacji ram wykonania, określonych w formie wskaźników produktu i wskaźników finansowych,
- współpraca z IZ przy ewaluacji programu operacyjnego,

- udział w opiniowaniu dokumentów składających się na system realizacji RPO WŁ 2014-2020,
- organizację we współpracy z Wojewódzkim Urzędem Pracy w Łodzi oceny wyboru projektów w zakresie zgodności ze Strategią ZIT.

Ocena projektów współfinansowanych ze środków EFS w trybie konkursowym będzie składać się z następujących etapów:

- etapu oceny formalnej rozumianego jako ocena spełniania kryteriów formalnych, polegająca na przypisaniu im wartości logicznych „tak", „nie" albo stwierdzeniu, że kryterium nie dotyczy danego projektu;
- etapu oceny merytorycznej, obejmującego sprawdzenie projektu pod kątem spełniania właściwych kryteriów, zgodnie z zasadami określonymi w regulaminie konkursu;
- etapu negocjacji, obejmującego wszystkie kwestie wskazane przez oceniających lub przewodniczącego KOP;
- etapu oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT, rozumianego jako analiza elementów wskazanych we właściwym kryterium w oparciu o zapisy wniosków o dofinansowanie i uszeregowanie projektów w kolejności wskazującej na zasadność ich dofinansowania w kontekście celu konkursu.

Etap oceny formalnej oraz etap oceny merytorycznej będą połączone w jeden etap oceny formalno-merytorycznej, realizowany przez WUP. Natomiast zgodnie z ustalonym podziałem zadań Związek ZIT dokonuje oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT.

Zakres odpowiedzialności w zakresie projektów konkursowych EFS wynika z podpisanych porozumień, w sprawie powierzenia zadań każdej z Instytucji Pośredniczących przez Zarząd Województwa Łódzkiego.

Tab. 54: Zakres odpowiedzialności IP ZIT i IZ RPO oraz IP WUP w zakresie projektów konkursowych EFS

IP WUP	IP ZIT	IZ RPO
Opracowanie szczegółowych kryteriów dostępu i przekazanie do DPR UM	Opracowanie kryteriów oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT i przekazanie do DPR UM	Zatwierdzenie przez Zarząd Województwa Łódzkiego szczegółowych kryteriów dostępu oraz kryteriów oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT
Przygotowanie Regulaminu konkursu wraz z częścią dotyczącą oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT przekazaną do WUP przez ZIT i	Opracowanie części regulaminu konkursu dotyczącej oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT (kryteria, Regulamin pracy KOP w odniesieniu do osób dokonujących oceny zgodności projektów	Zatwierdzenie przez Zarząd Województwa Łódzkiego Regulaminu konkursu wraz z częścią dotyczącą oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT

IP WUP	IP ZIT	IZ RPO
przekazanie do zatwierdzenia Zarządu Województwa Łódzkiego	ze Strategią ZIT, Karta oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT KOS)	
Ogłoszenie o konkursie (co najmniej 30 dni przed rozpoczęciem naboru) na stronie WUP i na portalu FE	Ogłoszenie o konkursie (co najmniej 30 dni przed rozpoczęciem naboru) na stronie Stowarzyszenia z przekierowaniem na stronę WUP.	-
Udzielanie odpowiedzi na pytania potencjalnych wnioskodawców i publikacja pytań/odpowiedzi na stronie WUP	Udzielanie odpowiedzi na pytania potencjalnych wnioskodawców w zakresie oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT, przekazywanie pytań i odpowiedzi do WUP celem publikacji	-
Spotkania z potencjalnymi wnioskodawcami w ramach danego konkursu. Organizacja spotkań -WUP. Udział pracowników ZIT w prezentacji dokumentacji konkursowej		-
Nabór wniosków o dofinansowanie. Ocena formalno-merytoryczna wraz z negocjacjami przez KOP	-	-
Publikowanie na stronie WUP listy projektów, które przeszły do kolejnego etapu oceny (do etapu oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT)	-	-
Przekazanie do oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT wniosków, które spełniają kryteria zero-jedynkowe i uzyskały minimum punktowe tj. co najmniej 60 pkt za ogólną ocenę i co najmniej 60% w ocenie każdego kryterium punktowego	Ocena wniosków przez osoby wskazane do prac w KOP przez IP ZIT i przekazanie informacji o dokonanym wyborze projektów do WUP. Przygotowanie protokołu z oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT	-
Przygotowanie listy ocenionych projektów zawierającej przyznane oceny ze wskazaniem tych, które spełniły kryteria wyboru i uzyskały wymaganą liczbę punktów - przekazanie do zatwierdzenia do ZIT i Zarządu Województwa Łódzkiego Przygotowanie protokołu z oceny	Zatwierdzenie przez ZIT listy ocenionych projektów, w terminie pozwalającym na opublikowanie na stronie internetowej WUP i na portalu FE listy projektów, które uzyskały wymaganą liczbę punktów z wyróżnieniem wybranych do dofinansowania, zgodnie z terminami wynikającymi z RK	Zatwierdzenie przez Zarząd Województwa Łódzkiego listy ocenionych projektów, w terminie pozwalającym na opublikowanie na stronie internetowej WUP i na portalu FE listy projektów, które uzyskały wymaganą liczbę punktów z wyróżnieniem wybranych do dofinansowania, zgodnie z terminami wynikającymi z RK
Publikowanie na stronie WUP i na portalu FE listy projektów, które uzyskały wymaganą liczbę punktów z wyróżnieniem wybranych do dofinansowania, zgodnie z terminami wynikającymi z RK (7 dni od rozstrzygnięcia konkursu tj. zatwierdzenia listy)	Publikowanie na stronie Stowarzyszenia listy projektów, które uzyskały wymaganą liczbę punktów z wyróżnieniem wybranych do dofinansowania, zgodnie z terminami wynikającymi z RK (7 dni od rozstrzygnięcia konkursu)	-
Podpisanie umów o dofinansowanie projektów, które zostały wybrane do dofinansowania i bieżące informowanie ZIT o procesie podpisywania umów	-	-

Źródło: Opracowanie własne.

Struktura systemu (ogólne informacje i schemat ilustrujący powiązania organizacyjne pomiędzy podmiotami należącymi do systemu zarządzania i kontroli) zostały opisane w Opisie Funkcji i Procedur obowiązujących w Instytucji Zarządzającej i Instytucji Certyfikującej dla Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020.

Dla zapewnienia realizacji delegacji zadań dotyczących pełnienia przez Związek ZIT funkcji Instytucji Pośredniczącej zakres czynności został zapisany w instrukcji wykonawczej dotyczącej naboru i oceny projektów (EFS), które zostały pozytywnie zaopiniowane i przyjęte przez Zarząd Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny, a następnie przez Zarząd Województwa Łódzkiego.

V.5.5 Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko

Dla Projektu aktualizacji Strategii Rozwoju ŁOM wykonana została Prognoza oddziaływania na środowisko (dalej: Prognoza). Poniżej zamieszczono wnioski z tej Prognozy. Prognoza oddziaływania na środowisko skutków realizacji projektu aktualizacji Strategii Rozwoju ŁOM obejmuje szeroką tematykę związaną z analizą skutków realizacji działań, jakie zostały zaproponowane dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Jest ona dokumentem wskazującym na możliwe negatywne skutki oraz formułującym zalecenia dotyczące minimalizacji oraz przeciwdziałania tym negatywnym oddziaływaniom. Celem opracowania było określenie rodzaju, stopnia oraz zasięgu przestrzennego zmian środowiska, wywołanych przez zakres oraz tempo realizacji zadań i działań, sprecyzowanych w treści aktualizacji Strategii Rozwoju ŁOM. Przy sporządzaniu prognozy posługiwano się metodą opisową, która polegała na charakterystyce zasobów środowiska ŁOM, określeniu stanu środowiska przyrodniczego i jego zagrożeń. Do przeprowadzenia analizy zostały wykorzystane dane zgromadzone przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, Główny Urząd Statystyczny, dostępną literaturę tematu oraz ustalenia własne. Zastosowano również metodę analityczną, która polegała na analizie proponowanych kierunków działań w zakresie ochrony środowiska.

Z Prognozy wynika ocena, że aktualizacja Strategii Rozwoju ŁOM z założenia jest proekologiczna. Jednak realizacja niektórych zamierzeń, jakkolwiek w skali regionalnej uzasadnionych pod względem ekologicznym, w skali lokalnej może skutkować wystąpieniem chwilowych, negatywnych oddziaływań środowiskowych. Po przeprowadzonej analizie stwierdzono, że zdecydowana większość priorytetów realizowanych w ramach wyznaczonych celów założonych w projekcie aktualizacji Strategii Rozwoju ŁOM 2020+, charakteryzuje się pozytywnym wpływem na środowisko obszaru, co w świetle przyjętej polityki województwa, opartej na zasadzie zrównoważonego rozwoju, należy uznać za oczywiste. Analiza ocen cząstkowych wskazuje na kilka niekorzystnych skutków środowiskowych, jakie mogą wystąpić w wyniku realizacji przyjętych strategicznych kierunków działań. Najczęściej jednak stwierdzone negatywne oddziaływania są niwelowane przez intensywniejsze lub równoważne pozytywne

skutki środowiskowe w obrębie tego samego, ocenianego komponentu. Negatywne oddziaływanie na środowisko stwierdzono w przypadku następujących priorytetów:

Priorytet 3.1 Integracja, modernizacja i rozwój sieci metropolitalnego transportu zbiorowego.

Priorytet 3.2 Modernizacja i rozwój infrastruktury transportu publicznego.

Priorytet 4.1 Podniesienie efektywności energetycznej i wzrost znaczenia odnawialnych źródeł energii.

Priorytet 4.2 Zintegrowanie działań na rzecz rozwoju infrastruktury komunalnej.

Największe oddziaływanie skumulowane wystąpić może w przypadku działań zmierzających do poprawy układu komunikacyjnego oraz w ramach uregulowania gospodarki wodno-ściekowej. Również na etapie budowania instalacji odnawialnych źródeł energii istnieje możliwość powstania negatywnego oddziaływania na środowisko. Poszczególne zadania inwestycyjne mogą w krótkim czasie oddziaływać na bioróżnorodność, powierzchnię terenu oraz klimat akustyczny. Należy jednak podkreślić, że natężenie i zakres przewidywanych oddziaływań skumulowanych będą niewielkie. Będą to oddziaływania krótkoterminowe, ograniczone do czasu trwania.

Jednocześnie w Prognozie wskazuje się, iż rezygnacja z realizacji zamierzeń określonych w projekcie aktualizacji Strategii może wiązać się z brakiem koordynacji i integracji działań w zakresie zrównoważonego rozwoju społeczno–gospodarczego ŁOM, w tym w zakresie racjonalnego gospodarowania zasobami przyrodniczymi i przestrzenią, budowania potencjału rozwojowego obszaru oraz konkurencyjności krajowej i międzynarodowej, a także wspierania innowacyjności. Mogłoby to spowodować negatywne skutki zarówno dla rozwoju społeczno – gospodarczego, jak i dla środowiska, w efekcie skutkowałoby brakiem poprawy jakości życia mieszkańców. Zatem można przyjąć, iż przy braku realizacji projektu aktualizacji Strategii mogą wystąpić przede wszystkim zmiany negatywne, nie należy liczyć się z prawdopodobieństwem wystąpienia pozytywnych zmian w odniesieniu do środowiska i do kwestii poprawy warunków życia mieszkańców. Szczególnie niekorzystne zmiany w aspekcie skutków środowiskowych przewiduje się w przypadku odstąpienia od wdrażania celu Rozwój gospodarki zasobooszczędnej i niskoemisyjnej oraz ochrona środowiska przyrodniczego.

W Prognozie zawarto opinię, że konkretne oddziaływania środowiskowe będzie można ocenić dopiero w oparciu o konkretne dane projektowe i lokalizacyjne na etapie procedury oceny oddziaływania na środowisko poszczególnych inwestycji. Strategia Rozwoju ŁOM, takich danych nie przedstawia, ponieważ jest to dokument ogólny i strategiczny, zawierający generalne wytyczne, określający szerokie ramy przedsięwzięć planowanych do realizacji na tym terenie. Należy również pamiętać, że działanie na jeden komponent środowiska nie powoduje zmian tylko

w tym komponencie. Środowisko należy traktować jako system wzajemnie ze sobą powiązanych elementów, w którym zmiana jednej części wpływa na inną lub na całość systemu.

Zapisy aktualizacji Strategii Rozwoju ŁOM odnoszą się również do ochrony środowiska. Ochrony tej nie można rozpatrywać bez zwrócenia uwagi na rolę i kondycję człowieka w tym środowisku. Ochrona poszczególnych komponentów środowiska przyrodniczego oraz infrastruktury, która te komponenty będzie chronić bądź oczyszczać, wpłynie niewątpliwie na zdrowie i bezpieczeństwo człowieka. Biorąc pod uwagę lokalizację ŁOM, nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko. W Prognozie stwierdzono, że aktualizacja Strategii Rozwoju ŁOM jest dokumentem, którego realizacja przyczyni się do osiągnięcia celów w zakresie ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju, ustalonych wcześniej na szczeblu regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Odstąpienie od wdrażania zapisów tych dokumentów oznaczać będzie odstąpienie od obowiązku realizacji strategicznych celów ochrony środowiska. W przypadku braku realizacji Strategii Rozwoju ŁOM, przeprowadzona analiza i ocena stanu istniejącego pozwala wykazać, że może nastąpić pogorszenie stanu środowiska. Brak realizacji Strategii Rozwoju ŁOM przyczyniać się będzie do utrwalania oraz występowania negatywnych tendencji w środowisku.

W odniesieniu do obszaru Natura 2000 wskazano, iż zapisy projektu aktualizacji Strategii Rozwoju ŁOM 2020+ stanowią ogólny opis celów i priorytetów. Z założenia wszelkie działania modernizacyjne i budowlane będą realizowane na obszarach zabudowanych i przekształconych w wyniku działalności człowieka. Na obecnym etapie nie przewiduje się negatywnego wpływu zapisów dokumentu na środowisko. Zapisy projektu aktualizacji Strategii Rozwoju ŁOM 2020+ nie wpływają negatywnie na cele ochrony przyrody wynikające z ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Prognozuje się pozytywny wpływ dokumentu na stan środowisko na terenie ŁOM.

Sugerowane do realizacji przedsięwzięcia w ramach Strategii Rozwoju ŁOM mają zdecydowanie pozytywny wpływ na środowisko. W dokumencie określono analizę rozwiązań mających na celu ograniczenie i zapobieganie negatywnym oddziaływaniom na środowisko. Przyjmuje się, że podstawowym sposobem ograniczenia niekorzystnych oddziaływań na środowisko będzie przede wszystkim odpowiednie lokalizowanie poszczególnych inwestycji (zgodnie z przyjętymi kierunkami zagospodarowania przestrzennego danego obszaru), przestrzeganie prawa z zakresu ochrony środowiska oraz stosowanie rozwiązań technicznych i technologicznych ograniczających emisję zanieczyszczeń i hałasu.

Projekt aktualizacji Strategii Rozwoju ŁOM 2020+ jest spójny z założeniami i celami środowiskowymi przyjętymi w dokumentach wyższego szczebla. Cele i priorytety ujęte w projekcie Aktualizacji Strategii Rozwoju ŁOM 2020+ nie wpłyną negatywnie na cele środowiskowe zawarte w planach zagospodarowania wodami oraz na cele ochrony przyrody.

Podsumowując, można stwierdzić, że aktualizacja Strategii Rozwoju ŁOM 2020+ nie przewiduje działań rozwojowych, które mogły by mieć znaczący, długotrwały, negatywny wpływ na środowisko, w tym na obszary chronione o znaczeniu dla Wspólnoty. Dokument koncentruje się na poprawie jakości życia mieszkańców, jak i otoczenia w którym żyją poprzez ochronę i kształtowanie środowiska.

V.6 Monitorowanie Strategii ZIT

Zgodnie z Porozumieniem w sprawie powierzenia zadań Instytucji Pośredniczącej w ramach instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014–2020 przez Zarząd Województwa Łódzkiego Stowarzyszeniu Łódzki Obszar Metropolitalny zawartym w dniu 22 października 2015 r. Związek ZIT prowadzić będzie monitorowanie wykonywania Strategii ZIT; monitorowanie osiągania celów poddziałań, o których mowa w rozdziale V.5.1 w zakresie realizacji ram wykonania, określonych w formie wskaźników produktu i wskaźników finansowych, a w przypadku zidentyfikowania ryzyka ich nieosiągnięcia, podjęcie działań naprawczych w uzgodnieniu z IZ. W tym celu obowiązują procedury, które stanowią element instrukcji wykonawczych Instytucji Pośredniczącej.

Ponadto na mocy ww. porozumienia Związek ZIT będzie współpracować z IZ przy ewaluacji programu operacyjnego, w tym w szczególności będzie uczestniczyć w badaniach ewaluacyjnych oraz przekazywać dokumenty i informacje do badań ewaluacyjnych na prośbę IZ.

Tab. 55: Wykaz wskaźników dla kompleksowych programów Strategii ZIT.

Cel strategiczny/Priorytet	Nazwa wskaźnika	Typ wskaźnika (P/RB/RS)	Jednostka miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2023)	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
Cel 2 Rewitalizacja obszarów zdegradowanych na rzecz budowy przyjaznych i bezpiecznych przestrzeni, sprzyjających włączeniu społecznemu i podniesieniu aktywności gospodarczej 2.1 Zintegrowane działania rewitalizacyjne w wymiarze przestrzennym, przyrodniczym, społecznym, gospodarczym i kulturowym.	Powierzchnia obszarów objętych rewitalizacją*	P	ha	0	28	raz na rok	SL2014
	Liczba wspartych obiektów infrastruktury zlokalizowanych na rewitalizowanych obszarach**	P	szt.	0	14	raz na rok	SL2014
	Wyremontowane budynki mieszkalne na obszarach miejskich**	P	Jednostki mieszkalne	0	3	raz na rok	SL2014
	Liczba przedsiębiorstw ulokowanych na zrewitalizowanych obszarach**	RB	szt.	0	55	raz na rok	SL2014
Cel 2 Rewitalizacja obszarów zdegradowanych na rzecz budowy przyjaznych i bezpiecznych przestrzeni, sprzyjających włączeniu społecznemu i podniesieniu aktywności gospodarczej 2.2 Budowanie i ochrona tożsamości ŁOM oraz kreowanie wizerunku w oparciu o spójne dziedzictwo kulturowe.	Liczba zabytków nieruchomych objętych wsparciem***	P	szt.	0	5	raz na rok	SL2014
	Liczba instytucji kultury objętych wsparciem**	P	szt.	0	3	raz na rok	SL2014
	Wzrost oczekiwanej liczby odwiedzin w objętych wsparciem miejscach należących do dziedzictwa kulturalnego i naturalnego oraz stanowiących atrakcje turystyczne**	RB	odwiedziny /rok	0	26 880	raz na rok	SL2014
Cel 3 Budowa zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportu metropolitalnego/	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej**	P	szt.	0	15	raz na rok	SL2014

Cel strategiczny/Priorytet	Nazwa wskaźnika	Typ wskaźnika (P/RB/RS)	Jednostka miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2023)	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
3.1 Integracja, modernizacja i rozwój sieci metropolitalnego transportu zbiorowego 3.2 Modernizacja i rozwój infrastruktury transportu publicznego	Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej**	P	km	0	1	raz na rok	SL2014
	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych**	P	szt.	0	1	raz na rok	SL2014
	Długość wybudowanych dróg dla rowerów**	P	km	0	4	raz na rok	SL2014
	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej**	RB	szt./rok	0	5 529	raz na rok	SL2014
	Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach Park&Ride***	RB	szt.	0	27 100	raz na rok	SL2014
Cel 4 Rozwój gospodarki zasobooszczędnej i niskoemisyjnej oraz ochrona środowiska 4.1 Podniesienie efektywności energetycznej i wzrost znaczenia odnawialnych źródeł energii.	Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków*	P	szt.	0	200	raz na rok	SL2014
	Powierzchnia użytkowa budynków poddanych termomodernizacji***	P	m^2	0	472 824	raz na rok	SL2014
	Liczba gospodarstw domowych z lepszą klasą zużycia energii***	P	szt.	0	320	raz na rok	SL2014
	Liczba budynków uwzględniających standardy budownictwa pasywnego**	P	szt.	0	1	raz na rok	SL2014
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych ()***	RB	t CO2/rok	0	26 452	raz na rok	SL2014

Cel strategiczny/Priorytet	Nazwa wskaźnika	Typ wskaźnika (P/RB/RS)	Jednostka miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2023)	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
	Zmniejszenie rocznego zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych**	RB	kWh/rok	0	545 468	raz na rok	SL2014
Cel 4 Rozwój gospodarki zasobooszczędnej i niskoemisyjnej oraz ochrona środowiska / 4.2 Zintegrowanie działań na rzecz rozwoju infrastruktury komunalnej 4.3 Wspieranie efektywnego wykorzystania zasobów przyrodniczych, w tym gospodarka odpadami i ochrona środowiska	Długość wybudowanej kanalizacji sanitarnej *	P	km	0	29	raz na rok	SL2014
	Liczba dodatkowych osób korzystających z ulepszonego oczyszczania ścieków**	RB	RLM	0	4298	raz na rok	SL2014
Cel 5 Rozwój nowoczesnego kapitału ludzkiego oraz silnego informacyjnego społeczeństwa obywatelskiego / 5.2 Podnoszenie standardów i dostępu do usług w zakresie oświaty, opieki zdrowotnej i pomocy społecznej oraz do e-usług publicznych	Liczba uruchomionych systemów teleinformatycznych w podmiotach wykonujących zadania publiczne*	P	szt.	0	1	raz na rok	SL2014
	Liczba usług publicznych udostępnionych on-line o stopniu dojrzałości 3-dwustronna interakcja**	P	szt.	0	7	raz na rok	SL2014
	Liczba pobrań/odtworzeń dokumentów zawierających informacje sektora publicznego***	RB	szt.	0	1600	raz na rok	SL2014

Cel strategiczny/Priorytet	Nazwa wskaźnika	Typ wskaźnika (P/RB/RS)	Jednostka miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2023)	Częstotliwość pomiaru	Źródło danych
Cel 5 Rozwój nowoczesnego kapitału ludzkiego oraz silnego informacyjnego społeczeństwa obywatelskiego / 5.1 Wspieranie włączenia społecznego	Liczba osób bezrobotnych (łącznie z długotrwale bezrobotnymi) objętych wsparciem w programie*	P	osoby	0	486	raz na rok	SL2014
	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym objętych wsparciem w programie*	P	osoby	0	2422	raz na rok	SL2014

*Źródło: Opracowanie przygotowane zgodnie z wykazem wskaźników * Załącznik nr 2 Porozumienie **Załącznik nr 2 SZOOP RPO WŁ 2014-2020 oraz ***wartości szacunkowych wskazanych w fiszach projektowych.*

V.7 Mechanizmy włączenia społecznego

Strategia Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+ została przygotowana z zastosowaniem zasad włączenia społecznego w tworzenie dokumentu strategicznego. W trakcie prac zastosowano zróżnicowane metody i techniki angażowania mieszkańców i partnerów do budowy Strategii. Wykorzystane procedury zapewniły najwyższy poziom partycypacji społecznej w podejmowaniu decyzji, co do zawartości Strategii. Współdecydowanie, którym charakteryzował się cały proces tworzenia Strategii Rozwoju ŁOM uznawane jest za ostatni poziom (najwyższy) na drabinie określającej stopień partycypacji społecznej. W harmonogramie prac nad dokumentem uwzględniono konsultacje społeczne. Konsultacje miały zróżnicowany charakter pod względem podmiotowym i realizowane były w formie otwartej lub z Partnerami Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego oraz dotyczyły różnych etapów prac:

- konsultacje projektów Strategii ZIT z Partnerami ŁOM,
- konsultacje wniosków z Diagnozy Strategicznej ŁOM z interesariuszami rozwoju ŁOM z wykorzystaniem różnorodnych mediów,
- konsultacje pierwszej wersji projektu Strategii Rozwoju ŁOM z Partnerami ŁOM,
- konsultacje drugiej wersji projektu Strategii Rozwoju ŁOM z interesariuszami rozwoju ŁOM,

Informacje o konsultacjach rozpowszechniano różnymi kanałami:

- prasa lokalna,
- imienne zaproszenia do przedstawicieli różnorodnych grup interesariuszy, głównie przedstawicieli sektora społecznego, przedsiębiorców oraz mieszkańców,
- ogłoszenia na stronie internetowej Urzędu Miasta Łodzi, poświęconej Strategii Rozwoju ŁOM.

Konsultacje miały dwie zasadnicze formy:

- pośrednią – ankieta elektroniczna i pisemna,
- bezpośrednią – spotkanie konsultacyjne.

Szczegółowy raport z konsultacji społecznych przedstawiony jest w Załączniku 1 do Strategii.

Zaangażowanie społeczności lokalnej w budowanie Strategii Rozwoju ŁOM jest ważnym procesem jej uspołeczniania, jednak nie jedynym. Społeczność lokalna powinna mieć możliwość włączenia się również w proces realizacji strategii, jako współdecydująca o kierunkach rozwoju, zmianach w dokumencie strategicznym oraz ocenie jego wdrażania. W związku z tym wypracowano metodykę uspołeczniania Strategii Rozwoju ŁOM na różnych poziomach jej wdrażania.

W celu monitorowania i oceny realizacji strategii organizowane będą warsztaty konsultacyjne, spotkania ekspertów, przeprowadzane będą konsultacje online oraz ankiety. Grupę docelową, do której skierowane będą powyższe działania stanowić będą:

1. Mieszkańcy ŁOM;
2. Liderzy społeczności lokalnej;
3. Radni JST będących członkami Stowarzyszenia;
4. Pracownicy i członkowie SŁOM;
5. Przedsiębiorcy;
6. Przedstawiciele organizacji pozarządowych;
7. Przedstawiciele innych znaczących instytucji działających na terenie ŁOM.

W celu włączenia parterów we wdrażanie Strategii Rozwoju ŁOM prowadzony będzie proces informowania i konsultacji społecznych, m.in. poprzez:

- promowanie partnerskiego podejścia do rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego poprzez wskazywanie na znaczenie ZIT dla zwiększenia konkurencyjności regionu oraz dla poprawy jakości życia jego mieszkańców;
- upowszechnianie informacji dotyczących działalności Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny na stronie internetowej SŁOM: (http://lom.lodz.pl);
- informowanie społeczności ŁOM o planowanych w ramach działalności ZIT ŁOM zintegrowanych projektach terytorialnych poprzez akcje promocyjne;
- informowanie o efektach tych projektów;
- spotkania, warsztaty o charakterze informacyjno-zapoznawczym, służące równocześnie budowaniu relacji;
- pozyskiwanie propozycji rozwiązań i pomysłów dotyczących zintegrowanych inwestycji terytorialnych w trakcie akcji promocyjnych i szkoleń dla beneficjentów.

Co więcej, duże znaczenie na etapie wdrażania Strategii, będzie miał udział partnerów społeczno – gospodarczych w przygotowaniu i realizacji poszczególnych projektów, a także planów i programów, których powstanie jest niezbędne w celu poprawnego wdrażania Strategii. Będzie się to przejawiało m.in. poprzez ich udział w konsultacjach organizowanych w trakcie przygotowywania Planów Gospodarki Niskoemisyjnej, Planów Mobilności Miejskiej czy programów rewitalizacji, a także realizacji niektórych projektów w modelu hybrydowym.

W zakresie przygotowania konkretnych już projektów rewitalizacji obszarowej, prowadzone będą działania z zakresu partycypacji społecznej w kierunku ustalenia wariantów realizacji tych przedsięwzięć. Działania te przyjmą m.in. formę warsztatów, spacerów badawczych, w ramach których badana będzie opinia ekspertów, decydentów i przedstawicieli interesariuszy procesu rewitalizacji na temat uwarunkowań rewitalizacji na danym obszarze (potencjału obszaru, zagrożeń i szans realizacji zakresu prac, wizji rozwoju obszaru, itp.). Ww.

działania prowadzone będą w oparciu o konsultacje społeczne dotyczące m.in. priorytetowych projektów rewitalizacji obszarowej centrum Łodzi, które zostały przeprowadzone w 2014 roku, pod kątem wykonalności zgłoszonych potrzeb i objęcia ich przygotowywaną dokumentacją.

W rezultacie dojdzie do weryfikacji wariantów rozwoju rewitalizowanych obszarów oraz proponowanych w nich planów inwestycyjnych, a korzyściami takiego procesu będą:

- aktywne włączenie interesariuszy w prace nad dokumentacją i współdecydowanie o kształcie docelowych sposobów realizacji proponowanych rozwiązań na danym obszarze,
- uzyskanie opinii i wniosków od interesariuszy pozwalających na analizę problemów i podniesienie wartości merytorycznej koncepcji rewitalizacji,
- wyższy stopień akceptacji społecznej, a tym samym większe szanse na realizację procesu rewitalizacji.

Aby zapewnić przejrzystość działań i zaangażowanie aktorów lokalnych – Strategia Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+ jak i wszelkie jej aktualizacje są zamieszczane na stronie internetowej Stowarzyszenia: http://lom.lodz.pl/ oraz stronach internetowych jego członków.

Indeksy i spisy

Bibliografia

Adamowicz P., 2012, *Metropolie regionami kapitału i wiedzy*, Unia Metropolii Polskich, http://www.selfgov.gov.pl/materialy/pdf/metropolie-reg-kapital-wiedza.pdf.

Analiza możliwości i warunków budowy nowego połączenia kolejowego Łódź-Piotrków, 2008, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Łodzi, Łódź.

Bartosiewicz B., 2010, *Zróżnicowanie i determinanty rozwoju infrastruktury komunalnej w regionie łódzkim - studium przypadków*, Wydawnictwo UŁ, Łódź.

Bartosiewicz B., 2012a *Powiązania społeczne w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym*, [w:] Bartosiewicz B., Pielesiak I., Marszał T. (red.), *Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego,* Studia KPZK PAN, T. CXLVII, Warszawa.

Bartosiewicz B., Pielesiak I., 2010, *Relacje małe miasto-metropolia w świetle powiązań przestrzennych*, [w:] *Zarządzanie miastem. Studium ekonomiczne i organizacyjne*, M. Nowak, T. Skotarczak (red.). CeDeWu, Warszawa.

Bartosiewicz B., Pielesiak I., 2010, *Spójność obszaru metropolitalnego – koncepcja badawcza*, [w:] *Obszary metropolitalne we współczesnym środowisku geograficznym,* S. Liszewski (red.). Nowa Era, Łódź, s. 69-77.

Bartosiewicz B., Pielesiak I., Marszał T. (red.), 2012, *Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego,* Studia KPZK PAN, T. CXLVII, Warszawa.

Bartosiewicz. B., 2012b, *Spójność terytorialna łódzkiego obszaru metropolitalnego – pomiar zjawiska*, [w:] Bartosiewicz B., Pielesiak I., Marszał T. (red.), *Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego,* Studia KPZK PAN, T. CXLVII, Warszawa.

Bartosiewicz. B., Pielesiak I., 2012 *Powiązania transportowe w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym*, [w:] Bartosiewicz B., Pielesiak I., Marszał T. (red.), *Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego,* Studia KPZK PAN, T. CXLVII, Warszawa.

Borowska-Stefańska M., Ulańska J., 2012, *Polityka przestrzenna i użytkowanie ziemi w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym*, [w:] Bartosiewicz B., Pielesiak I., Marszał T. (red.), *Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego,* Studia KPZK PAN, T. CXLVII, Warszawa.

Budowa gospodarki niskoemisyjnej. Podręcznik dla regionów, INTERREG IVC, http://documents.rec.org/publications/RSC_BuildingLow_carbonEconomy_PL_Dec2011.pdf.

Czarnecka P., 2007, *Analiza obciążenia ruchem sieci dróg krajowych i wojewódzkich w województwie łódzkim*, Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi, Łódź.

Dokument Implementacyjny do Strategii Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), 2014, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, https://www.mir.gov.pl/media/4072/Dokument_Implementacyjny_do_SRT_17102014.pdf.

Drzazga D., 2010, *Zarządzanie w obszarach metropolitalnych. Procesy – struktury organizacyjne – instrumenty*. „Biblioteka Wiadomości Statystycznych", t. 63, s. 229–241.

Dylikowa A., 1973, *Krainy geograficzne*. *Geografia Polski*, PWN, Warszawa.

Dzienniki Urzędowe Województwa Łódzkiego z lat 2009-2012, Urząd Wojewódzki w Łodzi, Łódź.

Feltynowski M., 2009, *Dostępność komunikacyjna jako element rozwoju gmin wiejskich Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*, „Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich", nr 6, s. 197-207.

Feltynowski M., 2009, *Łódzki Tramwaj Regionalny jako przykład projektu z zakresu zintegrowanego transportu w obszarze metropolitalnym*, [w:] *Miasta i regiony wobec współczesnych wyzwań*, M. E. Sokołowiecz (red.). Wyd. UŁ, Łódź s. 157–164.

Gnidziński K., Budzyńska M., Ditberner A., Podkoński S., 2005, *Studium trasowania drogi ekspresowej S–14. Weryfikacja przebiegu.* Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi, Łódź.

Grotowska-Leder J., 2002, *Fenomen wielkomiejskiej biedy. Od epizodu do underclass*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

Haber Z., 2001, *Kształtowanie terenów zieleni z elementami ekologii*, Wydawnictwo Akademii Rolniczej, Poznań.

Interim Territorial Cohesion Report, 2004, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.

Jakóbczyk-Gryszkiewicz J., 1982, *Związki między miastami Łódzkiego Zespołu Miejskiego*, Praca doktorska, Wydział Nauk o Ziemi UŁ, Łódź.

Jakóbczyk-Gryszkiewicz J., 1992, *Powiązania między miastami łódzkiego zespołu miejskiego*, Acta Universitatis Wratislaviensis, nr 1238, Studia Geograficzne LII.

Jakóbczyk-Gryszkiewicz J., 1998, *Przeobrażenia stref podmiejskich dużych miast. Studium porównawcze strefy podmiejskiej Warszawy, Łodzi i Krakowa*, Wyd. UŁ, Łódź.

Jakóbczyk-Gryszkiewicz J., *Spójność Łódzkiego Zespołu Miejskiego w świetle badań związków usługowych występujących między miastami*, Acta Universitatis Lodziensis, Folia Geographica, 7, 1986, s. 115-136.

Jewtuchowicz A., Suliborski A., 2002, *Struktury i procesy kształtujące łódzki region społeczno-gospodarczy*, Zakład Ekonomiki regionalnej i Ochrony Środowiska UŁ, Łódź.

Jewtuchowicz A., Wójcik M. (red.), 2010, *Łódzka Metropolia. Problemy integracji gospodarczej*, Wyd. Biblioteka, Łódź.

Jokiel P., Maksymiuk Z., 1993, *Mapa hydrologiczna 1:50 000*, Główny Geodeta Kraju.

Kaczmarek J., Kowalczyk-Anioł J., Szafrańska E., Tanaś S., Włodarczyk B., 2013, *Podsumowanie badań ruchu turystycznego w województwie łódzkim za 2012 rok*, ROTWŁ, Łódź.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030, 2011, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, http://mir.bip.gov.pl/strategie-rozwoj-regionalny/17847_strategie.html.

Kondracki J., 2000, *Geografia regionalna Polski*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

Koter M., Liszewski S., Suliborski A., 2000, *Łódź i region Polski Środkowej*. Podręcznik wiedzy o regionie dla liceów, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź.

Kozłowski S. J., Marszał T., 2010a, *Metropolitan Areas in Poland – Context of Territorial Cohesion and Co-operation between Communes,* [w:] *Urban Management and Territorial Organisation. The Case of Polish and Ukrainian Big Cities at the Beginning of XXI Century,* M. Habrel, T. Marszał (red.). Wyd. UŁ, Łódź, s. 79–88;

Kozłowski S. J., Marszał T., 2010b, *Obszary metropolitalne w Polsce – kontekst spójności terytorialnej i współpracy międzygminnej*, „Biblioteka Wiadomości Statystycznych" t. 63, s. 127-129.

Krajowa Polityka Miejska 2023. Projekt, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, http://www.mir.gov.pl/strony/zadania/polityka-rozwoju-kraju/polityka-miejska/.

Krajowy raport o rozwoju społecznym Polska 2012. Rozwój regionalny i lokalny, Biuro Projektowe UNDP w Polsce, Warszawa, http://www.ewaluacja.gov.pl/Dokumenty_ewaluacyjne/Documents/raport_undp_2012_lhdi20420123.pdf.

Kurowski K. (red.), 2002, *Parki krajobrazowe Polski Środkowej*, Katedra Geobotaniki i Ekologii Roślin Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

Kwiatkowski M., 2012, *Struktura i spójność przestrzenna sieci ekologicznych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym.* Praca magisterska, Wydział Nauk Geograficznych UŁ, Łódź.

Liszewski S. (red.), 2001, *Zarys monografii województwa łódzkiego. Funkcja regionalna Łodzi i jej rola w kształtowaniu województwa*, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź.

Liszewski S., 2005, *Delimitacja Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*, [w:] K. Bald (red.), *Obszar Metropolitalny Łodzi – wyzwania i problemy*, Biuletyn KPZK PAN, z. 15, Warszawa, s. 25-47.

Liszewski S., 2010a, *Metropolia jako przedmiot badań naukowych i obszar dynamicznych przemian przestrzennych oraz społeczno-gospodarczych*, „Biblioteka Wiadomości Statystycznych" t. 63, s. 27–41.

Liszewski S., 2010b, *Od Łódzkiego Zespołu Miejskiego po Łódzki Obszar Metropolitalny,* [w:] *Obszary metropolitalne we współczesnym środowisku geograficznym,* S. Liszewski (red.), Nowa Era, Łódź, s. 53-66.

Liszewski S., Szafrańska E., Wolaniuk A., 2008, *Szkolnictwo wyższe Łodzi i jego rola w funkcji metropolitalnej miasta*. ŁTN, Łódź.

Lorens P., 2007, *Rewitalizacja miast w Polsce. Pierwsze doświadczenia*, Wydawnictwo Urbanista, Warszawa.

Łyp W., 2008, *Infrastruktura wodno-ściekowa w planowaniu miast*, WKŁ, Warszawa.

MacQueen J. B., 1967, *Some Methods for classification and Analysis of Multivariate Observations*, [w:] Proceedings of 5-th Berkeley Symposium on Mathematical Statistics and Probability, Berkeley, University of California Press.

Markowski T., Marszał T., 2005, *Funkcje i zarządzanie obszarami metropolitalnymi*, Samorząd Terytorialny, 7-8, s. 7-16.

Markowski T., Marszał T., 2006a, *Metropolitan area – function and management perspectives of the Polish spatial planning system*, [in:] *New members – new challenges for the European Regional Development Policy*, T. Markowski, M. Turała (eds.), Studia Regionalia, Warszawa, s. 239-249.

Markowski T., Marszał T., 2006b, *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja – Problemy i pojęcia podstawowe*, KPZK PAN, Warszawa.

Marszał T., 2004, *Some remarks on metropolitan development – the case of the city of Lodz*, [in:] T. Gok, T. Marszał (eds.), Urban and regional development – concepts and experiences, Studia Regionalia KPZK PAN vol. 14, s. 129-136.

Marszał T., 2005, *Funkcje obszaru metropolitalnego Łodzi*, [w:] K. Bald (red.), *Obszar Metropolitalny Łodzi – wyzwania i problemy*, Biuletyn KPZK PAN, z. 215, Warszawa, s. 48-27.

Marszał T., Pielesiak I., 2008, *Spójność obszaru metropolitalnego w świetle powiązań infrastrukturalnych (przykład Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego)*, [w:] *Rola polskich aglomeracji wobec wyzwań Strategii Lizbońskiej*, T. Marszał (red.), Studia KPZK PAN, t. CXX, Warszawa, s. 180-196.

Massel A., 2008*, Linia dużych prędkości Wrocław/Poznań-Łódź-Warszawa*, Technika Transportu Szynowego, nr 12, s. 36-41.

Matczak A., 1993, *Identyfikacja związków przestrzennych w systemie aglomeracji na przykładzie łódzkiej aglomeracji miejskiej (ŁAM),* [w:] *Problematyka lokalnych systemów osadniczych,* W. Maik (red.). Wyd. UMK, Toruń.

Matematyczne modelowanie jakości powietrza w województwie łódzkim w 2012 r. na potrzeby rocznej oceny jakości powietrza, Biuro Studiów i Pomiarów Proekologicznych EKOMETRIA sp. z o. o.

Olaczek R., 1971, *Przewodnik po województwie łódzkim*, Nasza Przyroda – Liga Ochrony Przyrody.

Papińska E., 2001, *Wpływ antropopresji na zmiany środowiska geograficznego województwa łódzkiego (w granicach z lat 1975-1998)*, Acta Geographica Lodziensia, Nr 81, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź.

Parysek J.J., 2008, *Aglomeracje miejskie w Polsce oraz problemy ich funkcjonowania i rozwoju,* [w:] *Wybrane problemy rozwoju i rewitalizacji miast: aspekty poznawcze i praktyczne*, Bogucki Wyd. Naukowe, IGSEiGP UAM, Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, nr 5, Poznań.

Paturalska-Nowak E., Szymańska A, 2009, *Usankcjonowanie prawne ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego*, [w:] *Ochrona łączności ekologicznej w Polsce*, Jędrzejewski W., Ławreszuk D (red.), Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża, s. 103-106.

Pielesiak I., 2007, *Metropolitan Areas in Poland (the Chosen Aspects)*, [w:] *Metropolises and Metropolitan Areas. Structures, Functions and Role*, T. Marszał, W. Zmitrowicz (eds.). Studia Regionalia KPZK PAN, t. 20, s. 33–46.

Pielesiak I., 2012a, *Powiązania ekologiczne Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*, [w:] Bartosiewicz B., Pielesiak I., Marszał T. (red.), Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, Studia KPZK PAN, T. CXLVII, Warszawa.

Pielesiak I., 2012b, *Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w świetle powiązań infrastrukturalnych. Aneks do pracy doktorskiej*, Wydział Nauk Geograficznych UŁ, Łódź.

Pielesiak I., 2012c, *Delimitacja i instytucjonalizacja Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*, [w:] Bartosiewicz B., Pielesiak I., Marszał T. (red.), Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, Studia KPZK PAN, T. CXLVII, Warszawa.

Plan przeciwdziałania depopulacji w województwie łódzkim. Rodzina – Dzieci – Praca, Regionalne Centrum Pomocy Społecznej, Łódź, http://www.rcpslodz.pl/Strategia/19/0/.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, 2010, Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, Łódź, http://bppwl.lodzkie.pl/categories/3477.

Potoczna M., Warzywoda-Kruszyńska W., 2009, *Kobiety z łódzkich enklaw biedy. Bieda w cyklu życia i międzypokoleniowym przekazie*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, https://www.pois.gov.pl/media/1238/POIS_2014_2020_13022015.pdf.

Program Operacyjny Inteligentny Rozwój 2014-2020, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, https://www.poir.gov.pl/media/1867/ost_POIR_19_01_dokument_21012015_okladka.pdf.

Program Operacyjny Polska Cyfrowa 2014-2020, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa, https://mac.gov.pl/files/program_operacyjny_polska_cyfrowa_05122014.pdf.

Program Operacyjny Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, https://www.power.gov.pl/media/943/POWER_zatwierdzony_przez_KE_171214.pdf.

Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Warszawa, http://www.minrol.gov.pl/content/download/54205/298537/version/1/file/PROW2014-2020_wersja_pelna.pdf.

Projekt założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe miasta Łodzi – nowelizacja opracowania z 1999 r., Urząd Miasta Łodzi, Łódź, http://bip.uml.lodz.pl/_plik.php?id=34268&PHPSESSID=e2e441dc6ff7d1914a35cb2b270070cc.

Raport o stanie środowiska w województwie łódzkim na podstawie badań przeprowadzonych w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, WIOŚ w Łodzi, Łódź, http://www.wios.lodz.pl/docs/r13-iii-powietrze.pdf.

Ratajczyk N., Drzazga D., 2005, *Rewitalizacja przyrodnicza a procesy zarządzania rozwojem miasta na przykładzie Łodzi*, Teka Komisji Architektury, Urbanistyki i Studiów Krajobrazowych PAN, t. 1, Lublin, s. 135-148.

Regionalna Strategia Innowacji dla Województwa Łódzkiego „LORIS 2030", 2013, Urząd Marszałkowski w Łodzi, Łódź, http://www.lodzkie.pl/files/biznes/rsi_-_publikacja.pdf.

Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020, Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego, Łódź, http://www.rpo.lodzkie.pl/images/prawo-i-dokumenty/RPO_WL_2014_2020_31_12_2014.pdf.

Roczna ocena jakości powietrza w województwie łódzkim w 2012 r., 2013, WIOŚ w Łodzi, http://www.wios.lodz.pl/docs/ocena_roczna_2012_wersja_poprawiona.pdf.

Rzeńca A., Rzeńca P., 2010, *Przyrodnicze uwarunkowania integracji systemu przyrodniczego metropolii łódzkiej* [w:] *Łódzka metropolia. Problemy integracji społecznej i przestrzennej*, A. Suliborski, Z. Przygodzki (red.)., Wyd. Biblioteka, Łódź.

Sektor nowoczesnych usług biznesowych w Polsce, 2013, ABSL Związek Liderów Usług Biznesowych w Polsce, Warszawa, http://www.absl2013.epublish24.com/#/2/.

Skala, natężenie i kierunki migracji do Łodzi i badanie odpływu mieszkańców w latach 2010-2012 według gmin województwa łódzkiego, innych województw, zagranicy, płci i wieku migrujących, 2013, Fundacja Uniwersytetu Łódzkiego.

Społeczeństwo informacyjne w liczbach, 2013, Departament Społeczeństwa Informacyjnego, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa,

https://mac.gov.pl/files/wp-content/uploads/2013/09/Spoleczenstwo-informacyjne-w-liczbach-2013.pdf.

Strategia przestrzennego rozwoju Łodzi, 2012, Urząd Miasta Łodzi, Łódź, http://www.uml.lodz.pl/get.php?id=3681.

Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020, 2013, Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego, Łódź, http://www.strategia.lodzkie.pl/images/srwl_2020_uchwalona_26_02_2013.pdf.

Strategia Zintegrowanego Rozwoju Łodzi 2020+, 2012, Urząd Miasta Łodzi, Łódź, http://uml.lodz.pl/miasto/strategia/.

Studium Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, 2013, Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi, Łódź, http://bppwl.lodzkie.pl/categories/3682.

Studium trasowania drogi ekspresowej S-8. Synteza, 2004, Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi, Łódź.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łodzi, 2010, Miejska Pracownia Urbanistyczna w Łodzi, Łódź, http://www.mpu.lodz.pl/page/file.php?id=215.

Suliborski A., Przygodzki Z. (red.), 2010, *Łódzka metropolia. Problemy integracji społecznej i przestrzennej*. Wyd. Biblioteka, Łódź.

Śmiłowska T. (red.), 2008, *Próba delimitacji obszaru metropolitalnego Łodzi na podstawie ruchu wędrówkowego ludności w latach 1989-2007*, Urząd Statystyczny w Łodzi, Łódź.

Warzywoda-Kruszyńska W., Golczyńska-Grondas A., 2010, *Wzmocnić szanse i osłabić transmisję biedy wśród mieszkańców miast województwa łódzkiego – WZLOT. Raport końcowy – rekomendacje*, Wydawnictwo Biblioteka, Łódź.

Warzywoda-Kruszyńska W., Jankowski B., 2013, *Ciągłość i zmiana w łódzkich enklawach biedy*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

Warzywoda-Kruszyńska W., Petelewicz M., 2010, *Bieda w dzieciństwie jako zagrożenie biedą i wykluczeniem społecznym*, Instytut Socjologii UŁ, Łódź.

Wieloletni Plan Działań na Rzecz Rozwoju i Upowszechniania Ekonomii Społecznej w Województwie Łódzkim na lata 2013-2020, Regionalne Centrum Pomocy Społecznej, Łódź, http://pokl-rcpslodz.pl/sites/default/files/PLAN%20MARZEC%202013.pdf.

Włodarczyk B., 1999, *Przemiany form aktywności turystycznej. Przykład Krawędzi Wyżyny Łódzkiej*, Łódzkie Towarzystwo Oświatowe, Łódź.

Wolaniuk A., 1997, *Funkcje metropolitalne Łodzi i ich rola w kształtowaniu przestrzeni*, ŁTN, Łódź.

Woźniak T., Turkowski S., 2007, *Zasady renaturyzacji rzek łódzkich*, Urząd Miasta Łodzi, Wydział Gospodarki Komunalnej, Łódź.

Wójcik M., 2008, *Przemiany społeczno-gospodarcze wsi w aglomeracji łódzkiej w okresie transformacji ustrojowej*, Wyd. UŁ, Łódź.

Wycichowska B, 2008, *Zawłaszczanie chronionego krajobrazu kulturowego przez samorządy gminne. Bilans strat na przykładzie Parku Krajobrazowego Wzniesień Łódzkich*. „Zarządzanie Krajobrazem Kulturowym. Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego", nr 10, s. 368-376.

Wykaz zabytków wpisanych do rejestru zabytków nieruchomych woj. łódzkiego (stan na 31 grudnia 2012 r.), 2013, WUOZ w Łodzi.

Założenia Narodowego Programu Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej, 2011, Rada Ministrów, Warszawa, http://www.mg.gov.pl/files/upload/10460/NPRGN.pdf.

Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, 2013, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.

Spis tabel

Tab. 1: Definiowanie zakresów tematycznych rozwoju ŁOM na podstawie dokumentacji strategicznej szczebla centralnego. 13

Tab. 2: Definiowanie zakresów tematycznych rozwoju ŁOM na podstawie dokumentacji strategicznej szczebla regionalnego. 14

Tab. 3: Definiowanie zakresów tematycznych rozwoju ŁOM na podstawie konsultacji społecznych Diagnozy Strategicznej ŁOM. 15

Tab. 4: Ocena dostępności i kierunki dojazdów do usług podstawowych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2013 r. 43

Tab. 5: Struktura rodzajowa zabytków wpisanych do rejestru wojewódzkiego, stan na koniec 2015 r. 61

Tab. 6: Obszar Parku Krajobrazowego Wzniesień Łódzkich w strukturze powierzchni gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. 98

Tab. 7: Obszary chronionego krajobrazu w granicach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. 99

Tab. 8: Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe w granicach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. 100

Tab. 9: Obszary Natura 2000 na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. 102

Tab. 10: Aktualna powierzchnia form ochrony przyrody w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym. 103

Tab. 11: Grunty nieleśne do zalesienia i zalesienia w latach 2000-2014 w gminach i powiatach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. 104

Tab. 12: Nasadzenia i ubytki drzew w latach 2004-2014 w gminach i powiatach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. 106

Tab. 13: Powierzchnia ogółem parków, zieleńców i terenów zieleni osiedlowej w powiatach i gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w latach 1999-2014. 107

Tab. 14: Parki spacerowo-wypoczynkowe w powiatach i gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 109

Tab. 15: Pyłowe i gazowe zanieczyszczenia powietrza w powiatach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2014 r. 110

Tab. 16: Wynik pomiarów stężenia pyłu zawieszonego PM10 i PM 2,5 dla stacji rozmieszczonych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2014r. 114

Tab. 17: Przemysłowe i komunalne oczyszczalnie ścieków w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2014 r. 116

Tab. 18: Odsetek ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2014 r. 117

Tab. 19: Gospodarka odpadami w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2012 r. 117

Tab. 20: Dzikie wysypiska w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2012 r. 118

Tab. 21: Identyfikacja procesów w zakresie gospodarki niskoemisyjnej w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym. 119

Tab. 22: Remonty i modernizacje komunalnych zasobów mieszkaniowych (ocieplenie budynków) w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. 121

Tab. 23: Zużycie gazu na ogrzewanie mieszkań w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. 122

Tab. 24: Zużycie gazu ogółem w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. 123

Tab. 25: Stan realizacji PGN'ów dla poszczególnych gmin SŁOM. 124

Tab. 26: Struktura ludności według ekonomicznych grup wieku w Łodzi i w podregionie łódzkim w 2014 r. 131

Tab. 27: Struktura podmiotów gospodarczych w Łodzi i w regionie podłódzkim w 2014 r. 132

Tab. 28: Lokalny Wskaźnik Rozwoju Społecznego i jego komponenty w powiatach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. 133

Tab. 29: Wybrane inwestycje w infrastrukturę społeczeństwa informacyjnego realizowane z wykorzystaniem środków Unii Europejskiej w latach 2007-2013 w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym. 138

Tab. 30: Mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia rozwoju funkcji metropolitalnych i spójności ŁOM. 141

Tab. 31: Mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia rozwoju zdegradowanych obszarów miejskich ŁOM. 143

Tab. 32: Mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia rozwoju transportu metropolitalnego w ŁOM. 146

Tab. 33: Mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia rozwoju gospodarki niskoemisyjnej i ochrony środowiska w ŁOM. 148

Tab. 34: Mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia rozwoju kapitału ludzkiego i społeczeństwa informacyjnego w ŁOM. 150

Tab. 35 Analiza problemów rozwojowych. 151

Tab. 36: Charakterystyka Programu Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich. 169

Tab. 37: Terytorialne dopasowanie planowanego i oczekiwanego wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich. 172

Tab. 38: Wiązki tematyczne projektów Kompleksowego Programu Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich. 174

Tab. 39: Proponowane projekty Kompleksowego Programu Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich i ich oddziaływanie na zdiagnozowane problemy rozwojowe ŁOM. 175

Tab. 40: Charakterystyka Programu Rozwoju Transportu Metropolitalnego. 176

Tab. 41: Terytorialne dopasowanie planowanego i oczekiwanego wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Transportu Metropolitalnego. 180

Tab. 42: Wiązki tematyczne projektów Kompleksowego Programu Rozwoju Transportu Metropolitalnego. 182

Tab. 43: Proponowane projekty Kompleksowego Programu Transportu Metropolitalnego i ich oddziaływanie na zdiagnozowane problemy rozwojowe ŁOM..... 183

Tab. 44: Charakterystyka Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej. 184

Tab. 45: Terytorialne dopasowanie planowanego i oczekiwanego wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej. 187

Tab. 46: Wiązki tematyczne projektów Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej. 190

Tab. 47: Proponowane projekty Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej i ich oddziaływanie na zdiagnozowane strony problemy rozwojowe ŁOM..... 192

Tab. 48: Charakterystyka Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego. 193

Tab. 49: Terytorialne dopasowanie planowanego i oczekiwanego wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego..... 197

Tab. 50: Wiązki tematyczne projektów Kompleksowego Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego. 199

Tab. 51: Proponowane projekty Kompleksowego Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego i ich oddziaływanie na zdiagnozowane słabe i mocne strony ŁOM..... 201

Tab. 52: Finansowanie programów i priorytetów Strategii ZIT ze środków RPO WŁ na lata 2014-2020 (część ZIT)..... 203

Tab. 1: Kwota alokacji UE (EUR) w ramach POIiŚ wraz z algorytmem..... 214

Tab. 54: Zakres odpowiedzialności IP ZIT i IZ RPO oraz IP WUP w zakresie projektów konkursowych EFS..... 217

Tab. 55: Wykaz wskaźników dla kompleksowych programów Strategii ZIT..... 223

Tab. 56: Lista projektów podstawowych ZIT, które zostały wstępnie zidentyfikowane przez IZ RPO WŁ w ramach trybu pozakonkursowego 254

Tab. 57:Lista projektów rezerwowych ZIT wstępnie zidentyfikowanych przez IZ RPO WŁ, *których dofinansowanie jest możliwe w przypadku dostępności alokacji w ramach RPO WŁ na lata 2014-2020 w części ZIT*

..... 265

Tab. 58: Lista projektów komplementarnych, które zostały wstępnie zidentyfikowane przez IZ POIiŚ w ramach trybu pozakonkursowego 271

Tab. 59: Lista projektów komplementarnych, które zostały wstępnie zidentyfikowane przez IZ POIiŚ, dla których możliwe jest finansowanie z POIiŚ (w przypadku dostępności alokacji w POIiŚ)..... 273

Tab. 60: Lista projektów, które zostały zidentyfikowane przez IZ RPO WŁ w ramach trybu pozakonkursowego Poddziałanie VI.3.3 274

Tab. 61: Lista projektów, które będą ubiegały się o dofinansowanie w ramach RPO WŁ lub POIiŚ lub innych funduszy zewnętrznych– ich realizacja jest uzależniona od wyników konkursów 275

Spis rycin

Rys. 1 Idea definiowania zakresów tematycznych rozwoju ŁOM 11

Rys. 2 Podział administracyjny Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 20

Rys. 3 Typy przestrzenne specyfiki społeczno-gospodarczej gmin w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2012 r. – ujęcie syntetyczne..... 25

Rys. 4 Specjalizacja gospodarcza gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 29

Rys. 5 Typy przestrzenne użytkowania ziemi w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2012 r. 32

Rys. 6 Zmiana powierzchni gruntów zabudowanych i zurbanizowanych w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w latach 2000-2012 33

Rys. 7 Stopień pokrycia powierzchni gmin ŁOM MPZP w 2014 r. w %..... 34

Rys. 8 Dojazdy do pracy do Łodzi z gmin ŁOM 37

Rys. 9 Wielkość dojazdów do łódzkich szkół podstawowych i gimnazjalnych z gmin ŁOM w roku szkolnym 2011-2012..... 39

Rys. 10 Wielkość dojazdów do łódzkich szkół ponadgimnazjalnych z gmin ŁOM w roku szkolnym 2011-2012 40

Rys. 11 Wielkość dojazdów do łódzkich szkół wyższych z gmin ŁOM w roku szkolnym 2011-2012 40

Rys. 12 Przestrzenne zróżnicowanie powiązań gospodarczych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2013 r. 45

Rys. 13 Liczba porozumień międzygminnych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym podpisanych w latach 2009-2013 51

Rys. 14 Strefa wielkomiejska Łodzi na tle struktury miasta 60

Rys. 15 Prognoza liczby ludności w Łodzi i pozostałych powiatach ŁOM (opracowanie na bazie NSP 2011) 64

Rys. 16 Przyrost naturalny - Łódź na tle innych dużych miast Polski (różnica pomiędzy liczbą urodzeń żywych a liczbą zgonów) 64

Rys. 17 Prognoza na lata 2015-2020: ludność w wieku poprodukcyjnym w przeliczeniu na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym 65

Rys. 18 Średnie wynagrodzenie za pracę (kwota brutto). 70

Rys. 19 Sieć głównych dróg kołowych Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 76

Rys. 20 Mapa połączeń Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej 78

Rys. 21 Sieć kolejowa Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2012 r. 79

Rys. 22 Sieć tramwajowa Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 80

Rys. 23 Wielkość międzygminnych powiązań oraz przebieg tras transportu zbiorowego w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym (z wyłączeniem połączeń kolejowych) w 2013 r. 83

Rys. 24 Uśredniony czas przejazdu do Łodzi transportem zbiorowym z gmin zaplecza Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2012 r. 85

Rys. 25 Lesistość w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2009 r. 97

Rys. 26 Udział terenów objętych ochroną w powierzchni ogółem gmin w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym 102

Rys. 27 Rozmieszczenie emitorów punktowych w powiatach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2014 r. 111

Rys. 28 Emisja liniowa w powiatach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2014 r. 112

Rys. 29 Emisja powierzchniowa w powiatach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2014 r. 113

Rys. 30 Obszary przekroczeń PM10 w Łódzki Obszarze Metropolitalnym w 2014 r. 115

Rys. 31 Obszary przekroczeń PM2,5 w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2014 r. 116

Rys. 32 Typy przestrzenne specyfiki demograficznej gmin w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2012 r. 130

Rys. 33 Przyrost rzeczywisty ludności w Łodzi oraz w regionie podłódzkim w latach 2002-2012 131

Rys. 34 Przeciętne wynagrodzenie brutto w gospodarce Łodzi i regionu podłódzkiego oraz jego zmiany w latach 2002-2012 133

Rys. 35 Nasycenie usługami dostępu Internetu w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (łącze pow. 2Mb/s) w 2012 r. 136

Rys. 36 Naczelne wartości rozwoju ŁOM 156

Rys. 37 Schemat ideowy połączonych Strategii ZIT oraz Strategii Rozwoju ŁOM 168

Rys. 38 Standaryzowany wskaźnik uzasadniający obszary wsparcia w Strategii ZIT, w ramach Kompleksowego Programu Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich 170

Rys. 39 Terytorialny wymiar wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich. Projekty podstawowe (ZIT i komplementarne) 171

Rys. 40 Terytorialny wymiar wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich. Projekty rezerwowe (ZIT i komplementarne) 171

Rys. 41 Standaryzowany wskaźnik uzasadniający obszary wsparcia w Strategii ZIT, w ramach Kompleksowego Programu Transportu Metropolitalnego 178

Rys. 42 Terytorialny wymiar wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Transportu Metropolitalnego. Projekty podstawowe (ZIT i komplementarne) 179

Rys. 43 Terytorialny wymiar wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Transportu Metropolitalnego. Projekty rezerwowe (ZIT i komplementarne) 179

Rys. 44 Standaryzowany wskaźnik uzasadniający obszary wsparcia w Strategii ZIT, w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej 186

Rys. 45 Terytorialny wymiar wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej. Projekty podstawowe (ZIT i komplementarne) 186

Rys. 46 Terytorialny wymiar wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej. Projekty rezerwowe (ZIT i komplementarne) 187

Rys. 47 Rozpoznanie zagadnień gospodarki niskoemisyjnej w gminach ŁOM 188

Rys. 48 Standaryzowany wskaźnik uzasadniający obszary wsparcia w Strategii ZIT, w ramach Kompleksowego Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego 195

Rys. 49 Terytorialny wymiar wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego. Projekty podstawowe (ZIT i komplementarne) ... 196

Rys. 50 Terytorialny wymiar wsparcia w ramach Kompleksowego Programu Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego. Projekty rezerwowe (ZIT i komplementarne) 196

Rys. 51 Zasady dofinansowania projektów Strategii Rozwoju ŁOM oraz Strategii ZIT 202

Rys. 52 Struktura uczestników badania ankietowego w ramach konsultacji wniosków z Diagnozy Strategicznej ŁOM 248

Rys. 53 Struktura tematyczna uwag zgłoszonych w ramach konsultacji pierwszej wersji projektu Strategii Rozwoju ŁOM z Partnerami ŁOM 250

Rys. 54 Struktura uczestników badania ankietowego w ramach konsultacji drugiej wersji projektu Strategii Rozwoju ŁOM 251

Rys. 55 Uwagi odnoszące się do wizji ŁOM, zgłoszone przez uczestników badania ankietowego w ramach konsultacji drugiej wersji projektu Strategii Rozwoju ŁOM 252

Rys. 56 Uwagi odnoszące się do misji ŁOM, zgłoszone przez uczestników badania ankietowego w ramach konsultacji drugiej wersji projektu Strategii Rozwoju ŁOM 253

Wykaz skrótów

RPO WŁ	Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020
BDL	Bank Danych Lokalnych
CIS	Centrum Integracji Społecznej
CT IV	Cel tematyczny 4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach zawarty w Umowie Partnerstwa
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EFS	Europejski Fundusz Społeczny
FOM	Funkcjonalne obszary miejskie miast wojewódzkich
GIOŚ	Główny Inspektorat Ochrony Środowiska
GUS	Główny Urząd Statystyczny
IP	Instytucje Pośredniczące Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 (IP ZIT oraz IP WUP)
IZ	Instytucja Zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020
JST	Jednostka Samorządu Terytorialnego
KIS	Klub Integracji Społecznej
KOP	Komisja Oceny Projektów
ŁOM	Łódzki Obszar Metropolitalny

OP	Oś Priorytetowa
P	Wskaźnik Produktu
PI	Priorytet Inwestycyjny
POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020
Porozumienie	Porozumienie w sprawie powierzenia zadań Instytucji Pośredniczącej w ramach instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014–2020 przez Zarząd Województwa Łódzkiego Stowarzyszeniu Łódzki Obszar Metropolitalny
RB	Rezultat Bezpośredni
RS	Rezultat Strategiczny
SL2014	Centralny system teleinformatyczny
SŁOM	Stowarzyszenie Łódzki Obszar Metropolitalny
Strategia ŁOM	Strategia Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+ (pełni funkcję ogólnej Strategii Rozwoju ŁOM oraz operacyjnej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych)
Strategia ZIT	Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
SZOOP RPO WŁ	Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020
WTZ	Warsztat Terapii Zajęciowej
WUP	Wojewódzki Urząd Pracy w Łodzi
ZAZ	Zakład Aktywności Zawodowej
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

Załączniki

Załącznik 1: Raport z konsultacji społecznych

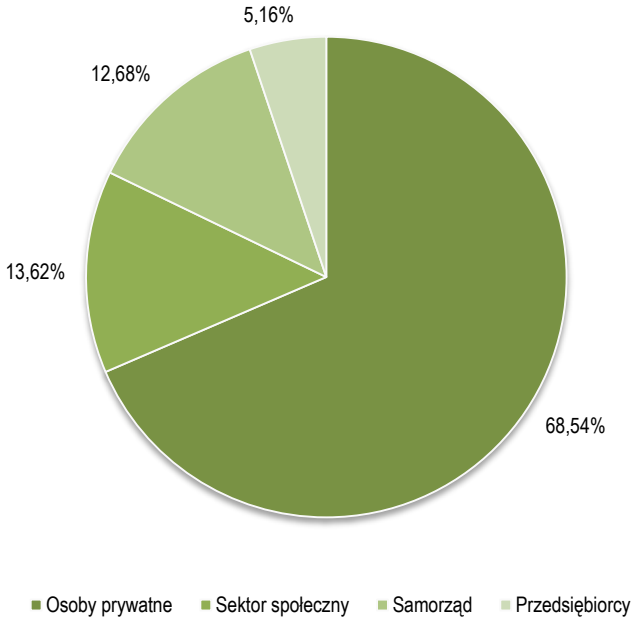
Opracowanie Strategii Rozwoju ŁOM miało charakter partycypacyjny. W harmonogramie prac nad dokumentem uwzględniono konsultacje społeczne. Konsultacje miały zróżnicowany charakter pod względem podmiotowym. Realizowane były w formie otwartej bądź wyłącznie z Partnerami Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Poniżej zaprezentowano wyniki poszczególnych etapów postępowania konsultacyjnego.

Konsultacje projektów Strategii ZIT z Partnerami ŁOM

Na etapie konsultacji społecznych, Partnerzy przekazali propozycje projektów infrastrukturalnych do realizacji w ramach Strategii ZIT. Należy podkreślić, że wartość oczekiwanego dofinansowania projektów znacząco przekraczała spodziewaną kwotę wsparcia rozwoju ŁOM w ramach ZIT. Analiza zgłoszonych projektów umożliwiła jednak dyskusję nad celami strategicznymi i priorytetami Strategii ZIT w ramach Strategii Rozwoju ŁOM. Autorzy przyporządkowali proponowane projekty do priorytetów. Na podstawie analizy kosztów proponowanych projektów oraz (alternatywnie) ich liczby określono znaczenie projektów dla Partnerów ŁOM.

Konsultacje wniosków z Diagnozy Strategicznej ŁOM z interesariuszami rozwoju ŁOM

Przedmiotem konsultacji były wnioski wynikające z Diagnozy Strategicznej ŁOM. Celem konsultacji było zebranie opinii jak największej liczby interesariuszy rozwoju ŁOM na temat kierunków rozwoju obszaru. Konsultacje miały charakter otwarty, zostały zrealizowane w okresie od 3 do 14 lutego 2014 roku. Zaproszenia do konsultacji skierowano do możliwie szerokiego grona interesariuszy z wykorzystaniem różnorodnych mediów: 1) prasy lokalnej, 2) imiennych zaproszeń do przedstawicieli różnorodnych grup interesariuszy, wskazanych przez Partnerów ŁOM, 3) ogłoszenia na stronie internetowej Urzędu Miasta Łodzi, poświęconej Strategii Rozwoju ŁOM. Konsultacje miały dwie zasadnicze formy: pośrednią – ankieta elektroniczna i pisemna oraz bezpośrednią – spotkanie konsultacyjne.



Rys. 52 Struktura uczestników badania ankietowego w ramach konsultacji wniosków z Diagnozy Strategicznej ŁOM

Źródło: Opracowanie własne.

Ankieta zawierała 12 pytań. Przedmiotem ankiety była zarówno ocena istotności poszczególnych mocnych i słabych stron ŁOM w kontekście pełnionych przez niego funkcji, jak również zebranie opinii i propozycji o możliwych celach rozwoju ŁOM. W okresie konsultacji społecznych kwestionariusze ankiety zostały wypełnione przez łącznie 213 interesariuszy. Wśród respondentów dominowali mężczyźni (63,4%). Zdecydowaną większość uczestników ankiety stanowili mieszkańcy Łodzi (64,3%). Najliczniejszą grupą respondentów były osoby prywatne (68,5%). Przedstawiciele organizacji pozarządowych, stowarzyszeń i instytucji stanowili 13,6% ankietowanych natomiast przedstawiciele samorządu terytorialnego 12,7%. Udział przedsiębiorców wyniósł 5,2%.

Ankietowani mieli za zadanie ocenić istotność zidentyfikowanych w Diagnozie Strategicznej ŁOM mocnych i słabych stron obszaru a także zaopiniować postulowane kierunki rozwoju ŁOM. W tabelach od 25 do 27 zaprezentowano hierarchię mocnych i słabych stron oraz kierunków rozwoju ŁOM w kolejności od najistotniejszych do najmniej istotnych, według opinii respondentów. Oprócz ocenionych, ankietowani zgłosili również własne propozycje mocnych i słabych stron oraz kierunków rozwoju obszaru, które uwzględniono w dalszych etapach prac nad Strategią Rozwoju ŁOM. Dodatkowe propozycje mocnych stron ŁOM wiązano przede wszystkim z: 1) istniejącą siecią transportową, w szczególności tramwajową, 2) istniejącymi zakładami przemysłowymi oraz korzystnymi warunkami dalszego rozwoju przemysłu, np.

Łódzka Specjalna Strefa Ekonomiczna, 3) lotniskiem, 4) dobrze rozwiniętym zapleczem usług medycznych oraz 5) bliskością Warszawy.

Jako słabe strony ŁOM uczestnicy konsultacji najczęściej wskazywali również na: 1) brak wspólnej wizji rozwoju ŁOM i koordynacji działań na poziomie samorządowym, 2) niedostatki infrastruktury transportu zbiorowego, 3) degradację terenów zielonych w ŁOM oraz 4) brak skoordynowanej promocji ŁOM. Respondenci proponowali niewskazane w Diagnozie Strategicznej ŁOM kierunki rozwoju obszaru. Najczęściej ankietowani sugerowali: 1) działania zmierzające do poprawy warunków rozwoju przedsiębiorstw oraz do efektywnego przyciągania inwestycji, 2) wykorzystanie istniejącego kapitału ludzkiego ŁOM, szczególnie w kontekście akademickiego charakteru Łodzi, 3) promocję ŁOM, głównie w obszarach kultury, turystyki oraz innowacji.

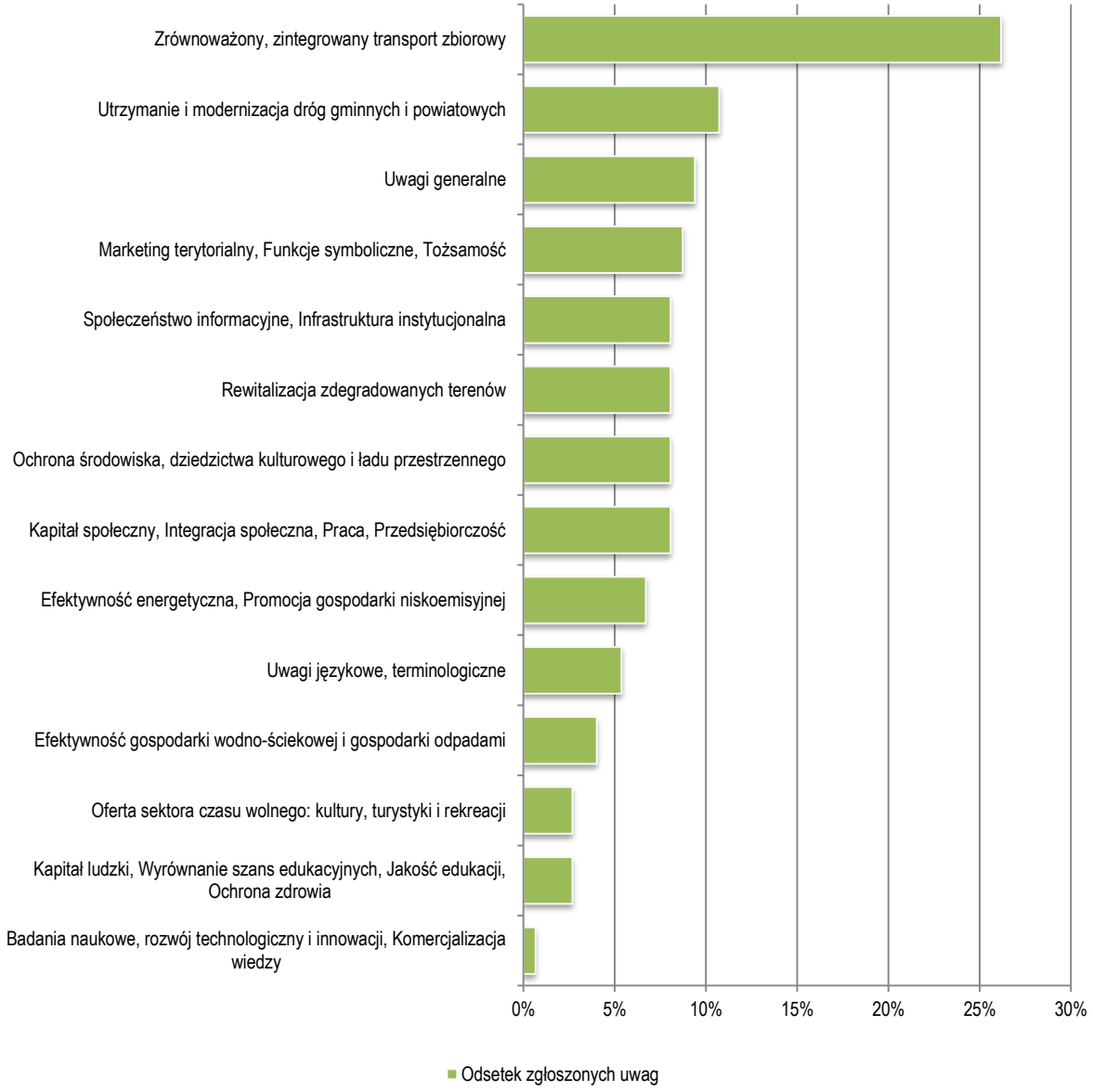
13 lutego 2014 roku przeprowadzono spotkanie konsultacyjne pn. „Forum Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego". Spotkanie miało miejsce w Dużej Sali Obrad Urzędu Miasta Łodzi przy ul. Piotrkowskiej 104. Informacje o spotkaniu zostały zamieszczone w opublikowanym ogłoszeniu prasowym, na stronie internetowej Urzędu Miasta Łodzi oraz na stronach internetowych Partnerów. Dodatkowo, wystosowano zaproszenia za pośrednictwem poczty tradycyjnej i elektronicznej do uzgodnionych z Partnerami interesariuszy. W spotkaniu wzięło udział 93 uczestników. Celem spotkania konsultacyjnego było zebranie szczegółowych opinii dotyczących kierunków rozwoju ŁOM. Podczas spotkania zaprezentowano uczestnikom wnioski z Diagnozy Strategicznej ŁOM a następnie przeprowadzono zajęcia warsztatowe w grupach roboczych składających się z maksymalnie 15 uczestników.

Podczas prac w grupach uczestnicy spotkania konsultacyjnego mieli za zadanie przeanalizowanie wynikających z Diagnozy Strategicznej ŁOM mocnych i słabych stron obszaru oraz wskazanie dodatkowych, niewymienionych w dokumencie, możliwych kierunków rozwoju obszaru. Zgłaszane przez poszczególnych uczestników pomysły były poddawane dyskusji wewnątrz grupy. Wnioski były odnotowywane przez moderatorów. Najczęściej wskazania dotyczyły: 1) podjęcia działań zmierzających do rozwoju systemu transportu publicznego ŁOM, 2) podjęcia działań w zakresie stymulowania rozwoju przedsiębiorczości w ŁOM, 3) podjęcia działań w zakresie przeciwdziałania bezrobociu oraz 4) podjęcia wspólnych, skoordynowanych działań promocyjnych ŁOM.

Konsultacje pierwszej wersji projektu Strategii Rozwoju ŁOM z Partnerami ŁOM

Na spotkaniu konsultacyjnym z Partnerami ŁOM, które odbyło się 23 marca 2014 roku, zaprezentowano pierwszą wersję projektu Strategii Rozwoju ŁOM. W ciągu tygodnia Partnerzy mogli zgłosić uwagi do dokumentu. Przesłano łącznie 149 uwag (95 uwag unikalnych). Uwagi przekazali przedstawiciele następujących podmiotów: 1) Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego, 2) starostw powiatowych w Brzezinach i Zgierzu, 3) urzędów miast i gmin: Koluszki, Ozorków (gmina wiejska), Ozorków (gmina miejska), Stryków, Zgierz (gmina

wiejska) i Zgierz (gmina miejska), 4) jednostek Urzędu Miasta Łodzi: Biuro Architekta Miasta Łodzi, Biuro ds. Rewitalizacji i Rozwoju Zabudowy Miasta, Biuro Obsługi Inwestora, Wydział Gospodarki Komunalnej, Zarząd Dróg i Transportu. Struktura tematyczna uwag była zróżnicowana, choć dominujące były uwagi odnoszące się do kwestii zrównoważonego, zintegrowanego transportu zbiorowego. Trzeba podkreślić, że aż 79,9% uwag zgłoszonych przez Partnerów zostało uwzględnionych w przygotowanej korekcie projektu Strategii Rozwoju ŁOM.



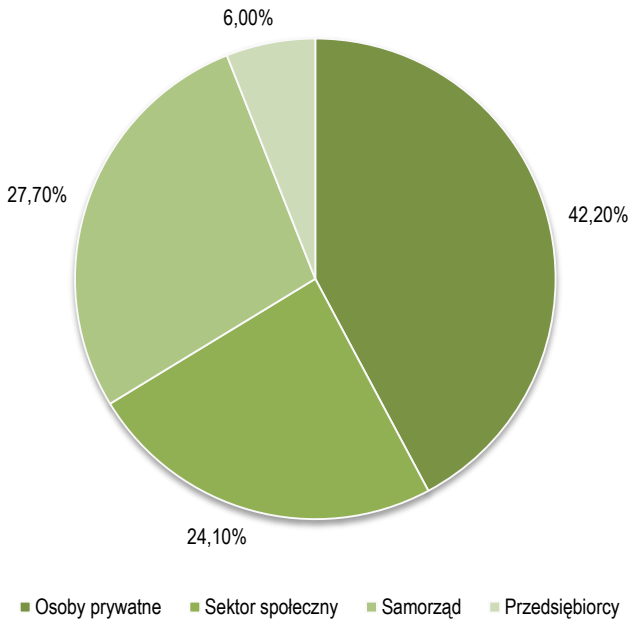
Rys. 53 Struktura tematyczna uwag zgłoszonych w ramach konsultacji pierwszej wersji projektu Strategii Rozwoju ŁOM z Partnerami ŁOM

Źródło: Opracowanie własne.

Konsultacje drugiej wersji projektu Strategii Rozwoju ŁOM z interesariuszami rozwoju ŁOM

Konsultacje społeczne drugiej wersji projektu Strategii Rozwoju ŁOM trwały od 24 kwietnia do 8 maja 2014 roku. Informacje o konsultacjach rozpowszechniano różnymi kanałami: 1) wysłano zaproszenia do uzgodnionych z Partnerami interesariuszy, głównie przedstawicieli sektora społecznego, przedsiębiorców oraz mieszkańców, 2) wysłano zaproszenia do osób, które wzięły udział w wcześniejszej ankiecie, wyraziły życzenie uczestnictwa w kolejnych etapach konsultacji i pozostawiły swój adres poczty elektronicznej, 3) zamieszczono informację o konsultacjach na stronie internetowej Urzędu Miasta Łodzi poświęconej Strategii Rozwoju ŁOM. Konsultacje przebiegały w dwóch formach: pośredniej – ankieta elektroniczna i pisemna oraz bezpośredniej – spotkanie konsultacyjne.

Ankieta pisemna oraz elektroniczna zostały wypełnione przez 83 interesariuszy, z czego 51,8% stanowiły kobiety a 48,2% mężczyźni. Wypełniający ankietę byli w większości mieszkańcami Łodzi (31,3%). Najliczniejszą grupą respondentów były osoby prywatne (42,2%). Przedstawiciele samorządu terytorialnego stanowili 27,7% ankietowanych, natomiast przedstawiciele organizacji pozarządowych, stowarzyszeń i instytucji – 24,1%. Udział przedsiębiorców wyniósł 6,0%.

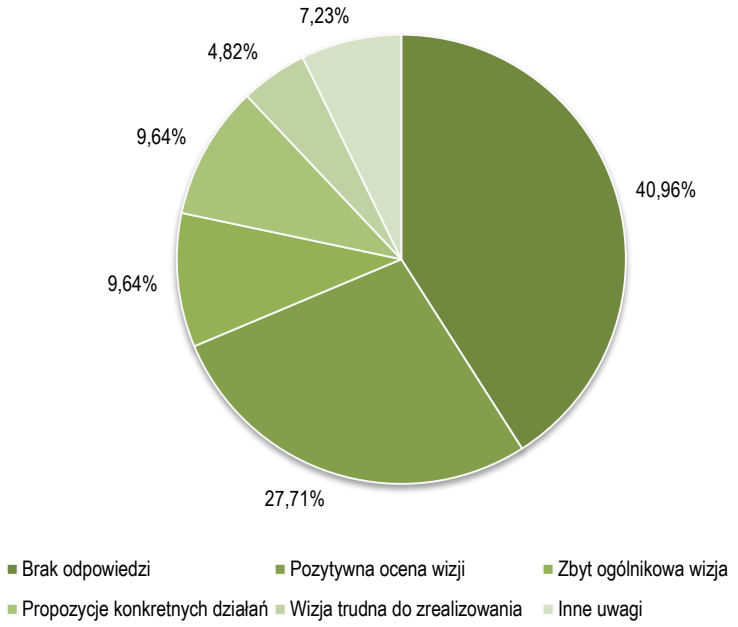


Rys. 54 Struktura uczestników badania ankietowego w ramach konsultacji drugiej wersji projektu Strategii Rozwoju ŁOM

Źródło: Opracowanie własne.

Pytania badawcze wykorzystane w ankiecie zostały sformułowane w oparciu o projekt Strategii Rozwoju ŁOM i dotyczyły: 1) zaproponowanej wizji, misji i celów strategicznych, 2) priorytetów Strategii Rozwoju ŁOM, 3) projektów do realizacji w ramach Strategii Rozwoju

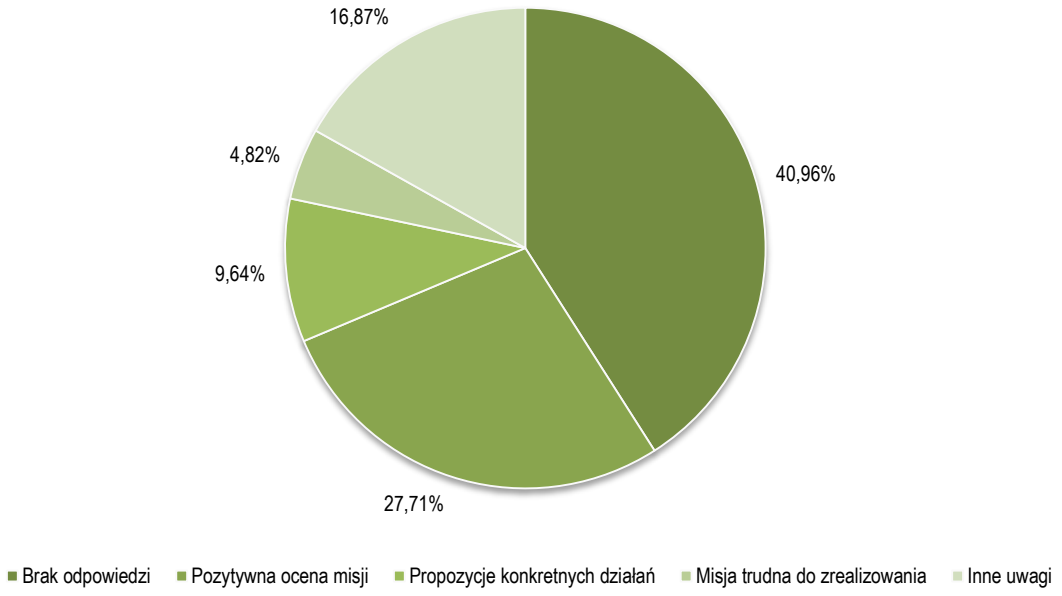
ŁOM. Respondentów proszono również o przekazanie innych uwag i sugestii dotyczących dokumentu. Ankietowani mieli również możliwość oceny istotności zaproponowanych priorytetów rozwoju ŁOM.



Rys. 55 Uwagi odnoszące się do wizji ŁOM, zgłoszone przez uczestników badania ankietowego w ramach konsultacji drugiej wersji projektu Strategii Rozwoju ŁOM

Źródło: Opracowanie własne.

Większość respondentów nie skomentowała wizji i misji, zaproponowanych w projekcie Strategii Rozwoju ŁOM. Pozostałe osoby zasadniczo oceniły zaproponowane wizję i misję pozytywnie co nie oznacza, że nie pojawiły się opinie krytyczne. Zgłaszane uwagi często się wykluczały. Proponowano również rozwiązania niemożliwe do zrealizowania z punktu widzenia zasad opracowania strategii *per se*, np. wpisanie konkretnych działań do wizji czy misji.



Rys. 56 Uwagi odnoszące się do misji ŁOM, zgłoszone przez uczestników badania ankietowego w ramach konsultacji drugiej wersji projektu Strategii Rozwoju ŁOM

Źródło: Opracowanie własne.

Jak wcześniej wspomniano, równoległą część konsultacji drugiej wersji projektu Strategii Rozwoju ŁOM stanowiło 5 spotkań z interesariuszami rozwoju ŁOM. Spotkania odbywały się w siedzibach powiatów tworzących ŁOM. Spotkania przeprowadzono zgodnie z harmonogramem: 1) powiat pabianicki – 24 kwietnia godzina 14:00, 2) powiat łódzki wschodni – 6 maja godzina 16:00, 3) powiat brzeziński – 6 maja godzina 16:00, 4) powiat zgierski – 7 maja godzina 16:00, 5) Łódź – 8 maja godzina 16:00. Podczas spotkań prezentowano uczestnikom założenia i najważniejsze elementy projektu Strategii Rozwoju ŁOM, a następnie przeprowadzono otwartą dyskusję z uczestnikami.

W wyniku przeprowadzonych rozmów zebrano postulaty i uwagi do projektu Strategii Rozwoju ŁOM. Na podstawie zapisów z przeprowadzonych spotkań oraz informacji przekazanych przez moderatorów należy stwierdzić, że Strategia Rozwoju ŁOM jest postrzegana przez interesariuszy jako dokument ważny i potrzebny. Wśród najczęściej podnoszonych postulatów znalazły się m.in. dotyczące podjęcia współpracy w celu: poprawy infrastruktury dróg gminnych i powiatowych, przeciwdziałania bezrobociu, rozbudowy systemu transportu publicznego oraz powstrzymania depopulacji.

Załącznik 2: Listy projektów

Tab. 56: Lista projektów podstawowych ZIT, które zostały wstępnie zidentyfikowane przez IZ RPO WŁ w ramach trybu pozakonkursowego

Symbol	Tytuł	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
Kompleksowy Program Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich, Projekty ZIT Podstawowe							
2-002	Zaginione Miasto - stworzenie systemu efektywnego wykorzystania zasobów kulturowych Miasta Brzeziny	Miasto Brzeziny	2.2	Kultura	RPO-ZIT VI-6c	7 000 000	5 100 000
2-004	Szlakiem architektury włókienniczej (Rewitalizacja kompleksu parkowo - pałacowego Schlösserów w Ozorkowie)	Gmina Miasto Ozorków	2.1	Rewitalizacja	RPO-ZIT VI-9b	11 372 156,02	7 650 000
2-006	Szlakiem Architektury Włókienniczej. Rewitalizacja Księżego Młyna.	Miasto Łódź	2.1	Rewitalizacja	RPO-ZIT VI-9b	64 045 000	39 605 969
2-010	Budowanie nowoczesnego muzeum dzięki innowacyjnym rozwiązaniom. Muzeum Tradycji Niepodległościowych w Łodzi placówką kreatywną	Muzeum Tradycji Niepodległościowych w Łodzi	2.2	Kultura	RPO-ZIT VI-6c	6 356 930,37	4 108 798,13
2-011	Rozwój funkcji wystawienniczo-edukacyjnych Centrum Nauki i Techniki w Łodzi wraz z zapleczem warsztatowym.	EC1 Łódź - Miasto Kultury	2.2	Kultura	RPO-ZIT VI-6c	20 000 000	13 821 138
2-012	Rewitalizacja EC-1 Południowy-Wschód	EC1 Łódź - Miasto Kultury	2.1	Kultura	RPO-ZIT VI-6c	20 000 000	13 821 138
2-013	Poszerzenie oferty kulturalno-edukacyjnej Narodowego Centrum Kultury Filmowej.	EC1 Łódź - Miasto Kultury	2.2	Kultura	RPO-ZIT VI-6c	20 000 000	13 821 138
2-014	Modernizacja, rozszerzenie funkcji i wyposażenie bibliotek	Miasto Łódź	2.2	Kultura	RPO-ZIT VI-6c	8 025 450,10	5 456 167,42
2-015	Nowe funkcje łódzkich domów kultury	Miasto Łódź	2.2	Kultura	RPO-ZIT VI-6c	8 105 895,98	5 340 350,67

Symbol	Tytuł	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
2-016	Rewitalizacja Obszarowa Centrum Łodzi - Projekt 2	Miasto Łódź	2.1	Rewitalizacja	RPO-ZIT VI-9b	126 666 784,02	70 042 465,11
2-017	Rewitalizacja Obszarowa Centrum Łodzi - Projekt 3	Miasto Łódź	2.1	Rewitalizacja	RPO-ZIT VI-9b	77 099 520,83	31 110 835,37
2-018	Zagospodarowanie obiektów pofabrycznych i kompleksu pałacowego Steinertów	Miasto Łódź	2.1	Rewitalizacja	RPO-ZIT VI-9b	38 531 193,08	19 849 123,10
2-019	Rewitalizacja Obszarowa Centrum Łodzi - Projekt 5	Miasto Łódź	2.1	Rewitalizacja	RPO-ZIT VI-9b	116 568 683,27	44 256 313,45
2-020	Rewitalizacja Obszarowa Centrum Łodzi - Projekt 6	Miasto Łódź	2.1	Rewitalizacja	RPO-ZIT VI-9b	93 131 062,74	33 342 351,23
2-021	Rewitalizacja przestrzeni miejskiej przy ul. Moniuszki 3, 5 i Tuwima 10 (Program Nowe Centrum Łodzi)	Miasto Łódź	2.1	Rewitalizacja	RPO-ZIT VI-9b	50 788 811	26 651 849,44
2-022	Zwiększenie dostępności dorobku polskiej kinematografii poprzez zachowanie zabytkowej infrastruktury Pałacu Scheiblera	Muzeum Kinematografii w Łodzi	2.2	Kultura	RPO-ZIT VI-6c	8 000 000	5 528 455
2-103	Rozwój Gminnego Centrum Kultury, Sportu, Turystyki i Rekreacji w Dzierżąznej, w Gminie Zgierz	Gmina Zgierz	2.2	Kultura	RPO-ZIT VI-6c	3 198 000	2 210 000
2-110	Rozbudowa i doposażenie Gminnego Domu Kultury w Bychlewie gm. Pabianice	Gmina Pabianice	2.2	Kultura	RPO-ZIT VI-6c	4 720 000	3 400 000
2-115	Szlakiem architektury włókienniczej - Rewitalizacja Miasta Zgierza w celu rozwoju produktu turystycznego oraz rewitalizacji zdegradowanych terenów na obszarze ŁOM	Gmina Miasto Zgierz	2.1	Rewitalizacja	RPO-ZIT VI-9b	43 360 000	24 480 000
2-117	Rozwój działalności artystycznej i edukacyjnej poprzez przebudowę i rozbudowę siedziby Samorządowej Instytucji Kultury	Powiat Zgierski	2.2	Kultura	RPO-ZIT VI-6c	5 500 000	3 400 000

Symbol	Tytuł	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
2-118	Rozszerzenie oferty kulturalnej oraz działań z zakresu edukacji artystycznej Teatru Powszechnego w Łodzi.	Teatr Powszechny w Łodzi	2.2	Kultura	RPO-ZIT VI-6c	19 534 117,64	13 481 401,84
Kompleksowy Program Rozwoju Transportu Metropolitalnego, Projekty ZIT Podstawowe							
3-002	Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach	Miasto Pabianice	3.1	Niskoemisyjny transport zbiorowy	RPO-ZIT III-4e	70 558 054,51	48 024 999,96
3-003	Budowa infrastruktury transportu publicznego (Łódź-Rzgów-Tuszyn)	Gmina Tuszyn	3.1	Niskoemisyjny transport zbiorowy	RPO-ZIT III-4e	23 370 000	16 150 000
3-004	Budowa stacji obsługi tankowania lub ładowania transportu zbiorowego oraz zakup nowych autobusów hybrydowych lub autobusów elektrycznych w Głownie	Gmina Miasta Głowno	3.1	Niskoemisyjny transport zbiorowy	RPO-ZIT III-4e	4 731 619,33	3 137 516,33
3-007	Modernizacja torowiska tramwajowego w Konstantynowie Łódzkim	Gmina Konstantynów Łódzki	3.1	Niskoemisyjny transport zbiorowy	RPO-ZIT III-4e	16 359 000,00	11 305 000,00
3-104	Poprawa jakości, funkcjonowania i rozwój oferty systemu transportowego na terenie Gminy Miasto Zgierz	Gmina Miasto Zgierz	3.1	Niskoemisyjny transport zbiorowy	RPO-ZIT III-4e	12 700 000	8 776 423
Kompleksowy Program Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej, Projekty ZIT Podstawowe							
4-002	Termomodernizacja siedziby Urzędu Gminy Zgierz	Gmina Zgierz	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	1 121 489	775 000
4-003	Termomodernizacja budynku DPS w Lisowicach	Powiat Łódzki Wschodni	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	766 921,33	374 953,45

Symbol	Tytuł	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
4-004	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej w gminie Ozorków	Gmina Ozorków	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	2 438 710,77	1 007 405,64
4-005	Kompleksowa termomodernizacja budynków użyteczności publicznej na terenie Gminy Dobroń	Gmina Dobroń	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	19 504 611,10	9 924 916,22
4-008	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej Powiatu Zgierskiego	Powiat Zgierski	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	9 368 949,85	6 474 477,54
4-009	Termomodernizacja zasobów mieszkaniowych w Gminie Aleksandrów Łódzki	Gmina Aleksandrów Łódzki	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	21 718 396,41	13 820 359,99
4-010	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej w Gminie Stryków	Gmina Stryków	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	7 445 095,20	4 869 595,66
4-014	Modernizacja energetyczna budynków użyteczności publicznej w Gminie Dmosin	Gmina Dmosin	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	3 075 000	1 937 500

Symbol	Tytuł	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
4-015	Kompleksowa termomodernizacja budynków na terenie Miasta Zgierza	Gmina Miasto Zgierz	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	52 730 774,67	35 260 265,04
4-016	Poprawa efektywności energetycznej na terenie gminy Parzęczew	Gmina Parzęczew	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	5 177 519,66	3 295 163,25
4-017	Poprawa efektywności wykorzystania energii w budynkach użyteczności publicznej Gminy Miejskiej Pabianice	Miasto Pabianice	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	33 729 249,58	10 499 266,24
4-018	Kompleksowa termomodernizacja budynków użyteczności publicznej Miasta Ozorków	Gmina Miasto Ozorków	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	3 075 000	2 100 000
4-019	Ekologiczna modernizacja źródeł ciepła w Brzezinach	Miasto Brzeziny	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	4 438 674,10	3 074 905,47
4-020	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej (np. szkoły, przedszkola, urzędy) na terenie Miasta Głowna	Gmina Miasta Głowno	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	3 254 397,84	1 819 901,15

Symbol	Tytuł	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
4-021	Kompleksowa termomodernizacja budynku mieszkalnego w Tuszynie, ul. Szpitalna 4	Gmina Tuszyn	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	1 203 625,78	566 921,50
4-022	Kompleksowa modernizacja budynków użyteczności publicznej z zakresu infrastruktury sportowej	Gmina Miasto Ozorków	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	2 144 910,00	1 424 975,09
4-023	Modernizacja energetyczna infrastruktury Powiatowego Centrum Zdrowia w Brzezinach	Powiat Brzeziński	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	3 000 000	1 997 500
4-024	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej w Gminie Tuszyn	Gmina Tuszyn	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	5 980 931,64	2 849 764,66
4-025	Modernizacja obiektów Centrum Kultury Fizycznej w Brzezinach	Miasto Brzeziny	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	2 586 157,94	1 139 895,80
4-026	Racjonalizacja zużycia energii - termomodernizacja obiektów edukacyjnych Łodzi. Etap I	Miasto Łódź	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	92 571 845,37	51 975 484,47

Symbol	Tytuł	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
4-027	Termomodernizacja budynku Zespołu Szkół Nr 3 w Pabianicach	Powiat Pabianicki	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	1 845 000	1 275 000
4-028	Termomodernizacja budynku przy ulicy Partyzanckiej 56 w Pabianicach	Powiat Pabianicki	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	3 730 708,38	1 358 922,64
4-029	Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej położnych na terenie gminy Nowosolna	Gmina Nowosolna	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	1 924 200,27	874 916,25
4-030	Modernizacja energetyczna Domu Pomocy Społecznej w Dąbrowie	Powiat Brzeziński	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	3 288 007,85	1 812 867,89
4-032	Poprawa jakości powietrza uzyskana poprzez modernizację budynków użyteczności publicznej na terenie gminy Brzeziny	Gmina Brzeziny	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	5 832 477,04	3 452 505,75
4-033	Budowa przedszkola i sali gimnastycznej w systemie budownictwa o znacznie podwyższonych parametrach energetycznych.	Gmina Dobroń	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4e	10 037 985,92	5 934 578,01

Symbol	Tytuł	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
4-034	Modernizacja i rozbudowa oświetlenia publicznego na terenie gminy Parzęczew	Gmina Parzęczew	4.1	Oświetlenie uliczne	RPO-ZIT IV-4e	2 073 098,36	1 243 859,01
4-035	Budowa oświetlenia ulicznego w Bukowcu	Gmina Brójce	4.1	Oświetlenie uliczne	RPO-ZIT IV-4e	651 055	408 900,45
4-039	Budowa kanalizacji na terenie Gminy Rzgów	Gmina Rzgów	4.3	Oczyszczanie ścieków i kanalizacja	RPO-ZIT V-6b	18 014 989,43	9 337 037,20
4-045	Modernizacja energetyczna budynków zasobu komunalnego oraz użyteczności publicznej na terenie Miasta Zgierza	Gmina Miasto Zgierz	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	11 642 468,07	6 255 585,99
4-046	Racjonalizacja zużycia energii - termomodernizacja obiektów edukacyjnych Miasta Łodzi etap II – część 1	Miasto Łódź	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	8 000 000	5 124 791,96
4-048	Termomodernizacja obiektów edukacyjnych Gminy Nowosolna	Gmina Nowosolna	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	1 739 711	1 142 127
4-049	Termomodernizacja budynku przedszkola w Żytowicach gm. Pabianice	Gmina Pabianice	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	1 500 000	1 037 000

Symbol	Tytuł	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
4-050	Termomodernizacja budynku Szkoły Podstawowej w Pawlikowicach gm. Pabianice	Gmina Pabianice	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	2 152 750	1 490 000
4-051	Termomodernizacja budynku oraz modernizacja systemu grzewczego w budynku Szkoły Podstawowej w Rogowie	Gmina Rogów	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	2 473 733,06	1 686 939,06
4-052	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej na terenie Gminy Stryków	Gmina Stryków	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	1 000 000	654 500
4-054	Budowa budynku administracyjnego w Rogowie	Gmina Rogów	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4e	2 298 914,19	1 532 709,43
4-055	Budowa pasywnego budynku przedszkola w Bełdowie	Gmina Aleksandrów Łódzki	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4e	3 284 368,85	1 299 811,18
4-056	Zwiększenie produkcji energii ze źródeł odnawialnych na terenie Miasta Brzeziny	Miasto Brzeziny	4.1	Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii	RPO-ZIT IV-4a	15 628 236	10 800 000
4-103	Budowa oświetlenia drogowego na terenie gminy Ozorków.	Gmina Ozorków	4.1	Oświetlenie uliczne	RPO-ZIT IV-4e	1 100 000	760 163

Symbol	Tytuł	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
4-105	Rozwiązanie problemu odbioru i oczyszczania ścieków w gminie Rzgów odpowiedzią na problem czystości Stawów Stefańskiego w Łodzi	Gmina Rzgów	4.3	Oczyszczanie ścieków i kanalizacja	RPO-ZIT V-6b	16 280 833,89	8 438 237,08
4-107	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej Powiatu Zgierskiego - część II	Powiat Zgierski	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	3 231 385,59	2 226 976
4-109	Budowa przyszkolnej hali sportowej w standardzie budownictwa pasywnego	Gmina Konstantynów Łódzki	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4e	4 589 904,90	2 901 945,90
4-110	Kompleksowa termomodernizacja energetyczna kompleksu budynków użyteczności publicznej - Szkoła Podstawowa, Gimnazjum i Sala Sportowo-Widowiskowa w Dłutowie	Gmina Dłutów	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	746 053,75	497 413,99
4-140	Zwiększenie efektywności energetycznej w sektorze publicznym i mieszkaniowym poprzez kompleksową termomodernizację budynków z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii na terenie Gminy Koluszki.	Gmina Koluszki	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	30 503 130,01	17 875 955,92
4-141	Termomodernizacja Szkół Podstawowych w Lutomiersku i Kazimierzu, gm. Lutomiersk	Gmina Lutomiersk	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	1 200 000	829 268,30
4-144	Poprawa jakości życia mieszkańców gminy Tuszyn poprzez budowę kanalizacji ściekowej.	Gmina Tuszyn	4.3	Oczyszczanie ścieków i kanalizacja	RPO-ZIT V-6b	6 989 933	3 038 742

Symbol	Tytuł	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
4-145	Poprawa efektywności energetycznej siedziby Zespołu Tańca Ludowego „Harnam" w Łodzi	Miasto Łódź	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	2 500 000	1 681 305
4-146	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej na terenie gminy Andrespol	Gmina Andrespol	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	1 677 156,34	971 053,03
4-147	Uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej na terenie Gminy Andrespol.	Gmina Andrespol	4.3	Oczyszczanie ścieków i kanalizacja	RPO-ZIT V-6b	20 817 836,83	14 386 310,00
Kompleksowy Program Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego, Projekty ZIT Podstawowe							
5-001	Wdrożenie nowoczesnych rozwiązań informatycznych i organizacyjnych w Urzędzie Gminy Zgierz w Zgierzu	Gmina Zgierz	5.2	Technologie informacyjno-komunikacyjne	RPO-ZIT VII-2c	629 633	435 112,23
5-002	Wdrożenie nowoczesnych rozwiązań informatycznych i organizacyjnych w Urzędzie Gminy Ozorków z siedzibą w Ozorkowie	Gmina Ozorków	5.2	Technologie informacyjno-komunikacyjne	RPO-ZIT VII-2c	799 992,00	552 840,00
5-003	Informatyczne usługi przestrzenne w rewitalizowanej strefie wielkomiejskiej miasta Łodzi	Miasto Łódź	5.2	Technologie informacyjno-komunikacyjne	RPO-ZIT VII-2c	11 500 000	7 159 113,32
5-004	Rozwój usług cyfrowych na terenie Gminy Miasto Zgierz	Gmina Miasto Zgierz	5.2	Technologie informacyjno-komunikacyjne	RPO-ZIT VII-2c	921 632	636 900

Tab. 57: Lista projektów rezerwowych ZIT wstępnie zidentyfikowanych przez IZ RPO WŁ, *których dofinansowanie jest możliwe w przypadku dostępności alokacji w ramach RPO WŁ na lata 2014-2020 w części ZIT*

Symbol	Tytuł / Opis	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
Kompleksowy Program Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich, Projekty ZIT Rezerwowe							
2-101	Przywrócenie funkcji społeczno-gospodarczej zdegradowanych obszarów w mieście Koluszki poprzez ich kompleksową rewitalizację.	Gmina Koluszki	2.1	Rewitalizacja	RPO-ZIT VI-9b	34 274 194	21 250 000
2-102	Rewitalizacja tkanki mieszkaniowej w Brzezinach	Miasto Brzeziny	2.1	Rewitalizacja	RPO-ZIT VI-9b	23 000 000	18 275 000
2-106	Zagospodarowanie nieruchomości przy pl. Wolności 2	Miasto Łódź	2.1	Kultura	RPO-ZIT VI-6c	5 250 147	3 628 151
2-108	Modernizacja Gminnego Ośrodka Kultury w Lutomiersku	Gmina Lutomiersk	2.2	Kultura	RPO-ZIT VI-6c	500 000	345 528
2-109	Rewitalizacja zabytkowego centrum miasta – etap III	Gmina Miasto Ozorków	2.1	Rewitalizacja	RPO-ZIT VI-9b	3 690 000	2 550 000
2-111	Rewitalizacja miejscowości Parzęczew	Gmina Parzęczew	2.1	Rewitalizacja	RPO-ZIT VI-9b	3 730 900	2 790 592
2-112	Renowacja budynków stanowiących siedzibę Muzeum Miasta Pabianic	Muzeum Miasta Pabianice	2.2	Kultura	RPO-ZIT VI-6c	1 820 000	1 257 150
2-113	Podniesienie standardów i dostępu do edukacji i usług kulturalnych oraz do e-informacji publicznych w Miejskim Ośrodku Kultury im. Zbigniewa Herberta w Pabianicach	Miejski Ośrodek Kultury w Pabianicach	2.2	Kultura	RPO-ZIT VI-6c	393 600	272 000
2-114	Rewitalizacja obszarów zdegradowanych na terenie Gminy Miasto Zgierz	Gmina Miasto Zgierz	2.1	Rewitalizacja	RPO-ZIT VI-9b	13.000.000	8.983.740
2-116	Szlakiem Architektury Włókienniczej. Rewitalizacja Księżego Młyna. Etap II	Miasto Łódź	2.1	Rewitalizacja	RPO-ZIT VI-9b	15 000 000	8 287 500

Symbol	Tytuł / Opis	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
2-119	Rozbudowa i doposażenie Gminnego Ośrodka Kultury w Gminie Andrespol.	Gmina Andrespol	2.2	Kultura	RPO-ZIT VI-6c	6 000 000	4 146 341,46
Kompleksowy Program Rozwoju Transportu Metropolitalnego, Projekty ZIT Rezerwowe							
3-001	Budowa systemu mobilności lokalnej w Konstantynowie Łódzkim	Gmina Konstantynów Łódzki	3.1	Niskoemisyjny transport zbiorowy	RPO-ZIT III-4e	6 750 000	4 664 634
3-005	Budowa dróg rowerowych i zintegrowanych węzłów przesiadkowych – propagowanie niskoemisyjnych środków transportu na terenie powiatu brzezińskiego.	Powiat Brzeziński	3.1	Niskoemisyjny transport zbiorowy	RPO-ZIT III-4e	12 300 000	8 500 000
3-102	Budowa parkingu park&ride i bike&ride przy węźle przesiadkowym – dworzec kolejowy w Ozorkowie	Gmina Miasto Ozorków	3.2	Drogi rowerowe, parkingi i węzły przesiadkowe	RPO-ZIT III-4e	1 107 000	765 000
3-103	Budowa stacji ładowania transportu zbiorowego oraz zakup nowego, niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego w gminie Ksawerów.	Gmina Ksawerów	3.1	Niskoemisyjny transport zbiorowy	RPO-ZIT III-4e	6 285 000	4 647 000
3-105	Modernizacja torowiska tramwajowego na terenie Gminy Lutomiersk	Gmina Lutomiersk	3.1	Niskoemisyjny transport zbiorowy	RPO-ZIT III-4e	10 580 229	7 311 540,37
3-106	Budowa multimodalnych węzłów przesiadkowych wraz z niskoemisyjnym systemem mobilności w Gminie Aleksandrów Łódzki	Gmina Aleksandrów Łódzki	3.2	Drogi rowerowe, parkingi i węzły przesiadkowe	RPO-ZIT III-4e	30 750 000	16 500 000
Kompleksowy Program Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej, Projekty ZIT Rezerwowe							
4-111	Racjonalizacja zużycia energii - termomodernizacja obiektów edukacyjnych Miasta Łodzi etap II – pozostałe części	Miasto Łódź	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	82 030 379	56 716 115

Symbol	Tytuł / Opis	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
4-115	Modernizacja energetyczna budynku użyteczności publicznej w Gminie Dmosin ETAP II	Gmina Dmosin	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	2 460 000	1 700 000
4-117	Poprawa efektywności energetycznej poprzez budowę alternatywnych źródeł energii do własnego wykorzystania na budynkach mieszkalnych w Gminie Brójce	Gmina Brójce	4.1	Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii	RPO-ZIT IV-4a	1 845 000	1 275 000
4-118	Odnawialne źródła energii na terenie gminy Brzeziny	Gmina Brzeziny	4.1	Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii	RPO-ZIT IV-4a	4 240 680	3 322 225
4-119	Odnawialne źródła energii szansa rozwoju Gminy Koluszki	Gmina Koluszki	4.1	Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii	RPO-ZIT IV-4a	4 444 875	3 447 059
4-121	Budowa instalacji do produkcji energii i ciepła ze źródeł odnawialnych na terenie gminy Rogów	Gmina Rogów	4.1	Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii	RPO-ZIT IV-4a	3 075 000	2 125 000
4-122	Poprawa wykorzystania energii w budynkach użyteczności publicznej w Gminie Brójce	Gmina Brójce	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	651 900	450 500
4-123	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej w Gminie Brójce	Gmina Brójce	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	553 500	382 500

Symbol	Tytuł / Opis	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
4-124	Termomodernizacja budynku użyteczności publicznej w Dłutowie, ul. Pabianicka 21	Gmina Dłutów	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	800 000	552 500
4-125	Kompleksowa termomodernizacja 1 budynku użyteczności publicznej w Ozorkowie	Gmina Miasto Ozorków	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	1 476 000	1 020 000
4-126	Kompleksowa termomodernizacja budynków zasobu komunalnego oraz użyteczności publicznej na terenie Gminy Miasto Zgierz	Gmina Miasto Zgierz	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	21 000 000	14 512 195
4-127	Termomodernizacja budynku użyteczności publicznej Tuszyn ul. 3 Maja 49	Gmina Tuszyn	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4c	765 000	528 650
4-128	Budowa pasywnej hali sportowej w Bełdowie	Gmina Aleksandrów Łódzki	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4e	5 535 000	3 825 000
4-129	Budowa energooszczędnego budynku oświatowego w Justynowie	Gmina Andrespol	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4e	4 500 000	3 109 756

Symbol	Tytuł / Opis	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
4-130	Budowa oświatowego budynku pasywnego w Koluszkach.	Gmina Koluszki	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4e	5 000 000	3 455 285
4-131	Wymiana źródeł ciepła szansą na poprawę jakości powietrza na terenie Gminy Koluszki	Gmina Koluszki	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4e	2 724 966	1 808 477
4-132	Budowa przyszkolnej hali sportowej w standardzie budownictwa pasywnego przy budynku szkolnym ul. Łódzka 5/7	Gmina Konstantynów Łódzki	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4e	4 551 000	3 145 000
4-133	Budowa i modernizacja oświetlenia drogowego na terenie Gminy Miasto Ozorków	Gmina Miasto Ozorków	4.1	Oświetlenie uliczne	RPO-ZIT IV-4e	492 000	340 000
4-134	Budowa i modernizacja oświetlenia publicznego z wykorzystaniem urządzeń energooszczędnych i ekologicznych na terenie Miasta Zgierza	Gmina Miasto Zgierz	4.1	Oświetlenie uliczne	RPO-ZIT IV-4e	2 000 000	1 382 114
4-135	Wymiana indywidualnych źródeł ciepła w budynkach mieszkalnych na terenie Gminy Rogów	Gmina Rogów	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4e	836 400	578 000
4-136	Budowa Świetlicy Wiejskiej w Zofiówce w standardzie budownictwa pasywnego	Gmina Tuszyn	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4e	922 500	637 500

Symbol	Tytuł / Opis	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
4-137	Budowa wielofunkcyjnej pasywnej hali sportowej w Brzezinach	Miasto Brzeziny	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4e	8 000 000	5 540 000
4-138	Modernizacja Oczyszczalni ścieków w Tuszynie	Gmina Tuszyn	4.3	Oczyszczanie ścieków i kanalizacja	RPO-ZIT V-6b	11 130 000	7 808 940
4-139	Przebudowa Gminnej Oczyszczalni Ścieków w Kraszewie	Gmina Andrespol	4.3	Oczyszczanie ścieków i kanalizacja	RPO-ZIT V-6b	3 500 000	1 814 024,38
4-142	Budowa świetlicy wiejskiej w Kraszewie w systemie budownictwa o znacznie podwyższonych parametrach energetycznych	Gmina Andrespol	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	RPO-ZIT IV-4e	2 400 000	1 382 113,82
4-143	OZE w Gminie Andrespol	Gmina Andrespol	4.1	Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii	RPO-ZIT IV-4a	5 500 000	3 800 813,13
Kompleksowy Program Rozwoju Kapitału Ludzkiego i Społeczeństwa Informacyjnego, Projekty ZIT Rezerwowe							
5-102	Wdrożenie nowoczesnych rozwiązań informatycznych w Urzędzie Miasta w Tuszynie	Gmina Tuszyn	5.2	Technologie informacyjno-komunikacyjne	RPO-ZIT VII-2c	465 000	321 341

Jednym z elementów Strategii ZIT są projekty komplementarne, dla których przewidziano możliwość finansowania w ramach krajowego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. W tym celu została wyodrębniona w ramach POIiŚ 2014-2020 specjalna pula środków dla Związków ZIT, a jej wysokość wynika wprost z przyjętego horyzontalnie algorytmu podziału alokacji UE przeznaczonej na poszczególne Priorytety Inwestycyjne.

Tab. 58: Lista projektów komplementarnych, które zostały wstępnie zidentyfikowane przez IZ POIiŚ w ramach trybu pozakonkursowego

Symbol	Tytuł / Opis	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
Kompleksowy Program Rozwoju Transportu Metropolitalnego, Projekty Komplementarne							
3-201	Kompleksowy program integracji sieci niskoemisyjnego transportu publicznego w metropolii łódzkiej wraz z zakupem taboru do obsługi trasy W-Z oraz innych linii komunikacyjnych i modernizacją zajezdni tramwajowych w Łodzi.	Miasto Łódź	3.1	Niskoemisyjny transport zbiorowy	POIiŚ	634 930 000	411 000 000
Kompleksowy Program Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej, Projekty Komplementarne							
4-201	Przebudowa sieci ciepłowniczej w Łodzi w celu ograniczenia emisji CO2 i poprawy efektywności energetycznej - Etap I cz. 1	Veolia Energia Łódź S.A	4.2	Modernizacja sieci ciepłowniczych	POIiŚ	52 616 940	22 464 790
4-202	Przebudowa sieci ciepłowniczej w Łodzi w celu ograniczenia emisji CO2 i poprawy efektywności energetycznej - Etap I cz. 2	Veolia Energia Łódź S.A	4.2	Modernizacja sieci ciepłowniczych	POIiŚ	54 300 000	40 350 000
4-203	Przebudowa sieci ciepłowniczej w Łodzi w celu ograniczenia emisji CO2 i poprawy efektywności energetycznej - Etap II cz.1	Veolia Energia Łódź S.A	4.2	Modernizacja sieci ciepłowniczych	POIiŚ	48 700 000	35 030 000
4-204	Przebudowa sieci ciepłowniczej w Łodzi w celu ograniczenia emisji CO2 i poprawy efektywności energetycznej - Etap II cz.2	Veolia Energia Łódź S.A	4.2	Modernizacja sieci ciepłowniczych	POIiŚ	48 100 000	33 890 000

Symbol	Tytuł / Opis	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
4-220	Budowa sieci ciepłowniczych umożliwiająca wykorzystanie energii wytworzonej w źródłach wysokosprawnej kogeneracji w projekcie Przyłączenie do ciepła systemowego nowo projektowanych budynków oraz obszarów przeznaczonych w planach zagospodarowania przestrzennego pod budownictwo zlokalizowanych w Łodzi na Osiedlu Ruda Pabianicka	Veolia Energia Łódź S.A	4.2	Modernizacja sieci ciepłowniczych	POIiŚ	36 000 000	16 500 000
4-224	Ograniczenie niskiej emisji w Mieście Brzeziny poprzez budowę sprawnej sieci ciepłowniczej w ramach Partnerskiego Programu rozwoju i modernizacji sieci ciepłowniczej w Łodzi oraz wybranych miastach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.	Przedsiębiorstwo Energetyki Cieplnej w Brzezinach Sp. z o.o.	4.2	Modernizacja sieci ciepłowniczych	POIiŚ	21 000 000	17 850 000
4-226	Wsparcie działań z zakresu efektywności energetycznej zgodnie z podziałem interwencji pomiędzy programami krajowymi i regionalnymi	Spółdzielnie mieszkaniowe oraz wspólnoty mieszkaniowe znajdujące się na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego	4.1	Termomodernizacja budynków mieszkaniowych i użyteczności publicznej	POIiŚ	74 000 000	62 888 360
4-301	Przebudowa sieci ciepłowniczej w Łodzi w celu ograniczenia emisji CO2 i poprawy efektywności energetycznej - Etap III	Veolia Energia Łódź S.A	4.2	Modernizacja sieci ciepłowniczych	POIiŚ	48 050 000	23 880 000
4-308	Wymiana wyeksploatowanych sieci kanałowych na sieci preizolowane	PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A.	4.2	Modernizacja sieci ciepłowniczych	POIiŚ	17 385 000	8 550 000

Z uwagi na specyfikę przewidywanego wsparcia instrumentem finansowym (wsparcie zwrotne) projektów dotyczących kompleksowej modernizacji energetycznej budynków mieszkaniowych, których beneficjentem będą spółdzielnie i wspólnoty mieszkaniowe, umieszczono na liście nazwę przedsięwzięcia wraz z przyznaną kwotą na obszar.

Tab. 59: Lista projektów komplementarnych, które zostały wstępnie zidentyfikowane przez IZ POIiŚ, dla których możliwe jest finansowanie z POIiŚ (w przypadku dostępności alokacji w POIiŚ)

Symbol	Tytuł / Opis	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
Kompleksowy Program Rozwoju Transportu Metropolitalnego, Projekty Komplementarne							
3-301	Łódzki Tramwaj Metropolitalny	Miasto Łódź	3.1	Niskoemisyjny transport zbiorowy	POIiŚ	1 022 347 694	608 281 500
Kompleksowy Program Ochrony Środowiska i Efektywności Energetycznej, Projekty Komplementarne							
4-302	Budowa sieci ciepłowniczych w celu przyłączenia systemu ciepłowniczego miasta Pabianice wraz z likwidacją lokalnych źródeł ciepła	Veolia Energia Łódź S.A	4.2	Modernizacja sieci ciepłowniczych	POIiŚ	90 000 000	67 500 000
4-303	Budowa sieci ciepłowniczych w celu przyłączenia systemu ciepłowniczego miasta Aleksandrów Łódzki wraz z likwidacją lokalnych źródeł ciepła	Veolia Energia Łódź S.A	4.2	Modernizacja sieci ciepłowniczych	POIiŚ	20 000 000	15 000 000
4-304	Wymiana istniejącej sieci ciepłowniczej w Aleksandrowie Łódzkim na preizolowaną wraz z montażem monitoringu sieci ciepłowniczej opartej na telemetrii parametrów*	PGKiM w Aleksandrowie Łódzkim Sp. z o.o.	4.2	Modernizacja sieci ciepłowniczych	POIiŚ	9 800 000	7 350 000
4-305	Wymiana sieci ciepłowniczej po wschodniej stronie miasta Koluszki na rury preizolowane oraz budowa sieci ciepłowniczej po zachodniej stronie miasta Koluszki*	Koluszkowskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o.	4.2	Modernizacja sieci ciepłowniczych	POIiŚ	12 000 000	9 000 000
4-306	Optymalizacja zużycia energii cieplnej poprzez wymianę i przebudowę zlokalizowanych na terenie miasta głównych sieci magistralno - przesyłowych i rozdzielczych*	Zakład Energetyki Cieplnej w Pabianicach Sp. z o.o.	4.2	Modernizacja sieci ciepłowniczych	POIiŚ	30 000 000	10 000 000
4-307	Pierścieniowe zamknięcie sieci magistralnej z rozbudową sieci istniejącej	PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A.	4.2	Modernizacja sieci ciepłowniczych	POIiŚ	21 700 000	14 600 000

Symbol	Tytuł / Opis	Beneficjent	Priorytet w w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
4-309	Budowa nowych przyłączy i węzłów cieplnych dla nowych odbiorców	PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A.	4.2	Modernizacja sieci ciepłowniczych	POIiŚ	13 130 000	8 800 000

* dla projektu musi być spełniony wymóg efektywnego systemu ciepłowniczego o chłodniczego w rozumieniu art.2 pkt 41 Dyrektywy 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej

Tab. 60: Lista projektów, które zostały zidentyfikowane przez IZ RPO WŁ w ramach trybu pozakonkursowego Poddziałanie VI.3.3 Rewitalizacja i rozwój potencjału społeczno-gospodarczego – miasto Łódź

Symbol	Tytuł / Opis	Beneficjent	Priorytet w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
Kompleksowy Program Rewitalizacji Zdegradowanych Obszarów Miejskich							
2-203	Rewitalizacja Obszarowa Centrum Łodzi – obszar o powierzchni 14 ha ograniczony ulicami: Ogrodową, Gdańską, Legionów, Cmentarną wraz z pierzejami po drugiej stronie ww. ulic	Miasto Łódź	2.1	Rewitalizacja	RPO WŁ VI-9b	219 449 450	76 082 012
2-204	Rewitalizacja Obszarowa Centrum Łodzi – obszar o powierzchni 7,5 ha ograniczony ulicami: Wschodnią, Rewolucji 1905 r., Kilińskiego, Jaracza wraz z pierzejami po drugiej stronie ww. ulic	Miasto Łódź	2.1	Rewitalizacja	RPO WŁ VI-9b	208 518 706	72 292 378
2-205	Rewitalizacja Obszarowa Centrum Łodzi – obszar o powierzchni 32,5 ha ograniczony ulicami: Zachodnią, Podrzeczną, Stary Rynek, Wolborską, Franciszkańsk ą, Północną, Wschodnią, Rewolucji 1905 r., Próchnika wraz z pierzejami po drugiej stronie ww. ulic	Miasto Łódź	2.1	Rewitalizacja	RPO WŁ VI-9b	199 633 148	69 211 800

Symbol	Tytuł / Opis	Beneficjent	Priorytet w Strategii ZIT	Wiązka w Strategii ZIT	Źródło finansowania	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
2-207	Rewitalizacja Obszarowa Centrum Łodzi – obszar o powierzchni 7 ha ograniczony ulicami: Ogrodową, Zachodnią, Legionów, Gdańską wraz z pierzejami po drugiej stronie ww. ulic	Miasto Łódź	2.1	Rewitalizacja	RPO WŁ VI-9b	76 274 000	26 443 809

Tab. 61: Lista projektów, które będą ubiegały się o dofinansowanie w ramach RPO WŁ lub POIiŚ lub innych funduszy zewnętrznych– ich realizacja jest uzależniona od wyników konkursów

Symbol	Tytuł / Opis	Beneficjent	Priorytet w Strategii ZIT	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
2-201	Rewitalizacja, modernizacja i poprawa infrastruktury zabytkowego obiektu Muzeum Miasta Łodzi	Miasto Łódź	2.1	21 017 000	14 523 943
2-202	Budowa rynku wraz z układem komunikacyjnym na terenie Nowego Centrum Łodzi	Miasto Łódź	2.1	155 400 000	101 010 000
2-206	Baza logistyczna przeładunkowa i park przemysłowy dla obsługi połączenia Łódź-Chengdu	HATRANS	2.1	135 000 000	114 750 000
2-208	Program przygotowania lokali socjalnych i pomieszczeń tymczasowych poza Strefą Wielkomiejską Łodzi	Miasto Łódź	2.1	76 000 000	64 600 000
2-209	Sportowa szkoła	Miasto Łódź Powiat Zgierski Powiat Pabianicki	2.1	59 500 000	50 575 000
2-210	Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego	Miasto Łódź	2.1	35 000 000	29 750 000
2-211	Utworzenie Strefy Inwestycyjnej w Brzezinach	Miasto Brzeziny	2.1	15 000 000	12 750 000

Symbol	Tytuł / Opis	Beneficjent	Priorytet w Strategii ZIT	Szacowana wartość całkowita w PLN	Oczekiwana kwota dofinansowania w PLN
3-202	Budowa dojazdu do węzła "Brzeziny" na autostradzie A-1	Miasto Łódź	3.2	390 000 000	331 500 000
3-203	Przedłużenie Al. Włókniarzy od DK1, na północny zachód do węzła "Aleksandrów Ł." (S-14)	Miasto Łódź	3.2	255 000 000	195 000 000
3-204	Przebudowa ulicy Maratońskiej na odcinku Al. Waltera Janke do węzła Łódź Retkinia (S-14)	Miasto Łódź	3.2	350 000 000	297 500 000
3-205	Budowa dojazdu do węzła "Romanów" na autostradzie A-1 - Budowa III Etapu Trasy Górna	Miasto Łódź	3.2	80 000 000	66 000 000
3-206	Budowa dojazdu do węzła „Stryków” na autostradzie A-2 – Przebudowa ul. Strykowskiej od ul. Wycieczkowej do granic miasta	Miasto Łódź	3.2	160 000 000	136 000 000
3-207	Rozbudowa ul. Szczecińskiej od ul. Aleksandrowskiej na południe do granicy miasta w rejonie Pancerniaków wraz z budową łącznika do węzła "Teofilów" na S-14	Miasto Łódź	3.2	150 000 000	127 500 000
4-227	System odwodnienia miasta, w tym program regulacji rzek, pogram kanalizacji deszczowej, program małej retencji	Miasto Łódź	4.2	125 000 000	86 036 874
4-228	Budowa i modernizacja kompleksów rekreacyjno-wypoczynkowych w Gminie Andrespol	Gmina Andrespol	4.1	5 000 000	4 250 000
4-229	Uzbrojenie terenów pod inwestycje w Głownie	Gmina Miasta Głowno	4.2	2 100 000	1 785 000
5-201	Szkoła zawodowa drogą do zdobywania kwalifikacji	Miasto Łódź	5.1	15 000 000	12 750 000
5-202	Budowa domu kultury w Rzgowie	Gmina Rzgów	5.2	12 000 000	10 200 000
5-203	Budowa przedszkola i zespołu dzieci młodszych w Wiśniowej Górze i Justynowie	Gmina Andrespol	5.2	4 500 000	3 825 000
5-204	Przebudowa Domu Pomocy Społecznej w Brzezinach warunkiem poprawy jakości i zwiększenia dostępności usług pomocy społecznej	Powiat Brzeziński	5.2	350 000	297 500
5-205	Poprawa jakości i dostępu do wysokospecjalistycznych świadczeń zdrowotnych w Powiatowym Centrum Zdrowia w Brzezinach Sp. z o.o.	Powiat Brzeziński	5.2	29 000 000	24 650 000
5-206	Rozbudowa Punktu Przedszkolnego i Szkoły Podstawowej im. J. Tuwima w Parzęczewie	Gmina Parzęczew	5.2	5 214 866	3 603 769

Załącznik 3: Propozycje kryteria zgodności ze Strategią Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+ (Strategią ZIT) – dotyczy projektów współfinansowanych ze środków EFS

KRYTERIA WYBORU PROJEKTÓW NA ETAPIE OCENY STRATEGICZNEJ– KRYTERIA DOSTĘPU

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja	Sposób weryfikacji
1.	Projekt jest zgodny z co najmniej jednym celem strategicznym rozwoju ŁOM określonym w Strategii ZIT.	Wnioskodawca jest zobligowany do wykazania w treści wniosku zgodności projektu z co najmniej jednym celem strategicznym rozwoju ŁOM określonym w Strategii ZIT.	Na podstawie wniosku o dofinansowanie. Wnioskodawca wskazuje w treści wniosku cel strategiczny rozwoju ŁOM określony w Strategii ZIT, z którym jego projekt jest zgodny. Wnioskodawca opisuje zgodność projektu z co najmniej jednym celem strategicznym określonym w Strategii ZIT. Ocenie podlegać będzie opis w jaki sposób projekt przyczyni się do osiągnięcia wskazanego w treści wniosku celu strategicznego rozwoju ŁOM określonego w Strategii ZIT. Weryfikacja polega na przypisaniu wartości logicznych „tak", „nie" (niespełnienie skutkować będzie odrzuceniem wniosku) projekty niespełniające przedmiotowego kryterium są odrzucane.

POZOSTAŁE KRYTERIA WYBORU PROJEKTÓW NA ETAPIE OCENY STRATEGICZNEJ

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja	Sposób weryfikacji
1.	Zintegrowany charakter projektu /komplementarność projektu EFS – powiązanie z innymi projektami finansowanymi ze środków publicznych, które są zatwierdzone do realizacji /realizowane /zrealizowane na terenie ŁOM.	Analiza przez oceniających informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie, wypełnionego na podstawie instrukcji, pod kątem spełnienia kryterium. Weryfikacja polega na ocenie zapisów w następującym zakresie: - czy przy realizacji projektu będą wykorzystywane efekty realizacji innego projektu, czy nastąpi wzmocnienie trwałości efektów jednego przedsięwzięcia realizacją innego,	Na podstawie wniosku o dofinansowanie. Kryterium dotyczy powiązania projektu z innymi przedsięwzięciami, zarówno tymi zrealizowanymi, jak też z tymi, które są w trakcie realizacji, lub które dopiero zostały zaakceptowane do realizacji. PUNKTACJA: 0/10 pkt. Punktacja przyznawana na podstawie zapisów wniosku o dofinansowanie. - czy przy realizacji projektu będą wykorzystywane efekty realizacji innego projektu, czy nastąpi wzmocnienie trwałości efektów jednego przedsięwzięcia realizacją innego – 0/2 pkt.

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja	Sposób weryfikacji
		- czy projekty są adresowane do tej samej grupy docelowej, tego samego terytorium w ramach ŁOM, czy rozwiązują ten sam problem, - czy realizacja jednego projektu jest uzależniona od przeprowadzenia innego przedsięwzięcia, - czy projekt jest elementem szerszej strategii realizowanej przez szereg projektów komplementarnych, - czy projekt stanowi ostatni etap szerszego przedsięwzięcia lub kontynuację wcześniej realizowanych przedsięwzięć.	- czy projekty są adresowane do tej samej grupy docelowej, tego samego terytorium w ramach ŁOM, czy rozwiązują ten sam problem – 0/2 pkt. - czy realizacja jednego projektu jest uzależniona od przeprowadzenia innego przedsięwzięcia – 0/2 pkt. - czy projekt jest elementem szerszej strategii realizowanej przez szereg projektów komplementarnych – 0/2 pkt. - czy projekt stanowi ostatni etap szerszego przedsięwzięcia lub kontynuację wcześniej realizowanych przedsięwzięć – 0/2 pkt.
2.	Stopień realizacji wskaźników produktu Strategii ZIT.	Analiza przez oceniających informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie, wypełnionego na podstawie instrukcji, pod kątem spełnienia kryterium. Weryfikacja czy we wniosku o dofinansowanie zostały przedstawione prawidłowe wskaźniki produktu określone w Strategii ZIT dla celów docelowych. Ocena stopnia realizacji wskaźnika oceniana będzie wg wzoru: [WP/WS]*100 + WP/LM WP – wartość wskaźnika produktu realizowana w projekcie	Ocena będzie polegać na określeniu w jakim stopniu projekt przyczynia się do realizacji wskaźników produktu określonych w Strategii ZIT. W ramach kryterium oceniana będzie relacja (proporcja) wartości założonych do realizacji w projekcie wskaźników produktu do wartości wskaźników produktu określonych w Strategii ZIT dla celów docelowych oraz proporcja wartości założonych w projekcie wskaźników produktu do okresu realizacji projektu. PUNKTACJA: Dla konkursu w ramach osi priorytetowej VIII RPO WŁ 2014-2020 Wskaźnik: Liczba osób bezrobotnych (łącznie z długotrwale bezrobotnymi) objętych wsparciem w programie – 486 osoby; powyżej 0-10 – 10 pkt., powyżej 10-20 – 15 pkt., powyżej 20 – 20 pkt., Dla konkursu w ramach osi priorytetowej IX RPO WŁ 2014-2020 Wskaźnik: Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym objętych wsparciem w programie – 2422. powyżej 0-5 – 10 pkt., powyżej 5-10 – 15 pkt.,

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja	Sposób weryfikacji
		WS – wartość wskaźnika produktu dla celu docelowego określona w Strategii ZIT WP – wartość wskaźnika produktu realizowana w projekcie LM – liczba miesięcy realizacji projektu Wynik będzie zaokrąglany do dwóch miejsc po przecinku.	powyżej 10 – 20 pkt.
3.	Projekt przyczynia się do realizacji więcej niż jednego celu strategicznego rozwoju ŁOM określonego w Strategii ZIT.	Analiza przez oceniających informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie, wypełnionego na podstawie instrukcji. Oceniane będzie czy projekt przyczynia się/ prowadzi do realizacji więcej niż jednego celu strategicznego rozwoju ŁOM wskazanego w Strategii ZIT.	W ramach kryterium oceniane będzie czy projekt przyczynia się/ prowadzi do realizacji więcej niż jednego celu strategicznego rozwoju ŁOM wskazanego w Strategii ZIT: PUNKTACJA: 0 pkt. – projekt nie przyczynia się do realizacji więcej niż jednego celu strategicznego rozwoju ŁOM wskazanego w Strategii ZIT, 5 pkt. – Projekt przyczynia się do realizacji więcej niż jednego celu strategicznego rozwoju ŁOM wskazanego w Strategii ZIT.
4.	Wnioskodawcą jest podmiot posiadający siedzibę lub prowadzący działalność na terenie ŁOM.	Analiza przez oceniających informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie, wypełnionego na podstawie instrukcji.	W ramach kryterium oceniane będzie czy wnioskodawcą jest podmiot, który posiada siedzibę lub prowadzi działalność na terenie ŁOM. PUNKTACJA: 0 pkt. – projekt nie jest realizowany przez podmiot z terenu ŁOM, 10 pkt. – projekt jest realizowany przez podmiot z terenu ŁOM.
5.	Projekt jest realizowany w partnerstwie z podmiotem mającym siedzibę lub prowadzącym działalność na terenie ŁOM.	Analiza przez oceniających informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie, wypełnionego na podstawie instrukcji w zakresie realizacji projektu w partnerstwie z podmiotem mającym siedzibę na terenie ŁOM lub prowadzącym działalność na terenie ŁOM..	W ramach kryterium oceniane będzie czy projekt jest realizowany w partnerstwie – partnerem lub liderem jest podmiot, który posiada siedzibę lub prowadzi działalność na terenie ŁOM. PUNKTACJA: 0 pkt. – projekt nie jest realizowany w partnerstwie z podmiotem mającym siedzibę na terenie ŁOM lub prowadzącym działalność na terenie ŁOM., 5 pkt. – projekt jest realizowany w partnerstwie z podmiotem mającym siedzibę na terenie ŁOM lub prowadzącym działalność na terenie ŁOM..

Maksymalna liczba punktów do zdobycia w ramach oceny zgodności ze Strategią ZIT – 50 pkt. Projekt otrzyma pozytywną ocenę zgodności ze Strategią ZIT jeśli uzyska nie mniej niż 55 % możliwych do otrzymania punktów (procent uzyskania minimalnej wartości punktów może ulec zmianie. Zostanie ostatecznie określony w dokumentacji konkursowej).