



**POLSKIE TOWARZYSTWO EKONOMICZNE
ODDZIAŁ W ŁODZI**

STRATEGIA ROZWOJU ŁÓDZKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO 2020+

CZĘŚĆ I. DIAGNOZA STRATEGICZNA

ŁÓDŹ, STYCZEŃ 2014 R.

1



**UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO**



Projekt pn. „Strategia Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+” realizuje
Zespół w składzie:

- 1. dr Bartosz Bartosiewicz*
- 2. prof. dr hab. Małgorzata Burchard Dziubińska*
- 3. mgr Anna Jaeschke*
- 4. mgr Stanisław Kaniewicz*
- 5. mgr Sławomir Konczak*
- 6. dr Tomasz Napierała*
- 7. mgr Wojciech Mikołajewski*
- 8. dr Agnieszka Rzeńca*
- 9. mgr Jolanta Włodarczyk*
- 10. prof. dr hab. Eugeniusz Wojciechowski*

SPIS TREŚCI

1.	Wprowadzenie	6
2.	Łódzki Obszar Metropolitalny na tle największych miejskich obszarów funkcjonalnych w Polsce	10
3.	Charakterystyka społeczno-gospodarcza Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego	18
3.1.	Łódź a region podlódzki	26
3.2.	Specyfika społeczno-gospodarcza i funkcje metropolitalne Łodzi	30
3.3.	Przestrzenne zróżnicowanie specyfiki społeczno-gospodarczej gmin (z wyłączeniem Łodzi)	35
3.3.1.	Demografia	35
3.3.2.	Gospodarka	38
3.3.3.	Infrastruktura komunalna	41
3.3.4.	Użytkowanie ziemi i polityka przestrzenna	43
3.4.	Specyfika społeczno-gospodarcza ŁOM – ujęcie syntetyczne	51
4.	Infrastruktura społeczeństwa informacyjnego w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym	59
5.	Gospodarka niskoemisyjna w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym	65
6.	Powiązania społeczno-gospodarcze w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym z uwzględnieniem relacji miasto – wieś	74
6.1.	Międzygminne przepływy pracownicze	75
6.2.	Dojazdy do placówek szkolnych	79
6.3.	Dojazdy do uczelni wyższych	83
6.4.	Dojazdy do usług	84
6.5.	Powiązania gospodarcze	87
6.6.	Synteza powiązań społeczno-gospodarczych	92
7.	Powiązania w zakresie usług komunalnych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym z uwzględnieniem relacji miasto – wieś	94
7.1.	Drogi lokalne	94
7.2.	Transport zbiorowy	95
7.3.	Oświata, kultura i kultura fizyczna	95
7.4.	Opieka zdrowotna i społeczna	96
7.5.	Gospodarka odpadami	97
7.6.	Gospodarka wodno-ściekowa	97
7.7.	Synteza powiązań w zakresie usług komunalnych	98
8.	Powiązania transportowe w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym z uwzględnieniem relacji miasto – wieś	101
8.1.	Infrastruktura transportu kołowego	101
8.2.	Infrastruktura transportu szynowego	105
8.3.	Organizacja i funkcjonowanie transportu zbiorowego	108
8.4.	Dostępność przestrzenna i czasowa transportu zbiorowego	111
8.5.	Synteza powiązań transportowych	114
9.	Tożsamość i dziedzictwo kulturowe. Powiązania rewitalizacyjne oraz turystyczne w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym z uwzględnieniem relacji miasto – wieś	118
10.	Powiązania instytucjonalne w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym	126
11.	Wnioski i rekomendacje	133
12.	Bibliografia	139

SPIS TABLIC

Tab. 1.	Wybrane wskaźniki demograficzne ŁOM na tle największych obszarów metropolitalnych w Polsce w 2012 r.....	14
Tab. 2.	Wybrane wskaźniki społeczno-gospodarcze ŁOM na tle największych obszarów metropolitalnych w Polsce w 2012 r.	16
Tab. 3.	Wybrane charakterystyki społeczno-gospodarcze gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2012 r.	19
Tab. 4.	Lokalny Wskaźnik Rozwoju Społecznego i jego komponenty w powiatach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego	21
Tab. 5.	Ludność korzystająca z pomocy społecznej według gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2012 r.	23
Tab. 6.	Struktura ludności według ekonomicznych grup wieku w Łodzi i w regionie podłódzkim w 2012 r.....	28
Tab. 7.	Struktura podmiotów gospodarczych w Łodzi i w regionie podłódzkim w 2012 r.	28
Tab. 8.	Wybrane wskaźniki demograficzne gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (z wyłączeniem Łodzi) według ich typów w 2012 r.	35
Tab. 9.	Wybrane wskaźniki gospodarcze gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (z wyłączeniem Łodzi) według ich typów w 2012 r.	38
Tab. 10.	Dostępność do sieci wodociągowej i kanalizacyjnej gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (z wyłączeniem Łodzi) według ich typów w 2012 r.	41
Tab. 11.	Typy użytkowania ziemi w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym (z wyłączeniem Łodzi) w 2012 r.	45
Tab. 12.	Struktura użytkowania ziemi w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w latach 2000 i 2012 (w ha)	48
Tab. 13.	Wybrane inwestycje w infrastrukturę społeczeństwa informacyjnego realizowane z wykorzystaniem środków Unii Europejskiej w latach 2007-2013	63
Tab. 14.	Identyfikacja procesów w zakresie gospodarki niskoemisyjnej w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym	67
Tab. 15.	Ocena dostępności i kierunki dojazdów do usług podstawowych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2013 r.	85
Tab. 16.	Ocena dostępności i kierunki dojazdów do usług wyspecjalizowanych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2013 r.	86
Tab. 17.	Wybrane cechy powiązań gospodarczych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2013 r.	89
Tab. 18.	Struktura rodzajowa zabytków wpisanych do rejestru wojewódzkiego - stan na koniec 2012 r.	121
Tab. 19.	Formy oddolnej instytucjonalizacji obszarów metropolitalnych w Polsce w 2012 r. ...	127
Tab. 20.	Związki i stowarzyszenia gmin oraz powiatów na terenie ŁOM w 2012 r.	129

SPIS RYSUNKÓW

Rys. 1.	Rozmieszczenie ośmiu największych obszarów metropolitalnych w Polsce	12
Rys. 2.	Podział administracyjny Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego	18
Rys. 3.	Przyrost rzeczywisty ludności w Łodzi oraz w regionie podłódzkim w latach 2002-2012	27
Rys. 4.	Przeciętne wynagrodzenie brutto w gospodarce Łodzi i regionu podłódzkiego oraz jego zmiany w latach 2002-2012	29

SPIS RYSUNKÓW (dok.)

Rys. 5.	Zróżnicowanie dochodów własnych gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (w przeliczeniu na mieszkańca) w 2012 r.	30
Rys. 6.	Typy przestrzenne specyfiki demograficznej gmin w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2012 r.	37
Rys. 7.	Typy przestrzenne specyfiki gospodarczej gmin w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2012 r.	40
Rys. 8.	Typy przestrzenne dostępności do infrastruktury komunalnej gmin w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2012 r.	43
Rys. 9.	Typy przestrzenne użytkowania ziemi w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2012 r.	46
Rys. 10.	Zmiana powierzchni gruntów zabudowanych i zurbanizowanych w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w latach 2000 - 2012	47
Rys. 11.	Stopień pokrycia powierzchni gmin ŁOM MPZK w 2012 r.	50
Rys. 12.	Typy przestrzenne specyfiki społeczno-gospodarczej gmin w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym - ujęcie syntetyczne w 2012 r.	52
Rys. 13.	Specjalizacja gospodarcza gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego	56
Rys. 14.	Nasycenie usługami dostępu do Internetu w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2012 r.	59
Rys. 15.	Urzędy udostępniające usługi elektroniczne według województw w 2012 r.	60
Rys. 16.	Wskaźniki świadczenia i rozwijania usług e-administracji według województw w 2012 r.	61
Rys. 17.	Średnia kontaktów jednego mieszkańca z urzędem drogą elektroniczną w ciągu 12 miesięcy według województw w 2012 r.	62
Rys. 18.	Przestrzenne zróżnicowanie wielkości dojazdów do pracy z gmin ŁOM w ogóle ludności w wieku produkcyjnym w 2006 r.	77
Rys. 19.	Wielkość dojazdów do pracy w ramach ŁOM w ogóle przepływów pracowniczych z danej gminy oraz ich główne kierunki w 2006 r.	78
Rys. 20.	Wielkość dojazdów do łódzkich szkół podstawowych i gimnazjalnych z gmin ŁOM (2011-2012)	80
Rys. 21.	Wielkość dojazdów do łódzkich szkół ponadgimnazjalnych z gmin ŁOM (2011-2012)	81
Rys. 22.	Wielkość dojazdów do łódzkich szkół wyższych z gmin ŁOM (2011-2012)	82
Rys. 23.	Przestrzenne zróżnicowanie powiązań gospodarczych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2013 r.	91
Rys. 24.	Liczba porozumień międzygminnych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym podpisanych w latach 2009-2013	98
Rys. 25.	Sieć głównych dróg kołowych Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.	103
Rys. 26.	Gęstość sieci dróg kołowych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2009 r.	104
Rys. 27.	Sieć kolejowa Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2012 r.	106
Rys. 28.	Sieć tramwajowa Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.	107
Rys. 29.	Wielkość międzygminnych powiązań oraz przebieg tras transportu zbiorowego ŁOM (z wyłączeniem połączeń kolejowych) w 2013 r.	112
Rys. 30.	Uśredniony czas przejazdu do Łodzi transportem zbiorowym z gmin zaplecza ŁOM w 2012 r.	114
Rys. 31.	Strefa wielkomiejska Łodzi na tle struktury miasta	119

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 nakierowanym na wzmocnienie 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 „parkuj i jedź”, parkingów i ścieżek rowerowych),
- przywracanie funkcji społeczno-gospodarczych zdegradowanym obszarom miejskiego obszaru funkcjonalnego – tzw. rewitalizacja (projekty łączące działania typowo

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.

inwestycyjne z miękkimi – np. przebudowa lub adaptacja budynków w zaniedbanej dzielnicy oraz aktywizacja zamieszkujących ją osób zagrożonych wykluczeniem społecznym – osoby pozostające długo bez pracy, rodziny wielodzietne, osoby niepełnosprawne),

- 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 międzynarodowy 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*).

Z powyższych założeń należy wnioskować, że 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), która może stać się ważnym instrumentem podnoszenia 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 Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

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 w trakcie opracowania diagnostycznego to najbardziej aktualne i dostępne informacje. Większość z nich pochodzi z lat 2011-2013.

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 metropolitalnym 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. Jeden z nich obejmuje dwie publikacje pod redakcją: Suliborskiego i Przygodzkiego (2010) oraz Jewtuchowicz i Wójcika (2010), które poświęcone są problematyce integracji ŁOM. Drugi projekt poświęcony jest spójności terytorialnej Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (por. 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 poświęcone infrastrukturze i problematyce transportowej ŁOM (Pielesiak 2012B) czy też obszarom wiejskim 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 ilość dostępnych wyników badań niniejsze opracowanie nie ma na celu ponownego analizowania zjawisk od dawna znanych, ale, w oparciu o istniejące wyniki badań – uporządkowanie oraz wykazanie najważniejszych cech obszaru metropolitalnego wraz

z przedstawieniem najważniejszych powiązań przestrzennych. Skala, jak i kierunki tych powiązań, stanowią punkt wyjścia do konstruowania zadań niezbędnych do poprawy funkcjonowania obszaru metropolitalnego w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

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 wyniki badań naukowych.

2. Łódzki Obszar Metropolitalny na tle największych miejskich obszarów funkcjonalnych w Polsce

Istotnym punktem wyjścia dla diagnozy strategicznej jest określenie lokalizacji obszarów metropolitalnych w Polsce. W warunkach krajowych brakuje zarówno przejrzystych kryteriów ich identyfikacji, jak i delimitacji ich przestrzennego zasięgu. Dostępne są wprawdzie liczne badania naukowe, które często w sposób bardzo szczegółowy, podejmują się takiego zadania, ale ze względu na analizowane 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*)², 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*, 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, w 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 w najwyższym szczeblu wyróżnionych miejskich obszarów funkcjonalnych (por. rys. 1).

Trzeba mieć jednakże na uwadze, że jedynym kryterium ich wydzielenia jest potencjał ludnościowy. To oznacza, że pomimo przyjętego nazewnictwa klasyfikacja ta w żadnym stopniu nie oddaje potencjału społeczno-gospodarczego obszarów metropolitalnych. Znajduje

² ESPON to europejski program badawczy finansowany ze środków Unii Europejskiej, poświęcony problematyce rozwoju przestrzennego Europy (por. www.espom.eu).

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* (KPZK 2030, 2012), przyjęto definiować 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.

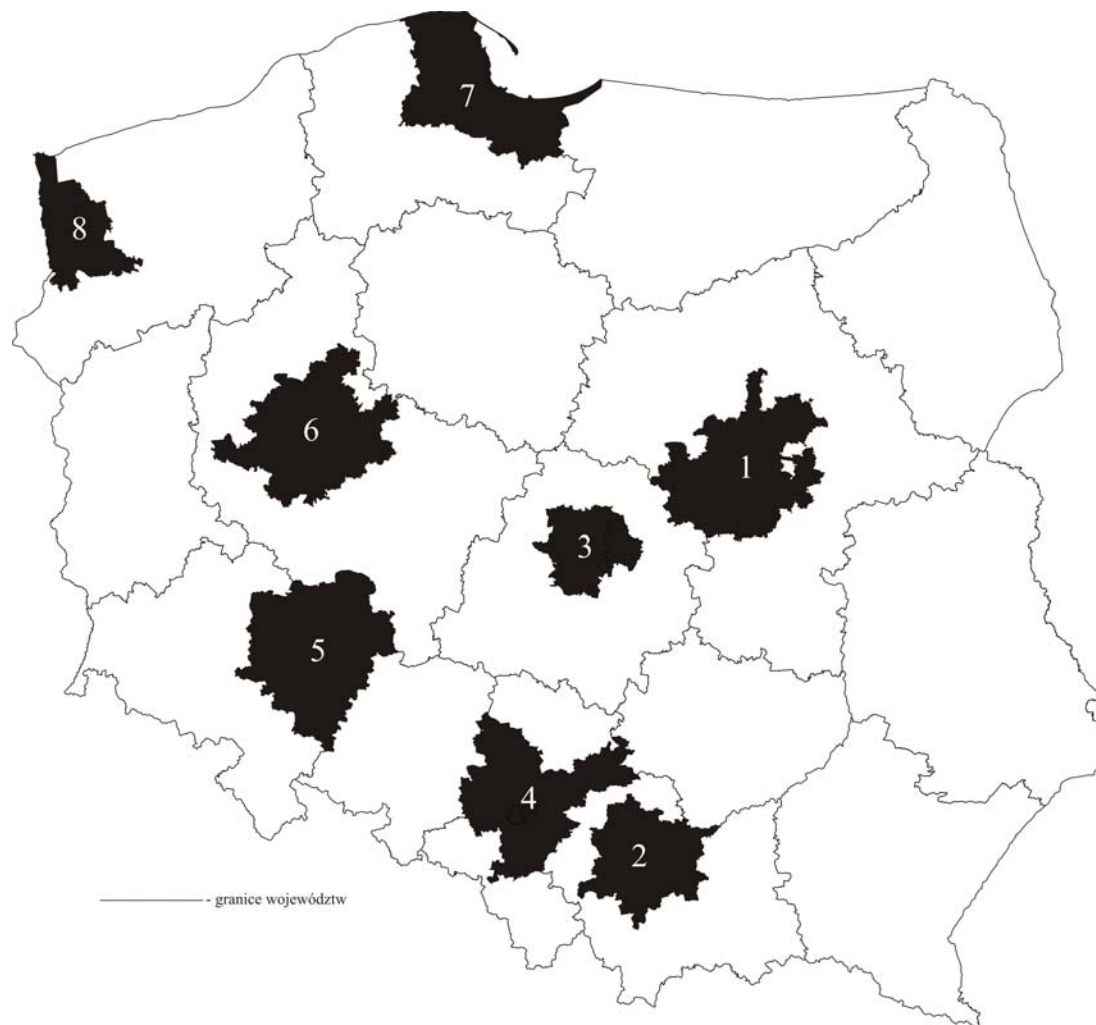
Jeszcze szerszy zakres obszarów metropolitalnych został zaproponowany w projekcie tzw. ustawy metropolitalnej, przedstawionej w 2007 r. Jej zapisy miały objąć swoim zasięgiem 12 tego rodzaju obszarów. Obok już wymienionych także Rzeszów i Białystok. Projekt ten nie był kontynuowany ze względów politycznych. 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 celowością. 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 Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 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 (por. rys. 1)³. Łódzki Obszar Metropolitalny posiadający powierzchnię niespełna 2,5 tys. km² wraz ze Szczecińskim Obszarem

³ Wydzielenia obszarów metropolitalnych dokonano w oparciu o ich delimitacje obowiązujące w zapisach planów zagospodarowania przestrzennego województw bądź członkostwo w oficjalnych gremiach stowarzyszących.

Metropolitalnym należy do najmniejszych (por. tab. 1). 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.



1. Warszawski Obszar Metropolitalny; 2. Krakowski Obszar Metropolitalny; 3. Łódzki Obszar Metropolitalny; 4. Górnos Śląski Obszar Metropolitalny; 5. Wrocławski Obszar Metropolitalny; 6. Poznański Obszar Metropolitalny; 7. Gdański Obszar Metropolitalny; 8. Szczeciński Obszar Metropolitalny

Rys. 1 Rozmieszczenie ośmiu największych obszarów metropolitalnych w Polsce

Źródło: opracowanie własne.

Delimitacja dla poszczególnych obszarów metropolitalnych w Polsce była prowadzona z wykorzystaniem różnych narzędzi, odmienne były również cele rozwojowe podejmowanych decyzji. Relatywnie mała powierzchnia Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego nie jest wadą, przeciwnie, jest dużą zaletą dla 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 izochronie⁴ 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.

Łódzki Obszar Metropolitalny, na tle porównywanych regionów, cechuje się negatywnymi wskaźnikami demograficznymi (por. tab. 1). 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 częściowym wskaźniku obciążenia demograficznego, który liczony jako odsetek ludności w wieku poprodukcyjnym w stosunku do ludności w wieku przedprodukcyjnym wynosi 175⁵. 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 spośród porównywanych ze sobą ośrodków.

Korzystniejszej przedstawia się sytuacja demograficzna w obrębie otoczenia Łodzi, gdzie od dłuższego czasu utrzymuje się dodatnie saldo migracji. Dzięki temu jego liczba mieszkańców systematycznie rośnie. Jednocześnie dynamika tego procesu jest najniższa spośród porównywanych ze sobą regionów (z wyłączeniem Górnego Śląska, gdzie następuje jego spadek).

⁴ Izochrona – m.in. linia łącząca punkty, z których można w tym samym czasie dotrzeć do określonego miejsca.

⁵ Jest to miara, która stosowana jest w badaniach demograficznych, a wykorzystanie służy przedstawieniu skali procesu jakim jest starzenie się społeczeństwa.

Tab. 1. Wybrane wskaźniki demograficzne ŁOM na tle największych obszarów metropolitalnych w Polsce w 2012 r.

Obszar	Liczba mieszkańców	Powierzchnia (w km ²)	Gęstość zaludnienia (na km ²)	Struktura według ekonomicznych grup wieku			Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym	Przyrost naturalny (w %)	Saldo migracji (na 1000 mieszkańców)	
				przed-produkcyjny	produkcyjny	po-produkcyjny				
Obszar metropolitalny	Łódzki	1103570	2499	441,6	12,6	65,4	22,0	175,0	-4,7	0,05
	Wrocławski	1201561	6725	178,7	14,1	67,5	18,4	130,0	0,3	3,6
	Trójmiejski	1412569	5169	273,3	15,8	66,6	17,5	111,0	1,9	2,4
	Krakowski	1493042	4065	367,3	15,0	66,9	18,1	121,3	0,9	3,1
	Poznański	1395996	6200	225,2	15,7	67,4	16,9	108,0	2,3	2,7
	Warszawski	2992908	5556	538,7	15,1	65,3	19,6	129,0	1,2	5,6
	Szczeciński	686900	2794	245,8	13,8	67,9	18,3	133,0	-0,6	1,8
	Górnośląski	2784951	5577	499,4	13,5	67,5	19,0	141,0	-1,5	-2,0
Metropolie	Łódź	718960	293	2453,8	11,7	64,9	23,4	200,4	-5,9	-2,3
	Wrocław	631188	293	2154,2	12,5	66,6	20,8	166,7	-0,6	1,4
	Gdańsk	460427	262	1757,4	13,4	65,9	20,7	154,4	-0,2	0,0
	Kraków	758334	327	2319,1	13,0	66,5	20,5	157,5	0,01	1,0
	Poznań	550742	262	2102,1	13,0	66,4	20,6	158,3	0,2	-4,2
	Warszawa	1715517	517	3318,2	13,6	64,4	22,0	161,2	0,2	3,9
	Szczecin	408913	301	1358,5	12,8	66,9	20,3	158,5	-1,7	0,5
	Katowice	307233	165	1862,0	11,8	66,4	21,8	185,0	-2,9	-3,2
Otoczenie metropolii	Łodzi	384610	2206	174,3	14,3	66,3	19,4	136,3	-2,4	4,4
	Wrocławia	570373	6432	88,7	15,9	68,5	15,6	98,2	1,2	6,0
	Gdańska	952142	4907	194,0	17,0	66,9	16,0	94,1	3,0	3,6
	Krakowa	734708	3738	196,6	17,0	67,3	15,7	92,6	1,9	5,3
	Pozania	845254	5938	142,3	17,4	68,1	14,5	83,7	3,7	7,1
	Warszawy	1277391	5039	253,5	17,2	66,5	16,3	95,2	2,5	7,9
	Szczecina	277987	2493	111,5	15,1	69,4	15,4	101,9	1,1	3,6
	Katowic	2477718	5412	457,8	13,7	67,6	18,7	136,3	-1,3	-1,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Nieznacznie lepiej prezentuje się ŁOM na tle wybranych wskaźników społeczno-gospodarczych (por. tab. 2). Dotyczy to przede wszystkim dostępności do infrastruktury komunalnej, która jest zbliżona do siebie 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 najslabiej rozwinięty.

W odniesieniu do pozostałych wskaźników społeczno-gospodarczych, o ile występujące dysproporcje nie są tak wyraźne jak w przypadku sytuacji demograficznej, pozycja Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego nie jest wysoka. Decyduje o tym przede wszystkim wyższa średnio o półtora razy wartość wskaźnika bezrobocia. W szczególności wysokie różnice występują w przypadku miast metropolitalnych. W Łodzi wskaźnik bezrobocia wynosi 8,8%, a w jej otoczeniu o punkt procentowy więcej.

W Łódzkim Obszarze Metropolitalnym udział w sektorze usługowym podmiotów gospodarczych reprezentujących tzw. IV sektor⁶, 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 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 Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 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 (BDL GUS 2012).

⁶ 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.

Tab. 2. Wybrane wskaźniki społeczno-gospodarcze ŁOM na tle największych obszarów metropolitalnych w Polsce w 2012 r.

Obszar	Wskaźnik bezrobocia (w %)*	Dostępność do sieci (w % mieszkańców)			Udział podmiotów usługowych IV sektora w ogóle podmiotów gospodarczych (w %) ⁷	Wskaźnik przedsiębiorczości ⁸	
		wodociągowej	kanalizacyjnej	gazowej			
Obszar metropolitalny	Łódzki	9,1	90,1	55,9	43,1	32,0	115,0
	Wrocławski	5,9	92,2	55,1	42,8	39,1	133,7
	Trójmiejski	5,4	95,2	73,5	50,1	34,9	129,8
	Krakowski	5,5	68,0	33,5	55,5	34,7	128,5
	Poznański	4,8	93,0	60,0	46,0	34,1	148,6
	Warszawski	5,1	70,5	46,3	45,6	39,9	175,4
	Szczeciński	7,0	94,3	73,6	57,1	35,8	147,6
	Górnośląski	6,5	97,3	76,2	64,7	32,9	100,5
Metropolie	Łódź	8,8	94,7	86,3	82,4	35,0	124,4
	Wrocław	4,5	96,5	91,5	81,8	43,9	166,5
	Gdańsk	4,3	98,8	96,1	78,9	41,6	147,0
	Kraków	4,7	99,7	91,1	76,3	41,0	159,8
	Poznań	3,7	96,6	90,9	83,0	40,0	186,1
	Warszawa	4,5	95,5	92,1	80,1	44,2	207,0
	Szczecin	7,0	96,2	87,7	88,2	37,8	161,7
	Katowice	5,3	98,0	89,7	78,4	40,2	143,4
Otoczenie metropolii	Łodzi	9,8	89,2	48,3	33,3	24,6	97,6
	Wrocławia	7,3	91,6	50,6	38,0	29,6	97,3
	Gdańska	6,0	94,9	71,5	47,5	30,9	121,5
	Krakowa	6,4	66,5	30,9	54,5	23,7	96,2
	Pozania	5,5	92,9	58,9	44,6	28,2	124,1
	Warszawy	6,0	69,9	45,1	44,7	30,7	132,9
	Szczecina	7,0	94,2	72,4	54,5	32,0	126,9
	Katowic	6,6	97,3	75,6	64,1	31,6	95,2

*Wskaźnik bezrobocia został obliczony jako udział osób bezrobotnych wśród ogółu ludności w wieku produkcyjnym.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

⁷ Do sektor 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.

⁸ Wskaźnik przedsiębiorczości jest obliczony jako liczba podmiotów gospodarczych przypadających na 1000 mieszkańców.

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

3. Charakterystyka społeczno-gospodarcza Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Łódzki Obszar Metropolitalny, o powierzchni 2,5 tys. km², 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, miasto Głowno, gmina Głowno, Jeżów, Koluszki, Konstantynów Łódzki, Ksawerów, Lutomiersk, Łódź, Nowosolna, miasto Ozorków, gmina Ozorków, miasto Pabianice, gmina Pabianice, Parzęczew, Rogów, Rzgów, Stryków, Tuszyń, 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 Tuszyń) są siedzibą organów gminy miejsko-wiejskiej (por. rys. 2).



Rys. 2. Podział administracyjny Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 3 Wybrane charakterystyki społeczno-gospodarcze gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2012 r.

Wyszczególnienie	Liczba mieszkańców	Gęstość zaludnienia (na 1 km ²)	Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym	Współczynnik feminizacji	Przyrost rzeczywisty na 1000 ludności (średnia z lat 2002-2012)	Ludność korzystająca z wodociągu (w %)	Ludność korzystająca z kanalizacji (w %)	Wskaźnik przedsiębiorczości (na 1000 mieszkańców)	Wskaźnik bezrobocia (w %)	Struktura rodzajowa podmiotów gospodarczych wg. sektorów gospodarki (w %)		
										rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo, górnictwo i wydobywanie	przemysł	usługi
Aleksandrów Łódzki miasto	21184	1533	115,1	112	1,2	97,1	82,6	107,7	10,9*	1,3	31,9	66,8
Aleksandrów Łódzki – cz. wiejska	8248	80	62,2	101	32,3	84,2	8,5	123,8	10,9*	4,2	28,3	67,5
Andrespol	13002	557	94,1	111	14,3	91,3	29,7	104,9	8,3	1	27,6	71,4
Brójce	6171	89	67,9	102	12,8	91	0	89,8	6,2	4,2	25,2	70,6
m. Brzeziny	12587	583	99,4	112	-0,8	95,5	93,7	105,9	11,3	0,8	27	72,2
gm. Brzeziny	5514	52	90,7	103	5,4	85,5	0,2	80	8,7	4,8	30,8	64,4
Dłutów	4355	43	102,6	100	7,5	71,7	26,6	87,5	9	10	34,9	55,1
Dmosin	4581	46	124	105	-3,4	83,4	4,4	73,3	7,8	4,8	25,3	69,9
Dobroń	7405	78	89,5	104	12,9	80,6	24,5	93	8	6,8	30,1	63,1
m. Głowno	14966	754	121,8	110	-3,3	87,1	66,1	90,7	14,8	1,3	28,1	70,6
gm. Głowno	4853	46	107	98	-2,7	82,9	0	51,3	11,4	12,4	22,1	65,5
Jeźów	3489	54	109,1	102	-4,8	85,7	22,2	63	8,2	7,3	29,1	63,6
Koluszki miasto	13542	1368	108,7	112	-1,2	93,6	66,8	98,4	8,6*	1,4	24,7	73,9
Koluszki – cz. wiejska	10154	69	103,5	108	4,9	80,9	3,7	78,6	8,6*	31,9	38,6	29,5
Konstantynów Łódzki	17757	652	124,6	114	0,5	89,5	70,8	104,3	10,2	2,1	25,9	72
Ksawerów	7559	554	105,1	108	5,9	56,3	39,7	137,5	8,8	7,7	30,4	61,9
Lutomiersk	7807	58	99,9	105	9	84,5	0	80,1	11	7,5	30,3	62,2
Łódź	718960	2452	166,2	120	-7,9	94,7	86,3	124,4	9,1	0,5	20,2	79,3
Nowosolna	4491	83	63,5	105	28	96,9	2,8	131,4	6,1	0,8	28,5	70,7

Tab. 3 Wybrane charakterystyki społeczno-gospodarcze gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2012 r. (dok.)

Wyszczególnienie	Liczba mieszkańców	Gęstość zaludnienia (na 1 km ²)	Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym	Współczynnik feminizacji	Przyrost rzeczywisty na 1000 ludności (średnia z lat 2002-2012)	Ludność korzystająca z wodociągu (w %)	Ludność korzystająca z kanalizacji (w %)	Wskaźnik przedsiębiorczości (na 1000 mieszkańców)	Wskaźnik bezrobocia (w %)	Struktura rodzajowa podmiotów gospodarczych wg. sektorów gospodarki (w %)		
										rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo, górnictwo i wydobywanie	przemysł	usługi
m. Ozorków	20286	1312	114,5	114	-5,2	94	71,6	71,7	13,9	1,6	23,3	75,1
gm. Ozorków	6878	72	98,1	103	4,4	88,8	20,7	67,4	10	4,3	21,8	73,9
m. Pabianice	68321	2071	148,1	117	-7,1	92,3	80,5	99,5	11,7	0,8	25,8	73,4
gm. Pabianice	6553	75	81	104	15,8	82,2	4,4	110	7,1	5,3	31,8	62,9
Parzęczew	5035	48	80,1	94	-9,7	90,9	38,9	69,5	11,5	6,9	26,6	66,5
Rogów	4785	72	107	101	-0,8	86,2	5,7	71,5	9,2	2,1	24,1	73,8
Rzgów miasto	3437	205	100	107	3,9	89,6	44,3	188,5	7,0*	4,5	23,5	72
Rzgów – cz. wiejska	6379	129	77,4	106	15,4	89,1	40	132,8	7,0*	6,6	22,9	70,5
Stryków miasto	3552	436	105,2	106	-3,6	83,5	70,3	102,5	8,2*	1,6	24,5	73,9
Stryków – cz. wiejska	8879	59	98,3	101	5,8	83,2	28,8	82,7	8,2*	5	27,9	67,1
Tuszyn miasto	7306	314	104,5	111	-0,8	76,6	42,6	128	7,0*	1	25,2	73,8
Tuszyn – cz. wiejska	4818	45	87,8	99	9	82,4	6,8	98,8	7,0*	10,5	24,6	64,9
m. Zgierz	57803	1366	128,8	115	-1,5	95,5	79,4	97	10,8	1,6	25,1	73,3
gm. Zgierz	12913	65	94,5	103	14,8	77,5	2	103,2	9,3	5,8	27	67,2

* Ze względu na brak danych statystycznych podano wartość współczynnika bezrobocia obliczoną dla całej gminy miejsko-wiejskiej

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS BDL 2012.

Uzupełnienie sieci osadniczej stanowią gminy wiejskie. Są to obszary mocno zróżnicowane, niektóre to typowe obszary 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).

W celu przeprowadzenia możliwie pełnej diagnozy sfery społecznej 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* [UNDP 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 zawiera tab. 4.

Tab. 4. Lokalny Wskaźnik Rozwoju Społecznego i jego komponenty w powiatach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Nazwa powiatu	Pozycja wg LHDI		LHDI	HI	EI	WI	LHDI _{PI}
	2007	2010					
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
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
Zgierski	255	209	37,36	30,89	48,59	24,73	21,61

Źródło: opracowanie własne na podstawie Krajowego raportu o rozwoju społecznym Polska 2012. Rozwój regionalny i lokalny, Biuro Projektowe UNDP w Polsce, Warszawa 2012, s. 180-181.

Opis skrótów:

LHDI – Lokalny Wskaźnik Rozwoju Społecznego; HI – Wskaźnik Zdrowia; EI – Wskaźnik Edukacji; WI – Wskaźnik Zamożności; LHDI_{PI} – Lokalny Wskaźnik Rozwoju Społecznego nakładów polityki publicznej.

Wzór na wskaźnik nakładów polityk publicznych na wymiary LHDI:

$LHDI_{PI} = \sqrt[3]{HI_{PI} \times EI_{PI} \times LEI_{PI}}$ $i = 1, 2, \dots, n$; gdzie:

$LHDI_{PI}$ – oznacza nakłady publiczne na wymiary rozwoju społecznego dla powiatu lub województwa i ,

HI_{PI} – Wskaźnik Nakładów Zdrowotnych (ang. *Health Index Policy Input*) w i -tym powiecie,

EI_{PI} – Wskaźnik Nakładów Edukacyjnych (ang. *Education Index Policy Input*) w i -tym powiecie,

LEI_{PI} – Wskaźnik Wydatków Lokalnych (ang. *Local Expenditures Index Policy Input*) w i -tym powiecie.

W objętym badaniami okresie 2007 – 2010 wszystkie powiaty tworzące ŁOM odnotowały poprawę wysokości wskaźnika LHDI. Najbardziej spektakularna zmiana dotyczy powiatu łódzkiego, 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 (m.in. W. Warzywoda–Kruszyńska, Bogdan Jankowski [2013], J. Grotowska–Leder [2002], M. Potoczna i W. Warzywoda–Kruszyńska [2009], W. Warzywoda–Kruszyńska i A. Golczyńska–Grondas [2010]) 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 Warzywoda–Kruszyńską i Golczyńska-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 W. Warzywody-Kruszyńskiej i M. 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...* w 2010 roku 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 zł⁹. Dane dotyczące ludności w gminach ŁOM korzystającej z różnych form pomocy społecznej zawiera tab. 5.

Tab. 5. Ludność korzystająca z pomocy społecznej według gmin ŁOM w 2012 r.

Nazwa jednostki terytorialnej	Gospodarstwa domowe korzystające z pomocy społecznej w tys.	Ludność w gospodarstwach domowych korzystających z pomocy społecznej		Rodziny otrzymujące świadczenia w tys.	Dzieci w wieku 0-17 lat, na które rodziny otrzymują zasiłek rodzinny	
		w tys.	w % ogółu ludności		w tys.	w % ogółu osób w tym wieku
Powiat brzeziński	1,2	3,0	9,8	2,1	2,5	43,3
m. Brzeziny	0,5	1,1	9,0	0,8	0,8	34,6
gm .w. Brzeziny .	0,2	0,6	10,1	0,4	0,6	49,7
gm. w. Dmosin...	0,2	0,4	9,4	0,3	0,4	48,9
gm. w. Jeźów.....	0,1	0,3	8,9	0,3	0,4	54,7
gm. w. Rogów	0,2	0,6	12,6	0,3	0,4	43,2
M. Łódź	24,1	42,1	5,8	25,3	21,9	21,6
Powiat łódzki wschodni	2,0	4,8	7,0	3,1	3,5	26,9
gm. w. Andrespol	0,3	0,7	5,5	0,5	0,5	20,9
gm. w. Brójce.....	0,1	0,4	6,4	0,3	0,4	30,1

⁹ Krajowy raport, op.cit., s.

Tab. 5. Ludność korzystająca z pomocy społecznej według gmin ŁOM w 2012 r. (dok.)

Nazwa jednostki terytorialnej	Gospodarstwa domowe korzystające z pomocy społecznej w tys.	Ludność w gospodarstwach domowych korzystających z pomocy społecznej		Rodziny otrzymujące świadczenia w tys.	Dzieci w wieku 0-17 lat, na które rodziny otrzymują zasiłek rodzinny	
		w tys.	w % ogółu ludności		w tys.	w % ogółu osób w tym wieku
Powiat łódzki wschodni (dok.)						
gm. m-w. Koluszki	0,6	1,5	6,2	1,0	1,1	25,7
gm. w. Nowosolna	0,1	0,2	5,6	0,2	0,2	21,5
gm. m-w. Rzgów	0,2	0,5	5,5	0,4	0,5	25,3
gm. m-w. Tuszyn	0,6	1,5	12,0	0,7	0,8	37,5
Powiat pabianicki	3,4	7,4	6,2	5,2	5,5	28,2
m. Konstantynów Łódzki	0,5	1,0	5,5	0,7	0,7	25,1
m. Pabianice	2,2	4,4	6,4	2,8	2,8	26,5
gm. w. Dłutów....	0,1	0,4	8,5	0,3	0,4	48,1
gm. w. Dobroń ...	0,1	0,4	5,9	0,4	0,5	36,1
gm. w. Ksawerów	0,1	0,2	3,2	0,3	0,3	25,4
gm. w. Lutomiersk	0,2	0,6	7,4	0,4	0,5	34,3
gm. w. Pabianice	0,2	0,4	6,3	0,3	0,3	23,6
Powiat zgierski .	5,6	12,4	7,6	7,7	8,8	30,4
m. Głowno.....	0,6	1,4	9,3	0,8	0,9	36,5
m. Ozorków.....	1,0	2,2	10,9	0,9	1,0	29,1
m. Zgierz.....	1,8	3,4	5,9	2,5	2,6	27,0
gm .m-w. Aleksandrów Łódzki	1,0	2,0	6,9	1,3	1,4	25,6
gm. w . Głowno..	0,1	0,5	10,7	0,4	0,5	55,5
gm. w. Ozorków.	0,3	0,7	9,8	0,4	0,5	40,8
gm. w. Parzęczew	0,1	0,4	8,3	0,3	0,4	35,7
gm. m-w. Stryków	0,3	0,8	6,1	0,6	0,7	30,1
gm. w. Zgierz	0,4	1,0	8,0	0,6	0,8	32,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

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 względem wyglądu 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%.

Reasumując, na podstawie ogólnej charakterystyki społeczno – gospodarczej Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 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. Upadek fundamentalnej dla obszaru 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]. Diagnozowane problemy dotyczą:

- degradacji społecznej – przejawiającej się wysokim poziomem długookresowego strukturalnego bezrobocia, znaczącym udziałem ludności korzystającej z różnych form pomocy społecznej, podwyższonym zagrożeniem przestępczością;
- degradacji materialnej – odnoszącej się głównie do złego stanu technicznego budynków i budowli oraz nieodpowiedniego stanu wyposażenia technicznego terenów;
- degradacji funkcjonalnej – obejmującej proces transformacji funkcjonalnych, jakie zachodzą na danym terenie, najczęściej na skutek zaniku dotychczas pełnionych funkcji;
- degradacji moralnej – związanej z negatywnym postrzeganiem danego miejsca, marginalizacją społeczności danego obszaru;
- degradacji kompozycyjnej – wynikającej z nieodpowiednio ukształtowanej struktury kompozycyjnej i obniżenia jej jakości.

3.1. Łódź a region podłódzki¹⁰

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 Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego jako całości.

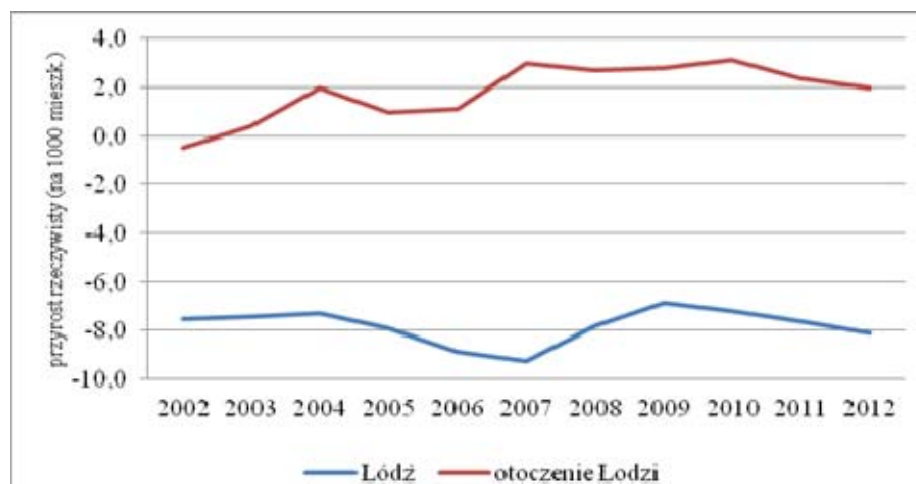
Otoczenie Łodzi zamieszkuje ponad 380 tys. osób, co stanowi blisko 35% populacji ŁOM. Jest to prawie dwukrotnie mniej niż w Łodzi. Warto jednak odnotować, że w ostatnich latach, w przypadku tego obszaru, nastąpił przyrost liczby mieszkańców o 15 tys. osób, kiedy w tym samym czasie w Łodzi liczba mieszkańców 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.

O odmiennych tendencjach demograficznych Łodzi i jej otoczenia decyduje głównie saldo migracji. Od 2002 r. jest ujemne w Łodzi¹¹, 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‰ (por. rys. 3).

¹⁰ Pod pojęciem regionu podłódzkiego rozumiane są cztery powiaty: brzeziński, łódzki wschodni, pabianicki i zgierski. Pojęcie region podłódzki utożsamiane jest, na potrzeby opracowania, z pojęciami: otoczenie Łodzi, obszar otaczający Łódź czy zaplecze funkcjonalne Łodzi.

¹¹ W ostatnich kilku latach w Łodzi obserwuje się utrzymujące na dodatnim poziomie saldo migracji wśród ludzi młodych (20-29 lat), jako jedynej grupie wiekowej. Jest to zjawisko w dużej mierze spowodowane napływem studentów do miasta (por.: *Skala, natężenie i kierunki migracji...* 2013).



Rys. 3 Przyrost rzeczywisty ludności w Łodzi oraz w regionie podłódzkim w latach 2002-2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

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 (por. tab. 6). 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.

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 blisko 90 tys. firm, co daje wartość 124 podmioty na 1000 mieszkańców. W przypadku otoczenia liczba podmiotów jest ponad połowę niższa, a wartość wskaźnika przedsiębiorczości wynosi jedynie 98.

Tab. 6. Struktura ludności według ekonomicznych grup wieku w Łodzi i w regionie podlódzkim w 2012 r.

Wyszczególnienie	Łódź	Region podlódzki
Struktura ludności według ekonomicznych grup wieku (w %):		
przedprodukcyjnym.....	11,7	14,3
produkcyjnym.....	64,9	66,3
poprodukcyjnym.....	23,4	19,4
Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym.....	166,2	136,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Odmierna 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 gospodarki¹², co jest zrozumiałe biorąc pod uwagę duży udział terenów rolniczych w wybranych obszarach zaplecza miasta wojewódzkiego (por. tab. 7).

Tab. 7. Struktura podmiotów gospodarczych w Łodzi i w regionie podlódzkim w 2012 r.

Wyszczególnienie	Łódź	Region podlódzki
Wskaźnik przedsiębiorczości (liczba podmiotów na 1000 mieszkańców)	124,4	97,6
Liczba podmiotów gospodarczych ogółem.....	89431	37535
Liczba podmiotów gospodarczych według sektorów gospodarki:		
rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo, górnictwo i wydobywanie ...	407	1063
przemysł.....	18050	10041
usługi.....	70974	26431

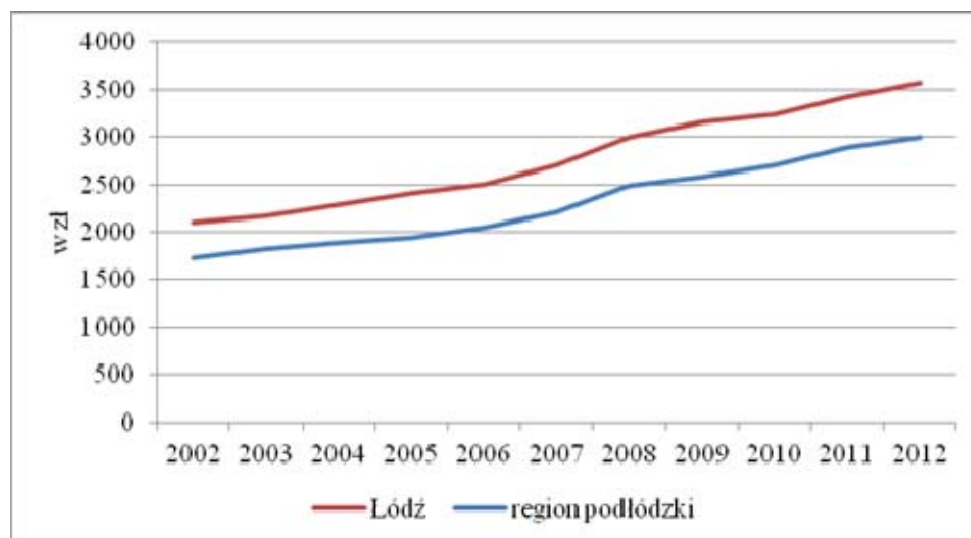
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Struktura podmiotów gospodarczych znajduje swoje odzwierciedlenie w sytuacji na rynku pracy. Uwzględniając jedynie podmioty gospodarcze zatrudniające powyżej 9 osób (bez rolnictwa indywidualnego)¹³, w sektorze usług pracuje blisko 73% łodzian i 42% mieszkańców regionu podlódzkiego. 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%).

¹² Gospodarkę narodową dzielimy na trzy podstawowe sektory: sektor I obejmujący rolnictwo, leśnictwo, rybołówstwo i górnictwo, sektor II obejmujący wszelką działalność wytwórczą oraz sektor III czyli usługi.

¹³ Dane na temat mikroprzedsiębiorstw zatrudniających do 9 osób są udostępniane na wyższych poziomach agregacji.

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 (por. rys. 4). W obu obszarach przeciętne wynagrodzenie jest niższe od średniej krajowej, odpowiednio o 5% w Łodzi i o 20% w jej zapleczu.

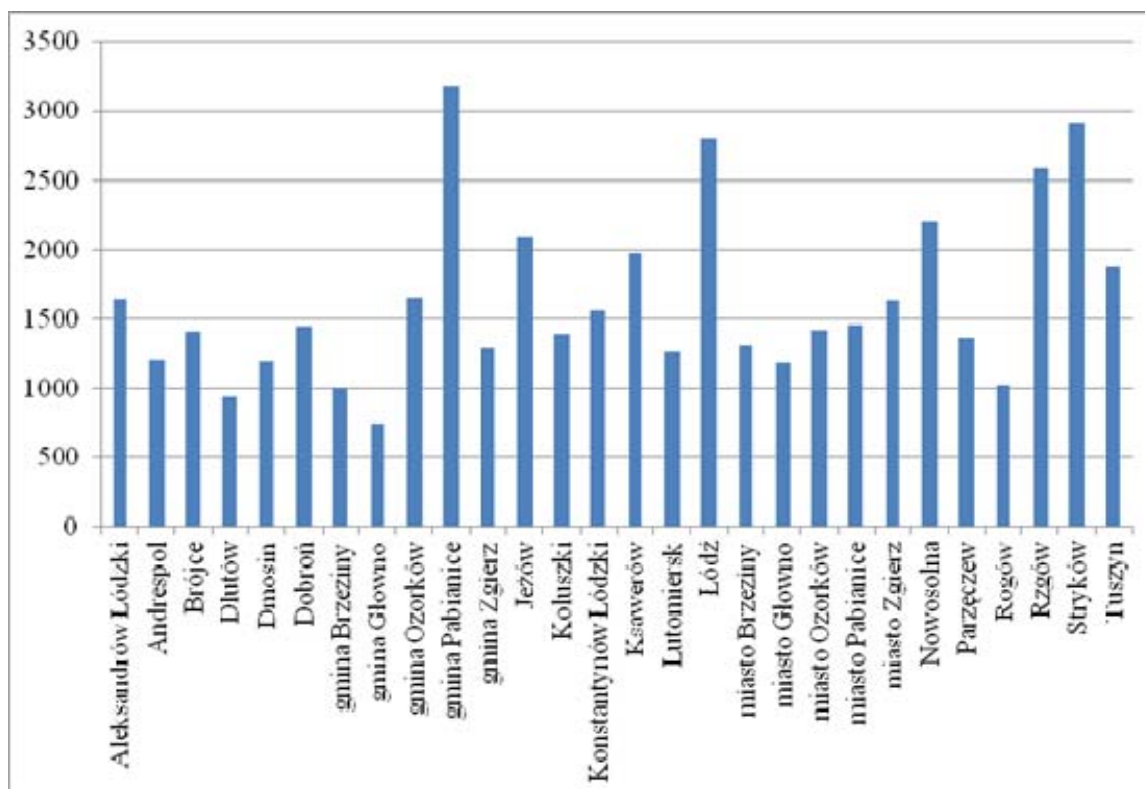


Rys. 4 Przeciętne wynagrodzenie brutto w gospodarce Łodzi i regionu podłódzkiego oraz jego zmiany w latach 2002-2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

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.

Rozpatrując zróżnicowanie dochodów własnych na poziomie poszczególnych gmin w przeliczeniu na mieszkańca, to największe (powyżej 2000 zł) posiada Łódź oraz Nowosolna, Rzgów, Stryków i gmina Pabianice, czyli jednostki najbliższego sąsiedztwa miasta wojewódzkiego (por. rys. 5).



Rys. 5. Zróżnicowanie dochodów własnych gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (w przeliczeniu na mieszkańca) w 2012 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Warto dodać, że dwie gminy z wymienionych, tj. Pabianice i Stryków osiągają dochody wyższe niż Łódź. Najniższe obserwuje się w przypadku gmin wiejskich położonych w większej odległości od Łodzi. W dwóch gminach – Głownie oraz Dłutowie nie przekraczają one 1000 zł na mieszkańca.

3.2. Specyfika społeczno-gospodarcza i funkcje metropolitalne Łodzi

Łódź, pełniąc 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.

Metropolia Łódź to trzecie pod względem liczby mieszkańców i jednocześnie jedno 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 ich działalność wyznacza obsługa mieszkańców samego miasta, to na tle obszaru metropolitalnego i szerzej - regionu łódzkiego, Łódź cechuje wyraźna przewaga usług o charakterze egzogenicznym, których działalność, swoim zasięgiem, wykracza daleko poza granice miasta czy 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 (teatry, muzea) i rozrywkowe 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. (*por. 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. otwarte zostało 15 firm tego sektora, które zatrudniły blisko 1,5 tys. osób).

Rozpatrując strukturę rodzajową sektora usług, z punktu widzenia wielkości zatrudnienia, 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 immobیلność przestrzenną oraz zasięg oddziaływania,

niejednokrotnie wybiegający poza granice kraju, odgrywa on równie istotną rolę w kształtowaniu oblicza gospodarczego miasta. Po 1989 r. większość dużych zakładów państwowych, reprezentujących dominujący w przeszłości przemysł włókienniczy zostało zlikwidowanych. Z tego potencjału pozostała niewielka z punktu widzenia ilościowego, ale niezmiernie istotna z punktu widzenia jakościowego, produkcja unikatowych tkanin, 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 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) jako perspektywiczne branże w gospodarce Łodzi wskazuje się: sektor IT, działalność targowo-wystawienniczą, turystykę (przede wszystkim biznesową i naukowo-edukacyjną), przemysły kreatywne (w tym w szczególności: sektor mody, wzornictwo i produkcję filmową), bio- i nanotechnologię, ekobiznes (innovacyjne przedsięwzięcia z zakresu ochrony środowiska), przemysł farmaceutyczny i medyczny oraz ekologiczne przetwórstwo spożywcze.

Podsumowując prowadzone rozważania na temat potencjału gospodarczego Łodzi, należy mieć jednakże na uwadze pozycję tego ośrodka na tle największych miast, w szczególności w zakresie nowoczesnych usług jak i innowacyjnego przemysłu. W przypadku większości analiz porównawczych, czy to w odniesieniu do samych metropolii, czy w ujęciu regionalnym, pozycja ośrodka łódzkiego najczęściej nie jest odzwierciedleniem jego potencjału demograficznego. Pozycjonuje to Łódź w większości porównań gospodarczych nie tylko za Warszawą czy Krakowem, ale często także za Wrocławiem, Poznaniem czy Gdańskiem (*por. Studium ŁOM 2013*).

Rozpatrując Łódź jako miasto centralne ŁOM, należy również wskazać będące pochodną jego potencjału i specyfiki społeczno-gospodarczej, 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 wskazuje się najczęściej następujące funkcje: finansowa, gospodarcza, informacyjna, transportowa, naukowa, edukacyjna, kulturalna, administracyjna, czy też turystyczna (Marszał, Markowski 2006).

W przypadku Łodzi nie sposób mówić o wszystkich wyżej wymienionych, a te, które istnieją, najczęściej nie są w pełni wykształcone, stąd można mówić o Łodzi jako metropolii o zasięgu co najwyżej krajowym. Jako funkcje metropolitalne miasta wskazuje się najczęściej (Wolaniuk 1997, Marszał 2005):

- **Funkcję akademicką** – 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) (Studium Rozwoju ŁOM 2013).

O ile jest to bardzo istotna, jeżeli nie najważniejsza spośród funkcji metropolitalnych, to Łódź nie należy do ścisłej czołówki ośrodków akademickich w Polsce. Dotyczy to zarówno potencjału naukowego - wśród 37 jednostek naukowych 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 oraz 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 ma 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);

- **Funkcję transportową** – funkcja ta kształtowana jest przede wszystkim poprzez dogodne położenie w sieci dróg kołowych (bliskość skrzyżowania autostrad A1 i A2 oraz drogi ekspresowej S8) oraz bardzo dynamiczny rozwój funkcji logistycznej, której centrum wyznaczają: Stryków i Łódź. Dodatkowym ważnym atutem jest lokalizacja w mieście Portu Lotniczego im. Wł. Reymonta oraz jednego z największych w Polsce kolejowych terminali przeladunkowych (Łódź Olechów).
- **Funkcję kulturalną** - 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*.

- **Funkcję gospodarczo-finansową** – Łódź jest ważnym w Polsce centrum usług outsourcingowych dla biznesu oraz centrum usług wspólnych oraz instytucji bankowych (centrala banku mBank). Spośród wymienionych jest to najsłabiej wykształcona funkcja metropolitalna.

3.3. Przestrzenne zróżnicowanie specyfiki społeczno-gospodarczej gmin (z wyłączeniem Łodzi)

3.3.1. Demografia

Z punktu widzenia struktury demograficznej w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym można wyróżnić pięć typów jednostek przestrzennych¹⁴ (por. tab. 8).

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 – 105), gdzie liczba osób w wieku przedprodukcyjnym przeważa nad ludnością w wieku poprodukcyjnym. Dodatkowo, cechą charakterystyczną tej grupy, jest niższa od średniej dla całości 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 Łódzkim Obszarze Metropolitalnym.

Tab. 8. Wybrane wskaźniki demograficzne gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (z wyłączeniem Łodzi) według ich typów w 2012 r.

Typ gminy	Gminy	Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym	Współczynnik feminizacji	Przyrost naturalny na 1000 ludności	Saldo migracji na 1000 ludności
I	Aleksandrów Łódzki – cz. wiejska, Andrespol, Brójce, Dobroń, Ksawerów, Nowosolna, gm. Ozorków, gm. Pabianice, Rzgów – cz. wiejska, Tuszyń – cz. wiejska, gm. Zgierz	83,7	104	-1,1	16,1

¹⁴ Analiza obejmuje 32 jednostki przestrzenne, odrębnie miasta i obszary wiejskie w gminach miejsko-wiejskich.

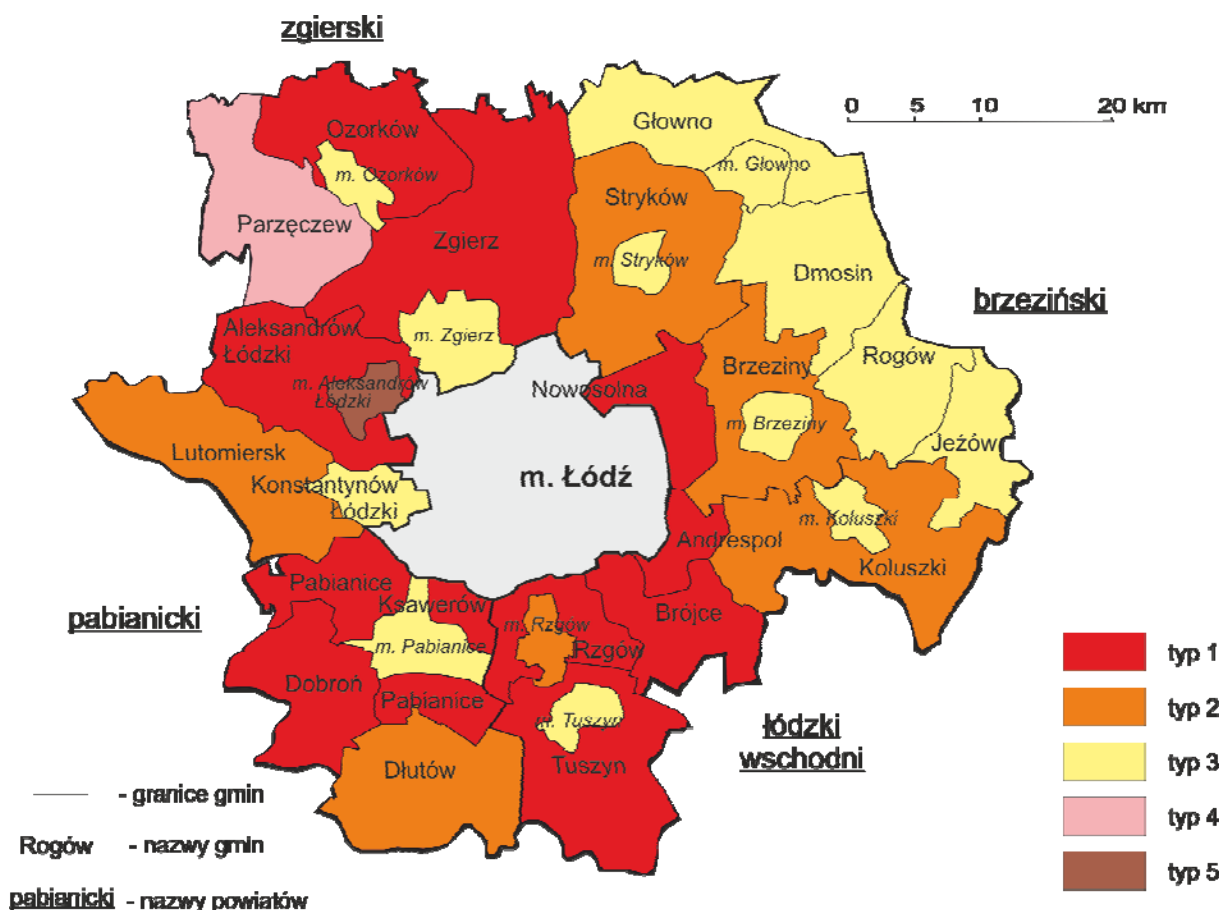
Tab. 8. Wybrane wskaźniki demograficzne gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (z wyłączeniem Łodzi) według ich typów w 2012 r. (dok.)

Typ gminy	Gminy	Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym	Współczynnik feminizacji	Przyrost naturalny na 1000 ludności	Saldo migracji na 1000 ludności
II	gm. Brzeziny, Dłutów, Koluszki – cz. wiejska, Lutomiersk, m. Rzgów, Stryków – cz. wiejska	100,9	104	-3,6	9,8
III	m. Brzeziny, Dmosin, m. Głowno, gm. Głowno, Jeżów, Konstantynów Łódzki, m. Koluszki, m. Ozorków, Pabianice, Rogów, m. Stryków, m. Tuszyn, m. Zgierz	120,1	110	-3,5	0,3
IV	Parzęczew	80,1	94	0,6	-7,7
V	m. Aleksandrów Łódzki	115,1	112	-2,4	3,6
Wartość średnia		102,3	107	-2,5	7,2

*W tabeli zaprezentowane są średnie wartości wskaźników obliczone oddzielnie dla wszystkich gmin zaliczonych do danego typu

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

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 (por. rys. 6).



Rys. 6. Typy przestrzenne specyfiki demograficznej gmin w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2012 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

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 Koluшек) oraz niskim saldem migracji, które w przypadku trzech miast: Koluшек, Pabianic i Ozorkowa przyjmuje wartości ujemne.

Wszystkie jednostki z tej grupy wykazują się dużą dysproporcją pomiędzy liczbą ludności w wieku przedprodukcyjnym i poprodukcyjnym (poza Brzezina) 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 Łódzkim Obszarze Metropolitalnym. 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.

W Łódzkim Obszarze Metropolitalnym wyróżnia się 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.

3.3.2. Gospodarka

Podobnie jak w przypadku sytuacji demograficznej, jednostki obszaru metropolitalnego można podzielić na pięć typów z punktu widzenia ich specyfiki gospodarczej.

Najliczniejszą grupę stanowi typ pierwszy, który obejmuje 10 jednostek, w tym 6 miast (m.in. Pabianice i Zgierz) oraz obszary wiejskie, zlokalizowane przede wszystkim w najbliższym sąsiedztwie miasta centralnego (por. rys. 7). Typ ten charakteryzuje się najwyższym udziałem podmiotów z sektora usług ponadpodstawowych. Jednocześnie jest to grupa o wysokim (w porównaniu do całości analizowanego obszaru) wskaźniku przedsiębiorczości (por. tab. 9).

Tab. 9. Wybrane wskaźniki gospodarcze gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (z wyłączeniem Łodzi) według ich typów w 2012 r.

Typ	Gminy	Struktura rodzajowa podmiotów gospodarczych (w %)			Wskaźnik przedsiębiorczości
		rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo, górnictwo i wydobywanie	przemysł	usługi	
I	Miasto i gmina Aleksandrów Łódzki, Andrespol, Konstantynów Łódzki, m. Koluszki, Nowosolna, m. Pabianice, m. Stryków, Tuszyń – cz. wiejska, m. Zgierz, gm. Zgierz	2,6	26,2	71,2	108,0

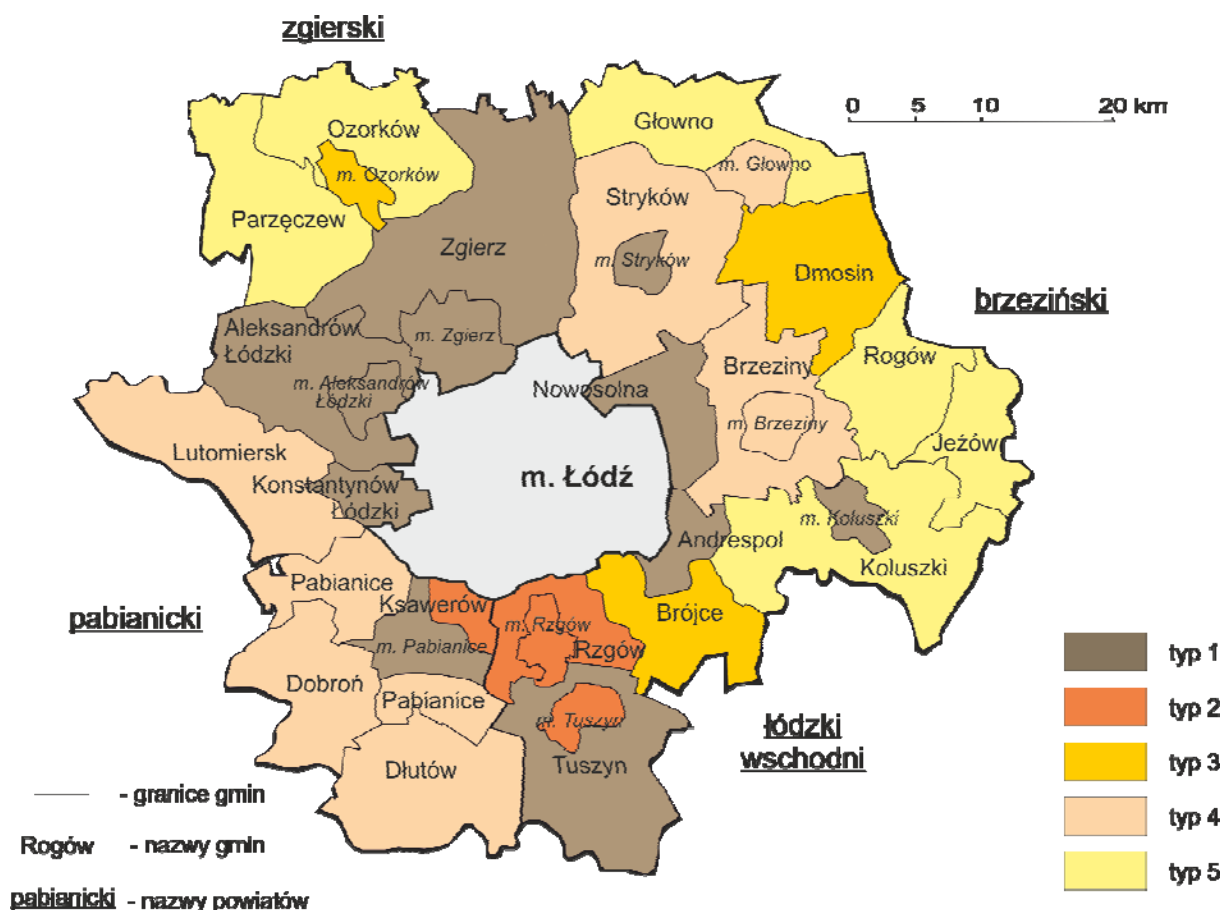
Tab. 9. Wybrane wskaźniki gospodarcze gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (z wyłączeniem Łodzi) według ich typów w 2012 r. (dok.)

Typ	Gminy	Struktura rodzajowa podmiotów gospodarczych (w %)			Wskaźnik przedsiębiorczości
		rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo, górnictwo i wydobywanie	przemysł	usługi	
II	Ksawerów, miasto i gmina Rzgów, m. Tuszyń	4,9	25,5	69,6	146,7
III	Brójce, Dmosin, m. Ozorków	3,5	24,6	71,9	78,3
IV	m. Brzeziny, gm. Brzeziny, Dłutów, Dobroń, m. Głowno, Lutomiersk, gm. Pabianice, Stryków – cz. wiejska	5,2	30,1	64,7	91,2
V	Głowno, Jeźów, Koluszki – cz. wiejska, gm. Ozorków, Parzęczew, Rogów	12,6	27,6	59,8	66,0
Wartość średnia		5,3	26,9	67,8	97,7

*W tabeli zaprezentowane są średnie wartości wskaźników obliczone oddzielnie dla wszystkich gmin zaliczonych do danego typu

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Gospodarka w jednostkach typu pierwszego jest charakterystyczna dla obszarów miejskich i silnie zurbanizowanych wsi. Przejawia się to przede wszystkim w wysokim udziale usług egzogenicznych (wyspecjalizowanych), czyli takich, których zasięg wykracza poza granice danej jednostki terytorialnej. Takim przykładem jest Stryków – największe centrum logistyczne regionu i jedno z największych w kraju.



Rys. 7. Typy przestrzenne specyfiki gospodarczej gmin w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2012 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Typ drugi, w którym znalazły się tylko cztery jednostki, to najbardziej specyficzna grupa pośród analizowanych. Jest ona nie tylko podobna pod względem struktury gospodarki, w której dominują podmioty handlowe, w mniejszym stopniu również przemysłowe i najwyższych notowanych w obszarze metropolitalnym wskaźnikach przedsiębiorczości, ale również zwarta przestrzennie. Jest to centrum targowe obszaru obejmujące gminę Rzgów, miasto Tuszyn oraz gminę Ksawerów, w których zlokalizowana jest duża liczba firm, stanowiących zazwyczaj zaplecze dla znajdujących się w Rzgowie i w Tuszynie hal targowych.

Kolejny, trzeci typ, w którego skład wchodzi miasto Ozorków i gminy Brójce oraz Dmosin to typowe jednostki usługowe, o wysokim udziale, przede wszystkim, usług podstawowych, nastawionych na obsługę mieszkańców oraz swojego bezpośredniego otoczenia. Jednocześnie jest to grupa o niższych (od przeciętnej) wartościach wskaźnika przedsiębiorczości.

Typ czwarty, obejmuje osiem jednostek, wśród których, poza Brzezunami i Głównem, znalazły się jedynie obszary wiejskie. Większość to gminy z tzw. drugiego kręgu wokół Łodzi, czyli nie sąsiadujące bezpośrednio z miastem wojewódzkim. Grupę tę cechują zbliżone do średniej wartości wskaźnika przedsiębiorczości i relatywnie wysoki udział podmiotów przemysłowych.

Ostatni, piąty typ obejmuje w całości gminy wiejskie, położone w pewnym oddaleniu od Łodzi. Są to obszary stanowiące rolnicze zaplecze regionu metropolitalnego o najniższych notowanych w badanym zbiorze wartościach wskaźnika przedsiębiorczości. W ich strukturze gospodarki dominują podmioty oferujące usługi, nastawione na obsługę rynku wewnętrznego. Relatywnie wysoki jest również udział podmiotów sektora rolniczego.

3.3.3. Infrastruktura komunalna

W Łódzkim Obszarze Metropolitalnym podstawowym wyróżnikiem stopnia dostępności do podstawowej infrastruktury komunalnej: wodociągu i kanalizacji, jest poziom urbanizacji danej jednostki przestrzennej. Miasta regionu cechuje dobra bądź bardzo dobra dostępność do sieci wodno-kanalizacyjnej i należy je klasyfikować w jeden typ. Jedynym obszarem niemiejskim w tym zbiorze jest część wiejska gminy Rzgów.

Najlepszą dostępnością do infrastruktury komunalnej cechują się Aleksandrów Łódzki i Pabianice, w przypadku których z sieci wodociągowej korzysta ponad 90% mieszkańców i jednocześnie ścieki odprowadzane są systemem kanalizacji od ponad 80% mieszkańców (por. tab. 10 oraz rys. 8).

Tab. 10. Dostępność do sieci wodociągowej i kanalizacyjnej gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (z wyłączeniem Łodzi) według ich typów w 2012 r.*

Typ	Gminy	Dostępność do wodociągu (w %)	Dostępność do kanalizacji (w %)
I	m. Aleksandrów Łódzki, m. Brzeziny, m. Głowno, Konstancin Łódzki, m. Koluszki, m. Ozorków, m. Pabianice, miasto i gmina Rzgów, m. Stryków, m. Tuszyń, m. Zgierz	92,6	75,2
II	Aleksandrów Łódzki – cz. wiejska, gm. Brzeziny, Dłutów, Dmosin, Dobroń, Jeźów, Koluszki – cz. wiejska, Ksawerów, gm. Pabianice, Rogów, Stryków – cz. wiejska, Tuszyń – cz. wiejska, gm. Zgierz	79,4	13,2

Tab. 10. Dostępność do sieci wodociągowej i kanalizacyjnej gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (z wyłączeniem Łodzi) według ich typów w 2012 r. * (dok.)

Typ	Gminy	Dostępność do wodociągu (w %)	Dostępność do kanalizacji (w %)
III	Andrespol, gm. Ozorków, Parzęczew	90,5	29,1
IV	Brójce, gm. Głowno, Lutomiersk	86,2	0,0
V	Nowosolna	96,9	2,8
Wartość średnia		89,2	53,3

*W tabeli zaprezentowane są średnie wartości wskaźników obliczone oddzielnie dla wszystkich gmin zaliczonych do danego typu.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Należy jednak podkreślić, że znacząca grupa ośrodków typu pierwszego posiada dostępność do kanalizacji poniżej przyjmowanych powszechnie standardów, które przewidują zbliżony do siebie odsetek korzystających z sieci wodociągowej oraz kanalizacyjnej, oscylujący w obu przypadkach na poziomie przynajmniej ok. 90% (Łyp 2008).

Drugi typ obejmuje 13 jednostek. W całości są to obszary wiejskie. Cechuje je brak bądź bardzo niska dostępność do sieci kanalizacyjnej. Rozbudowa systemu kanalizacyjnego na ich terenie została zainicjowana najczęściej w ostatnich kilkunastu latach. Realizowana jest jednak ona bardzo powoli, głównie ze względu na duże koszty inwestycji, które dodatkowo podnosi duże rozproszenie zabudowy na obszarach wiejskich.

Dodatkowo, w kilku przypadkach bardzo niska jest również dostępność do sieci wodociągowej, która w trzech gminach: Dłutowie, gm. Zgierz oraz Ksawerów nie przekracza 80%. Trzeci typ obejmuje trzy jednostki o relatywnie średniej dostępności do wodociągu, które wyróżnia na tle obszaru metropolitalnego brak systemu kanalizacji. Są to gminy wiejskie: Głowno, Brójce oraz Lutomiersk.

„Zmiana warunków ustrojowych w 1989 r. sprawiła, że proces suburbanizacji nabrał po tej dacie niezwyklej dynamiki. Zdecydowały o tym 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 określanym mianem *urban sprawl*” (Parysek 2008).

Najbardziej widocznym objawem procesu rozlewania się dużych miast są zmiany zachodzące w użytkowaniu ziemi oraz intensyfikacja zabudowy mieszkaniowej, głównie wzdłuż ciągów komunikacyjnych. Przeciwdziałaniu tego procesu 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 Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, kierując się przede wszystkim względami ekonomicznymi, poniekąd słusznymi, 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 czasu, decyzja taka niesie za sobą jednakże szereg negatywnych konsekwencji, oddziałujących nie tylko na daną gminę, ale na cały obszar metropolitalny. Konsekwencje niekontrolowanej suburbanizacji to przede wszystkim: a) ogromne koszty budowy infrastruktury technicznej (dróg, wodociągów, kanalizacji itd.); b) duże trudności organizacji transportu zbiorowego, co sprzyja wzrostowi udziału transportu indywidualnego w przewozach, tym samym kongestii; c) obniżenie dostępności do podstawowych usług publicznych; d) utrata cennych krajobrazowo terenów użytkowanych ekstensywnie; e) wzmożona presja na środowisko przyrodnicze (np. fragmentacja ekosystemów).

Należy zaznaczyć, że nie jest to jedynie specyfika Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, 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 gmin¹⁵.

Dwa pierwsze wyróżnione typy obejmują największe miasta (oprócz Łodzi) oraz dwie najbardziej zurbanizowane gminy wiejskie obszaru metropolitalnego, czyli Andrespol i Ksawerów. Dodatkowo Andrespol i miasto Głowno wyróżniają się w tej grupie wysokim wskaźnikiem lesistości (ok. 30%).

Tab. 11. Typy użytkowania ziemi w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym (z wyłączeniem Łodzi) w 2012 r.*

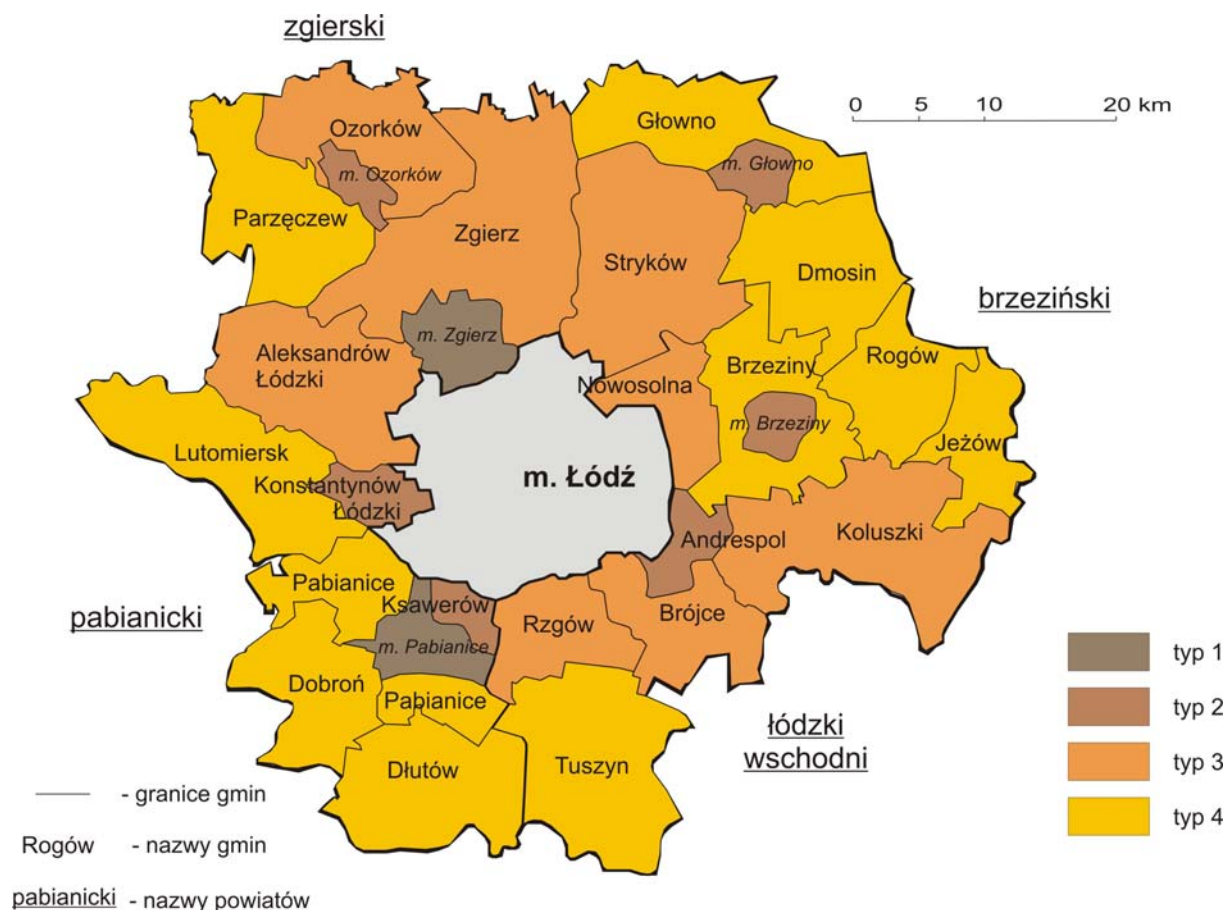
Typ	Gmina	Udział gruntów rolnych i leśnych w powierzchni jednostki (w %)	Udział terenów zabudowanych i zurbanizowanych w powierzchni jednostki (w %)	Udział pozostałych terenów w powierzchni jednostki (w %)
I	m. Pabianice, m. Zgierz	54,7	33,3	22,0
II	Andrespol, m. Brzeziny, m. Głowno, Konstantynów Łódzki, Ksawerów m. Ozorków	67,9	23,5	8,6
III	Aleksandrów Łódzki, Brójce, Koluszki, Nowosolna, gm. Ozorków, Rzgów, Stryków, gm. Zgierz	87,6	7,2	5,2
IV	Gm. Brzeziny, Dłutów, Dmosin, Dobroń, gm. Głowno, Jeźów, Lutomiersk, gm. Pabianice, Parzęczew, Rzgów, Tuszyn	92,2	3,4	4,4
Wartość średnia		83,1	10,5	6,4

*W tabeli zaprezentowane są średnie wartości wskaźników obliczone oddzielnie dla wszystkich gmin zaliczonych do danego typu.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi (2012 r.)

¹⁵ W przypadku użytkowania ziemi wszelkie analizy, ze względu na dostępności do danych, prowadzone są bez wydzielenia miast i obszarów wiejskich w gminach miejsko-wiejskich.

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%).

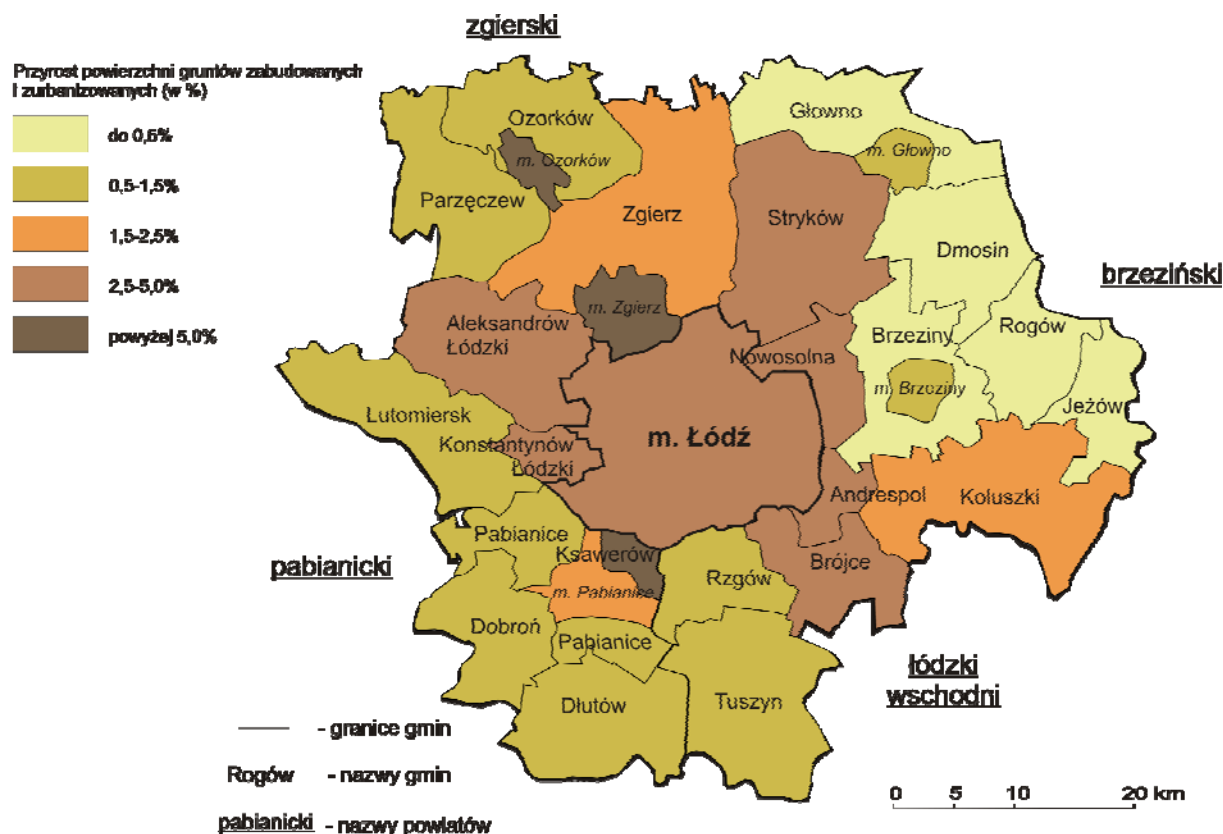


Rys. 9. Typy przestrzenne użytkowania ziemi w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2012 r.

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

Ostatni wyróżniony typ cechuje największy, wśród analizowanych jednostek, udział gruntów rolnych przekraczający 60%. Wyjątkiem w tej grupie są gminy Dłutów i Dobroń, w których dużą 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 (por. tab. 12 oraz rys. 10)



Rys. 10. Zmiana powierzchni gruntów zabudowanych i zurbanizowanych w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w latach 2000-2012

Źródło: opracowanie na podstawie Borowska-Stefańska M., Ulańska J., *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, 2012 s. 24.

Tab. 12. Struktura użytkowania ziemi w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w latach 2000 i 2012 (w ha)

GMINA	Użytki rolne										Lasy i grunty zadrzewione i zakrzewione.		Grunty zabudowane i zurbanizowane		Tereny komunikacyjne						Grunty pod wodami		Pozostałe	
	grunty orne		sady		łąki		pastwiska		razem						drogi		tereny kolejowe		razem					
	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012
Aleksandrów Łódzki	5545	5349	125	78	866	757	612	577	7148	6761	3002	3097	787	1091	311	311	0	0	311	311	296	314	77	69
Andrespol	774	657	14	9	76	76	48	43	912	785	642	621	623	712	122	143	25	25	147	168	30	30	23	18
Brójce	5030	4693	73	69	533	515	333	322	5969	5599	466	568	243	423	137	169	0	0	137	169	58	61	82	82
m. Brzeziny	1483	1469	57	52	25	25	99	96	1664	1642	102	108	273	290	83	83	0	0	83	83	13	13	23	22
gm. Brzeziny	7020	6960	332	295	185	167	279	291	7816	7713	2255	2418	239	288	226	172	0	0	226	172	37	38	64	35
Dłutów	4485	4418	125	103	700	684	481	432	5791	5637	3710	3823	222	300	208	159	0	0	208	159	131	78	96	126
Dmosin	7765	7718	527	508	228	224	243	242	8763	8692	740	770	250	265	183	179	1	1	184	181	65	66	51	45
Dobroń	3282	3106	117	88	951	906	580	529	4930	4629	3837	3989	230	354	258	338	44	47	302	385	84	91	126	98
m. Głowno	507	370	75	162	32	25	49	37	663	594	585	601	543	584	117	129	48	44	165	173	16	14	12	18
gm. Głowno	6975	6917	663	681	436	420	516	497	8590	8515	1218	1257	279	320	205	203	8	7	213	210	147	144	29	31
Jeżów	5124	5105	87	90	187	183	168	180	5566	5558	440	464	164	176	139	138	6	6	145	144	31	33	34	34
Konstantynów Łódzki	1387	1314	33	25	301	301	102	99	1823	1739	298	291	387	469	131	130	0	0	134	133	40	38	43	55
Koluszki	7005	6676	236	183	124	84	308	330	7673	7273	6530	6648	750	1032	284	303	296	321	619	659	30	31	116	77
Ksawerów	846	785	134	118	35	34	25	23	1040	960	14	6	221	295	73	79	0	0	73	79	8	9	8	15
Lutomiersk	7274	7147	244	200	1135	1126	681	672	9334	9145	3010	3117	327	487	393	343	0	0	393	343	204	191	135	109
Łódź	11157	9820	409	284	566	488	804	706	12936	11298	2334	2954	9803	10721	2527	2826	808	731	3373	3797	158	179	697	376
Nowosolna	3418	3195	139	114	46	46	151	142	3754	3497	1344	1327	152	376	111	149	0	0	111	149	16	14	21	35
m. Ozorków	683	600	14	13	165	125	45	69	907	807	122	127	337	441	94	102	25	24	119	126	29	34	32	11

Tab. 12. Struktura użytkowania ziemi w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w latach 2000 i 2012 (w ha)(dok.)

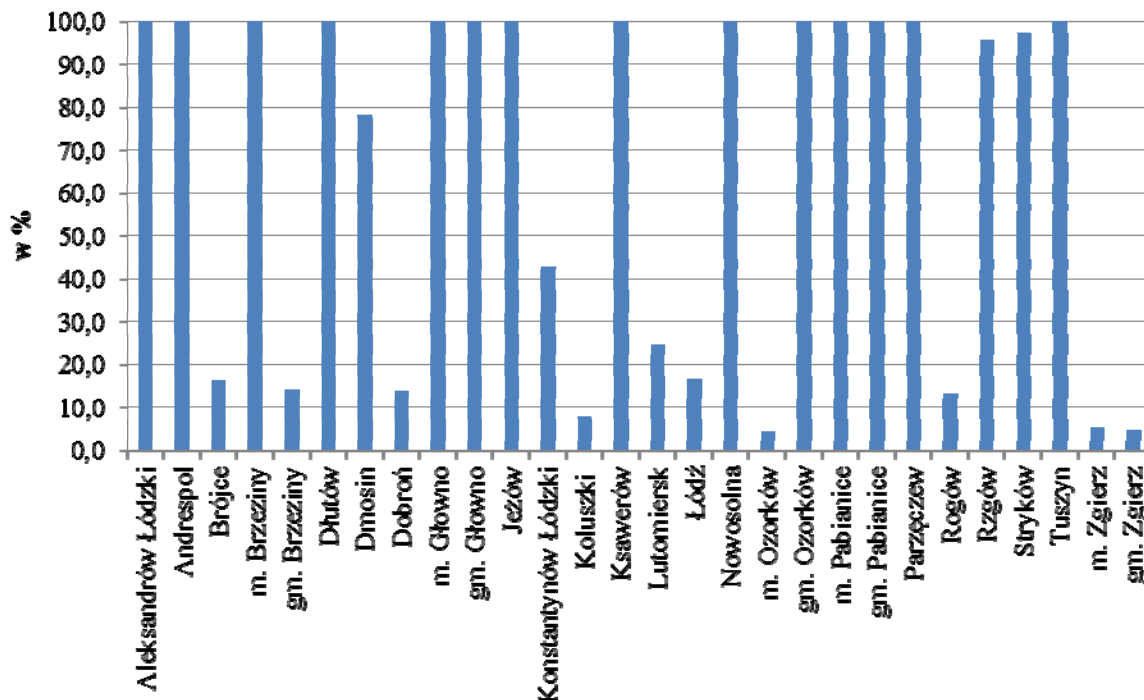
GMINA	Użytki rolne										Lasy i grunty zadrzewione i zakrzewione.		Grunty zabudowane i zurbanizowane		Tereny komunikacyjne						Grunty pod wodami		Pozostałe	
	grunty orne		sady		łąki		pastwiska		razem						drogi		tereny kolejowe		razem					
	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012
gm. Ozorków	5830	5817	112	105	970	937	402	383	7314	7242	1176	1141	537	647	317	308	27	32	346	343	117	113	62	65
m. Pabianice	1328	1246	60	46	237	222	46	45	1671	1559	289	291	1002	1073	234	269	15	15	250	285	26	27	60	64
gm. Pabianice	4875	4779	73	77	944	890	565	544	6457	6290	1691	1665	295	398	168	236	17	17	185	253	111	110	31	53
Parzęczew	6068	5994	100	90	650	613	675	664	7493	7361	1725	1839	220	284	203	243	25	25	228	268	98	111	626	526
Rogów	4135	4125	446	431	72	72	55	55	4708	4683	1446	1448	241	250	116	116	27	35	178	178	24	21	26	26
Rzgów	4255	4168	101	71	664	652	428	415	5448	5306	352	320	486	574	196	292	0	0	198	294	70	60	43	78
Stryków	10685	10269	652	587	401	390	687	661	12425	11907	2028	2020	625	1044	377	468	77	76	454	545	148	145	110	129
Tuszyn	7192	7029	211	163	690	577	505	468	8598	8237	3177	3484	482	610	383	438	0	0	385	438	180	182	65	39
m. Zgierz	1530	1242	72	47	128	117	77	63	1807	1469	745	784	1102	1443	330	324	99	98	429	422	30	27	119	88
gm. Zgierz	9594	9213	324	255	975	946	835	817	11728	11231	6263	6278	973	1298	431	582	88	88	519	670	257	253	167	175
Łącznie	137252	132193	7555	6956	14322	13614	11799	11414	164928	158141	51541	53468	23793	28257	10357	11244	3636	3604	12115	13149	4454	4439	4978	4511

Źródło: opracowanie na podstawie Borowska-Stefańska M., Ulańska J., *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, 2012. s. 16-19.

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.

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 Łódzkim Obszarze Metropolitalnym (na koniec 2012 r.) jest zróżnicowany. Pośród 28 gmin 16 posiada plany obejmujące całą bądź prawie całą ich powierzchnię. Blisko połowę powierzchni pokrytej planami posiada 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) (por. tab. 11).



Rys. 11 Stopień pokrycia powierzchni gmin ŁOM MPZK w 2012 r.

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

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).

Duże i zwarte tereny mieszkaniowe koncentrują się w gminach bezpośredniego otoczenia Łodzi oraz w większych miastach obszaru metropolitalnego. Na pozostałym terytorium, 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, Ulańska 2012).

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

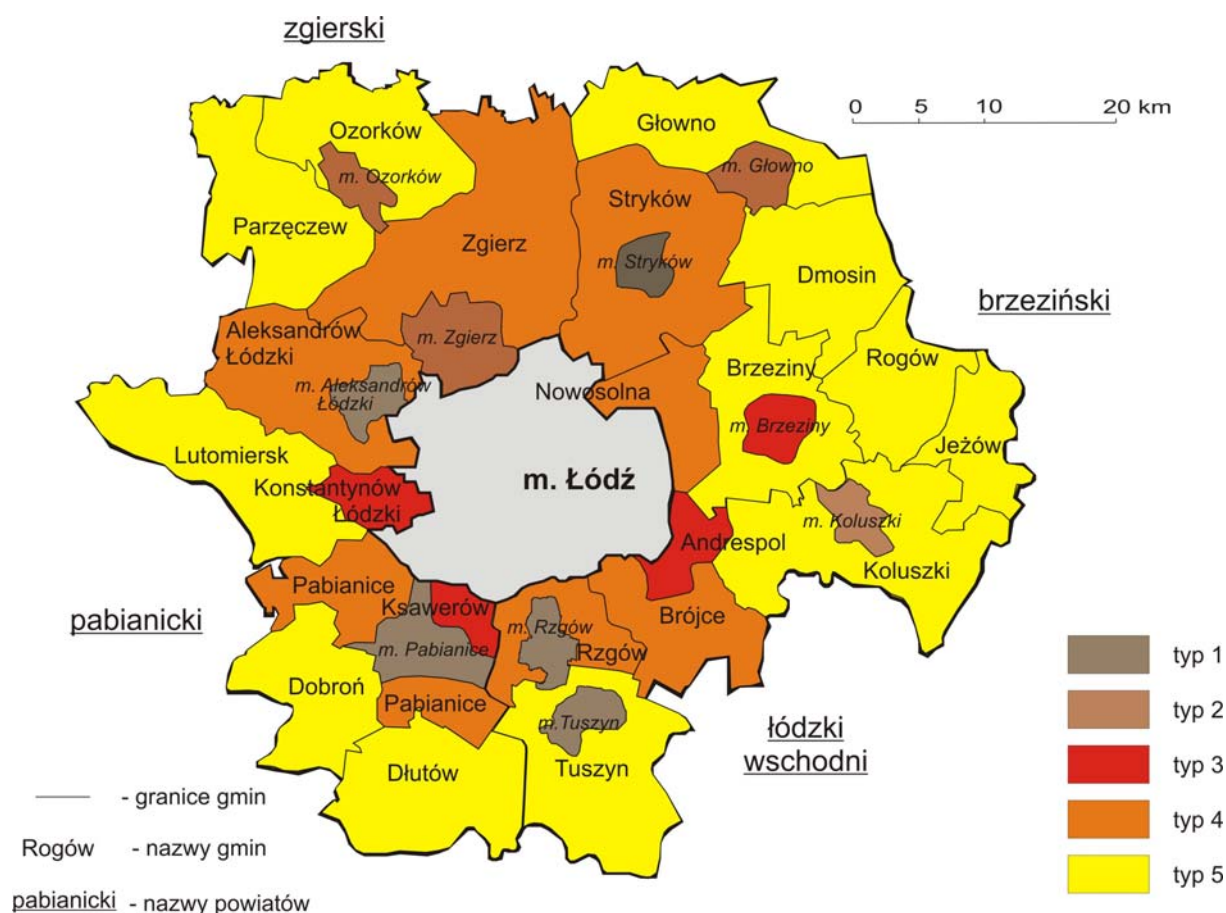
3.4. Specyfika społeczno-gospodarcza ŁOM – ujęcie syntetyczne

Łódzki Obszar Metropolitalny stanowi wewnątrznie 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 (por. rys. 12).

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-średnich¹⁶ (MacQueen 1967).



Rys. 12. Typy przestrzenne specyfiki społeczno-gospodarczej gmin w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym – ujęcie syntetyczne w 2012 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

Pierwsza z nich, obejmująca pięć miast: Pabianice, Aleksandrów Łódzki, Tuszyn, Stryków i Rzgów to obszary 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

¹⁶ Metoda k-średnich jest to jedna z powszechnie stosowanych metod w badaniach ilościowych. Jej istota polega na grupowaniu jednostek w oparciu o występujące między nimi podobieństwa.

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). Jedyne w Aleksandrowie Łódzkim notuje się niewielki przyrost 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).

Druga z wydzielonych grup, w skład której wchodzi miasta: Zgierz, Ozorków, Głowno i Koluszki pod względem potencjału społeczno-gospodarczego jest zbliżona do poprzedniej. Pod względem gospodarczym 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). Dużym potencjałem tych ośrodków jest korzystna sytuacja demograficzna. Za wyjątkiem Konstantynowa Łódzkiego, są to jednostki o relatywnie korzystnej sytuacji demograficznej. O ile 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. Jednocześnie, 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 w tym typie 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 której dominują tereny rolne bądź leśne. Wyróżnia je relatywnie słabo rozwinięta infrastruktura komunalna, a pod względem gospodarczym, dominacja podmiotów sektora usług podstawowych, przy najniższych, spośród analizowanych wartości, wskaźnikach przedsiębiorczości. Obszary te pełnią równie 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 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 centralne – Łódź, które 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 spośród analizowanych jednostek obszaru metropolitalnego. Wyzwaniem dla metropolii są niekorzystne procesy depopulacyjne oraz utrzymujące się na wysokim poziomie bezrobocie. Wielką szansą rozwojową dla Łodzi, w pośredni sposób dla całego obszaru metropolitalnego, są zmiany zachodzące w jej

wielkomięjskiej strukturze. Jest to przede wszystkim projekt *Nowego Centrum Łodzi*, którego ważnymi elementami są, obok rewitalizacji tkanki miejskiej, budowa dworca Łódź Fabryczna (intermodalnego węzła transportowego) oraz realizacja wielkiego przedsięwzięcia w postaci budowy centrum kulturalno-rozrywkowego EC1. Według przyjętych założeń realizacja NCL służyć ma także aktywizacji gospodarczej śródmieścia miasta, poprzez lokalizację na tym terenie nowych przedsięwzięć inwestycyjnych.

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.

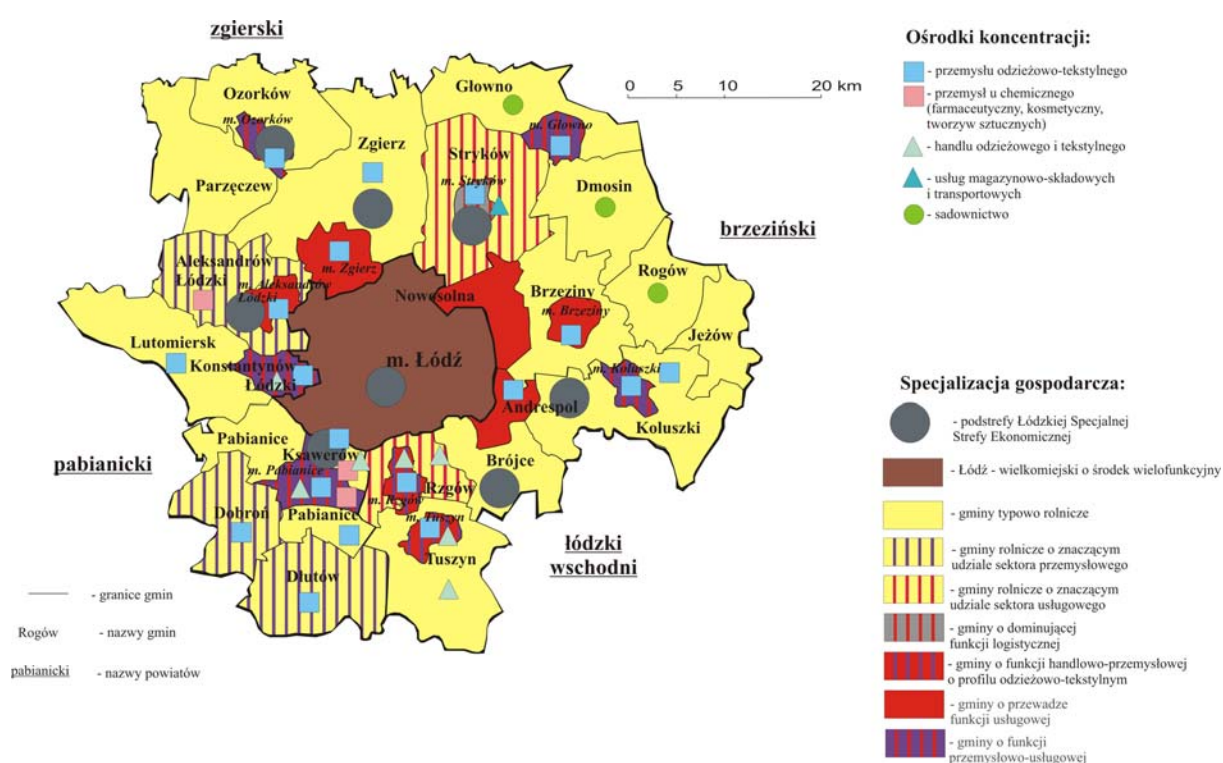
Z zaprezentowaną powyżej syntezą specyfiki społeczno-gospodarczej nierozzerwalnie wiąże się specjalizacja gospodarcza poszczególnych gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, z którą dana jednostka terytorialna jest, bądź powinna być, utożsamiana. Nie w każdym wypadku decyduje o tym znaczenie określonej 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, posiada siedem podstref w obrębie obszaru metropolitalnego. Są one zlokalizowane na terenie gmin: Aleksandrów Łódzki, Brójce, Koluszki, Ksawerów, Ozorków, Stryków oraz Zgierz (por. rys. 13). 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 podrozdziale 3.2.) 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 Tuszyń z ich funkcją targową dla branży odzieżowej i tekstylnej.

Rozpatrując specjalizację gospodarczą miast ŁOM należy podkreślić, że każdy z tych ośrodków posiada zbliżoną do siebie strukturę sektora usługowego. Może za wyjątkiem dwóch największych po Łodzi miast - Pabianic i Zgierza, dominuje w miastach sektor usług podstawowych, w szczególności z dużym udziałem podmiotów z zakresu: handlu, edukacji, opieki zdrowotnej i administracji.



Rys. 13. 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 należą¹⁷: Andrespol (15%), m. Aleksandrów Łódzki (17%), m. Brzeziny (17%), Dłutów (29%), Dobroń (17%), m. Głowno (22%), m. Koluszki (11%), Koluszki – cz. 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, dodatkowo w północno-wschodniej części obszaru również sadownictwa. Do tej grupy należy 13 ośrodków typowo rolniczych (Brójce, gm. Brzeziny, Dmosin, gm. Głowno, Jeźów, Koluszki - cz. wiejska gminy, Lutomiersk, gm. Ozorków, gm. Pabianice, Parzęczew, Rogów, Tuszyn - cz. wiejska gminy, gm. Zgierz) oraz pięć, w których obok rolnictwa istnieje druga istotna specjalizacja: Aleksandrów Łódzki - cz. wiejska gminy (specjalizacja przemysłowa m.in. przemysł kosmetyczny), Dłutów i Dobroń (przemysł odzieżowy i tekstylny), Rzgów - cz. wiejska gminy (handel związany ze wspomnianą już funkcją targową) oraz Stryków - cz. wiejska (m.in.: 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 takowy 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

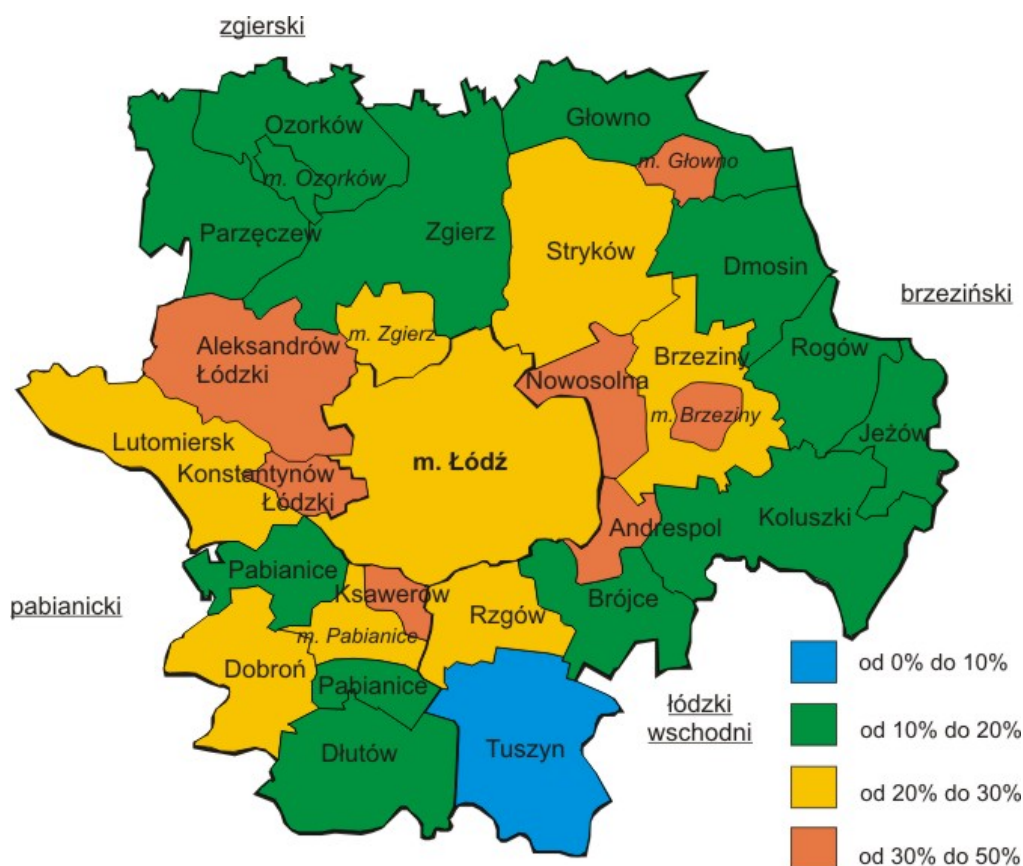
¹⁷ Wyróżniono ośrodki, w których liczba pracujących w przemyśle odzieżowym i tekstylnym była wyższa od 10% ogółu zatrudnionych w podmiotach gospodarczych zatrudniających pow. 5 osób (w nawiasach podano ich udział w strukturze zatrudnienia poszczególnych ośrodków) (opracowano na podstawie bazy REGON).

usługowych należy wymienić: Andrespol, m. Aleksandrów Łódzki, m. Brzeziny, Nowosolną oraz m. Zgierz. Za ośrodki usługowo-przemysłowe należy uważać: 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).

4. Infrastruktura społeczeństwa informacyjnego w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym

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 (np. ekologia).

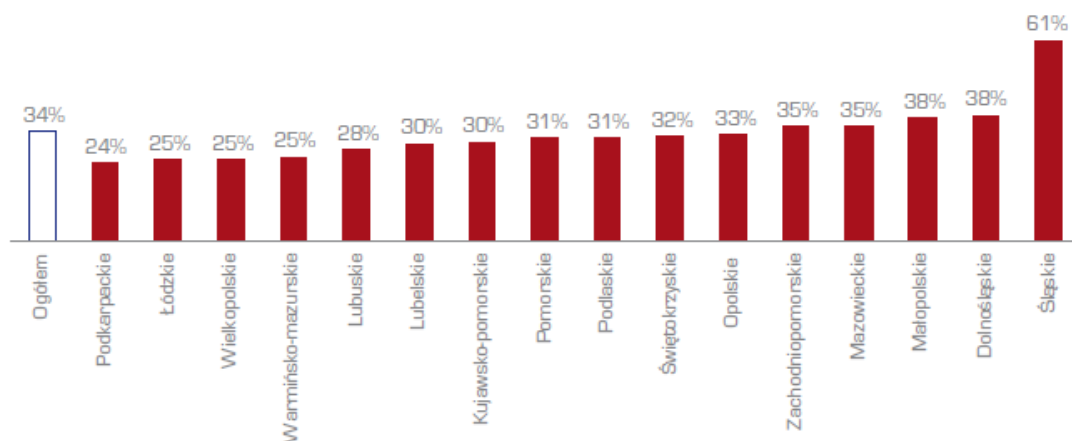
Według raportu *Spoleczeństwo informacyjne w liczbach* (2013) Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji – 70% gospodarstw domowych w Polsce posiada dostęp do Internetu (przy średniej dla UE wynoszącej 76%) i w tym zakresie obserwuje się już od lat dynamiczny wzrost. Pośród gospodarstw domowych korzystających z sieci internetowej, 67% korzysta z łącza szerokopasmowego.



Rys. 14. Nasycenie usługami dostępu Internetu w gminach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (łącze pow. 2Mb/s) w 2012 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Raport pt. *Spoleczeństwo informacyjne w liczbach 2013*, Departament Społeczeństwa Informacyjnego, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa 2013 str. 94, mapa 2.

Taka pozycja województwa znajduje swoje odzwierciedlenie w przytoczonym w Raporcie wskaźniku świadczenia i rozwijania usług e-administracji¹⁸. Przy jego średniej wartości dla Polski wynoszącej 34%, województwo łódzkie plasuje się na przedostatniej pozycji (przed podkarpackim) ze wskaźnikiem wynoszącym 25% (por. rys. 15).



Rys. 16. Wskaźnik świadczenia i rozwijania usług e-administracji według województw w 2012 r.

Źródło: Raport pt. Społeczeństwo informacyjne w liczbach 2013, Departament Społeczeństwa Informacyjnego, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa 2013 str. 157, wykres 165.

Zdecydowanie lepiej prezentuje się region łódzki pod względem posiadania 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 (por. rys. 16).

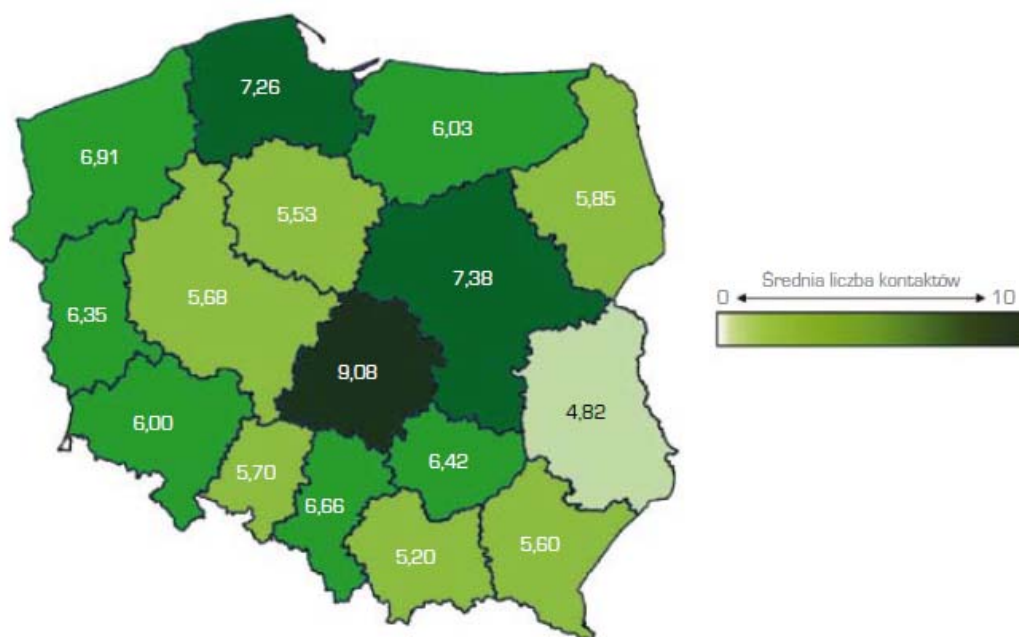
Przytaczany raport wskazuje również szereg innych wyników, które oceniają skuteczność funkcjonowania e-administracji. Wszelkie analizy w tym raporcie prowadzone są jednakże, co najwyżej na poziomie regionalnym.

Z punktu widzenia przedmiotu rozważań, czyli Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, informacje te mają charakter jedynie poglądowy. Poziomie agregacji dostępnych danych nie pozwala na określenie stanu wyposażenia w infrastrukturę społeczeństwa informacyjnego na terenie ŁOM. Można jedynie założyć, że gminy ŁOM na tle województwa, będą cechowały

¹⁸ Wskaźnik ten pokazuje zdolność administracji do tworzenia i udostępniania usług elektronicznych zgodnie ze społecznym zapotrzebowaniem.

się wyższymi wartościami wskaźników związanych z rozwojem sektora e-administracji czy dostępności do sieci internetowej.

Istnieje za to możliwość przeanalizowania kierunków działań w zakresie infrastruktury społeczeństwa informacyjnego podejmowanych przez JST w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym, 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.



Rys. 17. Średnia kontaktów jednego mieszkańca z urzędem drogą elektroniczną w ciągu 12 miesięcy według województw w 2012 r.

Źródło: Raport pt. Społeczeństwo informacyjne w liczbach 2013, Departament Społeczeństwa Informacyjnego, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa 2013 str. 16, mapa.

Do analizy przyjęto inwestycje dofinansowywane w ramach trzech tematów priorytetów Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego dotyczących rozwoju infrastruktury telekomunikacyjnej, technologii informacyjnych oraz rozwoju e-usług dla obywateli, których inwestorem były podmioty administracji publicznej (na podstawie danych Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju). Łączna kwota tych inwestycji wynosi 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 łódzkiego.

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 (por. tab. 13).

Tab. 13. Wybrane inwestycje w infrastrukturę społeczeństwa informacyjnego realizowane z wykorzystaniem środków Unii Europejskiej w latach 2007-2013

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

*W projekcie udział bierze również powiat pabianicki oraz następujące: Kolegium Nauczycielskie w Zgierzu, Szkoła Policealna Nr 1 SWŁ w Łodzi, CKU SWŁ w Łodzi, Publiczna Policealna Szkoła Nowoczesnych Technologii dla Dorosłych w Łodzi, Pedagogiczna Biblioteka Wojewódzka im. prof. Kotarbińskiego w Łodzi – filia w Pabianicach.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, 2013.

Wśród inwestycji, gdzie beneficjentem nie było Województwo Łódzkie, 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 samorzady gminne (Aleksandrów Łódzki i Brzeziny).

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

5. Gospodarka niskoemisyjna w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym

Koncepcja gospodarki niskoemisyjnej wywodzi się z przyjętej w 1992 r. w Rio de Janeiro Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu. Postulat ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w celu ochrony klimatu powiązany z rozwojem gospodarki niskowęglowej, co jest utożsamiane z budową strategii niskoemisyjnego rozwoju (*low-emission development strategies* LEDS). Choć formalnie nie sformułowano wówczas żadnej definicji LEDS, terminu tego używa się dla opisanego wychodzących daleko w przyszłość planów / strategii rozwoju, którym będzie towarzyszyć ograniczenie emisji CO₂ i innych gazów cieplarnianych. Inaczej mówiąc: „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 (CO₂) 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. INTERREG IVC, http://documents.rec.org/publications/RSC_BuildingLow_carbonEconomy_PL_Dec2011.pdf).

W Unii Europejskiej działanie na rzecz gospodarki niskoemisyjnej jest integralną częścią pakietu klimatyczno-energetycznego, Strategii Europa 2020 i Planu działania prowadzącego do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 r., co wiąże się z koniecznością wdrożenia szeregu dyrektyw i regulacji przez kraje członkowskie. Polska, choć formalnie przyjęła Założenia Narodowego Programu Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej (*Założenia Narodowego Programu Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej* 2011), 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 i 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 i 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 i/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 planami / 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 ciepłej (profilu energetycznego gminy),
- transportu,
- gospodarki odpadami.

Zadania nieinwestycyjne na poziomie gmin mogą przykładowo obejmować: planowanie miejskie, strategie komunikacyjne, promowanie gospodarki niskoemisyjnej wśród mieszkańców, przedsiębiorców itd.

Na diagnozę sytuacji w zakresie gospodarki niskoemisyjnej w gminach objętych opracowaniem *Strategii Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+* złożyły się dwa elementy:

1. pozyskanie odpowiedzi na pytania zawarte w ankiecie skierowanej do JST,
2. analiza dostępnych danych statystycznych.

Szczegółowe zestawienie odpowiedzi udzielonych na pytania ankietowe zawiera tab. 12.

Tab. 14. 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 tak, to jakiego rodzaju, w zakresie uszczegółowienia pomiarów emisji		Uwagi
	tak	nie	tak	nie	tak	nie	
m. Brzeziny		x	x		x		Wsparcie finansowe.
Brzeziny	x		x				Opracowywany jest plan gospodarki niskoemisyjnej. Planowane są inwestycje w zakresie instalacji kolektorów słonecznych oraz upowszechnianie zastosowania ogniw fotowoltaicznych, czy też pomp ciepła.
Andrespol		x	x		x		Opracowywany jest plan gospodarki niskoemisyjnej. Planowane są inwestycje w zakresie instalacji kolektorów słonecznych, termomodernizacja budynków użyteczności publicznej oraz inwestycje w zakresie instalacji pomp ciepła.
Dmosin		x	x		x		Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej oraz inwestycje w zakresie instalacji pomp ciepła.
m. Koluszki		x	x		x		Wsparcie finansowe. Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej.
Nowosolna		x	x		x		Wsparcie finansowe na stworzenie systemu pomiaru emisji.
Rzgów		x		x		x	Planowane jest rozeznanie dotyczące poziomu i źródeł emisji dwutlenku węgla, a w dalszej kolejności gmina rozpozna możliwości wsparcia uszczegółowienia pomiarów emisji.
m. Tuszyn	x		x		x		-
m. Pabianice			x				Planowane jest opracowanie strategii gospodarki niskoemisyjnej z udziałem środków unijnych, Gmina oczekuje wsparcia w zakresie wykonania pomiarów emisji.
Dłutów		x	x		x		Rozwój miejskiego systemu ciepłowniczego. Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej. Wsparcie finansowe na stworzenie systemu pomiaru emisji.

Tab. 14. Identyfikacja procesów w zakresie gospodarki niskoemisyjnej w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym (dok.)

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 tak, to jakiego rodzaju, w zakresie uszczegółowienia pomiarów emisji		Uwagi
	tak	nie	tak	nie	tak	nie	
m. Ozorków	x		x		x		Planowane opracowanie Planu Gospodarki Niskoemisyjnej. Rozwój miejskiego systemu ciepłowniczego. Planowana termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej.
m. Zgierz		x	x		x		Planowana termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej – plany gospodarki niskoemisyjnej.
Aleksandrów Łódzki		x					-
Ozorków		x		x			-
Parzęczew		x	x		x		Planowane opracowanie Planu Gospodarki Niskoemisyjnej; wsparcie finansowe.
Stryków		x	x			x	Planowana budowa instalacji gazowej.
Zgierz		x	x				Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej.
Dobroń		x		x		x	-
m. Łódź		x	x		x		Termomodernizacja obiektów, Mia100 kamienic, opracowanie planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Łodzi, Projekt założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe miasta Łodzi – nowelizacja opracowania z 1999 r., wsparcie finansowe.
Lutomiersk		x	x		x		Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej. Wsparcie finansowe na stworzenie systemu pomiaru emisji.
Pabianice		x		x		x	-
m. Głowno		x		x		x	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów pozyskanych z jednostek samorządu terytorialnego ŁOM.

Jak wynika z zestawienia, badane gminy wykazują bardzo zróżnicowane zainteresowanie kwestią rozwoju gospodarki niskoemisyjnej na swoim terenie. Spośród JST, które nadesłały odpowiedzi na pytania ankietowe, najczęściej realizowaną formą działania jest termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej (9 wskazań). Wymieniono również inwestycje związane z instalacją kolektorów słonecznych, ogniw fotowoltaicznych i pomp ciepła, rozwój miejskiego systemu ciepłowniczego (3 wskazania) i budową instalacji gazowej. Osiem gmin oczekuje wsparcia finansowego, w tym pięć gmin zadeklarowało, że wsparcie to będzie dotyczyło opracowania planu gospodarki niskoemisyjnej lub pomiarów emisji. Przygotowanie planów działania na rzecz gospodarki niskoemisyjnej zadeklarowało osiem gmin.

Prace projektowe i inwestycyjne w zakresie gospodarki niskoemisyjnej rozpoczęto w Łodzi. We wrześniu 2013 r. podjęto uchwałę Rady Miasta w sprawie wyrażenia zgody na realizację przez Miasto Łódź w latach 2013 - 2015 projektu pn. „Opracowanie planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Łodzi”, który zostanie współfinansowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013 (z zastrzeżeniem, iż jego realizacja nastąpi w przypadku zatwierdzenia go do realizacji przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej). W październiku 2013 r. wykonano „Projekt założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe miasta Łodzi – nowelizacja opracowania z 1999 r.”, który zawiera bilans potrzeb oraz prognozę zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe. Jednym z głównych celów opracowania jest umożliwienie podejmowania decyzji w celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego Łodzi oraz obniżenie kosztów rozwoju społeczno-gospodarczego gminy poprzez wskazanie optymalnych sposobów realizacji potrzeb energetycznych (*Projekt założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe miasta Łodzi – nowelizacja opracowania z 1999 r.*, październik 2013). W ramach projektu sporządzono bilans cieplny oraz zapotrzebowania na moc i energię w rozbiciu na Strefę Wielkowiejską; Obszar Współczesnego Rozwoju Strefy Wielkowiejskiej, osiedla, tereny przemysłowe i niezurbanizowane. Zidentyfikowano podmioty współpracy w zakresie zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe z ŁOM, są to: miasto Aleksandrów Łódzki oraz gminy: Brójce, Nowosolna i Pabianice¹⁹. Z gmin ościennych projekt założeń do planu

¹⁹ Możliwość współpracy została oceniona na podstawie odpowiedzi od gmin sąsiednich.

zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe posiada gmina Brójce (*Projekt założeń do planu zaopatrzenia w ciepło...*).

Przyjęta „Strategia Zintegrowanego Rozwoju Łodzi do 2020+” wśród zadań wskazuje optymalizację wydatków energetycznych w wyniku termomodernizacji obiektów miejskich, w tym likwidację źródeł niskiej emisji i rozwiązania inteligentne w zarządzaniu systemami miejskimi (Uchwała nr XLIII/824/12 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 25 czerwca 2012 r. w sprawie przyjęcia *Strategii Zintegrowanego Rozwoju Łodzi 2020+*). Istotnym wkładem dla poprawy efektywności energetycznej i jakości powietrza w mieście jest realizacja projektu „Mia100 kamienic”, w ramach którego budynki komunalne poddawane są generalnym pracom remontowym i modernizacyjnym oraz podłączane są do miejskiej sieci ciepłowniczej, a także podejmowane są prace termomodernizacyjne obiektów użyteczności publicznej.

Dostępne dane statystyczne (GUS/BDL) jedynie dla niektórych gmin ŁOM pozwalają prześledzić aktywność w zakresie poprawy standardu i jakości mieszkań komunalnych z zasobów mieszkaniowych gmin. Jednym z elementów remontów i modernizacji są prace termomodernizacyjne polegające na ocieplaniu budynków. Prowadzone prace, pomimo że należy ocenić je pozytywnie, mają w większości gmin charakter incydentalny. Wyjątek stanowią zaledwie dwie gminy (Tuszyn i Aleksandrów Łódzki), które obejmują pracami niemal corocznie mieszkania komunalne. Należy również zauważyć, że tylko niewielki procent 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 tym zakresie są ogromne.

W ostatnim czasie w większości gmin ŁOM systematycznie wzrasta zużycie gazu, który wykorzystywany jest przede wszystkim na ogrzewanie mieszkań (Nowosolna, Rzgów, Ozorków). Z punktu widzenia ograniczania emisji gazów cieplarnianych trend ten należy ocenić pozytywnie.

Przedmiotem zainteresowania samorządów lokalnych właściwie powinna pozostawać emisja antropogeniczna, którą można skutecznie zarządzać z poziomu danej JST. W emisji antropogenicznej wyróżniamy:

1) emisje punktowe pochodzące ze zorganizowanych źródeł w wyniku energetycznego spalania paliw i przemysłowych procesów technologicznych;

- 2) emisje liniowe – komunikacyjne pochodzące głównie z transportu samochodowego, kolejowego, wodnego i lotniczego;
- 3) emisję powierzchniową, w skład której wchodzi zanieczyszczenia komunalne z palenisk domowych, gromadzenia i utylizacji ścieków i odpadów;
- 4) emisję z rolnictwa pochodzącą z upraw i hodowli zwierząt;
- 5) emisję niezorganizowaną powstającą wskutek pojedynczych pożarów, prac budowlanych i remontowych, nakładania na powierzchnie warstw kryjących, przypadkowych wycieków, itp.

Na terenie ŁOM szczególną uwagę należy zwrócić na emisje powierzchniowe (punkt 3.) , na emisje punktowe pochodzące zwłaszcza z lokalnych ciepłowni (punkt 1.) oraz emisje liniowe (punkt 2.).

Z analizy danych statystycznych zawartych w publikacjach Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Łodzi: *Raport o stanie środowiska w województwie łódzkim na podstawie badań przeprowadzonych w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska (2013), Roczna ocena jakości powietrza w województwie łódzkim w 2012r.(2013)* wynika, że w roku 2012, w porównaniu z 2011, zanotowano istotny wzrost emisji powierzchniowej oraz istotny spadek emisji liniowej. Zmiana nastąpiła wskutek około siedmiokrotnego podwyższenia wskaźnika emisji CO ze źródeł powierzchniowych (poprzedni wskaźnik wynosił 0,674 obecny wynosi 4,922) oraz obniżenia wskaźnika emisji CO ze źródeł liniowych. Emisja punktowa nieznacznie zmalała o 4,5%, głównie z uwagi na działalność największych dostawców energii elektrycznej i ciepłej. Na terenie ŁOM największymi emitentami zanieczyszczeń ze źródeł punktowych są: Dalkia Łódź (emisja równoważna 9952,54 Mg/rok), Zakład Energetyki Ciepłej w Pabianicach (469,67 Mg/rok), PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna SA Oddział Elektrociepłownia Zgierz (347,73 Mg/rok), Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Sp. z o.o. w Aleksandrowie Łódzkim (123.23 Mg/rok), Miejski Zakład Komunalny w Głownie (19,08 Mg/rok)²⁰.

Wzrost uciążliwości emisji powierzchniowej należy łączyć ze stosowaniem gorszej jakości paliw i nagminnym paleniem odpadów komunalnych, szczególnie w mniejszych miejscowościach. Rozwiązanie tego problemu jest istotnym wyzwaniem dla władz samorządowych, gdyż emisja ta stanowi poważne zagrożenie zdrowotne dla mieszkańców

²⁰ Ibidem, s. 99.

oraz niekorzystnie oddziałuje na środowisko przyrodnicze. W ogólnej sumie udziały głównych zanieczyszczeń ze wszystkich źródeł były następujące: tlenek węgla 42,4%, dwutlenek siarki 26,3%, dwutlenek azotu 19,7%, pył 11,7%.

Najważniejszym źródłem emisji liniowej w województwie łódzkim jest transport samochodowy. Substancje emitowane z silników pojazdów oddziałują na stan czystości powietrza, powodując wzrost stężenia zanieczyszczeń szczególnie w najbliższym otoczeniu dróg, a ich wpływ maleje wraz z odległością. Największe strumienie zanieczyszczeń komunikacyjnych pokrywają się z głównymi węzłami komunikacyjnymi. W Łodzi najwięcej zanieczyszczeń liniowych emitowanych jest z obszaru dzielnic Bałuty i Górna, natomiast największa emisja na jednostkę powierzchni występuje w dzielnicach Śródmieście i Polesie. Emisja powierzchniowa została oszacowana na podstawie opracowania: *Matematyczne modelowanie jakości powietrza w województwie łódzkim w 2012 r. na potrzeby rocznej oceny jakości powietrza*, w którym wykorzystano informację o liczbie ludności w obwodach spisowych, powierzchni ogrzewanej, rodzaju paliwa w indywidualnych systemach grzewczych. Następnie emisję powierzchniową uaktualniono do 2012 r., stosując współczynnik zależności emisji powierzchniowej od temperatury powietrza według opracowanej przez wykonawcę metodyki (*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.).

Dane publikowane przez WIOŚ w Łodzi potwierdzają występowanie na terenie ŁOM problemów wynikających z emitowania do atmosfery zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw kopalnych w produkcji energii elektrycznej, ciepłej i w transporcie. Dodatkowym źródłem groźnych emisji jest spalanie w gospodarstwach domowych odpadów komunalnych, w wyniku czego do powietrza przedostają się rakotwórcze dioksyny i furany. Biorąc pod uwagę, że na terenie ŁOM znajdują się najbardziej uprzemysłowione w województwie powiaty (łódzki, pabianicki i zgierski), co wiąże się z popytem na energię i transport, problem emisji zanieczyszczeń powietrza należy ocenić jako bardzo istotny. Oceniając dostępne dane pod kątem projektowania gospodarki niskoemisyjnej przez jednostki samorządów terytorialnych można stwierdzić ich niską przydatność z uwagi na brak ewidencji CO₂, jako głównego gazu cieplarnianego, a także pochodzenie zanieczyszczeń powietrza z działalności podmiotów pozostających w większości poza kontrolą samorządów lokalnych. Charakter emitowanych zanieczyszczeń ewidencjonowanych w raportach WIOŚ

w Łodzi potwierdza jedynie istotność problemów wynikających ze spalania węgla i odpadów komunalnych.

Samorządy przystępując do sporządzenia bazowej inwentaryzacji emisji mają za zadanie wyliczenie ilości CO₂ wyemitowanego wskutek zużycia energii na terenie gminy w roku bazowym. Pozwala to zidentyfikować główne antropogeniczne źródła emisji CO₂ oraz odpowiednio zaplanować i uszeregować pod względem ważności środki jej redukcji. Władze lokalne mogą uwzględnić w inwentaryzacji także emisje CH₄ oraz N₂O. W żadnej z gmin wchodzących w skład ŁOM nie stwierdzono opracowania bazowej inwentaryzacji emisji, co jak wiadomo stanowi instrument umożliwiający władzom lokalnym pomiar efektów zrealizowanych przez nie działań związanych z ochroną klimatu, a także pozwala śledzić zmiany w zakresie realizacji przyjętego celu redukcyjnego i oceniać efekty z wykorzystaniem odpowiednio dobranych wskaźników. Deklarowane przez niektóre gminy planowane ewidencjonowanie emisji można uznać za pierwszy krok w tym kierunku. Także już podejmowane działania inwestycyjne (termomodernizacja, usieciowienie, modernizacja taboru transportu publicznego, budowa ścieżek rowerowych, modernizacja oświetlenia, wykorzystanie OZE) nie były wykazane przez badane gminy jako objęte pomiarem zmian emisji gazów cieplarnianych. Jednak w jakimś stopniu wszystkie gminy z terenu ŁOM realizowały, bądź planują działania zbieżne z celem rozwoju gospodarki niskoemisyjnej. Konieczne jest jednak szacowanie i ewidencjonowanie związanych z tym efektów, a to wymaga odpowiedniej wiedzy i przeznaczenia środków finansowych na budowę efektywnie działających systemów zarządzania energią w gminach.

6. Powiązania społeczno-gospodarcze w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym z uwzględnieniem relacji miasto – wieś

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 Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, 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 pozwoliła na wskazanie najważniejszych trendów jakie w zakresie powiązań społeczno-gospodarczych i transportowych obserwuje się w obrębie ŁOM.

W oparciu o uzyskane wyniki z badań własnych należy szacować, że co trzeci mieszkaniec Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (z wyłączeniem samej Łodzi) codziennie 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.

6.1. 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 pracy²¹.

W świetle tych danych z gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego do pracy dojeżdża, poza gminę swojego zamieszkania, łącznie ponad 35 tys. osób. Liczba ta stanowi ponad 10% wszystkich pracujących w obrębie analizowanego obszaru oraz 5% ludności w wieku produkcyjnym. W zależności od gminy waha się od niespełna 2% do ponad 18% - najniższa jest obserwowana w przypadku Łodzi oraz gmin położonych we wschodniej części analizowanego obszaru, a najwyższa w przypadku jednostek z najbliższego otoczenia Łodzi, dokąd następuje większość dojazdów (Bartosiewicz 2012) (por. rys. 17).

Dodatnie saldo przepływów pracowniczych, czyli przewaga dojeżdżających nad wyjeżdżającymi do pracy, cechuje jedynie cztery gminy ŁOM. Największe jest ono oczywiście w Łodzi, gdzie na jedną osobę wyjeżdżającą przypada 3,5 osoby przyjeżdżającej do pracy. Pozostałe jednostki o dodatnim saldzie to Brzeziny, Ksawerów oraz Rzgów. Najniższe salda notują się w przypadku obszarów wiejskich, w szczególności tych typowo rolniczych i położonych peryferyjnie stosunku do centrum obszaru metropolitalnego.

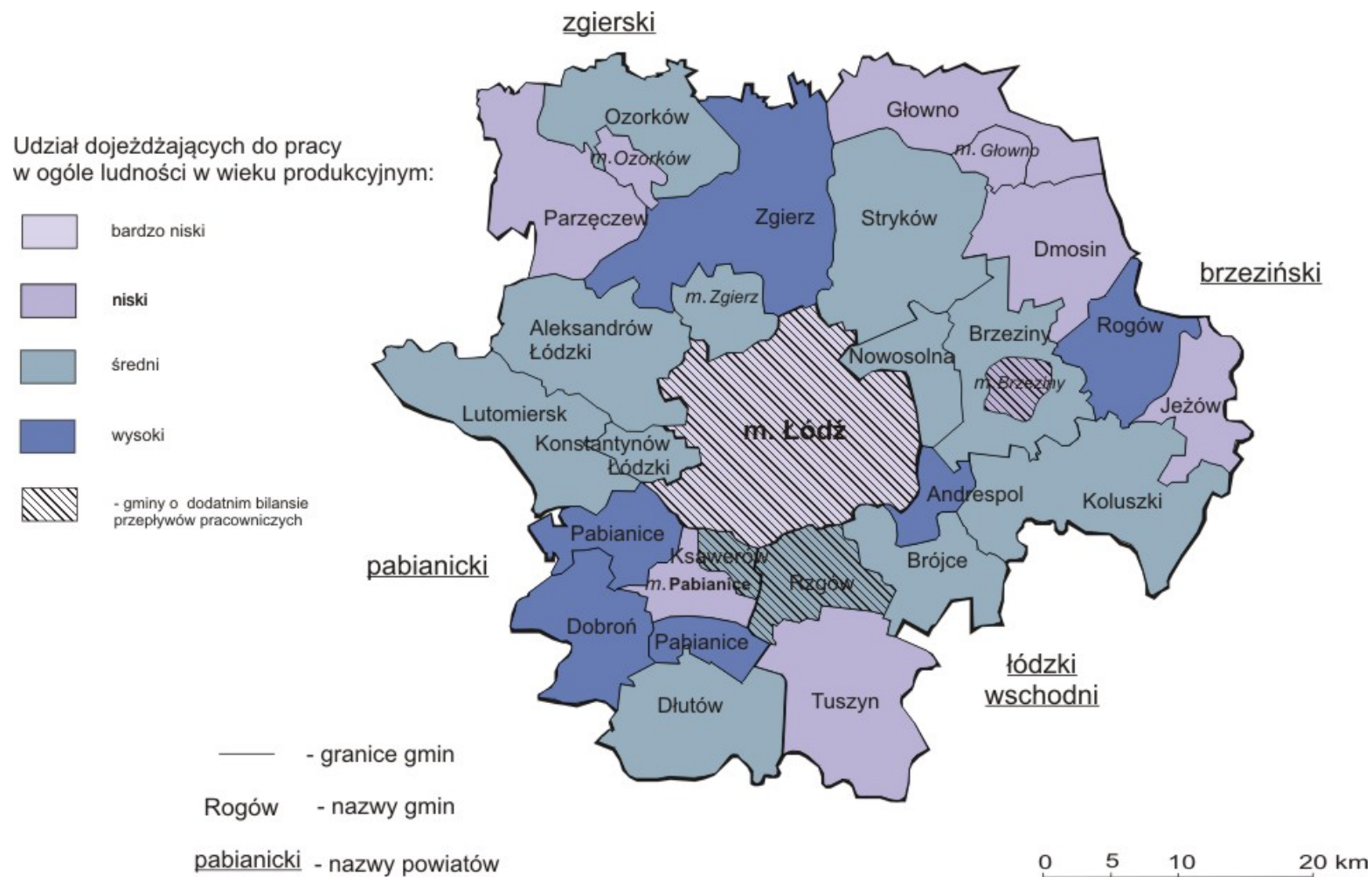
²¹ Badanie Urzędu Statystycznego w Poznaniu zostało przeprowadzone na danych z 2006 r. Są to dane szacunkowe i nie bardzo aktualne, ale jest to jedyne źródło pełnej informacji na temat natężenia i kierunków dojazdów do pracy w Polsce.

We wszystkich gminach obszaru metropolitalnego udział wewnątrzmetropolitalnych przepływów pracowniczych przekracza 75% całości przepływów, a dodatkowo dla siedmiu jest większy od 95%. Bardzo wysokimi odsetkami cechują się przede wszystkim gminy bezpośredniego otoczenia Łodzi, otaczające miasto od strony wschodniej, południowej oraz zachodniej (por. rys. 17). Wyjątek stanowi Łódź, dla której wielkość analizowanego zjawiska jest zdecydowanie niższa (65%). Wynika to przede wszystkim z dużego udziału przepływów pracowniczych w kierunku Warszawy (20% wszystkich wyjeżdżających do pracy z Łodzi).

Podobnie jak w badaniach własnych, dane statystyczne wskazują, że zdecydowanie dominują przepływy pracownicze w kierunku Łodzi (por. rys. 18). Jest to prawie 50% wszystkich dojazdów realizowanych w obrębie analizowanego obszaru²². 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 wartość przepływów to powyżej 4 tys. osób, a dla relacji Łódź-Pabianice i Łódź-Aleksandrów Łódzki powyżej 2 tys. osób. Znaczące, choć mniejsze ilościowo, dojazdy notuje się w zachodniej części obszaru metropolitalnego, a już w mniejszym stopniu ze wschodu (w szczególności z Andrespola i Kuluszek). Choć nie oddają tego w pełni wyniki badań statystycznych (pochodzą one z 2006 r.) to należy również zwrócić uwagę na szybko rosnący, w szczególności ostatnich kilku latach, rynek pracy w gminie Stryków, związany przede wszystkim z rozwojem centrów logistycznych. W gminie Stryków pracuje ok. 6 tys. osób (GUS 2012). Więcej pracujących (pomijając Łódź), w skali całego obszaru metropolitalnego, jest tylko w Pabianicach (14 tys.) oraz Zgierzu (10,6 tys.). Biorąc pod uwagę liczbę mieszkańców gminy (ok. 12 tys. osób), jest to wartość niewspółmiernie wysoka w stosunku do potencjału demograficznego. Władze samorządowe szacują, że ok. 4 tys. osób codziennie dojeżdża do Strykowa do pracy. Wartość ta, jeżeli jest nawet przeszacowana, pozycjonuje Stryków jako jeden z ważniejszych, obok największych ośrodków miejskich, rynków pracy w obszarze metropolitalnym.

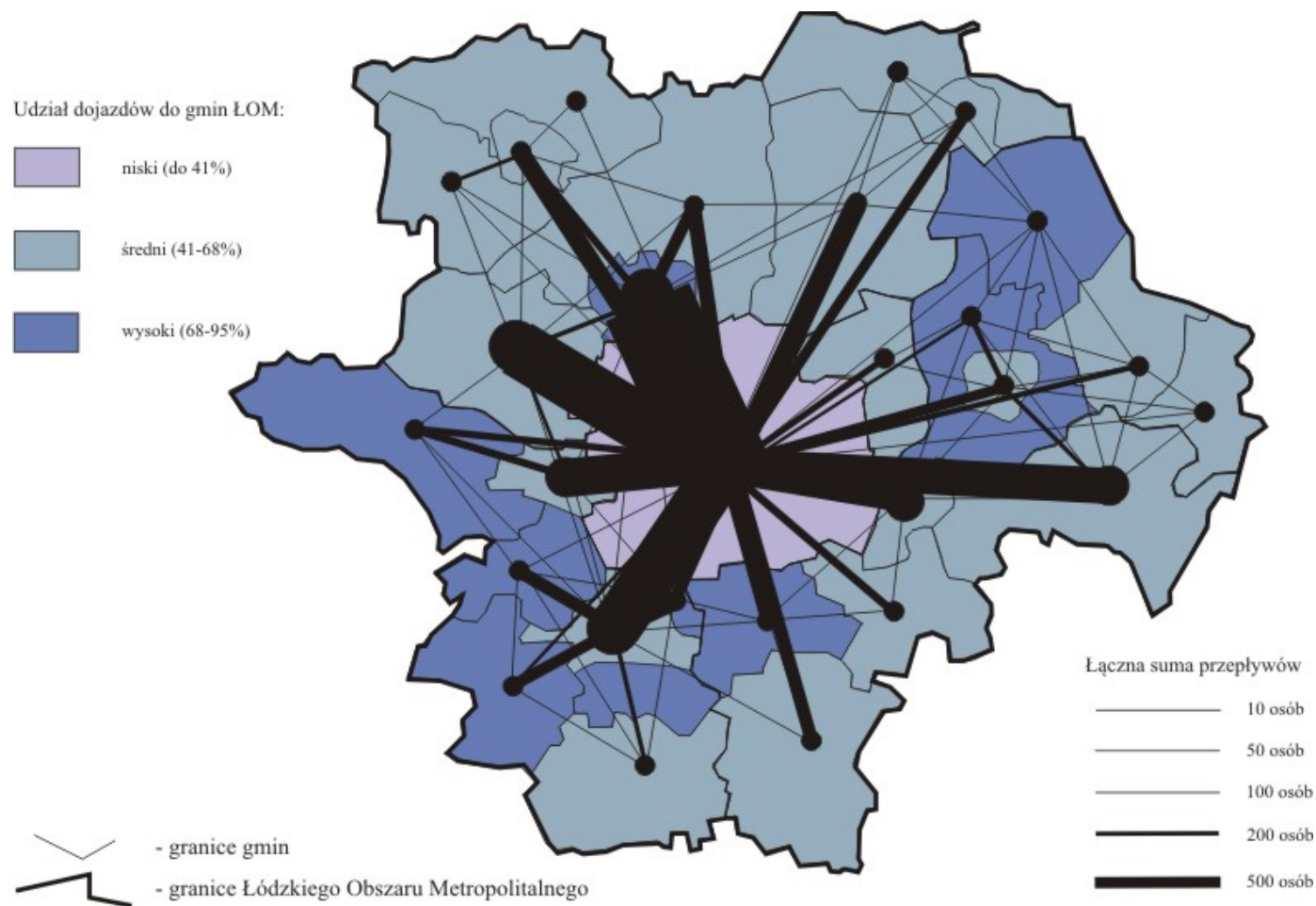
Cechą charakterystyczną przepływów pracowniczych w obrębie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego jest dominacja dojazdów realizowanych między sąsiadującymi ze sobą gminami (nie uwzględniając dojazdów do Łodzi). Najczęściej są to 3-4 kierunki przepływów, w przypadku większych miast ich liczba wzrasta powyżej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

²² Jako wielkość przepływów pracowniczych rozumie się łączną sumę dojazdów z danej gminy realizowanych w obu kierunkach (czyli w sumie z gminy A do gminy B oraz z gminy B do gminy A).



Rys. 18. Przestrzenne zróżnicowanie wielkości dojazdów do pracy z gmin ŁOM w ogólnej ludności w wieku produkcyjnym w 2006 r.

Źródło: opracowanie na podstawie: Bartosiewicz B., 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, 2012 s. 89, rys. 1.



Rys. 19. Wielkość dojazdów do pracy w ramach ŁOM w ogóle przepływów pracowniczych z danej gminy oraz ich główne kierunki w 2006 r.

Źródło: opracowanie na podstawie: Bartosiewicz B., 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, 2012 s. 90, rys. 2.

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 jednakże podkreślić znaczenie Pabianic, Zgierza oraz Strykowa jako ważniejszych rynków pracy.

6.2. Dojazdy do placówek szkolnych

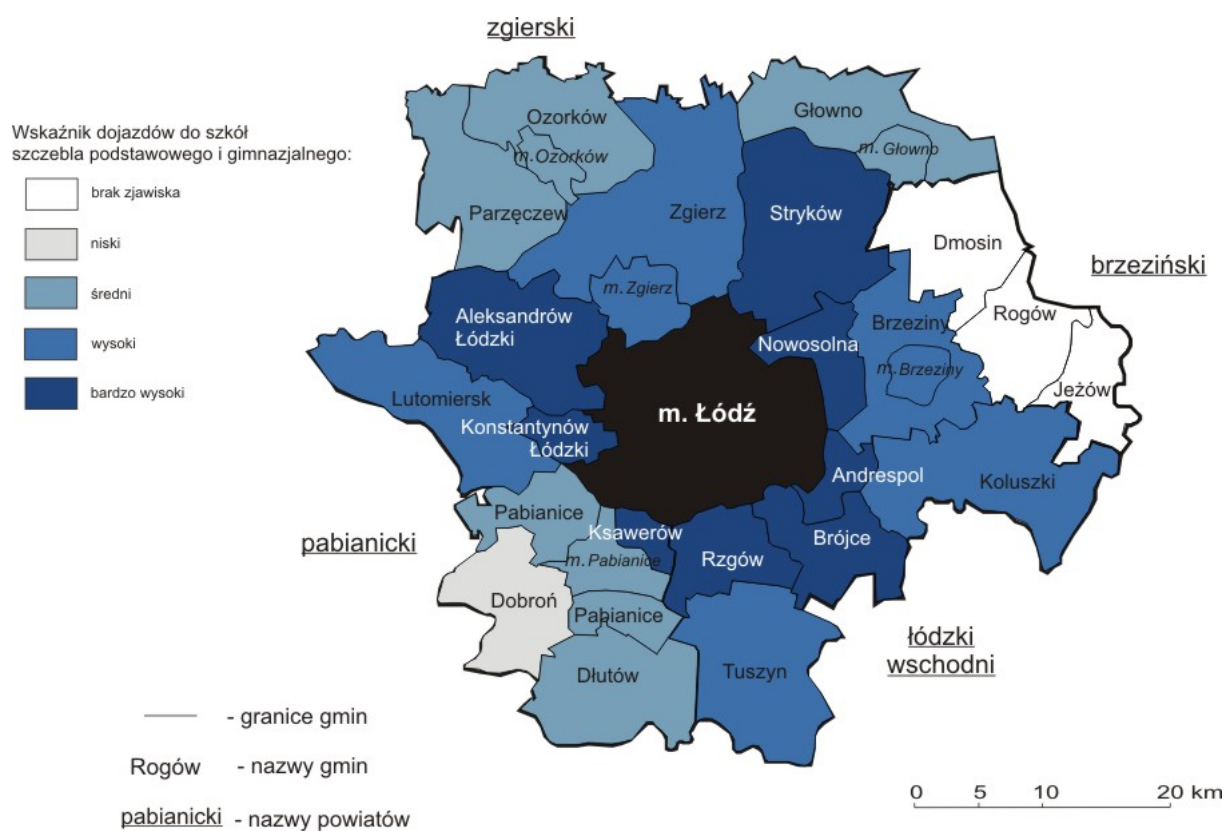
Znaczenie dojazdów do placówek przedszkolnych, żłobków oraz szkół szczebla podstawowego odgrywa niewielką rolę w codziennych przepływach ludności. Wynika to zarówno z dość powszechnej dostępności tych usług w miejscu zamieszkania, ale również regulacji prawnych, które ograniczają, ze względu na obowiązującą rejonizację, możliwości posyłania dzieci przez rodziców do szkół w miejscu ich pracy. 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 jednakże odrębnych analiz, ale biorąc pod uwagę przykład Metropolii Poznań²³, 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.

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 też powodu na potrzeby bardziej szczegółowej analizy zjawiska można posłużyć się danymi Urzędu Miasta Łodzi na temat miejsca zamieszkania uczniów łódzkich szkół²⁴.

²³ Metropolia Poznań – stowarzyszenie gmin z Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego jest przykładem jednej z najbardziej aktywnie w Polsce działającej organizacji na rzecz integracji obszaru metropolitalnego. Pośród szeregu realizowanych zadań wdrażany jest tam projekt dotyczący oświaty.

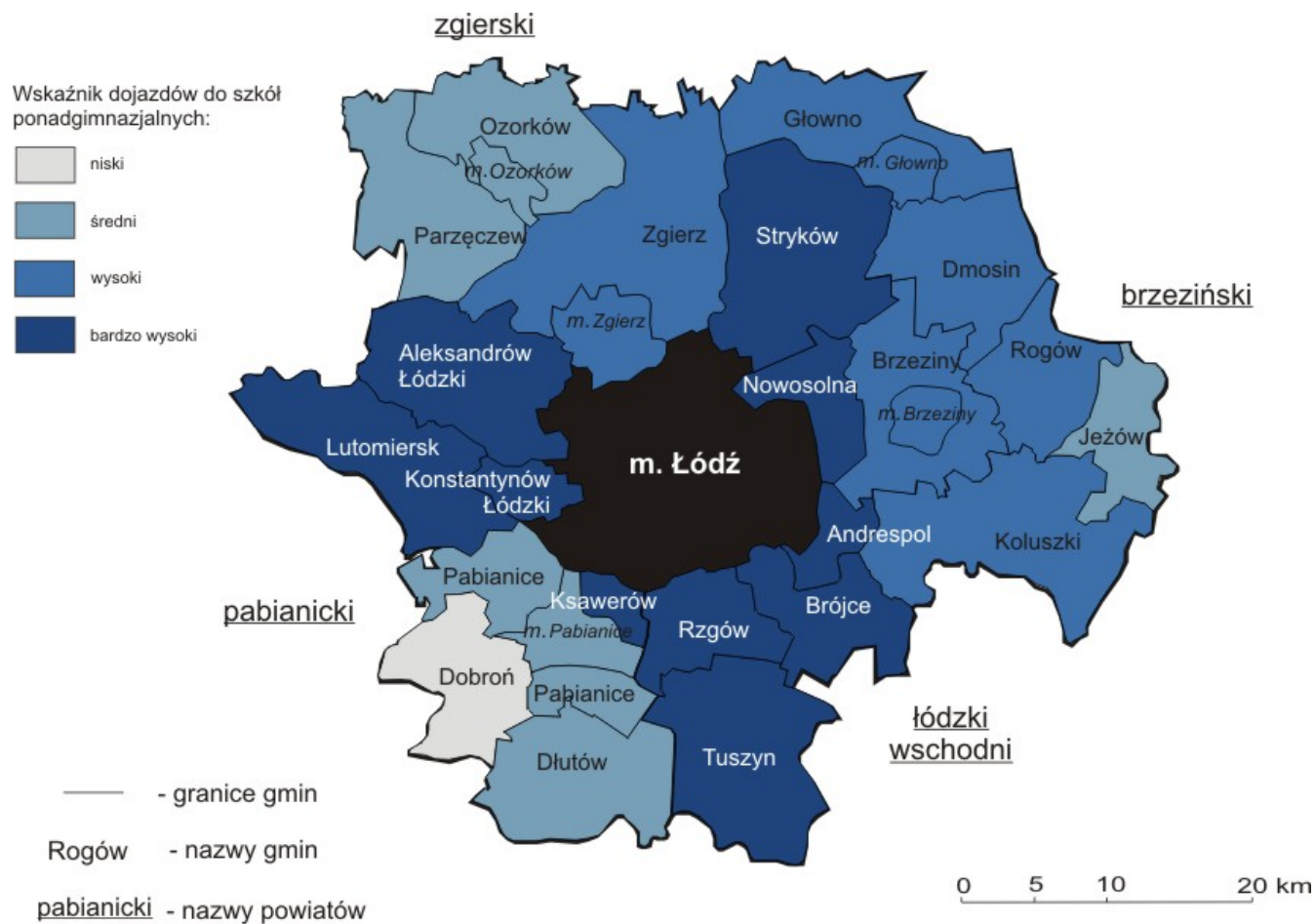
²⁴ Są to informacje aktualne na przełom 2011 i 2012 r. i pochodzą z rejestru Wydziału Edukacji UMŁ.

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 i stanowią 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) (por. rys. 19).



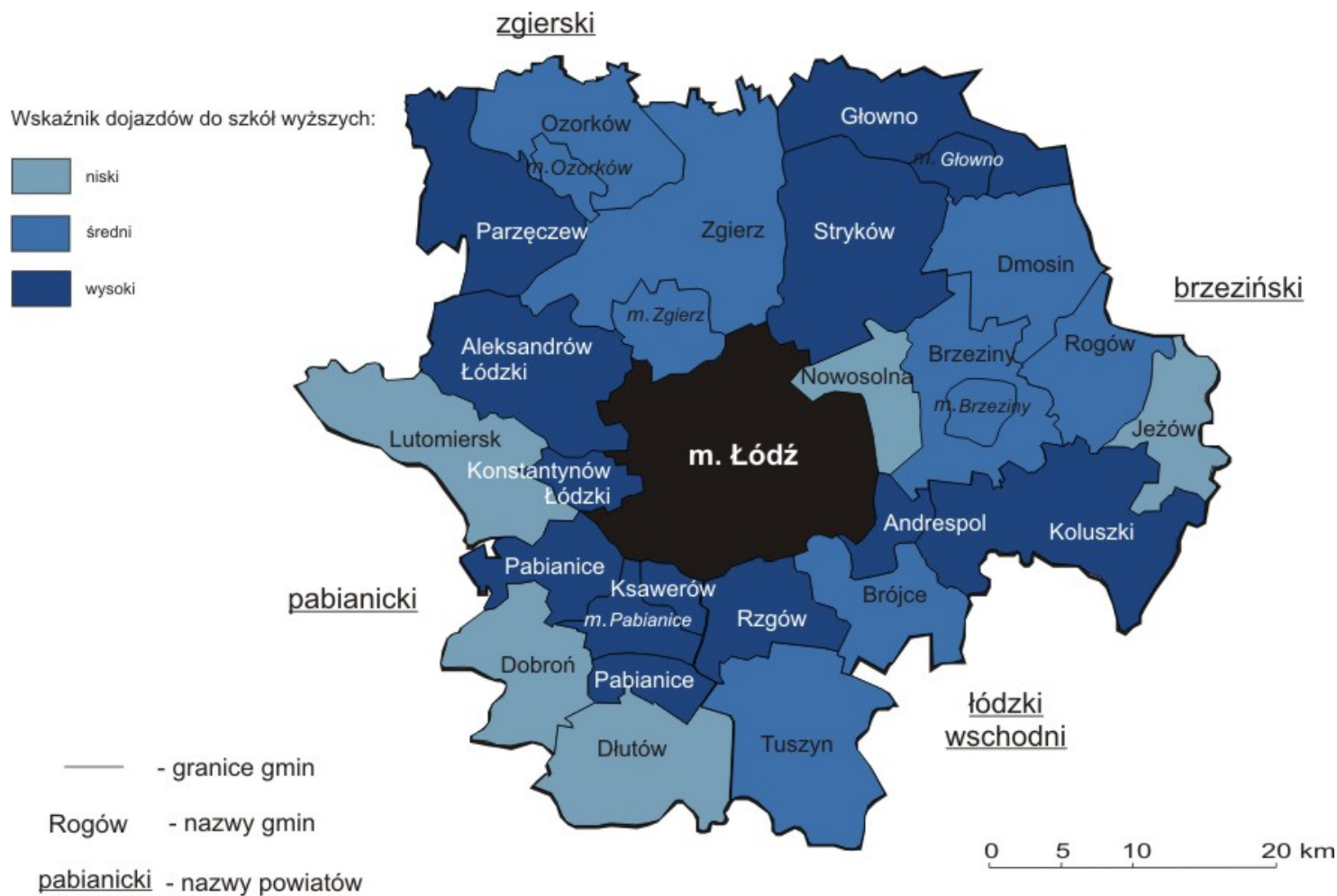
Rys. 20. Wielkość dojazdów do łódzkich szkół podstawowych i gimnazjalnych z gmin ŁOM (2011-2012)

Źródło: opracowanie na podstawie: Bartosiewicz B., 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, 2012 s. 100, rys. 11.



Rys. 21. Wielkość dojazdów do łódzkich szkół ponadgimnazjalnych z gmin ŁOM (2011-2012)

Źródło: opracowanie na podstawie: Bartosiewicz B., 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, 2012 s. 96, rys. 7.



Rys. 22. Wielkość dojazdów do łódzkich szkół wyższych z gmin ŁOM (2011-2012)

Źródło: Bartosiewicz B., 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, 2012 s. 98, rys. 9.

W przypadku szkolnictwa ponadgimnazjalnego, obejmującego: licea ogólnokształcące i profilowane, technika oraz zasadnicze szkoły zawodowe²⁵, uczniowie dojeżdżający spoza Łodzi to ok. 4,5 tys. osób, czyli trzykrotnie więcej niż w przypadku placówek szkolnictwa podstawowego i jest to znaczący udział wśród 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 (por. rys. 20).

6.3. 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 wśród 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, jako środek transportu przeważa komunikacja zbiorowa.

²⁵ Ze względu na cel opracowania, prezentowana analiza prowadzona jest dla wszystkich typów szkół łącznie, należy jedynie zaznaczyć, że spośród tej grupy zdecydowaną większość stanowią uczniowie liceów (ok. 2,8 tys. osób), oraz techników (ok. 1,3 tys. osób).

Rozpatrując dojazdy do uczelni wyższych nie sposób nie przytoczyć wyników badań dotyczących miejsc pochodzenia studentów trzech wyższych uczelni w Łodzi (Uniwersytetu Łódzkiego, Politechniki Łódzkiej oraz Akademii Humanistyczno-Ekonomicznej) (Bartosiewicz, 2012). Według nich spośród 60 tys. studentów tych uczelni 70% stanowią mieszkańcy spoza Łodzi, z czego blisko 10 tys. to osoby zamieszkujące w obrębie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (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 (por. rys. 21).

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.

6.4. Dojazdy do usług²⁶

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 Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego wyposażenie w większość usług podstawowych w ich miejscu zamieszkania ocenili na poziomie wystarczającym. Niewielki odsetek stanowią osoby uważające, że dostępność do tych usług jest niewystarczająca albo jest ich brak. Taka ocena

²⁶ Z wyłączeniem szkolnictwa.

przekłada się bezpośrednio na miejsce, 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 to dotyczy 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 (por. tab. 15).

Najczęściej deklarowanym środkiem transportu, podobnie jak dla przepływów pracowniczych jest własny samochód (w zależności od usługi, tak deklaruje 50-60% respondentów).

Tab. 15. 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 transport (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 własne na podstawie badań ankietowych.

Ocena dostępności do usług wyspecjalizowanych jest dużo bardziej zróżnicowana i w dużej mierze zależy od miejsca zamieszkania respondenta. Relatywnie lepiej jest ona oceniana przez mieszkańców miast i siedziby gmin. Jako niewystarczający bądź ich 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 (por. tab. 16).

Tab. 16. Ocena dostępności i kierunki dojazdów do usług wyspecjalizowanych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2013 r.

Rodzaj usług	Ocena dostępności do usług (w %)			Miejsce korzystania z usług (w %)			Środek transport (w %)		
	wystarczająca	niewystarczająca	brak	zamieszkania	inne na obszarze ŁOM (w tym Łódź)	inne poza obszarem ŁOM	własny	zbiorowy	pieszo
Placówki kulturalne (np. kino, teatr, muzea, koncerty, wystawy)	20,3	50,6	28,6	22,4	77,3 (93,3)	0,3	69,8	23,2	6,8
Usługi edukacyjne (np. nauka języków obcych, kursy zawodowe, szkoły nauki jazdy)	46,7	37,5	14,7	45,7	52,9 (69,3)	1,3	61,3	21,2	17,4
Lekarz specjalista (np. zabiegi, rehabilitacja, stomatologia)	29,7	64,2	5,9	36,2	62,7 (64,5)	0,9	65,6	20,2	14,1
Restauracje, kawiarnie, dyskoteki, itp.	48,3	37,5	13,9	24,2	56,2 (61,8)	0,6	64,1	19,3	16,4
Miejsca rekreacji, uprawiania sportu (np. basen, siłownia, bieżnia) .	51,6	35,6	12,7	54,3	44,7 (46,3)	0,8	63,0	16,1	20,7
Sklepy odzieżowe ...	56,8	32,8	10,4	38,9	60,8 (59,0)	0,3	64,5	15,6	19,7
Sklepy ze sprzętem RTV/AGD	47,3	32,4	19,9	29,1	70,3 (73,9)	0,5	68,6	19,0	12,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

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

Reasumując, dojazdy do usług w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym 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 i nauki.

Wśród kierunków dojazdów dominuje przede wszystkim Łódź, choć dla usług podstawowych również popularne są większe ośrodki miejskie obszaru metropolitalnego.

6.5. 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, filie, w innych (niż główna siedziba) gminach. 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 (por. tab. 17).

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 gospodarczych 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.

Tab. 17. Wybrane cechy powiązań gospodarczych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2013 r.

Jednostka terytorialna	Liczba podmiotów gospodarczych posiadających jednostki lokalne w innych gminach ŁOM	Udział podmiotów gospodarczych posiadających jednostki lokalne w innych gminach ŁOM w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych	Łączna liczba jednostek lokalnych zlokalizowanych poza gminą	Iloraz przepływów gospodarczych
Aleksandrów Łódzki - miasto	297	13,0	368	1,1
Aleksandrów Łódzki - obszar wiejski	168	16,5	206	1,2
Andrespol	176	12,9	270	1,7
Brójce	112	20,2	133	0,9
Brzeziny	214	16,1	265	0,9
Dłutów	82	21,5	95	1,3
Dmosin	91	27,1	125	1,9
Dobroń	164	23,6	200	2,4
Gm. Brzeziny	105	23,8	140	1,4
Gm. Głowno	77	30,9	83	1,4
Gm. Ozorków	73	15,7	93	1,3
Gm. Pabianice	170	23,5	211	1,9
Gm. Zgierz	223	16,7	264	1,3
Gm. Głowno	181	13,3	227	0,8
Jeżów	59	26,8	86	2,6
Koluszki – miasto	180	13,5	295	1,7
Koluszki - obszar wiejski	137	18,2	159	1,4
Konstantynów Łódzki	241	13,0	309	0,9
Ksawerów	161	15,5	217	1,8
Lutomiersk	142	22,7	168	1,0
Łódź	9676	10,8	12606	1,3
Nowosolna	104	17,6	129	2,3
Ozorków	170	11,7	228	1,0
Pabianice	995	14,6	1275	1,2
Parzęczew	73	20,9	85	1,3
Rogów	61	17,8	86	2,1
Rzgów – miasto	192	29,6	242	0,1

Tab. 17. Wybrane cechy powiązań gospodarczych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2013 r. (dok.)

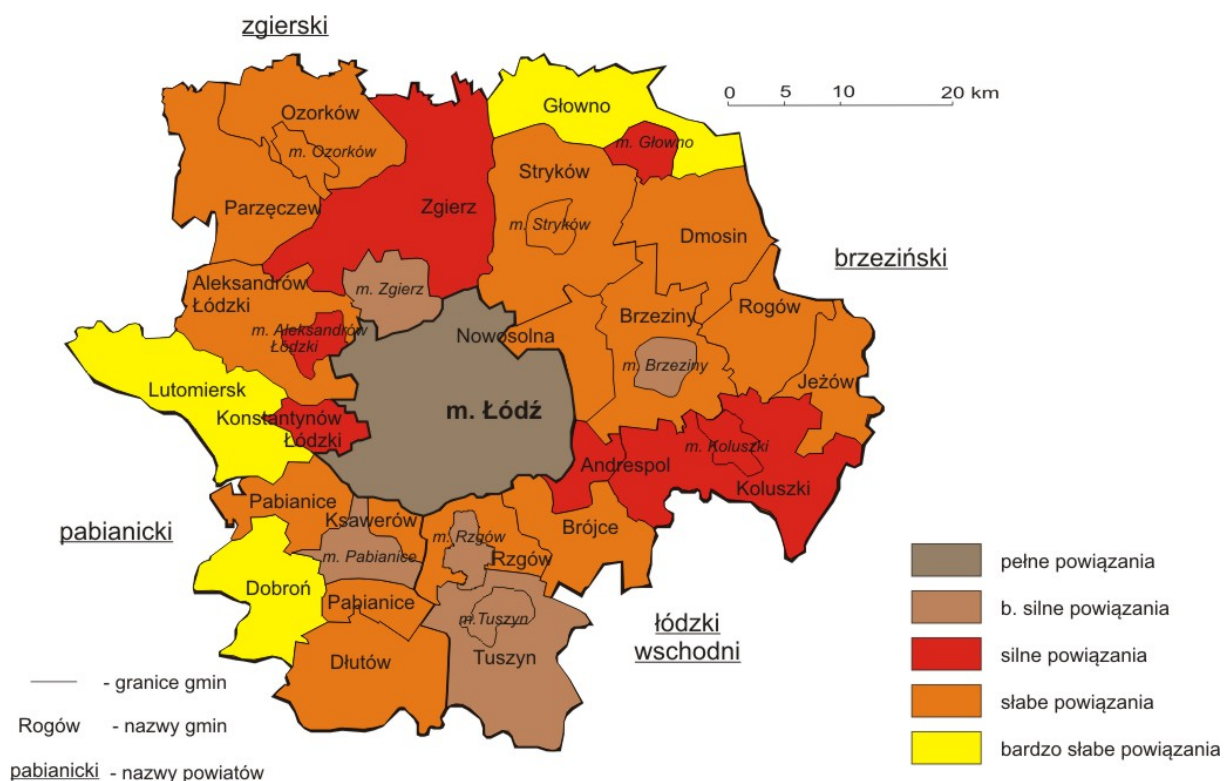
Jednostka terytorialna	Liczba podmiotów gospodarczych posiadających jednostki lokalne w innych gminach ŁOM	Udział podmiotów gospodarczych posiadających jednostki lokalne w innych gminach ŁOM w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych	Łączna liczba jednostek lokalnych zlokalizowanych poza gminą	Iloraz przepływów gospodarczych
Tuszyn – miasto	207	22,1	292	0,6
Tuszyn - obszar wiejski.....	133	27,9	175	0,3
Zgierz.....	689	12,3	866	1,0
OGÓLEM.....	15790	12,5	20420	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy REGON.

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 Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 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 charakteryzują jako jedyną relacje dwustronne ze wszystkimi jednostkami terytorialnymi obszaru metropolitalnego (por. rys. 22).

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, miasto Głowno oraz miasto i gminę Koluszki.



Rys. 23. Przestrzenne zróżnicowanie powiązań gospodarczych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy REGON.

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.

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.

6.6. 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 – jego roli sprzyjają pełnione funkcje administracyjne (siedziba powiatu) oraz Ozorków. Jednakże 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 określić dokładnie ile, 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.

7. Powiązania w zakresie usług komunalnych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym z uwzględnieniem relacji miasto – wieś

W świetle podpisanych w latach 2009-2013 oficjalnych porozumień (na podstawie Dziennika Urzędowego Województwa Łódzkiego) gminy i powiaty Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 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 I. Pielesiak (2012), liczba podpisywanych porozumień na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat wzrasta. W szczególności na przestrzeni ostatnich 2-3 lat obserwuje się ich znaczący przyrost.

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.

7.1. 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 najwięcej - 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.

7.2. 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 samorzady 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. W przypadku komunikacji tramwajowej, obsługuje ona: Ksawerów, Pabianice, Konstantinów 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. W ramach obowiązujących porozumień obsługują one tereny gmin: wiejskiej Pabianice, Dobronia, Ksawerowa oraz Rzgowa. 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.

7.3. Oświata, kultura i kultura fizyczna

W latach 2009-2013 w obrębie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego zostały podpisane łącznie 43 porozumienia komunalne w zakresie oświaty, kultury bądź kultury fizycznej²⁷. 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

²⁷ W analizie nie uwzględniono aneksów do umów, chyba, że dotyczyły porozumień sprzed badanego okresu.

kształcenia specjalnego bądź przekazania gminom zarządu nad szkolnictwem ponadgimnazjalnym.

W przypadku porozumień międzygminnych odnotowano przede wszystkim 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.

W zakresie 20 porozumień w obszarze kultury, wszystkie one mają charakter wertykalny i dotyczą umów podpisywanych przez władze powiatowe z samorządami gminnymi z zakresu prowadzenia bibliotek publicznych, a w przypadku Ozorkowa i Aleksandrowa Łódzkiego również młodzieżowych domów kultury. Podobnie jak poprzednio, część z nich 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. Dotyczyły one organizacji szkolnych zawodów sportowych.

7.4. Opieka zdrowotna i społeczna

Liczba porozumień w zakresie opieki zdrowotnej i społecznej w latach 2009-2013 w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym wyniosła 30, przy czym tylko dwa dotyczyły pomocy zdrowotnej. W jednym przypadku dotyczyły organizacji nocnej opieki zdrowotnej, a w drugim partycypacji kosztów przy zakupie aparatury medycznej. Były to umowy międzygminne.

W zakresie opieki społecznej również dominują 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.

7.5. Gospodarka odpadami

W świetle oficjalnych porozumień z lat 2009-2013 gminy Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 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 jest siedem gmin obszaru metropolitalnego: miasto Głowno, Stryków, Brzeziny – gmina wiejska, Dmosin, Jeżów, Parzęczew oraz Zgierz – gmina wiejska.

7.6. Gospodarka wodno-ściekowa

W przypadku systemu wodno-kanalizacyjnego brak jest współpracy pomiędzy gminami Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego prowadzonej na dużą skalę. Większość gmin we własnym zakresie wypełnia zadania z tego zakresu. Przekłada się na to niewielka liczba obowiązujących, oficjalnych porozumień dotyczących gospodarki wodno-ściekowej.

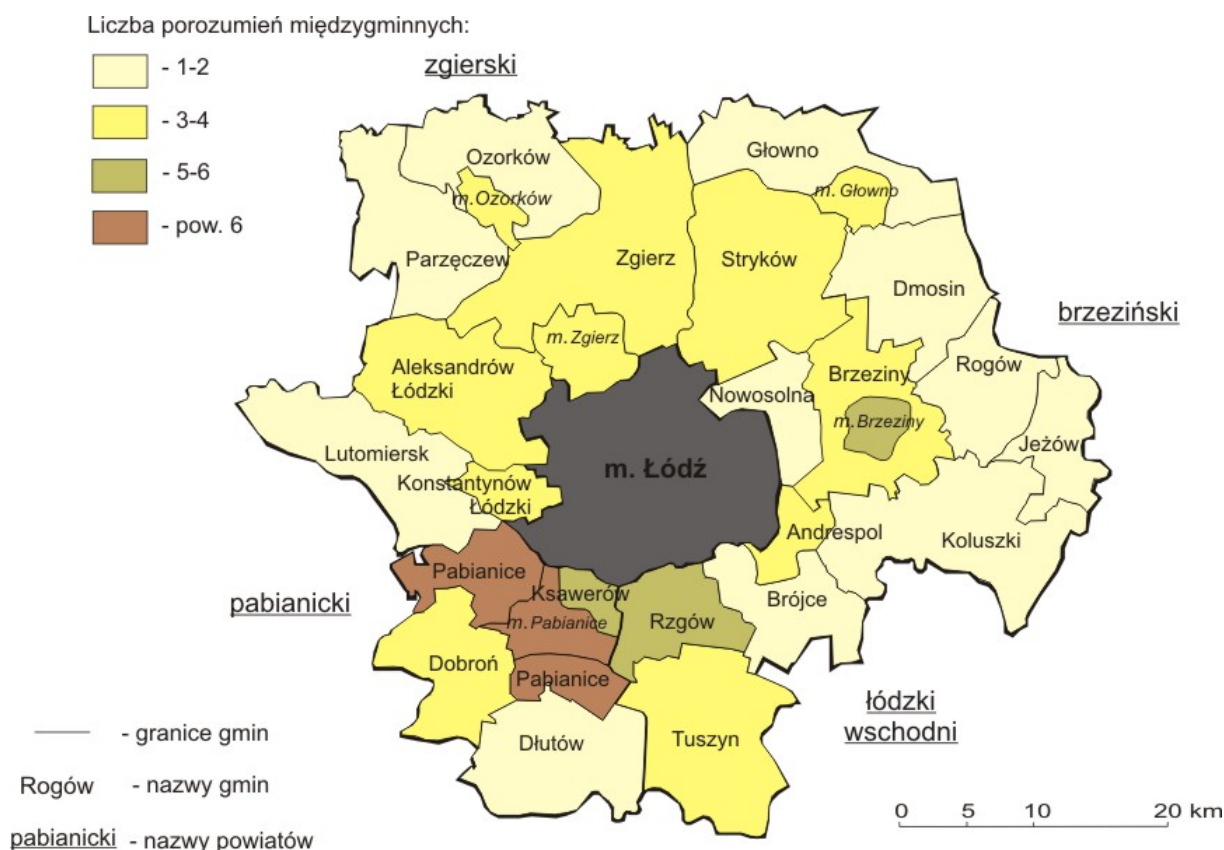
Spośród 7 porozumień międzygminnych, które zostały podpisane w ciągu ostatnich 5 lat, większość dotyczy odbioru ścieków komunalnych z kanalizacji sanitarnej przez Grupową Oczyszczalnię Ścieków w Łodzi. Takie umowy z miastem wojewódzkim posiadają: Pabianice, Ksawerów, Konstanyń Łódzki, Rzgów oraz Nowosolna. 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 I. Pielesiak (2012B) powiązania wodociągowe obowiązują bądź obowiązywały w ostatnich kilkunastu latach również w przypadku kilku innych gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (m.in.: Konstanyń Łódzki oraz Lutomierni, miastem i gminą Ozorków oraz Parzęczewem, miastem i gminą 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 ograniczeń takiej współpracy na rzecz rozwoju własnej sieci wodociągowej

czy kanalizacyjnej, często nawet wysokim kosztem 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.

7.7. 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.



Rys. 24. 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.

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, 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 obserwowanych 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, jednocześnie przy najniższej aktywności na tym polu gmin wschodniej części obszaru metropolitalnego.

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, Konstancin Łódzki, miasto i gmina Zgierz, Ksawerów, gmina Pabianice, a także miasto Pabianice i gmina Dobroń (por. rys. 23).

Zaskakuje za to relatywnie niewielka liczba umów podpisywanych pomiędzy mniejszymi gminami, w tym przede wszystkim wiejskimi, które w zakresie szeregu usług komunalnych, w tym przede wszystkim w zakresie gospodarki wodno-kanalizacyjnej, oświaty czy utrzymania dróg, mogłyby skutecznie współpracować i tym samym odnosić korzyści finansowe. Dobrą praktyką, która jest coraz bardziej popularna, mogłyby być choćby wspólne przetargi publiczne na zakup energii elektrycznej czy usług telekomunikacyjnych, co na pewno ograniczyłoby koszty.

Z przeglądu oficjalnych porozumień międzygminnych należy również podkreślić współpracę 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 Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego jest mocno ograniczony, nieodpowiadający sile i zakresowi powiązań społeczno-gospodarczych. Jednocześnie 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 mieszkańcom obszarów wiejskich. W szczególności jest to widoczne w zakresie organizacji transportu zbiorowego oraz gospodarki wodno-ściekowej. Podkreślić należy jednakże, że obowiązują również porozumienia (choć są nieliczne) jakich głównym interesariuszem jest miasto. Dotyczy to przede wszystkim wybranych usług wyspecjalizowanych, które są zlokalizowane na terenie gmin wiejskich (np. z zakresu opieki społecznej).

8. Powiązania transportowe w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym z uwzględnieniem relacji miasto – wieś

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. Wł. 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 Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, 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 Łódzkim Obszarze Metropolitalnym jest identyfikacja obszarów o najsłabszej dostępności transportowej, zarówno w zakresie bazy materialnej, czyli infrastruktury, jak i organizacji transportu.

8.1. 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 (por. rys. 24).

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 – Tuszyń, stanowiący wschodnią obwodnicę Łodzi.

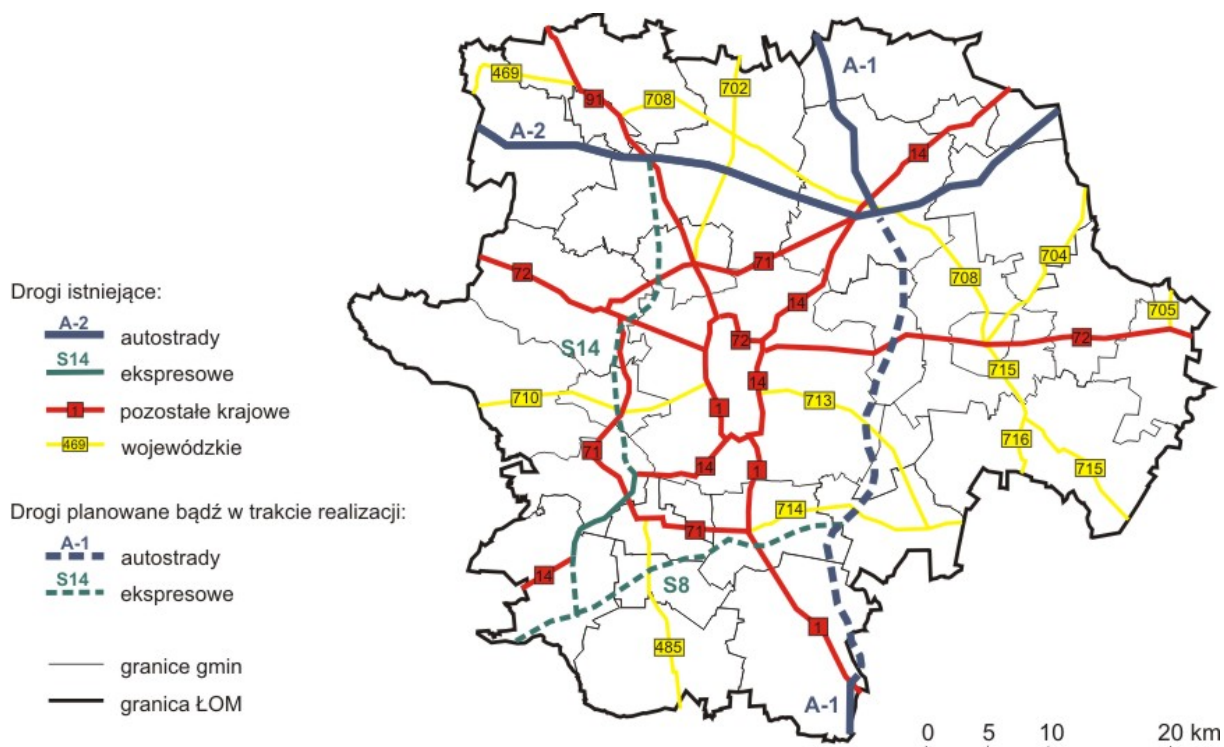
Obie autostrady decydują o zewnętrznej dostępności Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, stawiając go wśród regionów o najlepszym położeniu komunikacyjnym w sieci drogowej w Polsce.

Wraz z oddaniem do użytkowania budowanego obecnie odcinka autostrady A1 niezbędna jest realizacja, kluczowych dla całego systemu infrastruktury kołowej obszaru metropolitalnego, inwestycji 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.

W 2014 r. do użytku zostanie oddana również, przebiegająca w południowej części obszaru metropolitalnego, droga ekspresowa S8, która połączy Łódź z Wrocławiem, a dalej poprzez autostradę A4 z granicą z Niemcami. Trasa stanie 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 na liście projektów drogowych w *Dokumentie Implementacyjnym do Strategii Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* (2013). Jej budowa nie tylko odciąży ważną z punktu widzenia ruchu wewnątrz-metropolitalnego 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.



Rys. 25. Sieć głównych dróg kołowych Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Źródło: opracowanie na podstawie: Bartosiewicz B., Pielesiak I., 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, 2012 Kolorowa wkładka, s. 8, rys. 1.

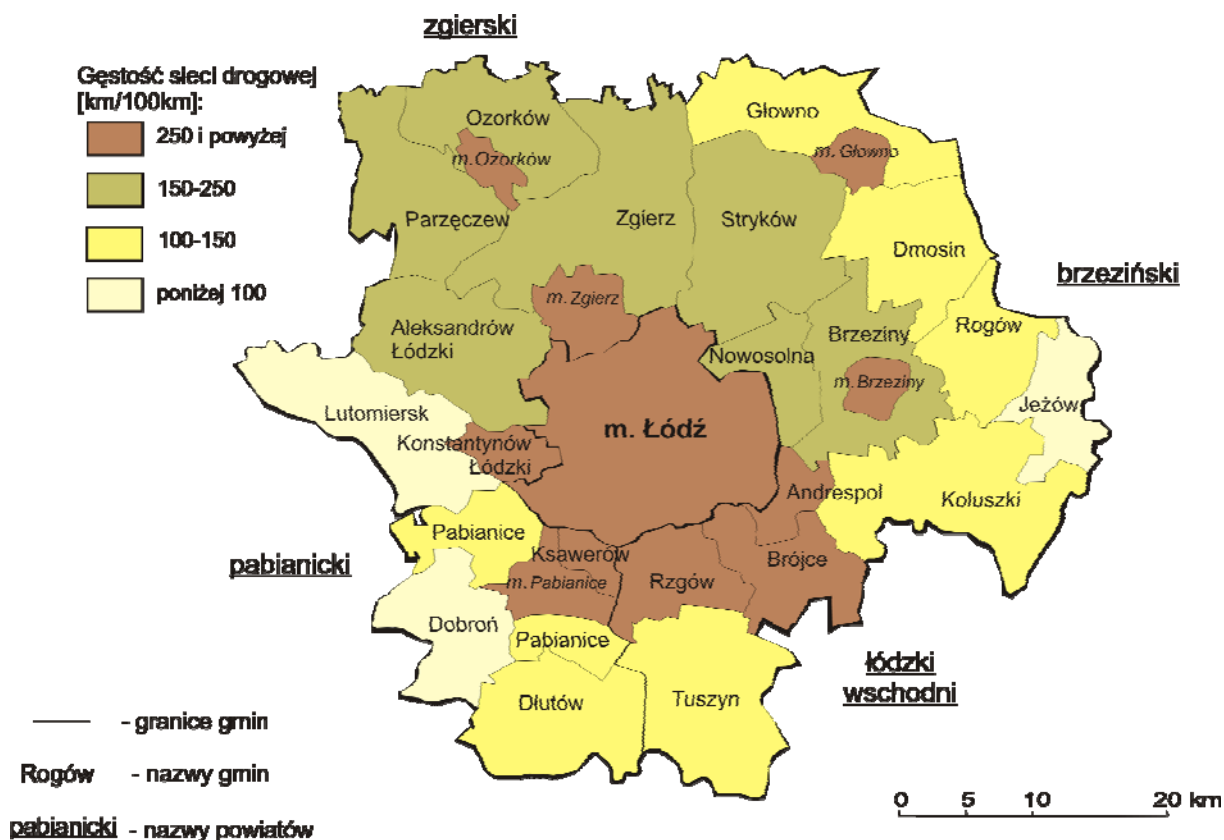
Aktualnie o wewnątrzmetropolitalnej dostępności transportowej, a tym samym o powiązaniach w zakresie infrastruktury transportu kołowego decyduje przede wszystkim system 9 dróg krajowych i 17 wojewódzkich, w mniejszym stopniu również część dróg powiatowych oraz gminnych.

Łódzki Obszar Metropolitalny 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. 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 Łódzkim Obszarze Metropolitalnym to 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 km². Największą obserwuje się w miastach oraz na obszarach gmin wiejskich i miejsko-wiejskich bezpośrednio sąsiadujących z miastem wojewódzkim (por. rys. 25).



Rys. 26. Gęstość sieci dróg kołowych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym w 2009 r.

Źródło: opracowanie na podstawie: Bartosiewicz, B., Pielesiak I., 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, 2012, s. 109, rys. 2.

Stan nawierzchni i obiektów mostowych, czy nośność dróg, nie odpowiadają w wielu miejscach rosnącemu 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 zwązają się do jezdni 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.

8.2. 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 Łódzki Obszar Metropolitalny 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 Koluшек) oraz nr 25 (z Łodzi w kierunku Tomaszowa Mazowieckiego). Dwie to linie jednotorowe: nr 15²⁸ (z Łodzi w kierunku Łowicza) oraz nr 16 (z Łodzi w kierunku Kutna). Dodatkowo na system kolejowy składa się 9 linii łącznikowych (por. rys. 26).

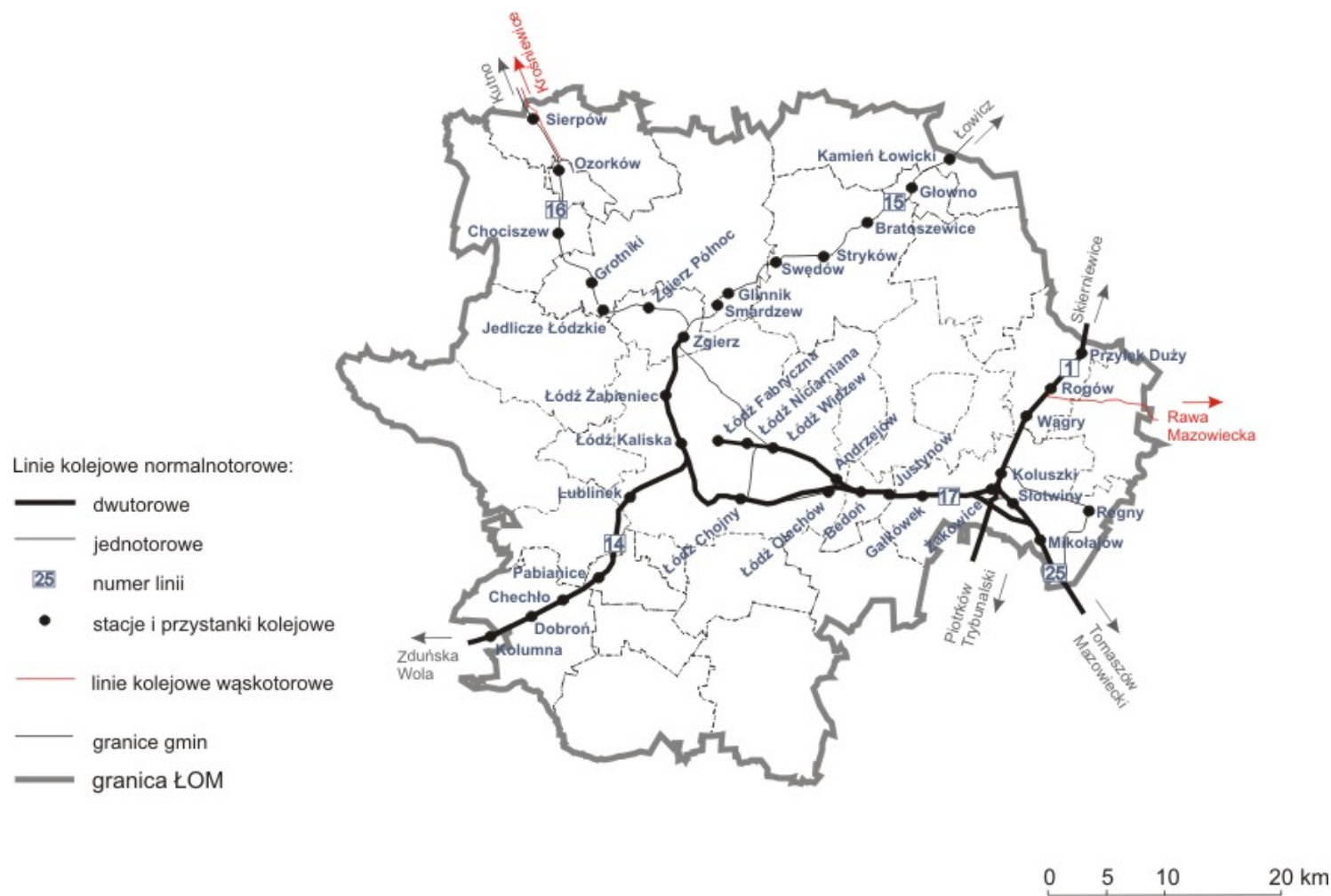
Z punktu widzenia położenia Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w krajowym systemie sieci kolejowych, rolę najważniejszych linii kolejowych stanowią: linia kolejowa nr 1 oraz linia kolejowa nr 17. Obie te linie krzyżują się w Koluשkach, które obok dworca Łódź Kaliska są najważniejszym, z punktu widzenia przewozów pasażerskich, węzłem kolejowym obszaru metropolitalnego²⁹. W przypadku przewozów towarowych funkcję 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 Koluשek (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 km², występuje w Zgierzu, Łodzi oraz Andrespolu.

²⁸ Linia ta jest dwutorowa jedynie na odcinku Łódź Kaliska – Zgierz.

²⁹ W przyszłości sytuację tą zmieni niewątpliwie oddanie do użytku nowego dworca Łódź Fabryczna oraz budowa tunelu średnicowego przez Łódź.

Projekt pn. „Strategia Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego” jest współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

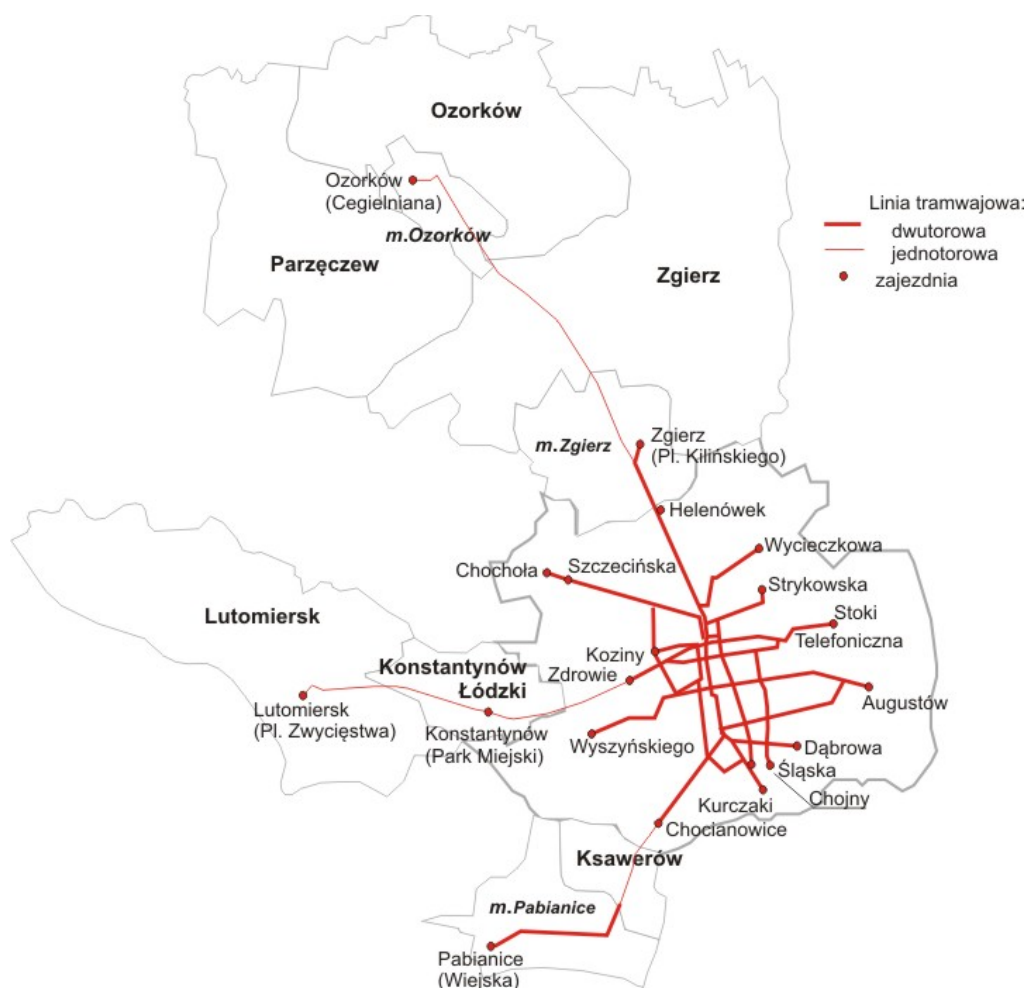


Rys. 27. Sieć kolejowa Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w 2012 r.

Źródło: opracowanie na podstawie: Bartosiewicz, B., Pielesiak I., 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, 2012, Wkładka kolorowa s. 3, rys. 9.

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.



Rys. 28. Sieć tramwajowa Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Źródło: opracowanie na podstawie: Bartosiewicz B., Pielesiak I., 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, 2012, Wkładka kolorowa s. 10, rys. 5.

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), Lutomska – 24 km oraz Pabianic – 9 km (por. rys. 27). 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 pt. *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.

8.3. 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 typu bus, gminne spółki przewozowe (typu MPK), Przewozy Regionalne oraz PKP InterCity.

Największym przewoźnikiem w regionie łódzkim jest PKS. Większość z nich to 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, Brzezina, Ujazdu, Tuszyńska, Łasku, Lutomska, 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) – Ozorków (ok. 90 kursów dziennie), Łódź – Stryków (ok. 75 kursów dziennie) – Głowno (ok. 60 kursów dziennie), Łódź – Andrespol (ok. 100 kursów dziennie), Łódź – Rzgów (ok. 40 kursów dziennie) – Tuszyń (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 krańcowe poza granicami Łodzi, głównie na terenie gmin bezpośrednio sąsiadujących z miastem. MPK Łódź oferuje zarówno dzienne, a w części przypadków także połączenia 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, Lutomińskiem, Ozorkowem, Zgierzem oraz Pabianicami. W ostatnich latach wielokrotnie wspomniano o pomysły likwidacji tych połączeń. Ostatecznie postanowiono zachować wszystkie funkcjonujące podmiejskie linie tramwajowe, które przejęło MPK Łódź. W 2012 r. wprowadzono na nich ujednoczenie 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 obsługiwany przez Przewozy Regionalne. Dzięki temu niewątpliwie poprawił się komfort podróżowania między rdzeniem metropolitalnym a jego zapleczem. W najbliższym okresie idea wspólnego biletu aglomeracyjnego powinna objąć również komunalnych przewoźników autobusowych, obsługujących ruch w obrębie podłódzkich miast oraz gmin ościennych (dotyczy to przede wszystkim Pabianic i Zgierza). Na dzień dzisiejszy przewoźnicy ci stosują własne, odrębne taryfy biletowe.

Uzupełnieniem systemu transportu zbiorowego w regionie łódzkim są przewozy kolejowe. Ich znaczenie i zasięg przestrzenny jest zdecydowanie najmniejszy, zdeterminowany przebiegiem linii kolejowych. Największe potoki pasażerskie notuje się w przypadku linii kolejowej nr 17 (Łódź Widzew – Koluszki), która z punktu widzenia roli przewozów kolejowych w transporcie zbiorowym odgrywa na obszarze metropolitalnym najważniejszą rolę. Znaczenie pozostałych linii, o ile duże z punktu widzenia regionalnego (województwa łódzkiego), jest niewielkie dla przemieszczeń w obrębie samego obszaru metropolitalnego.

Większość połączeń jest obecnie obsługiwana przez spółkę Przewozy Regionalne, która zapewnia przede wszystkim regionalne połączenia osobowe (pociągi zatrzymują się na wszystkich stacjach) oraz spółkę PKP InterCity, która obsługuje pośpieszne połączenia

ponadregionalne. Od połowy 2014 r. zostaną uruchomione przewozy obsługiwane przez nowego operatora – Łódzką Kolej Aglomeracyjną. Na początku będą to połączenia na liniach: Łódź Kaliska – Sieradz, Łódź Kaliska – Łódź Widzew, Łódź Widzew – Zgierz oraz Łódź Kaliska – Łowicz. Kolejne będą wprowadzane sukcesywnie w następnych latach. Wraz z uruchomieniem ŁKA do użytku wejdą również nowe przystanki kolejowe (przede wszystkim w Łodzi).

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.

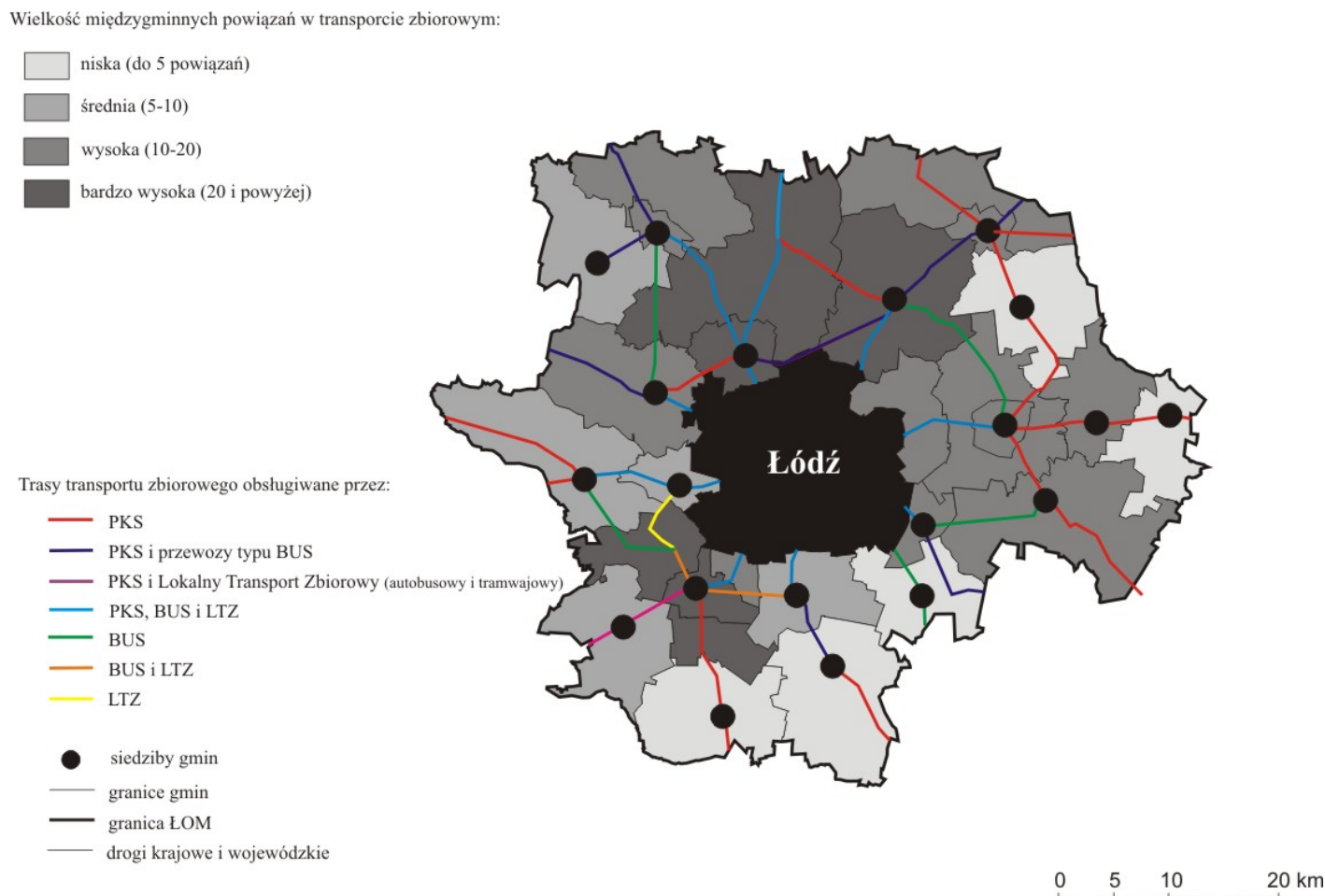
Na niską rangę węzła łódzkiego w skali krajowej wpływa również brak bezpośredniego połączenia kolejowego między jego głównymi stacjami. W tym kontekście ważnym wyzwaniem jest budowa tunelu średnicowego, który połączy ze sobą dwa główne łódzkie dworce. Inwestycja ta znalazła się w wykazie projektów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 oraz w *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* (2013).

8.4. 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.

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 (por. rys. 28).

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.



Rys. 29. Wielkość międzygminnych powiązań oraz przebieg tras transportu zbiorowego w ŁOM (z wyłączeniem połączeń kolejowych) w 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Bartosiewicz, B., Pielesiak I., 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, 2012, Wkładka kolorowa: s. 9, rys. 7.

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.

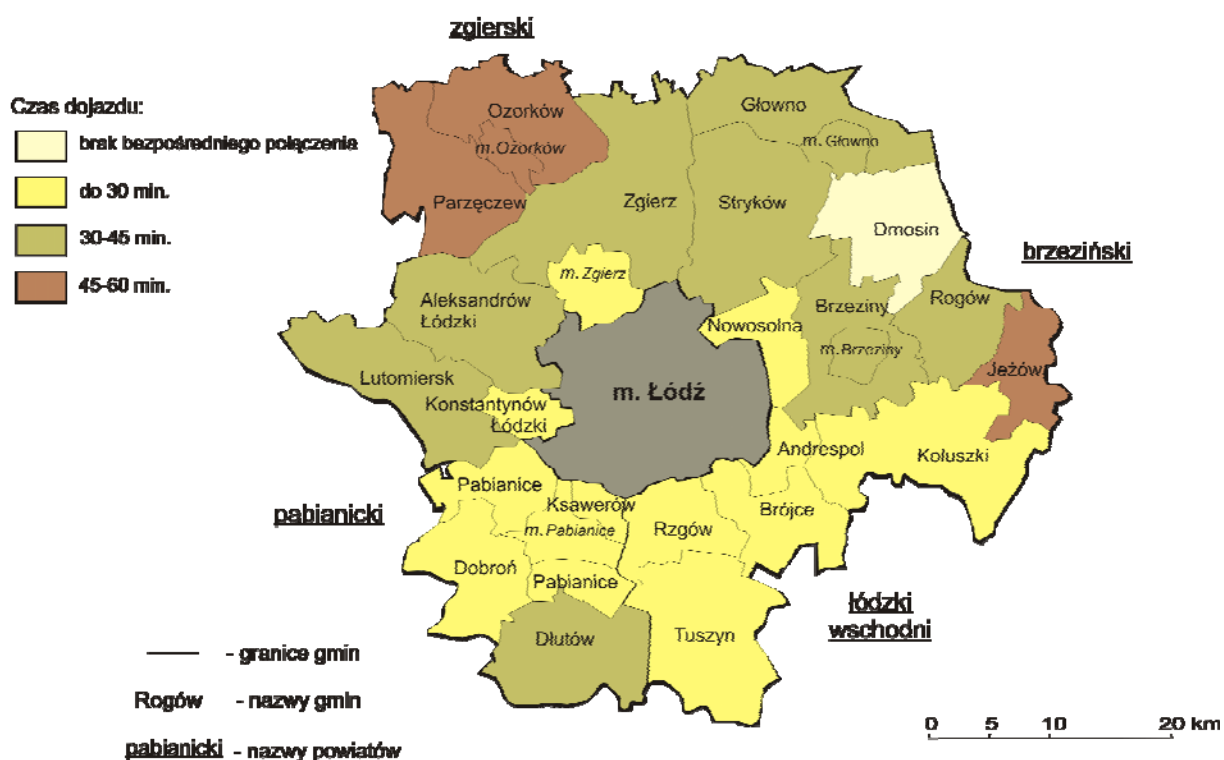
W analizowanym obszarze dostępność Łodzi dla transportu zbiorowego jest bardzo zróżnicowana. W niektórych relacjach liczba połączeń przekracza 100, a nawet 200 w ciągu doby (w przypadku jednostek terytorialnych bezpośrednio sąsiadujących z Łodzią). Najlepszą dostępnością charakteryzują się gminy bezpośrednio 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 (por. rys. 29). 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. 30. Uśredniony czas przejazdu do Łodzi transportem zbiorowym z gmin zaplecza ŁOM w 2012 r.

Źródło: opracowanie na podstawie: Bartosiewicz B., Pielesiak I., 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, 2012, s. 127, rys. 10.

8.5. Synteza powiązań transportowych

Biorąc pod uwagę planowane oraz będące obecnie w realizacji inwestycje drogowe (budowa autostrady A-1 we wschodniej części obszaru; S-8 na południu oraz S-14 na zachodzie) 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 (por. 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 załączek do powstania wspólnego, na poziomie metropolitalnym, 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), Konstancyńska Łódzkiego (w ciągu DW710), choć w tym przypadku, podobnie jak w Zgierzu, łączy się te inwestycje z planowaną drogą S14 oraz Główna (w ciągu DK14). Przedsięwzięcia te odciążą ruch w wymienionych miastach i jednocześnie umożliwią zmianę zagospodarowania ich centrów, co przy przebiegu dróg tranzytowych jest niemożliwe.

Pozytywne zmiany w systemie transportowym niosą ze sobą również realizowane obecnie inwestycje kolejowe, czyli: budowa nowego dworca Łódź Fabryczna oraz 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 Fabryczną z Łodzią Kaliską.

Przydatność ŁKA dla mieszkańców obszaru metropolitalnego zależy w dużej mierze od powiązania kolei aglomeracyjnej z pozostałymi środkami transportu zbiorowego, drogami rowerowymi, a także budową parkingów 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 przy 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 pracach nad wprowadzeniem biletu aglomeracyjnego (obejmującego nie tylko kolej oraz lokalny transport zbiorowy w Łodzi, przyszłościowo 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 powiązania transportowe, należy również zrobić odniesienie do oceny na temat stanu infrastruktury drogowej i organizacji transportu zbiorowego, według badanych w tym celu mieszkańców Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

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 częstotliwość 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 powiązaniem 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, 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 najczęściej najlepiej skomunikowanych siedzib gmin, miejscowości zlokalizowane wzdłuż głównych dróg kołowych oraz linii kolejowych.

9. Tożsamość i dziedzictwo kulturowe. Powiązania rewitalizacyjne oraz turystyczne w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym z uwzględnieniem relacji miasto – wieś

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 wyróżniających się w skali kraju, są miejskie układy urbanistyczne ukształtowane na przełomie XIX i XX wieku.

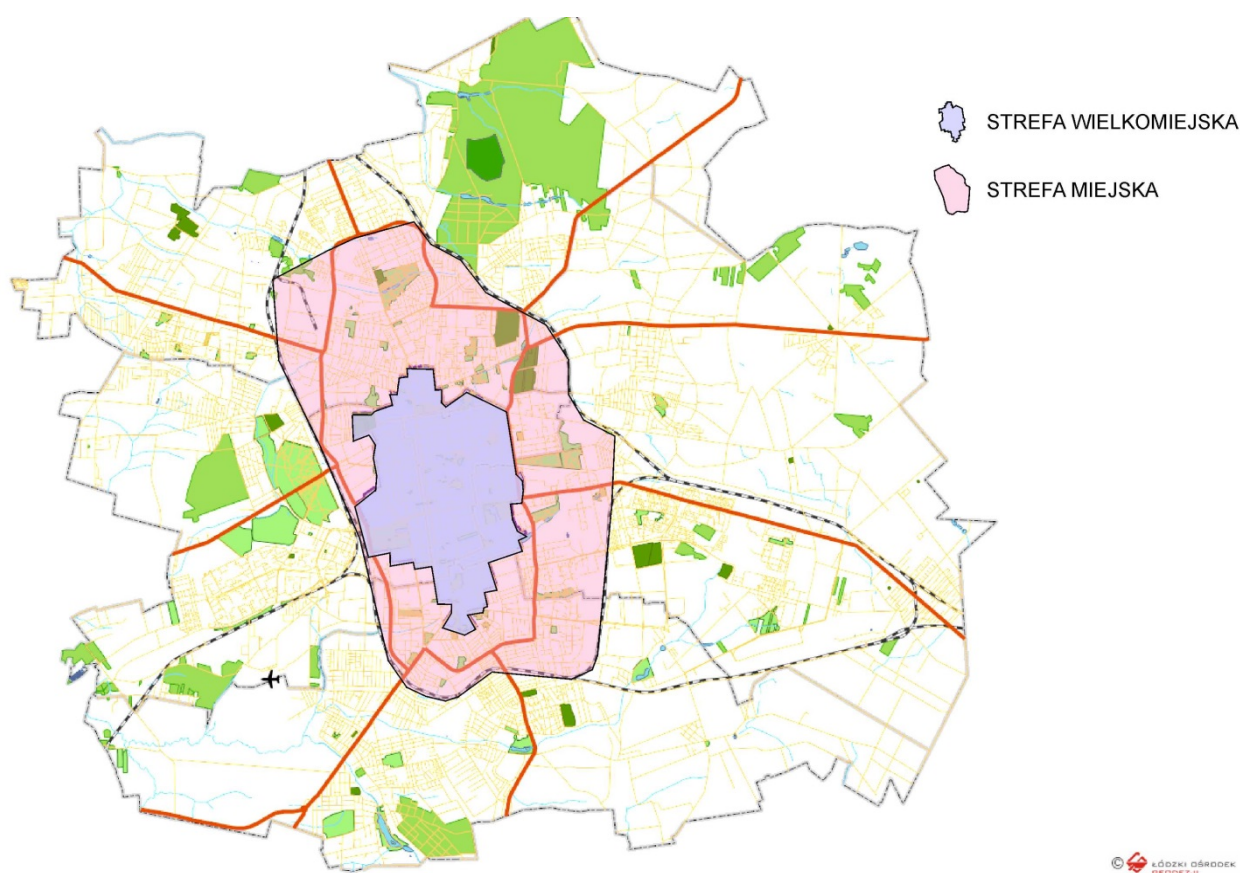
Początki stałego osadnictwa na omawianym obszarze sięgają wczesnego średniowiecza, ale o dziedzictwie kulturowym decyduje przede wszystkim wiek XIX i pierwsze dekady XX w., kiedy dużą część analizowanego regionu objęły intensywne procesy industrializacji. Ośrodkiem centralnym tych procesów była oczywiście Łódź, która na przestrzeni XIX w. przekształcała się z niewielkiej osady typowo rolniczej 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, w konsekwencji 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 istotny ślad, widoczny do dnia dzisiejszego.

Tożsamość oraz dziedzictwo kulturowe to zagadnienia interdyscyplinarne i nie sposób uwzględnić wszystkich jego 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 Wielkowiejskiej 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 trzy tysiące bogato zdobionych fasad), 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 (por. rys. 30).



Rys. 31. Strefa wielkowiejska Łodzi na tle struktury miasta

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii przestrzennego rozwoju Łodzi, Urząd Miasta Łodzi, Łódź, 2012, strona 39.

W obrębie otoczenia Łodzi gęstość zabudowy zabytkowej jest dużo niższa. W powiecie zgierskim jest to ponad 100 obiektów, w brzezińskim - ok. 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 łódzkiego³⁰.

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 (np. zgierskie domy tkaczy), 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) bądź 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. (por. tab. 18).

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 Źródliśka czy Helenów), a także zabudowa usługowa i gospodarcza (obiekty użyteczności publicznej, młyny wodne, karczmy itp.).

³⁰ Por. *Plan Zagospodarowania Województwa Łódzkiego z 2010 r.*, s. 73 rys. 46.

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 Milestkach (w pierwotnym układzie osadniczym – wieś owalnica).

Tab. 18. Struktura rodzajowa zabytków wpisanych do rejestru wojewódzkiego – stan na koniec 2012 r.

Rodzaj zabytków	Łódź	Powiat brzeziński	Powiat łódzki wschodni	Powiat pabianicki	Powiat zgierski
Budynki mieszkalne.....	68	40	-	5	56
Układy przestrzenne, zespoły architektoniczno-urbanistyczne, osiedla.....	7	1	-	-	4
Wille, pałace, zespoły dworskie	56	8	5	7	11
Zespoły poprzemysłowe ..	17	-	-	1	1
Obiekty sakralne	22	11	3	11	21
Cmentarze i mogiły	4	13	-	1	-
Parki i tereny zielone.....	11	2	1	5	5
Obiekty infrastrukturalne .	-	1	-	-	1
Zabudowa gospodarcza i usługowa.....	48	-	-	1	4

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

Zwrócić uwagę należy również 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.

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 miasta 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 tych przedsięwzięć 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, za *Planem Zagospodarowania Województwa...* (2010), 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 pewnego czasu (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 samorzady Aleksandrowa Łódzkiego, Brzezin i Ozorkowa, a w mniejszym stopniu także Koluszek oraz Tuszyna.

Podsumowując, 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, która 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.

Dodatkowo, dziedzictwo kulturowe ośrodków miejskich ŁOM to 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, Konstancin Łódzki czy Aleksandrów Łódzki. Przy realizacji tej idei można wykorzystać istniejący pomiędzy tymi miastami system komunikacji tramwajowej.

Ze względu na charakter omawianego obszaru, gdzie relatywnie wysoki udział stanowią tereny zurbanizowane, znaczenie walorów przyrodniczych w tym zakresie jest mniejsze, choć również tego nie można pomijać. Do najcenniejszych walorów przyrodniczych Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego należą: Park Krajobrazowy Wzniesień Łódzkich z Lasem Łągiewnickim, trzy obszary chronionego krajobrazu: Miazgi, Górnej Rawki oraz Mrogi i Mrożycy oraz 21 rezerwatów przyrody. Ich uzupełnienie stanowią duże kompleksy leśne położone, z wyłączeniem parku krajobrazowego, głównie we wschodniej i południowej części obszaru metropolitalnego, a także miejskie tereny zielone. Są to tereny niewątpliwie bardzo istotne z punktu widzenia ekologicznego oraz rekreacyjnego, ale w skali ponadlokalnej nie odgrywają ważniejszych funkcji turystycznych.

Wśród powiązań turystycznych w obszarze metropolitalnym, można wymienić również szlaki turystyczne przebiegające przez jego obszar. Do najważniejszych, obejmujących swoim przebiegiem dużą część gmin należą: Pieszy Szlak Okrężny wokół Łodzi o długości około 175 km oraz Łódzki Szlak Konny, którego wewnętrzny ring biegnie również wokół Łodzi.

Uzupełnienie stanowi sieć szlaków rowerowych, m.in. Szlak Gorących Źródeł, czy też Łódzka Magistrala Rowerowa.

Niewielka skala powiązań turystycznych w obszarze metropolitalnym jest pochodną zarówno atrakcyjności jak i poziomu rozwoju sektora turystycznego w regionie łódzkim. Najlepiej istniejącą sytuację oddaje raport z wynikami badań nad ruchem turystycznym w regionie łódzkim (*Podsumowanie badań ruchu turystycznego w województwie łódzkim za 2012 rok, 2013*) prowadzonych cyklicznie przez Regionalną Organizację Turystyczną Województwa Łódzkiego. Autorzy tego opracowania wskazują przede wszystkim na brak ukształtowanego wizerunku turystycznego czy zintegrowanych produktów turystycznych i atrakcyjnej oferty pobytowej. Znajduje to swoje odzwierciedlenie w analizie ruchu turystycznego w 2012 r., według której, o ile w Łodzi odnotowano wzrost odwiedzających, to w skali regionu jest to spadek. Zaobserwowano również tendencję polegającą na wzroście liczby osób odwiedzających (np. w celach biznesowych czy wizyt u rodziny, bądź znajomych) na rzecz turystów. Większość odwiedzających Łódź i region to osoby zamieszkujące województwo łódzkie bądź województwa ościennie. Dodatkowo, Łódź i region cechuje duża sezonowość ruchu turystycznego. Największe natężenie przypada w szczególności na wiosnę i jesień.

10. Powiązania instytucjonalne w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym

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, utrudnia to poprawne funkcjonowanie oraz rozwój obszarów metropolitalnych. Brak odpowiednich uregulowań prawnych w zakresie zarządzania i jego finansowania ogranicza możliwość współpracy gmin i powiatów zainteresowanych taką formą działalności.

Teoretycznie istnieją dwie drogi instytucjonalizacji obszarów metropolitalnych. Pierwsza, obligatoryjna, z góry narzuca zasady współpracy samorządów lokalnych i określa zasady jej organizacji i finansowania. Druga, o charakterze fakultatywnym, również wymaga odpowiednich (w wielu aspektach zbliżonych do poprzedniej) regulacji prawnych, ale pozostawia decyzje o wstąpieniu do takiej organizacji poszczególnym samorządom lokalnym.

W Polsce temat instytucjonalizacji obszarów metropolitalnych jest bardzo popularny, ale nie przekłada się to na konkretne działania legislacyjne. Obecnie obowiązujące przepisy narzucają jedynie obowiązek delimitacji granic obszarów metropolitalnych, ale nie pociąga to za sobą żadnych konkretnych działań koordynujących rozwój lokalny i regionalny.

Ustawodawca, mimo dostrzegania problemu obszarów metropolitalnych, dotychczas 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 wspólnie prowadzonej 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 byłby zbliżony do obowiązujących przepisów dotyczących samorządów powiatowych, a jego kompetencje koncentrowałyby się na zarządzaniu i koordynacji zadań wspólnych dla obszaru metropolitalnego. Dokument ten jest jedynie koncepcją, której odpowiednia ocena wymaga uściślenia wielu, pojawiających się na tym etapie, wątpliwości.

W tej 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) (por. tab. 19). Brak jednak odpowiednich przepisów prawnych stwarza potrzebę każdorazowego podejmowania decyzji przez poszczególne władze gminne. Ogranicza to w dużym stopniu możliwości sprawnego funkcjonowania. Bywa również często tak, że nie wszystkie gminy są zainteresowane uczestnictwem w stowarzyszeniach metropolitalnych, co ogranicza skuteczność podejmowanych działań.

Tab. 19. Formy oddolnej instytucjonalizacji obszarów metropolitalnych w Polsce w 2012 r.

Nazwa	Uwagi
Agencja Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej (spółka S. A.)	30 gmin członkowskich
Deklaracja o utworzeniu Rady Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego	53 sygnatariuszy
Górnośląski Związek Metropolitalny (związek międzygminny)	14 miast członkowskich
Porozumienie Partnerskie Białostockiego Obszaru Metropolitalnego	sygnatariusze: marszałek województwa podlaskiego, prezydent Białegostoku oraz starosta białostocki
Porozumienie Partnerskie Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego	sygnatariusze: prezydenci oraz starostowie bydgoscy i toruńscy, marszałek województwa; w 2008 r. poszerzone o 17 gmin
Porozumienie Partnerskie Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego	-
Porozumienie w sprawie Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego	strony porozumienia: marszałek województwa, prezydent Lublina oraz starostowie: lubartowski, lubelski, świdnicki, łęczyński
Stowarzyszenie Gdański Obszar Metropolitalny	35 członków (gminy i powiaty)
Stowarzyszenie Metropolia Poznań	21 gmin i 1 powiat członkowski
Stowarzyszenie Metropolia Warszawa	14 gmin zrzeszonych, 9 gmin kandydujących
Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego	zrzesza 12 gmin, 1 powiat ziemski, województwo marszałkowskie

Instytucjonalizacja silniej sformalizowana

Źródło: Pieleśiak I., *Delimitacja i instytucjonalizacja Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*[w:] Bartosiewicz B., Pieleśiak I., Marszał T. (red.), *Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*, Studia KPZK PAN, T. CXLVII, Warszawa, 2012 s. 177, tab. 1.

Obok wskazanych, zinstytucjonalizowanych metod współpracy w obszarach metropolitalnych w Polsce, istnieją 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 ma 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 tych 29 umów przewiduje wspólny bilet.

Niestety, na tle innych obszarów metropolitalnych, w przypadku ŁOM nie zainicjowano dotychczas szerszej współpracy w przedmiotowym zakresie. Pojawiały się oczywiście 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 I. Pielesiak (2012C) w swoich badaniach, 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., od którego podpisano ich ponad 100 (szerzej w rozdziale na temat powiązań w zakresie usług komunalnych).

Dodatkowo, jednostki terytorialne badanego obszaru były, w badanym okresie, członkami 15 stowarzyszeń i związków samorządowych (por. tab. 20). Zasięg tych organizacji najczęściej nie wykracza poza granice województwa łódzkiego, choć często w deklaracjach statutowych zasięg przestrzenny jest określany jako krajowy (Pielesiak 2012).

Największą 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.

Tab. 20. Związki i stowarzyszenia gmin oraz powiatów na terenie ŁOM w 2012 r.

Wyszczególnienie	Cele i zadania
<p>Stowarzyszenie Powiatów i Gmin Dorzecza Rzeki Bzury</p> <p>Stowarzyszenie Związków Gmin i Powiatów Regionu Łódzkiego</p>	<p>Wspieranie idei samorządności, ochrona wspólnych interesów oraz współdziałanie na rzecz rozwoju gospodarczego i kulturowego</p> <p>Wspieranie idei samorządu terytorialnego, ochrona wspólnych interesów jednostek samorządu terytorialnego, reprezentowanie gmin i powiatów we wspólnych sprawach na forum ogólnopolskim i międzynarodowym, rozwój przedsiębiorczości i innowacyjności, wspieranie więzi lokalnych i wymiana doświadczeń między jednostkami samorządu terytorialnego, promocja gmin i powiatów regionu łódzkiego, zwiększenie zatrudnienia i aktywizacja zawodowa mieszkańców</p>

Tab. 20. Związki i stowarzyszenia gmin oraz powiatów na terenie ŁOM w 2012 r. (cd.)

Wyszczególnienie	Cele i zadania
Związek Gmin Wiejskich RP	Rozwój demokracji lokalnej, stworzenie warunków do lokalnego rozwoju gospodarczego, integracja gmin i rozwój samorządności lokalnej
Związek Gmin Wiejskich Województwa Łódzkiego	Wspieranie idei samorządu terytorialnego; obrona wspólnych interesów; artykułowanie specyficznych potrzeb i uwarunkowań; występowanie o uznanie oraz uzyskanie wpływu na tworzenie prawa i decyzje w regionie w dziedzinach będących żywotnym interesem gmin wiejskich; dążenie do rozwoju społeczno-gospodarczego przez bardziej efektywne wykorzystanie dostępnych funduszy europejskich
Międzywojewódzki Komunalny Związek Gmin ds. Gazyfikacji	Budowa gazociągu, obsługa i eksploatacja urządzeń sieci gazowniczej, pozyskiwanie środków finansowych na rzecz budowy gazociągu, reprezentowanie gmin wobec administracji rządowej w zakresie działania związku
Stowarzyszenie jednostek samorządu terytorialnego na rzecz budowy dróg ekspresowych S-8 (przez Sieradz – Łódź) i S-14	Wspieranie idei samorządu terytorialnego oraz obrona wspólnych interesów; inicjowanie, propagowanie, przygotowanie i realizacja wspólnych przedsięwzięć służących rozwojowi współpracy samorządów na rzecz budowy dróg ekspresowych S-8 (z przebiegiem przez Sieradz- Łódź) i S-14; koordynowanie i wspieranie współpracy na rzecz budowy dróg ekspresowych S-8 i S-14; realizacja innych przedsięwzięć promujących budowę dróg ekspresowych S-8
Związek Komunalny Gmin Nadpiliczych z siedzibą w Tomaszowie Maz.	Ochrona środowiska (ochrona Zalewu Sulejowskiego i rzeki Pilicy), edukacja ekologiczna, promocja turystyczna, kulturalna i gospodarcza
Związek Międzygminny BZURA	Utworzenie i prowadzenie kompleksowego regionalnego systemu gospodarki odpadami komunalnymi, w celu realizacji własnych zadań gmin członkowskich
Związek Gmin Nadnerzańskich	Propagowanie inwestycji wodociągowo-kanalizacyjnych; promocja terenów nad Nerem jako miejsc aktywnego spędzania czasu; ochrona wód rzeki Ner; zapobieganie powodziom
LGD POLCENTRUM	Działanie na rzecz rozwoju obszarów wiejskich z uwzględnieniem ochrony oraz promocji środowiska naturalnego, krajobrazu i zasobów historyczno-kulturowych, rozwój turystyki, popularyzacja i rozwój produkcji wyrobów regionalnych
LGD PRYM	Zrównoważony rozwój, rozwój turystyki i rekreacji na podstawie uwarunkowań przyrodniczych i dziedzictwa kulturowego; promocja obszarów wiejskich; mobilizowanie ludności do wzięcia aktywnego udziału w procesie rozwoju obszarów wiejskich; upowszechnianie i wymiana informacji o inicjatywach związanych z aktywnością ludności na obszarach wiejskich
LGD STER	Podniesienie poziomu czystości środowiska i harmonii krajobrazu, wzrost satysfakcji z zamieszkania na obszarze partnerstwa, rozwój wielofunkcyjny obszaru partnerstwa

Tab. 20. Związki i stowarzyszenia gmin oraz powiatów na terenie ŁOM w 2012 r. (dok.)

Wyszczególnienie	Cele i zadania
LGD MROGA	Aktywizacja mieszkańców do wspólnego działania na rzecz rozwoju i wdrażania innowacyjnych form rozwoju oraz inicjowanie i podejmowanie innych działań na rzecz rozwoju lokalnego; przeciwdziałanie zjawisku marginalizacji
LGD DOLINA RZEKI GRABI	Poprawa konkurencyjności rolnictwa i leśnictwa przez wspieranie restrukturyzacji, rozwoju i innowacji, poprawa stanu środowiska naturalnego i terenów wiejskich przez wspieranie gospodarowania gruntami, poprawa jakości życia na obszarach wiejskich oraz popieranie różnicowania działalności gospodarczej
LGD „BUD-UJ RAZEM”	Realizacja i wspieranie działań na rzecz realizacji PROW; promocja; mobilizowanie ludności do wzięcia aktywnego udziału w procesie rozwoju obszarów wiejskich; upowszechnianie i wymiana informacji o inicjatywach związanych z aktywizacją ludności na obszarach wiejskich; rozwój edukacji; poprawa konkurencyjności rolnictwa i leśnictwa przez wspieranie restrukturyzacji, rozwoju i innowacji; poprawa stanu środowiska naturalnego i terenów wiejskich przez wspieranie gospodarowania gruntami; poprawa jakości życia na obszarach wiejskich oraz popieranie różnicowania działalności gospodarczej; wsparcie i rozwój ekonomii społecznej; rozwój działalności kulturalnej; rozwój nowych technologii

Źródło: opracowanie na podstawie: Pielesiak I., *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, 2012 s. 179-181, tab. 2.

Impulsem do bardziej zinstytucjonalizowanych działań w obrębie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego stała się dopiero unijna koncepcja Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

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 oraz podjęcia działań zmierzających do efektywnego wykorzystania środków europejskich w perspektywie 2014-2020 na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, a także umowy partnerstwa do projektu pn. „Strategia Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego” realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013, postanowiono o utworzeniu Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny.

Stowarzyszenie Łódzki Obszar Metropolitalny jest Związkiem ZIT w myśl *Zasad realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce* zatwierdzonych przez Ministra Rozwoju Regionalnego w lipcu 2013 r.; jest tym samym jedną z instytucji, która będzie uczestniczyła we wdrażaniu 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 Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, promowanie partnerskiego modelu współpracy, wspieranie rozwoju społeczno-gospodarczego Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, kształtowanie wspólnej polityki stowarzyszonych jednostek samorządu terytorialnego, zwiększenie wpływu Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na kształt i sposób realizacji działań na jego obszarze wspieranych w ramach polityki spójności.

11. Wnioski i rekomendacje

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 Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego są powiązania społeczno-gospodarcze, przede wszystkim związane z codzienną mobilnością ludności w zakresie dojazdów do pracy oraz placówek edukacyjnych. Są one determinowane przez powiązania transportowe, będące nośnikiem wszelkich relacji zachodzących pomiędzy jednostkami a jednocześnie mają bardzo duży wpływ na ich wielkość. Dostępność transportowa determinuje atrakcyjność jednostki terytorialnej i wyznacza jej rolę w sieci osadniczej obszaru metropolitalnego.

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 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. Role 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.

Oceniając potencjał rozwojowy Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, stwierdzić należy, że do jego **mocnych stron**, należy zaliczyć:

- **Centralne położenie w sieci osadniczej i transportowej w Polsce**, ze szczególnym uwzględnieniem położenia w sieci dróg kołowych. To znajduje bezpośrednie przełożenie na atrakcyjność inwestycyjną obszaru, którą dodatkowo umacnia **bliskość Warszawy**;
- **Wiodąca pozycja w Polsce jako ośrodka usług logistycznych**;
- **Mała, na tle innych obszarów metropolitalnych, powierzchnia ŁOM**, ułatwiająca podejmowanie działań na rzecz podnoszenia poziomu wewnętrznej integralności obszaru metropolitalnego;
- **Wspólna dla obszaru metropolitalnego wieloletnia historia i dziedzictwo kulturowe z przełomu XIX i XX wieku**, którego rdzeń i najważniejszy ośrodek stanowi Łódź, koncentrująca większość obiektów zabytkowych z okresu rozwoju przemysłu włókienniczego.
- **Niski, na tle innych obszarów metropolitalnych, poziom kongestii w ruchu drogowym, zarówno w Łodzi jak i jego otoczeniu**. Pomimo dominacji transportu indywidualnego w codziennych dojazdach ludności, problem nadmiernego natężenia ruchu, zarówno na głównych drogach wylotowych z Łodzi, jak i w samym mieście, nie jest tak odczuwalny jak w innych dużych miastach. Wobec realizowanych i planowanych inwestycji drogowych nie przewiduje się w najbliższej przyszłości, aby ta sytuacja się zmieniła. Warunkiem jest oczywiście dalszy rozwój i promowanie w przewozach komunikacji zbiorowej i ekologicznego transportu rowerowego, między innymi poprzez rozbudowę systemu ścieżek rowerowych.
- **Znaczącą pozycję łódzkiego ośrodka akademickiego i naukowo-badawczego w Polsce**;
- **Doświadczenie Łodzi w prowadzeniu i koordynacji dużych przedsięwzięć infrastrukturalnych i rozwojowych**;
- **Ponadregionalną pozycję Łodzi jako ośrodka kultury**.

Do **słabych stron** Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego należą:

- **Szybko postępujące procesy depopulacji** na terenach miejskich, w szczególności w Łodzi, spowodowane m.in. złym stanem zdrowia mieszkańców, niskimi wynagrodzeniami, niekorzystnymi warunkami życia;

- **Wysokie natężenie bezrobocia**, zarówno w mieście centralnym jak i na wspólnym rynku pracy ŁOM;
- **Brak skoordynowanych wspólnych działań** w zakresie niekontrolowanej **suburbanizacji**;
- **Brak współpracy międzygminnej** dla rozwiązania najważniejszych problemów o znaczeniu ponadlokalnym;
- **Brak rozpoznania problemu poziomu i źródeł emisji do atmosfery dwutlenku węgla**;
- **Wysoka dekapitalizacja terenów przemysłowych i substancji mieszkaniowej** na terenach miejskich, w szczególności na obszarze Łodzi, wymagająca podjęcia, na szeroką skalę, niezbędnych działań rewitalizacyjnych;
- **Brak obwodnic większości ośrodków miejskich obszaru metropolitalnego**;
- **Zły stan techniczny** oraz niespełnianie odpowiednich parametrów przez część **dróg kołowych**, w szczególności **szezebla wojewódzkiego i powiatowego**, które mają decydujące znaczenie dla dostępności transportowej dużej części obszaru metropolitalnego;
- **Zły stan techniczny infrastruktury transportu tramwajowego**, głównie na trasach podmiejskich;
- **Niedopasowanie systemu kolejowego** do potrzeb rozwoju metropolitalnego transportu zbiorowego, zwłaszcza pod kątem przebiegu linii kolejowych, w mniejszym stopniu rozmieszczenia przystanków oraz stacji kolejowych;
- **Powielanie negatywnych stereotypów o Łodzi w opinii publicznej w Polsce**, jako centrum dysfunkcyjnego, nieatrakcyjnego, zarówno inwestycyjnie jak i turystycznie. Taka opinia rzutuje bezpośrednio na postrzeganie całego obszaru metropolitalnego i odstrasza potencjalnych inwestorów czy zniechęca do zamieszkania;
- **Brak integracji Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej z transportem zbiorowym miast Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.**

Jako **szanse** rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego należy traktować:

- **Umocnianie współpracy duopolitalnej z Warszawą** na rzecz podnoszenia atrakcyjności gospodarczej i budowy przewagi inwestycyjnej obu metropolii;
- **Dokończenie budowy autostrad i dróg szybkiego ruchu wokół Łodzi**, w szczególności odcinka autostrady A1 Stryków-Tuszyn oraz S14;

- **Podniesienie 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;
- **Rozwój innowacyjnej i kreatywnej bazy wytwórczej – wysoko dochodowej.**
Jako **zagrożenia** rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego należy traktować:
- **Utrwalanie negatywnego stereotypu Łodzi i regionu** na arenie krajowej, co umniejsza atrakcyjność inwestycyjną ŁOM;
- **Konkurencja ze strony innych obszarów metropolitalnych** prowadząca do drenażu siły roboczej;
- **Zaniechanie** na szczeblu rządowym **prac** w zakresie **regulacji prawnych**, które sprzyjają procesom **instytucjonalizacji** obszarów metropolitalnych.

W świetle przedstawionych wniosków wynikających z diagnozy strategicznej, rekomenduje się przyjęcie następujących założeń do Strategii Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego:

1. **Podjęcie wspólnych zadań w zakresie rewitalizacji zdegradowanych terenów przemysłowych i mieszkaniowych (zabudowy wielorodzinnej).** Punktem wyjścia dla takich działań powinny być silne powiązania wynikające ze wspólnego dziedzictwa okresu industrializacji związane z rozwojem przemysłu włókienniczego.
2. **Zainicjowanie wspólnych działań na poziomie ponadlokalnym na rzecz rozwiązywania problemów gospodarki niskoemisyjnej,** jako istotnego elementu wpływającego na ochronę środowiska. Działania winny koncentrować się na podniesieniu efektywności energetycznej, poprzez podjęcie m.in.: prac termomodernizacyjnych, wymiany źródeł ciepła oraz oświetlenia ulicznego.
3. **Stworzenie 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 zarówno poprawa dostępności transportowej poszczególnych gmin (zwłaszcza położonych w większej odległości od Łodzi), ale również 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.

4. **Kontynuacja i podjęcie nowych działań zmierzających do podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej Łodzi oraz pozostałych obszarów ŁOM** poprzez wprowadzenie nowych funkcji na tereny przemysłowe. Realizacja programu budowy Nowego Centrum Łodzi docelowo oddziaływać będzie na cały obszar funkcjonalny.
5. **Wykorzystanie istniejącego potencjału w zakresie dziedzictwa kulturowego dla rozwoju wspólnego produktu turystycznego opartego o ideę *Szlaku Dziedzictwa Włókienniczego Łodzi i okolic***. Do realizacji tej koncepcji można wykorzystać system tramwajowy, który łączy ze sobą większość ośrodków przemysłowych obszaru metropolitalnego.
6. **Zwiększenie wspólnej tożsamości mieszkańców Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego**, poprzez promocję i budowę pozytywnego wizerunku ŁOM. Nośnikiem budowy tej tożsamości powinno być wspólne dziedzictwo kulturowe, unikatowa architektura oraz tradycje przemysłowo-włókiennicze z przełomu XIX i XX wieku.
7. **Wspólne działania na rzecz budowy obwodnic miast obszaru metropolitalnego.**
8. **Modernizację i poprawę 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).
9. **Modernizację infrastruktury transportu tramwajowego, w szczególności linii podlódzkich.**
10. **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 (w tym ostatnim większe wykorzystanie potencjału Grupowej Oczyszczalni Ścieków w Łodzi).

- 11. Rozpoczęcie międzygminnej współpracy na rzecz wspólnej organizacji systemu oświaty.** Podjęte działania powinny prowadzić do wprowadzenia systemowych udogodnień dla mieszkańców obszaru metropolitalnego w postaci możliwości posyłania dzieci do publicznych placówek oświatowych poza gminę ich zamieszkania. Jako przykład tych działań należy potraktować doświadczenia ze współpracy pomiędzy miastem i gminą Pabianice.
- 12. Podjęcie wspólnych skoordynowanych działań na rzecz promocji gospodarczej 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.
- 13. 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.
- 14. Zainicjowanie przedsięwzięć dotyczących wspólnych zakupów jednorodnych towarów i usług (energii elektryczna).**
- 15. Podjęcie wspólnych działań na rzecz koordynacji metropolitalnego rynku pracy i wspólnego ograniczenia skutków bezrobocia.**

12. Bibliografia

Adamowicz P., 2012, *Metropolie regionami kapitału i wiedzy*, dokument elektroniczny opublikowany na portalu Unii Metropolii Polskich (<http://www.selfgov.gov.pl/materialy/pdf/metropolie-reg-kapital-wiedza.pdf>, dostęp z dnia 01.09.2012).

Bartosiewicz B., Pielesiak I., Marszał T. (red.), *Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*, Studia KPZK PAN, T. CXLVII, Warszawa, 2012.

Bartosiewicz B., *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, 2012A.

Bartosiewicz B., *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, 2012B.

Bartosiewicz B., *Zróżnicowanie i determinanty rozwoju infrastruktury komunalnej w regionie łódzkim - studium przypadków*, Wydawnictwo UŁ, Łódź, 2010

Bartosiewicz B., Pielesiak I., *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, 2012.

Borowska-Stefańska M., Ulańska J., *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, 2012.

Budowa gospodarki niskoemisyjnej, Podręcznik dla regionów. INTERREG IVC, http://documents.rec.org/publications/RSC_BuildingLow_carbonEconomy_PL_Dec2011.pdf

Dokument Implementacyjny do Strategii Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej,

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.

Grotowska-Leder J., *Fenomen wielkomiejskiej biedy. Od epizodu do underclass*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2002.

Interim Territorial Cohesion Report. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2004.

Jakóbczyk-Gryszkiewicz J., *Spójność Łódzkiego Zespołu Miejskiego w świetle badań związków usługowych występujących między miastami*. Acta Universitatis Lodzianis, Folia Geographica, 7, 1986, s. 115-136.

Jewtuchowicz A., i Wójcik M. (red.), *Łódzka Metropolia. Problemy integracji gospodarczej*, Wyd. Biblioteka, Łódź, 2010.

Jewtuchowicz A., Suliborski A. *Struktury i procesy kształtujące łódzki region społeczno-gospodarczy*. Zakład Ekonomiki regionalnej i Ochrony Środowiska UŁ, Łódź, 2002.

Kaczmarek J., Kowalczyk-Anioł J., Szafrńska E., Tanaś S., Włodarczyk B., *Podsumowanie badań ruchu turystycznego w województwie łódzkim za 2012 rok*, RITWŁ, Łódź 2013.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030, 2011, załącznik do Uchwały Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r.

Krajowy raport o rozwoju społecznym Polska 2012. Rozwój regionalny i lokalny, Biuro Projektowe UNDP w Polsce, Warszawa 2012. (http://www.ewaluacja.gov.pl/Dokumenty_ewaluacyjne/Documents/raport_undp_2012_lhdi20420123.pdf)

Liszewski S., 2010, *Od Łódzkiego Zespołu Miejskiego po Łódzki Obszar Metropolitalny*, [w:] *Obszary metropolitalne we współczesnym środowisku geograficznym*, S. Liszewski (red.). T. I, Nowa Era, Łódź, s. 53-66.

Liszewski S., *Delimitacja Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*, [w:] K. Bald (red.), *Obszar Metropolitalny Łodzi – wyzwania i problemy*, Biuletyn KPZK PAN, z. 15, Warszawa, 2005, s. 25-47.

Lorens P., *Rewitalizacja miast w Polsce. Pierwsze doświadczenia*, Wydawnictwo Urbanista, Warszawa 2007.

Łyp W., *Infrastruktura wodno-ściekowa w planowaniu miast*, WKŁ, Warszawa, 2008.

MacQueen J. B., *Some Methods for classification and Analysis of Multivariate Observations, Proceedings of 5-th Berkeley Symposium on Mathematical Statistics and Probability*, Berkeley, University of California Press, 1967.

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.

Markowski T., Marszał T., *Funkcje i zarządzanie obszarami metropolitalnymi*, Samorząd Terytorialny, 7-8/2005, s. 7-16.

Markowski T., Marszał T., *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja – Problemy i pojęcia podstawowe*. KPZK PAN, Warszawa, 2006B.

Markowski T., Marszał T., *Metropolitan area – function and management perspectives of the Polish spatial planning system* [w:] T. Markowski, M. Turała, *New members – new challenges for the European Regional Development Policy*, Studia Regionalia, Warszawa, 2006A, s. 239-249.

Marszał T., *Funkcje obszaru metropolitalnego Łodzi*, [w:] K. Bald (red.), *Obszar Metropolitalny Łodzi – wyzwania i problemy*, Biuletyn KPZK PAN, z. 215, Warszawa, 2005, s. 48-27.

Marszał T., *Some remarks on metropolitan development – the case of the city of Lodz*, [w:] T. Gok, T. Marszał (eds.), *Urban and regional development – concepts and experiences*, Studia Regionalia KPZK PAN vo. 14, 2004, s. 129-136.

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, 2008, , seria: Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, nr 5, Poznań.

Pielesiak I., *Powiązania ekologiczne Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*[w:] Bartosiewicz B., Pielesiak I., Marszał T. (red.), *Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*, Studia KPZK PAN, T. CXLVII, Warszawa, 2012A.

Pielesiak I., *Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w świetle powiązań infrastrukturalnych*. Praca doktorska, Wydział Nauk Geograficznych, UŁ, Łódź, 2012B.

Pielesiak I., *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, 2012C.

Potoczna M., Warzywoda-Kruszyńska W., *Kobiety z łódzkich enklaw biedy. Bieda w cyklu życia i międzypokoleniowym przekazie*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 2009.

Projekt założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe miasta Łodzi – nowelizacja opracowania z 1999 r., październik 2013.

Raport o stanie środowiska w województwie łódzkim na podstawie badań przeprowadzonych w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, WIOŚ w Łodzi, Łódź 2013 r., <http://www.wios.lodz.pl/docs/r13-iii-powietrze.pdf>

Regionalna Strategia Innowacji dla województwa łódzkiego – „LORIS 2030”, Urząd Marszałkowski w Łodzi, 2013.

Roczna ocena jakości powietrza w województwie łódzkim w 2012 r., WIOŚ w Łodzi, Łódź 2013 r. http://www.wios.lodz.pl/docs/ocena_roczna_2012_wersja_poprawiona.pdf

Sektor nowoczesnych usług biznesowych w Polsce, Raport, ABSL (Związek Liderów Usług Biznesowych w Polsce, 2013, <http://www.absl2013.epublish24.com/#/2/> [dostęp z dnia 29 stycznia 2014 r.]

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, Fundacja Uniwersytetu Łódzkiego, 2013.

Spółeczeństwo informacyjne w liczbach 2013, Departament Społeczeństwa Informacyjnego, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa 2013.

Strategia przestrzennego rozwoju Łodzi, Urząd Miasta Łodzi, Łódź, 2012.

Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego do 2020 r., Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego, Łódź, 2013).

Studium Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi, Łódź, 2013.

Suliborski A., Przygodzki Z. (red.), *Łódzka metropolia. Problemy integracji społecznej i przestrzennej*. Wyd. Biblioteka, Łódź, 2010.

Uchwała nr XLIII/824/12 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 25 czerwca 2012 r. w sprawie przyjęcia *Strategii zintegrowanego rozwoju łodzi 2020+*.

Warzywoda-Kruszyńska W., Golczyńska-Grondas A., *Wzmocnić szanse i osłabić transmisję biedy wśród mieszkańców miast województwa łódzkiego – WZLOT*. Raport końcowy-rekomendacje. Wydawnictwo Biblioteka Łódź 2010.

Warzywoda-Kruszyńska W., Jankowski B., *Ciągłość i zmiana w łódzkich enklawach biedy*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 2013.

Warzywoda-Kruszyńska W., Petelewicz M., *Bieda w dzieciństwie jako zagrożenie biedą i wykluczeniem społecznym*, Instytut Socjologii UŁ Łódź 2010.

Wójcik M., *Przemiany społeczno-gospodarcze wsi w aglomeracji łódzkiej w okresie transformacji ustrojowej*, Wyd. UŁ, Łódź, 2008 .

Wykaz zabytków wpisanych do rejestru zabytków nieruchomych woj. łódzkiego (stan na 31 grudnia 2012 r.), WUOZ w Łodzi, 2013

Założenia Narodowego Programu Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej, Rada Ministrów, Warszawa, 16 sierpnia 2011 r. <http://www.mg.gov.pl/files/upload/10460/NPRGN.pdf>

Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 2013.

Wybrana literatura poświęcona problematyce Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Analiza możliwości i warunków budowy nowego połączenia kolejowego Łódź-Piotrków, 2008, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Łodzi, Łódź.

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., 2010, *Relacje małe miasto-metropolia w świetle powiązań przestrzennych*, [w:] *Zarządzanie miastem. Studium ekonomiczne i organizacyjne*, M. Nowak, T. Skotarczak (red.). CeDeWu, Warszawa.

Czarnecka P., 2007, *Analiza obciążenia ruchem sieci dróg krajowych i wojewódzkich w województwie łódzkim*. Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi, Łódź.

Drzazga D., 2010, *Zarządzanie w obszarach metropolitalnych. Procesy – struktury organizacyjne – instrumenty*. „Biblioteka Wiadomości Statystycznych”, t. 63, s. 229–241.

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. Sokołowicz (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.

Jakóbczyk-Gryszkiewicz J., 1982, *Związki między miastami Łódzkiego Zespołu Miejskiego*. Praca doktorska, UŁ, Wydział Nauk o Ziemi, 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*. Łódź. Wyd. UŁ, 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.

Kwiatkowski M., 2012, *Struktura i spójność przestrzenna sieci ekologicznych w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym*. Praca magisterska, Wydział Nauk Geograficznych, UŁ, Łódź.

Liszewski S., 2010, *Metropolia jako przedmiot badań naukowych i obszar dynamicznych przemian przestrzennych oraz społeczno-gospodarczych*. „Biblioteka Wiadomości Statystycznych” t. 63, s. 27–41.

Liszewski S., Szafrąńska E., Wolaniuk A., 2008, *Szkolnictwo wyższe Łodzi i jego rola w funkcji metropolitalnej miasta*. ŁTN, Łódź.

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, 2008, s. 36–41.

Maczak 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.

Paturalska-Nowak E., Szymańska A., 2008, *Usankcjonowanie prawne ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego*, [w:] *Ochrona łączności ekologicznej... op. cit....*, 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 (red.). Studia Regionalia KPZK PAN, t. 20, s. 33–46.

Pielesiak I., 2012b, *Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w świetle powiązań infrastrukturalnych*. Aneks do pracy doktorskiej, Wydział Nauk Geograficznych, UŁ, Łódź.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego – aktualizacja, 2010, Uchwała Nr LX/1648/10 Sejmiku Województwa Łódzkiego z 21 września 2010 r.

Ratajczyk N., Drzazga D., 2005, *Rewitalizacja przyrodnicza a procesy zarządzania rozwojem miasta na przykładzie Łodzi*. „Teki Komisji Architektury, Urbanistyki i Studiów Krajobrazowych” ,t. 1, Lublin, s. 135-148.

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.

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, Załącznik nr 1 do uchwały nr XCIX/1826/10 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 27 października 2010 r.

Śmiłowska T. (red.), 2008, *Próba delimitacji obszaru metropolitalnego Łodzi na podstawie ruchu wędrownego ludności w latach 1989-2007*. Urząd Statystyczny w Łodzi, Łódź.

Wolaniuk A. 1997, *Funkcje metropolitalne Łodzi i ich rola w kształtowaniu przestrzeni*. ŁTN, 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.