

STUDIUM ROZWOJU ŁÓDZKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO



Łódź, październik 2013 r.





Opracowanie wykonano

w Biurze Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi

Dyrektor: Ewa Paturalska-Nowak

Zespół autorski:

Agnieszka Andrzejewska
Maciej Bąk
Michał Bulder
Patrycja Czarnecka
Jolanta Kowalska
Lidia Lamcha
Renata Leśniak – Kordzińska
Jacek May
Krzysztof Paczkowski
Patrycja Sobieraj
Michał Sokół
Anna Szymańska

Opracowanie graficzne:

Małgorzata Chrobak
Lucyna Cichocka
Justyna Dolaczyńska
Jolanta Maj

przy współpracy

Panelu Głównego w składzie:

Prof. dr hab. Tadeusz Markowski, Uniwersytet Łódzki – przewodniczący

Prof. dr hab. Tadeusz Marszał, Uniwersytet Łódzki

Prof. dr hab. Janusz Kot, Politechnika Świętokrzyska

Dr hab. Aleksandra Nowakowska, prof. UŁ, Uniwersytet Łódzki

Prof. dr hab. Andrzej Suliborski, Uniwersytet Łódzki

Pan Marek Cieślak, I wiceprezydent Miasta, Urząd Miasta Łodzi

Pan Tomasz Jakubiec, dyrektor Biura Strategii Miasta, Urząd Miasta Łodzi



| | |
|---|-----------|
| I. WSTĘP | 5 |
| II. NAJWAŻNIEJSZE CZYNNIKI KSZTAŁTUJĄCE OBSZAR METROPOLITALNY | 11 |
| II.1. Wybrane sektory gospodarki | 13 |
| II.1.2. Sektor kreatywny | 13 |
| II.1.2. Sektor akademicki | 15 |
| II.1.3. Sektor kulturotwórczy | 17 |
| II.1.4. Otoczenie przedsiębiorczości | 22 |
| II.1.5. Gospodarka innowacyjna | 24 |
| II.1.6. Logistyka | 28 |
| II.2. Społeczeństwo | 29 |
| II.3. System miast | 32 |
| II.3.1. Struktura wielkościowo-przestrzenna | 32 |
| II.3.2. Dziedzictwo historyczne | 33 |
| II.3.3. Degradacja obszarów miejskich | 35 |
| II.4. Powiązania transportowe | 37 |
| II.4.1. Układ drogowy | 37 |
| II.4.2. Transport autobusowy | 38 |
| II.4.3. Transport kolejowy | 38 |
| II.4.4. Transport tramwajowy | 41 |
| II.4.5. Integracja systemów | 41 |
| II.5. Podsumowanie | 42 |
| III. PROJEKTY ROZWOJOWE | 45 |
| III.1. Filar rozwoju I KREATYWNY I INNOWACYJNY OBSZAR METROPOLITALNY | 47 |
| III.1.1. Kierunkowy obszar wsparcia CENTRUM KREATYWNOŚCI | 49 |
| III.1.2. Kierunkowy obszar wsparcia ŁÓDŹ AKADEMICKA | 53 |
| III.1.3. Kierunkowy obszar wsparcia CENTRUM INNOWACJI | 57 |
| III.2. Filar rozwoju II KOMPLEKSOWY SYSTEM REWITALIZACJI PRZESTRZENI MIEJSKICH | 61 |
| III.2.1. Kierunkowy obszar wsparcia REWITALIZACJA OBSZARÓW WĘZŁOWYCH ŁÓDZI | 63 |
| III.2.2. Kierunkowy obszar wsparcia REWITALIZACJA OBSZARÓW DZIEDZICTWA PRZEMYSŁOWEGO W MIASTACH | 65 |
| III.2.3. Kierunkowy obszar wsparcia ZINTEGROWANY PROGRAM TURYSTYKI KULTUROWEJ 70 | |
| III.3. Filar rozwoju III ZINTEGROWANY SYSTEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO ŁÓDŹ | 73 |
| III.3.1. Kierunkowy obszar wsparcia PRZYJAZNY TRANSPORT ZBIOROWY | 75 |
| III.3.2. Kierunkowy obszar wsparcia ORGANIZACJA I ZARZĄDZANIE | 81 |
| III.3.3. Kierunkowy obszar wsparcia PROEKOLOGICZNY TRANSPORT INDYWIDUALNY | 83 |
| SPIS RYSUNKÓW | 85 |

I. WSTĘP





Celem „Studium rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego” jest wskazanie **najważniejszych potencjałów rozwojowych** obszaru i **zaproponowanie kierunków działań, przyspieszających procesy jego metropolizacji**. Proponowane działania powinny przy tym **wykorzystywać** i **wzmacniać** wskazane potencjały, a jednocześnie **niwelować bariery** rozwojowe ŁOM.

W pełni ukształtowane obszary metropolitalne charakteryzują się: rozwiniętymi funkcjami metropolitalnymi, spójnością terytorialną i funkcjonalnymi powiązaniami zewnętrznymi z innymi obszarami metropolitalnymi. Na obszarach tych, a zwłaszcza w miastach metropolitalnych, zachodzą procesy koncentracji ludności, kapitału, wiedzy i władzy, co sprawia, że stają się one biegunami wzrostu społeczno-gospodarczego o znaczeniu regionalnym, krajowym lub międzynarodowym.

Obecnie funkcje metropolitalne ŁOM są w początkowej fazie rozwoju, a obszar jest słabo wykształcony pod względem spójności terytorialnej. Głównymi **barierami rozwojowymi** ŁOM są: nieefektywne wykorzystanie potencjałów endogenicznych, brak integracji systemów transportu zbiorowego, brak wykorzystania atrakcyjności lokalizacyjnej obszaru oraz problemy społeczne i gospodarcze wynikające z degradacji obszarów miejskich, niski poziom współpracy jednostek samorządu terytorialnego (JST) a także brak sieciowych powiązań funkcjonalnych między podmiotami gospodarczymi, jednostkami naukowo-badawczymi, sektorem akademickim i instytucjami kultury.

ŁOM posiada jednak **unikatowy zestaw wewnętrznych potencjałów**, opartych na dziewiętnastowiecznym dziedzictwie przemysłowym i wielokulturowych tradycjach rozwoju miast. Dziedzictwo to jest ponadto głównym czynnikiem integrującym obszar i stanowiącym o jego tożsamości. Łódź posiada również bogate tradycje rozwoju sztuki nowoczesnej, przemysłu filmowego i sztuki teatralnej. Tradycje te wzmacniane są przez współczesne działania i środowiska artystyczne oraz przez rozwój wzornictwa przemysłowego. Potencjałem rozwojowym ŁOM jest również funkcja akademicka, która sama będąc funkcją metropolitalną, wpływa na rozwój pozostałych funkcji. Aby wykorzystać te potencjały należy odpowiedzieć na **najważniejsze wyzwania rozwojowe ŁOM**, będące jednocześnie polami współpracy między JST, za które uznano:

- **rozwój funkcji metropolitalnych** opartych na gospodarce innowacyjnej i sektorze kreatywnym,
- **rewitalizację** zdegradowanych technicznie, społecznie i gospodarczo obszarów miast,
- **integrację systemu transportu publicznego**, kształtującego spójność przestrzenną obszaru.

Przekształcenia ŁOM i Łodzi dokonywane w ramach odpowiedzi na powyższe wyzwania przyczynią się do rozwoju wyspecjalizowanych funkcji metropolitalnych, atrakcyjnych w skali krajowej i międzynarodowej, zapewniających rozwój silnych powiązań funkcjonalnych, o dużym zasięgu oddziaływania przestrzennego. Wzrośnie atrakcyjność inwestycyjna i osadnicza obszaru oraz poprawi się jakość życia jego mieszkańców. Powyższe zmiany oraz spójna promocja ŁOM zmieniają jego wizerunek z XIX-wiecznego okręgu przemysłowego na nowoczesny obszar kultury, nauki, sztuki oraz innowacyjnej gospodarki.

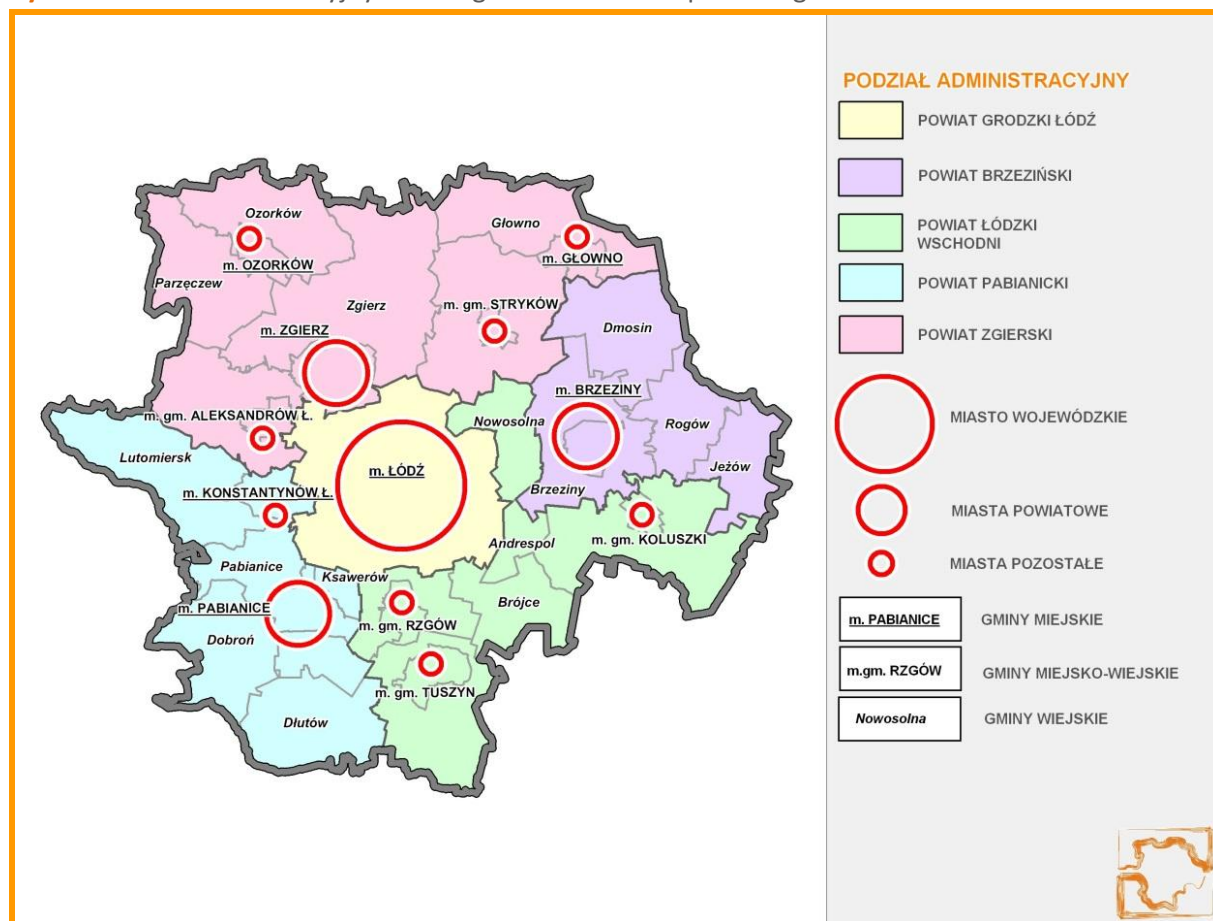
Zakres przestrzenny „Studium...” został określony na podstawie analiz wykonanych w ramach prac nad „Strategią Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020” i obejmuje pięć powiatów: łódzki grodzki, łódzki wschodni, brzeziński, zgierski i pabianicki. Na obszarze tym znajduje się 7 gmin miejskich (Łódź, Pabianice, Zgierz, Brzeziny, Konstantynów Łódzki, Ozorków, Głowno), 5 gmin miejsko-wiejskich (Aleksandrów Łódzki, Koluszki, Rzgów, Stryków, Tuszyń) oraz 16 gmin wiejskich



Studium rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

(Andrespol, Brójce, Brzeziny, Dłutów, Dmosin, Dobroń, Głowno, Jeżów, Ksawerów, Lutomiersk, Nowosolna, Ozorków, Pabianice, Parzęczew, Rogów i Zgierz) (rys. 1). Powierzchnia ŁOM wynosi 2 499 km², co stanowi 13,7% powierzchni województwa. W 2012 roku na obszarze tym zamieszkiwało 1 103 570 osób i skoncentrowanych było 126 966 podmiotów gospodarczych, co stanowiło 43,7% mieszkańców i 54,2% podmiotów gospodarczych województwa. Podmioty te wytwarzały 45 549 mln zł, czyli 52,5% wytworzonego w województwie PKB.

Rys. 1. Podział administracyjny Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.



W „Studium...” założono, że przyspieszenie procesów metropolizacji ŁOM będzie skutkiem realizacji konkretnych projektów, które pozwolą na maksymalnie efektywne wykorzystanie potencjałów i niwelowanie barier rozwojowych. Zaproponowano zestaw zintegrowanych terytorialnie i sektorowo projektów, które tworzą układ hierarchiczny:

- **filary rozwoju** – będące odpowiedzią na najważniejsze wyzwania rozwojowe ŁOM i będące rodzajem ogólnej koncepcji, integrującej sektorowo i terytorialnie projekty oraz działania;
- **kierunkowe obszary wsparcia** – składniki filarów rozwoju, integrujące projekty wewnątrz poszczególnych sektorów;
- **projekty** – składniki kierunkowych obszarów wsparcia, będące w zasadzie wiązkami projektów integrujące poszczególne działania.

Prezentowane **projekty oparte są na istniejących potencjałach** lub już zachodzących procesach kształtujących ŁOM i jego funkcje metropolitalne. Mają one charakter ramowy a proponowane działania cechują się wysokim poziomem ogólności.



Szczegółowy zakres poszczególnych projektów powinien zostać ustalony przez ich bezpośrednich wykonawców, przed przystąpieniem do realizacji danego projektu. Nieco odmienny, bardziej szczegółowy charakter, mają projekty dotyczące zbiorowego transportu publicznego. Projekty te zostały bowiem oparte na przyjętych i obowiązujących dokumentach planistycznych i strategicznych oraz już realizowanych inwestycjach.

„Studium ...” nie ma charakteru obligatoryjnego, nie wskazuje wykonawców projektów ani sposobów ich finansowania, a jedynie sugeruje priorytetowe kierunki działań, będące koniecznym warunkiem kształtowania się ŁOM i jego rozwoju w perspektywie długookresowej. **Dokument ma charakter otwarty i stanowi materiał wejściowy do strategii rozwoju ŁOM.** Nowym narzędziem umożliwiającym realizację strategii rozwoju ŁOM w nowej perspektywie finansowej i dotyczącym zintegrowanych działań na rzecz zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich są Zintegrowane Inwestycje Terytorialne. Ich zakres tematyczny koncentruje się na rozwoju zrównoważonego, sprawnego transportu łączącego miasto i jego obszar funkcjonalny, zintegrowanych działaniach rewitalizacyjnych, poprawie stanu środowiska przyrodniczego, wspieraniu efektywności energetycznej i promowaniu strategii niskoemisyjnych a także wzmacnianiu rozwoju funkcji symbolicznych budujących międzynarodowy charakter i ponadregionalną rangę miejskiego obszaru funkcjonalnego i poprawie dostępu i jakości usług publicznych oraz wzmacnianiu badań, rozwoju technologicznego i innowacji.

Czas realizacji projektów prezentowanych w „Studium...” należy określić jako rok 2020+. Zakres przedmiotowy projektów, ich złożoność i możliwości finansowania wskazują, że o ile realizację projektów należy rozpocząć jak najszybciej, to możliwości ich zakończenia znacznie przekraczają zakres czasowy najbliższego okresu programowania UE. W roku 2020 można będzie jedynie obserwować pierwsze, nie zawsze najważniejsze, pozytywne skutki realizacji przedmiotowych projektów.

„Studium...” jest zgodne z polityką rozwoju województwa określoną w Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020 i Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego 2030 oraz polityką rozwoju regionalnego formułowaną w dokumentach strategicznych opracowanych na poziomie krajowym.

„Studium...” jest adresowane do jednostek samorządu terytorialnego (JST), współtworzących ŁOM, organizacji pozarządowych, instytucji kulturalnych, szkół wyższych, instytucji otoczenia przedsiębiorczości oraz do środowisk naukowców, twórców kultury i przedsiębiorców oraz do społeczności lokalnych. Powinno stać się **inspiracją do szerokiej dyskusji** nad przyszłą, przestrzenno-funkcjonalną strukturą ŁOM oraz drogami jego rozwoju.

II.
NAJWAŻNIEJSZE CZYNNIKI
KSZTAŁTUJĄCE
OBSZAR METROPOLITALNY





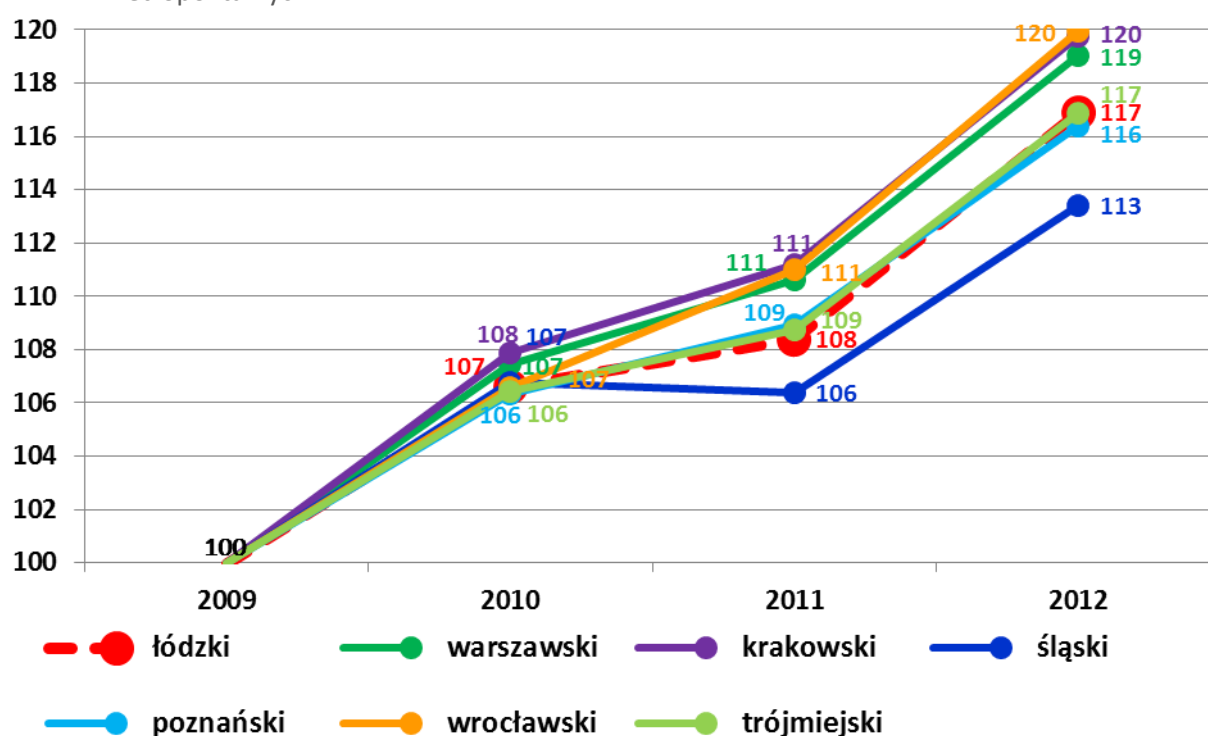
Czynniki rozwoju ŁOM obejmują potencjały kształtujące jego funkcje metropolitalne i spójność terytorialną. Funkcje metropolitalne są oparte na wybranych sektorach gospodarki, takich jak m.in. sektor kreatywny i gospodarka innowacyjna. Sektor kreatywny obejmuje przede wszystkim działalność naukową, projektową, kulturalną oraz związaną obsługą przedsiębiorstw. Rozwój tego sektora umożliwia rozwój gospodarki innowacyjnej i kształtuje jednocześnie odpowiednie cechy społeczne zapewniające wysoki poziom kapitału ludzkiego i kapitału społecznego. Podmioty gospodarcze związane z sektorem kreatywnym i gospodarką innowacyjną mają zwiększoną zdolność kształtowania sieciowych struktur gospodarczych, a zatem przyczyniają się do kształtowania spójności terytorialnej obszaru. Spójność ta uwarunkowana jest jednak przede wszystkim sprawnym systemem transportowym.

II. 1. Wybrane sektory gospodarki

II.1.1. Sektor kreatywny

Sektor kreatywny obejmuje bardzo różnorodne rodzaje działalności gospodarczej, kulturalnej, naukowej, edukacyjnej oraz związanej z obsługą przedsiębiorstw. Do tej ostatniej grupy można zaliczyć przedsiębiorstwa projektowe, architektoniczne, zajmujące się badaniami rynku, opinii publicznej i reklamą. Do sektora kreatywnego należą również podmioty prowadzące działalność prawniczą, księgową i zajmujące się doradztwem podatkowym oraz obsługą nieruchomości i przedsiębiorstw.

Rys. 2. Dynamika przyrostu liczby podmiotów sektora kreatywnego w latach 2009-2012 w obszarach metropolitalnych.

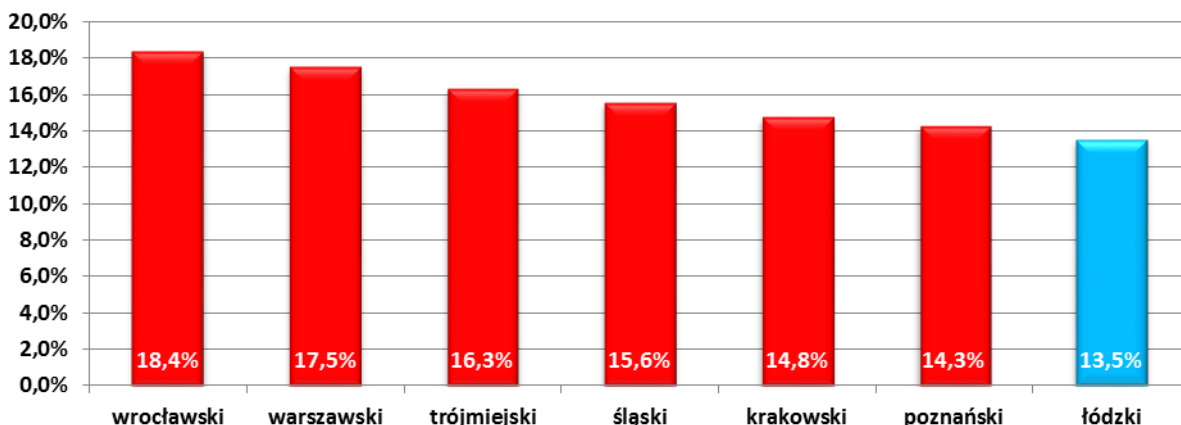


Dynamika przyrostu liczby podmiotów sektora kreatywnego jest w ŁOM większa niż w innych obszarach metropolitalnych (rys. 2). Odsetek omawianej grupy podmiotów wśród wszystkich podmiotów gospodarczych jest w ŁOM co prawda najniższy wśród dużych metropolii polskich, ale i w tym wypadku dystans od najlepszych metropolii wrocławskiej i warszawskiej jest niewielki.

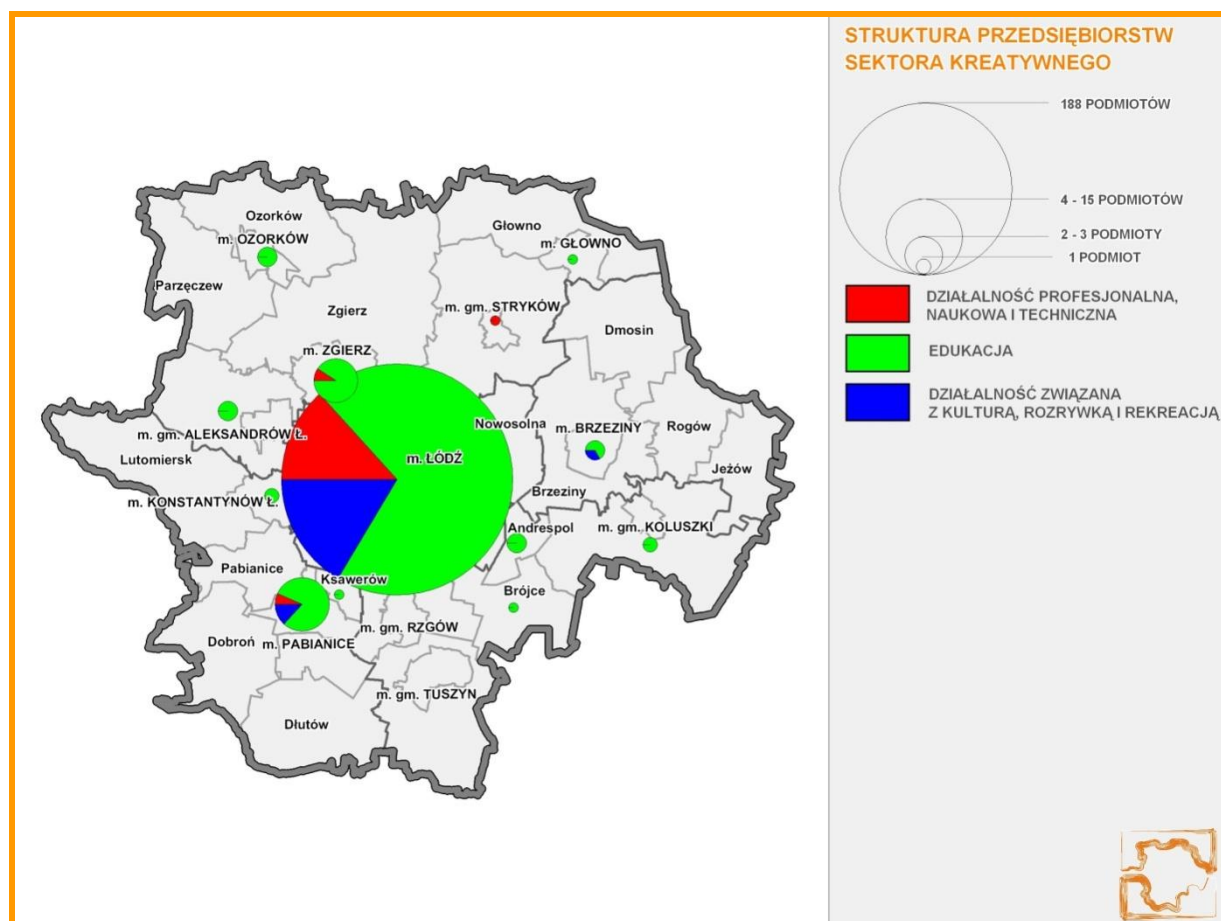


Wartość omawianego wskaźnika pozwala natomiast zaliczyć ŁOM do grupy pięciu metropolii o średnim poziomie rozwoju gospodarki kreatywnej (rys. 3)

Rys. 3. Odsetek podmiotów sektora kreatywnego w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych w obszarach metropolitalnych w 2012 roku.



Rys. 4. Struktura branżowo-przestrzenna średnich i dużych podmiotów sektora kreatywnego w ŁOM w 2010 roku.



W strukturze branżowej dużych i średnich przedsiębiorstw omawianego sektora dominuje działalność edukacyjna (73%), a kolejne miejsca zajmują: działalność kulturalna i rozrywkowa (14,53%) oraz tzw. działalność profesjonalna (11,97%). Do tej ostatniej grupy należy m.in. działalność projektowa, architektoniczna, badawcza, prawnicza i księgowa. W strukturze branżowo-



przestrzennej obserwuje się natomiast dominację Łodzi, w której skoncentrowanych jest 80,34% spośród 234 średnich i dużych podmiotów omawianego rodzaju, zlokalizowanych w ŁOM (rys. 4). Struktura działowa omawianego sektora jest w Łodzi zbliżona do struktury całego obszaru metropolitalnego, ale mniejszy jest w niej udział działalności edukacyjnej na korzyść działalności profesjonalnej, a przede wszystkim działalności kulturalnej i rozrywkowej.

Spośród pozostałych miast ŁOM, sektor kreatywny jest liczniej reprezentowany jedynie w Pabianicach i Zgierzu, przy czym jedynie w Pabianicach istotną rolę w strukturze odgrywa działalność kulturalna i rozrywkowa. Duży udział tego rodzaju działalności występuje w Brzezinach, co wynika z niewielkiej liczby podmiotów (3), z których jeden reprezentuje działalność kulturalną. W pozostałych miastach ŁOM dominuje dzielnosc edukacyjna, związana z lokalizacją szkół różnych poziomów, a jedynie w Zgierzu i Strykowie zlokalizowane są duże lub średnie podmioty reprezentujące działalność profesjonalną

II.1.2. Sektor akademicki

Działalność akademicka w ŁOM oparta jest na sześciu publicznych szkołach wyższych, zlokalizowanych w Łodzi: Uniwersytecie Łódzkim, Politechnice Łódzkiej, Uniwersytecie Medycznym, Państwowej Wyższej Szkole Filmowej, Telewizyjnej i Teatralnej, Akademii Sztuk Pięknych oraz Akademii Muzycznej. Ponad to potencjał akademicki ŁOM tworzy dziewiętnaście niepublicznych uczelni zlokalizowanych w Łodzi, jedna znajdująca się w Pabianicach oraz jedna szkoła o randze publicznej szkoły wyższej funkcjonująca w Zgierzu.

W 2012 roku w ŁOM studiowało 91 799 osób, z czego ponad 91,5 tys. w Łodzi. W tej grupie ponad 71,8 tys. osób uczyło się w publicznych szkołach wyższych. Liczba studiujących w Zgierzu i Pabianicach zmniejsza się przy tym z roku na rok, co w połączeniu z niewielką liczbą studentów (ok. 250 osób w 2012 r.) świadczy o niewielkiej i malejącej roli tych miast w potencjale akademickim ŁOM. Malejąca liczba studentów doprowadziła do praktycznej likwidacji w 2012 roku Wyższej Szkoły Kupieckiej w Zgierzu.

Liczba studiujących w szkołach wyższych ŁOM zmniejszyła się w latach 2004-2012 o ok. 19,5 tys. (-17,5%), ale spadek ten dotyczy przede wszystkim szkół niepublicznych. Liczba studentów wyższych szkół niepublicznych zmniejszyła się w omawianym okresie o blisko 23,5 tys. osób (-54%) a w publicznych szkołach wyższych wzrosła o prawie 4 tys. (5,7%). Co prawda w latach 2010-2012 zaobserwowano spadek liczby studiujących w publicznych szkołach wyższych o 0,9%, ale jest to tendencja ogólnopolska, która wynika z wchodzenia do szkół wyższych roczników niżu demograficznego. Obecnie, pod względem liczby studentów w przeliczeniu 10 000 mieszkańców, łódzka metropolia znajduje się zaraz za krakowską, poznańską i wrocławską, na podobnym poziomie co warszawska (rys. 5).

Sektor akademicki ŁOM charakteryzuje się ponadto, największą w kraju koncentracją akademickiego kształcenia artystycznego (rys. 6). W Łodzi funkcjonują cztery uczelnie artystyczne, w tym trzy publiczne, w których studiuje około 3,3% wszystkich studentów, czyli ponad dwukrotnie więcej niż w innych obszarach metropolitalnych. Artystyczne szkoły wyższe oraz nowe kierunki kształcenia rozwijane przez ASP, PŁ, UŁ i UM stanowią o unikatowości potencjału akademickiego ŁOM w skali krajowej i europejskiej. Szczególną uwagę należy zwrócić na badania i kierunki kształcenia związane z biotechnologią i nanotechnologią oraz na kierunki artystyczne związane z wzornictwem przemysłowym.

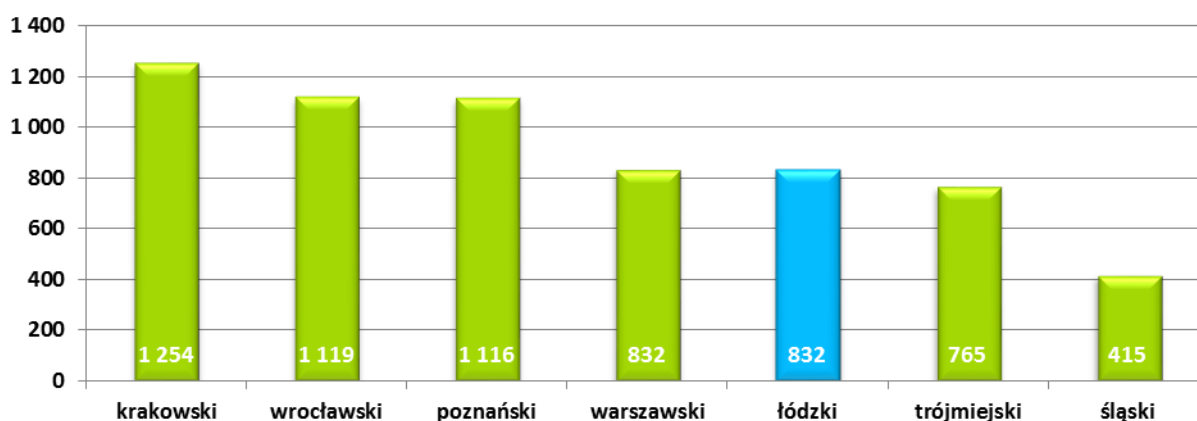
Łódzkie uczelnie oferują możliwość kształcenia w dziedzinie biotechnologii na trzech wydziałach:



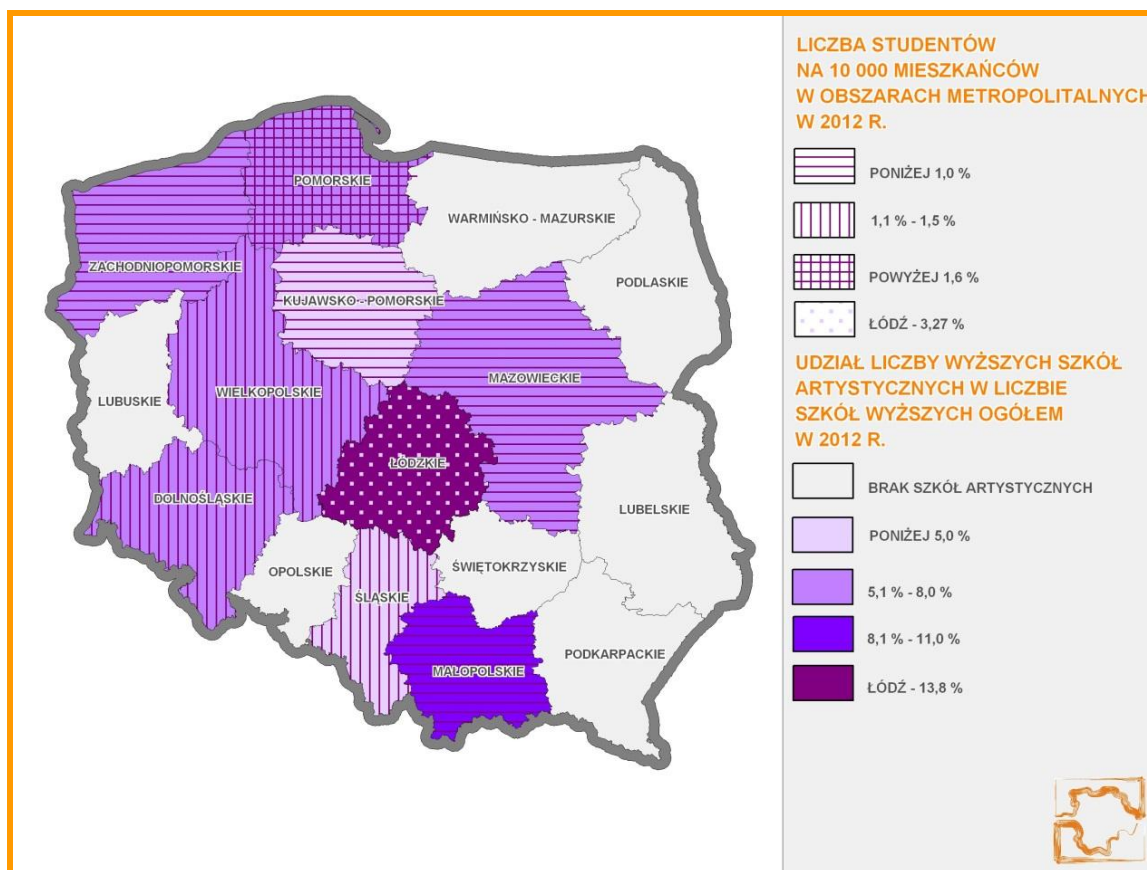
- biotechnologia na Wydziale Biologii i Nauk o Żywności Politechniki Łódzkiej;
- inżynieria biomedyczna na Wydziale Elektrotechniki, Elektroniki, Informatyki i Automatyki Politechniki Łódzkiej (na obu kierunkach istnieje ponadto możliwość podjęcia nauki w języku angielskim w Centrum Kształcenia Międzynarodowego);
- biotechnologia medyczna na Wydziale Nauk Biomedycznych i Kształcenia Podyplomowego Uniwersytetu Medycznego.

Badania w tej dziedzinie prowadzi Instytut Biologii Medycznej Polskiej Akademii Nauk oraz Instytut Biochemii Technicznej na Politechnice Łódzkiej.

Rys. 5. Liczba studentów na 10 000 mieszkańców w obszarach metropolitalnych w 2011 roku.



Rys. 6. Udział wyższego szkolnictwa artystycznego w potencjale akademickim województw w 2012 roku.





Kształcenie w dziedzinie nanotechnologii oferuje Politechnika Łódzka na Wydziale Chemicznym. Badania są prowadzone w dwóch samodzielnych jednostkach: w Centrum Badań Molekularnych i Makromolekularnych Polskiej Akademii Nauk oraz w Instytucie Biopolimerów i Włókien Chemicznych, a także na Politechnice Łódzkiej w Instytucie Technologii Polimerów i Barwników. Na Uniwersytecie Łódzkim działa ponadto Międzywydziałowe Centrum Nanotechnologii.

Istotne dla rozwoju metropolitalnych funkcji kreatywnych są kierunki kształcenia związane z projektowaniem tkanin i ubiorów. Akademia Sztuk Pięknych oferuje kierunek „wzornictwo przemysłowe” na Wydziale Wzornictwa i Architektury Wnętrz oraz cztery kierunki na Wydziale Tkaniny i Ubioru – projektowanie ubioru, biżuterii, tkaniny i tkaniny drukowanej. Na Politechnice Łódzkiej można podjąć naukę na kierunku wzornictwo na Wydziale Technologii Materiałowych i Wzornictwa Tekstyliów. Obie te uczelnie dodatkowo planują wspólne utworzenie szkoły wzornictwa na Księżym Młynie.

Innymi przykładami unikatowych kierunków kształcenia, związanymi ze specjalizacjami regionalnymi jest logistyka na Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego oraz kierunki związane ze specjalizacją włókienniczo-odzieżową, prowadzone przez różne wydziały Politechniki Łódzkiej. Unikatowymi kierunkami kształcenia związanymi z tą specjalizacją są: włókiennicza inżynieria mechaniczna, włókiennicza inżynieria chemiczna, innowacyjne technologie we włókiennictwie. Politechnika Łódzka prowadzi również kierunki związane z sektorem wysokich technologii, jak np. automatyka i robotyka oraz mechatronika prowadzone w ramach Centrum Kształcenia Międzynarodowego (IFE).

II.1.3. Sektor kulturowy

Podstawą działalności kulturalnej i artystycznej w dziedzinie teatru, muzyki, plastyki, kinematografii oraz działalności medialnej i projektowej w ŁOM są wymienione wyżej wyższe szkoły artystyczne i Politechnika Łódzka oraz instytucje kulturalne takie jak: biblioteki, muzea, galerie sztuki, centra sztuki, kina, teatry i filharmonia. Część z nich ma długą tradycję oraz ugruntowaną pozycję w kraju i poza nim. Koncentrację tych instytucji obserwuje się w Łodzi. W mieście centralnym zlokalizowane są również wszystkie instytucje kulturalne o co najmniej ponadregionalnym zasięgu oddziaływania (rys. 7). Sektor kreatywny wspierany jest przez liczne cykliczne wydarzenia kulturalne tj. festiwale, przeglądy, wystawy i pokazy.

Rozwój **sztuki teatralnej** w ŁOM oparty jest m.in. na siedmiu teatrach repertuarowych, zlokalizowanych w Łodzi, w tym dwóch lalkowych i pięciu dramatycznych (Teatr im. S. Jaracza, Teatr Nowy im. K. Dejmka, Teatr Powszechny. Teatr Studyjny i Teatr Logos). Liczba teatrów stawia Łódź w czołówce polskich metropolii, za warszawską i śląską. Potencjał ten jest rozwijany i promowany przez siedem cyklicznych festiwali teatralnych, do których należą m.in.:

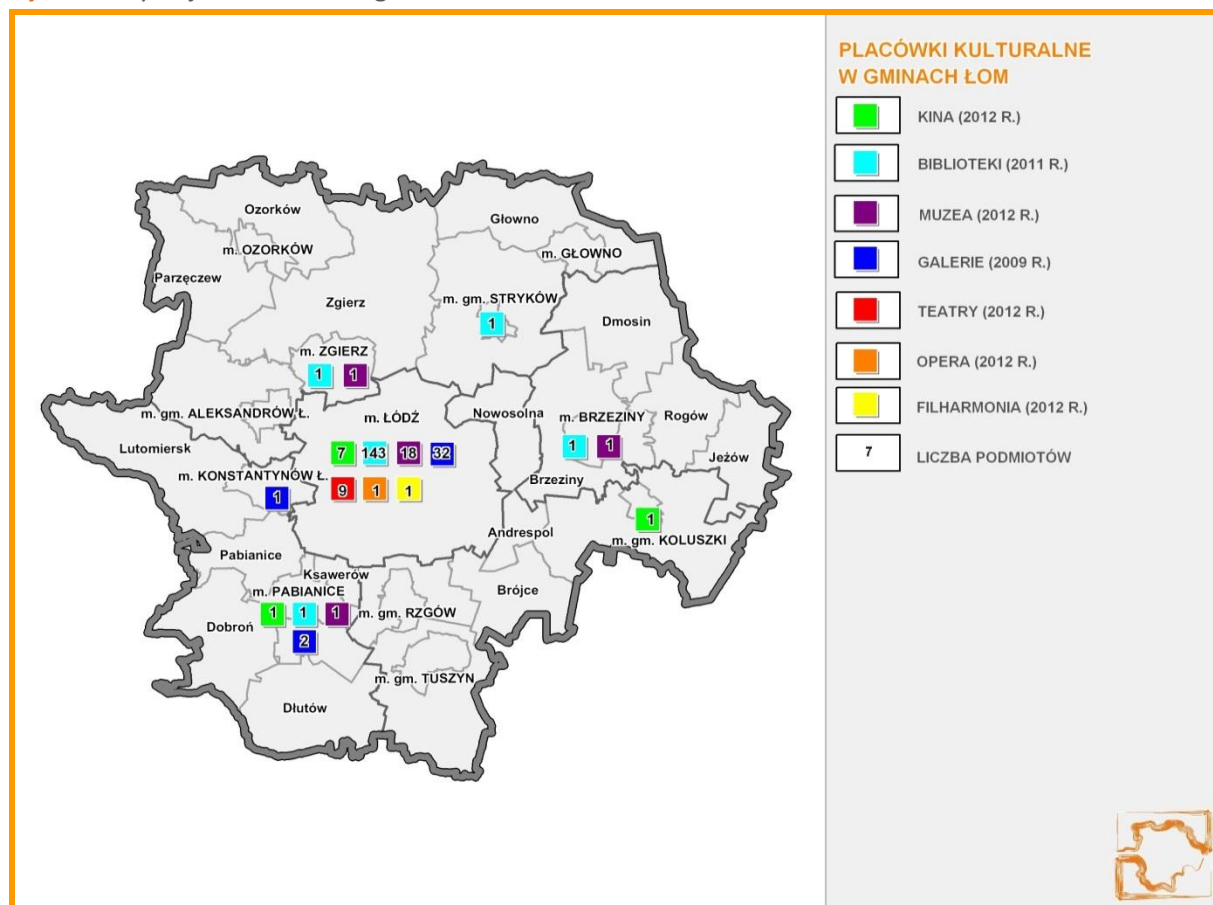
- Ogólnopolski Festiwal Szkół Teatralnych organizowany od 1982 roku przez PWSFTviT, prezentujący spektakle dyplomowe studentów polskich szkół teatralnych;
- Łódzkie Spotkania Teatralne – organizowany od lat 60. jeden z najważniejszych krajowych przeglądów teatru alternatywnego;
- Nowa Klaszka Europy – międzynarodowy festiwal organizowany przez Teatr im. Stefana Jaracza od 2010 roku w cyklu dwuletnim. Prezentuje dawną i nową klasykę europejskiego dramatu.

Twórczość teatralna Łodzi może również korzystać z tradycji nowatorskich rozwiązań inscenizacyjnych tworzonych przez Kazimierza Dejmka, założyciela Teatru Nowego, w latach 50. XX w.



Reżyser ten kontynuował swoje poszukiwania artystyczne podczas tzw. drugiej dyrekcji Teatru Nowego w II poł. lat 70. XX w.

Rys. 7. Instytucje kulturalne w gminach ŁOM.



Muzyczna działalność artystyczna rozwijana jest przede wszystkim przez Teatr Muzyczny, Teatr Wielki i Filharmonię Łódzką. Działalność ta wspomagana jest również przez dziewięć cyklicznych festiwali i innych wydarzeń muzycznych, do których należą m.in.:

- Łódzkie Spotkania Baletowe – międzynarodowy festiwal organizowany od 1968 roku w cyklu dwuletnim w Teatrze Wielkim;
- Łódzki Festiwal Chórny "Canto Lodziensis" organizowany od 1998 roku;
- Międzynarodowy Festiwal Producentów Muzycznych „SOUNDEDIT” organizowany od 2009 roku przez Fundację Art Industry;
- Festiwal Muzyki Filmowej;
- Ogólnopolski Studencki Przegląd Piosenki Turystycznej YAPA organizowany od 1974 roku.

Na terenie Łodzi działają również instytucje promujące muzykę rozrywkową, alternatywną i działalność muzyczną w zakresie **kultury niezależnej, tzw. off -kultury**. W dawnym kinie „Iwanowo” przy ul. Limanowskiego działa klub muzyczny „Dekompresja” a w pomieszczeniach Widzewskiej Manufaktury klub „Bajkonur”, będący połączeniem inkubatora muzycznego, sali koncertowej, studia nagraniowego, oferujący ponadto pomieszczenia na wystawy i warsztaty. Na terenie dawnej fabryki Ramischa przy ul. Piotrkowskiej 138/140 powstało OFF Piotrkowska Center. Znajdują się tu klubokawiarnie, kluby muzyczne, organizowane są wystawy, warsztaty i pokazy artystyczne. Przestrzeni na koncerty, przedstawienia i festiwale udziela klub „Wytwórnia”, działający w pomieszczeniach dawnej Wytwórni Filmów Fabularnych przy ul. Łąkowej. Fundacja Łódź Art Center



uruchomiła na Księżym Młynie Art Inkubator, ułatwiający wejście na rynek osobom chcącym prowadzić działalność kulturalną i artystyczną.

Większość wyżej wymienionych instytucji uczestniczy również w rozwoju **sztuk plastycznych**, których tradycje sięgają w Łodzi działalności artystycznej Władysława Strzemińskiego i Katarzyny Kobro w latach dwudziestych XX w. Prace tych artystów prezentowane są przez łódzkie Muzeum Sztuki, które powstało w 1930 roku jako druga tego typu placówka na świecie. Jego utworzenie zostało zainicjowane oddolnie, przez wymienionych wyżej artystów, których kolekcja sztuki awangardowej dała początek dzisiejszym, największym w Polsce i jednym z największych na świecie, zbiorom dzieł sztuki z XX i XXI wieku (około 17 tysięcy eksponatów).

Krajowe i międzynarodowe oddziaływanie łódzkiego środowiska plastycznego kształtowane jest przez cykliczne imprezy m.in.:

- Międzynarodowe Triennale Tkaniny Artystycznej, funkcjonująca od 1972 roku, najstarsza tego typu impreza na świecie;
- Light Move Festival – organizowany od 2011 roku festiwal sztuki światła;
- Międzynarodowe Triennale „Małe Formy Grafiki” – organizowany od 1979 roku przez Miejską Galerię Sztuki przegląd grafiki warsztatowej¹ o maksymalnym rozmiarze 12 x 15 cm.

Potencjałem rozwojowym sztuki współczesnej są również cykliczne wydarzenia o charakterze interdyscyplinarnym, m.in. festiwal „Łódź Czterech Kultur”, będący kontynuacją Festiwalu Dialogu Czterech Kultur istniejącego od 2002 roku. Obecnie jest organizowany przez Centrum Dialogu im. Marka Edelmana, jako festiwal interdyscyplinarny, prezentujący dorobek teatru, literatury, filmu i sztuk wizualnych odnoszący się do czterech narodowości, które miały decydujący wpływ na powstanie Łodzi przemysłowej.

Kolejnym rodzajem sztuki, o dużym potencjale rozwojowym jest **sztuka filmowa, audiowizualna i działalność medialna**. Podstawą rozwoju tej dziedziny twórczości są tradycje rozwoju przemysłu filmowego w Łodzi. Od lat 50., aż do lat 80. Łódź była stolicą polskiego filmu. Rozwój tej działalności przerwał dopiero upadek Łódzkiej Wytwórni Filmów Fabularnych. Spuścizną po działalności wytwórni jest prężne środowisko producentów, reżyserów i scenarzystów filmowych, czego przejawem jest funkcjonowanie 8 grup producenckich. Ważną rolę w rozwoju tej dziedziny twórczości odgrywa, wspomniana wyżej Państwowa Wyższa Szkoła Filmowa, Telewizyjna i Teatralna im. L. Schillera oraz Muzeum Kinematografii. Muzeum jest organizatorem Festiwalu Muzyki Filmowej oraz Ogólnopolskiego Festiwalu Mediów „Człowiek w Zagrożeniu”. Oprócz tych dwóch imprez, rozwój sztuki filmowej i medialnej ŁOM wspomagany jest przez dziewięć innych imprez cyklicznych, m.in.:

- Explorers Festival – organizowana od 1999 roku impreza prezentująca filmy i pokazy multimedialne związane z górami i sportami ekstremalnymi;
- Forum Kina Europejskiego „Cinergia” – jedyny w Polsce festiwal poświęcony wyłącznie współczesnemu kinu europejskiemu. Jak dotąd odbyło się 17 edycji;
- Międzynarodowy Festiwal Filmów Przyrodniczych im. Włodzimierza Puchalskiego organizowany w cyklu dwuletnim przez Wytwórnię Filmów Oświatowych;
- Se-ma-for Film Festival organizowany od 2010 roku przez Fundację Filmową Se-ma-for. Prezentuje międzynarodowy dorobek filmów animowanych wykonanych techniką

¹Grafika warsztatowa obejmuje pozaprzemysłowe (niepoligraficzne) techniki druku, takie jak na przykład drzeworyt, miedzioryt, akwaforta czy litografia



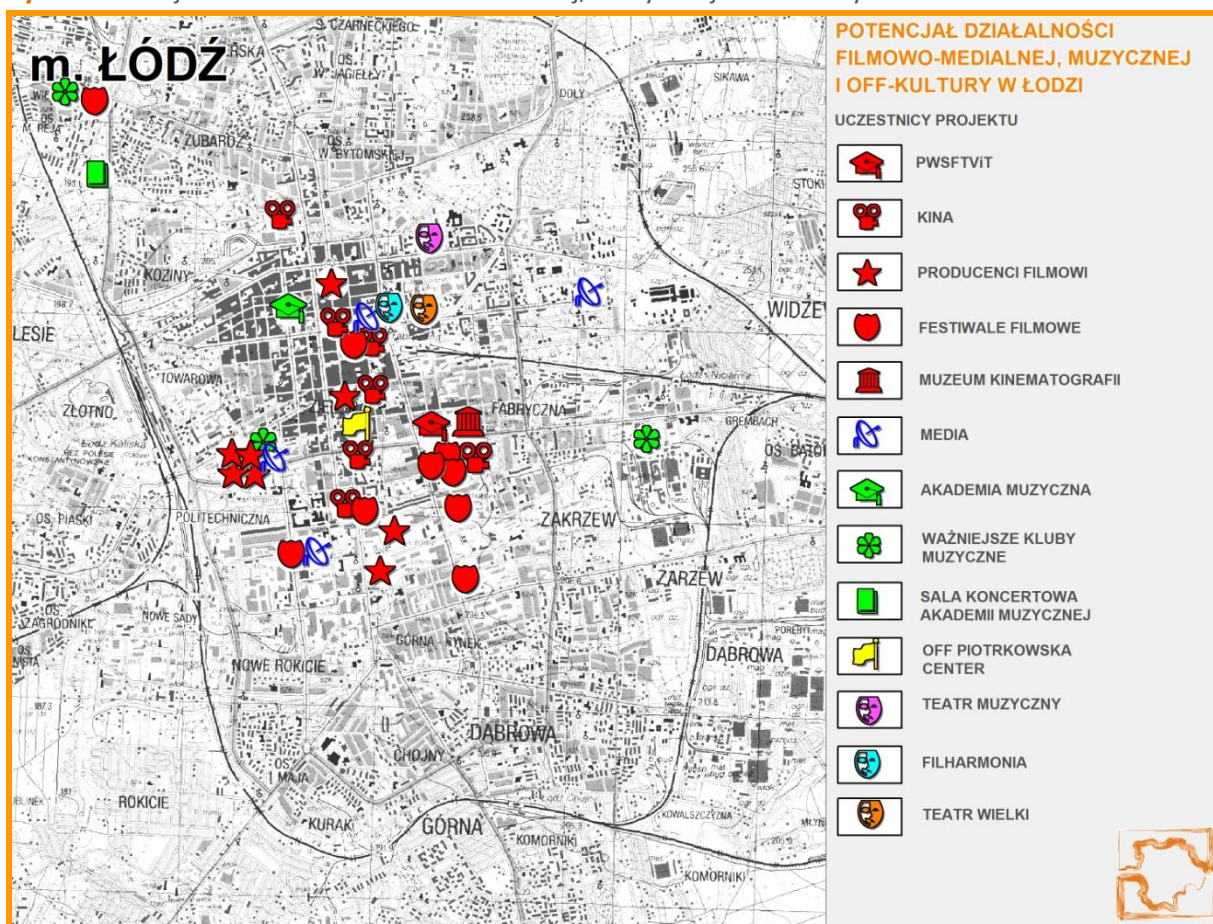
poklatkową oraz krajowy dorobek filmów animowanych wykonanych we wszystkich technikach;

- Międzynarodowy Festiwal Szkół Filmowych i Telewizyjnych MEDIASCHOOL organizowany przez PWSFTviT od 1994 roku.

W Łodzi obserwuje się również koncentrację kin. Poza Łodzią, w której zlokalizowanych jest 7 kin, placówki te znajdują się tylko w Pabianicach i Koluszkach. Współczesne procesy organizacji działalności projekcyjnej i dystrybucyjnej filmów ograniczyły bowiem liczbę kin. Funkcjonujące kina zaspokajają potrzeby mieszkańców zarówno Łodzi, jak i pozostałych gmin ŁOM.

Działalność medialna w ŁOM, oprócz wyżej funkcjonujących instytucji opiera się również na łódzkim Ośrodku Telewizyjnym, Rozgłośni Łódzkiej Polskiego Radia, studenckim radiu „Żak” i telewizji „TOYA”, na terenie której znajduje się największe w kraju, muzyczne studio nagrań (rys. 8).

Rys. 8. Potencjał działalności filmowo-medialnej, muzycznej i off-kultury w Łodzi.



Specyficzną działalnością artystyczną jest **wzornictwo przemysłowe**. Łódź jest najbardziej znana w kraju jako ośrodek projektowania odzieży i tkanin, ale rozwija się tutaj również wzornictwo dla innych działów przemysłu. Podstawą dla rozwoju tej dziedziny twórczości są omówione wyżej kierunki kształcenia ASP i Politechniki Łódzkiej. ASP posiada ponadto własne Centrum Transferu Technologii zajmujące się komercjalizacją rezultatów prac studentów i pracowników oraz kreowaniem współpracy między sektorem akademickim a sektorem przedsiębiorstw. Centrum organizuje, wspólnie z przedsiębiorcami regionu, konkursy m.in. z dziedziny wzornictwa przemysłowego czy aranżacji wnętrz.

Instytucją wspomagającą działalność projektową odzieży i tkanin może być Centralne Muzeum Włókiennictwa. Muzeum to jest największą w Polsce placówką o tej tematyce. Oprócz prezentacji

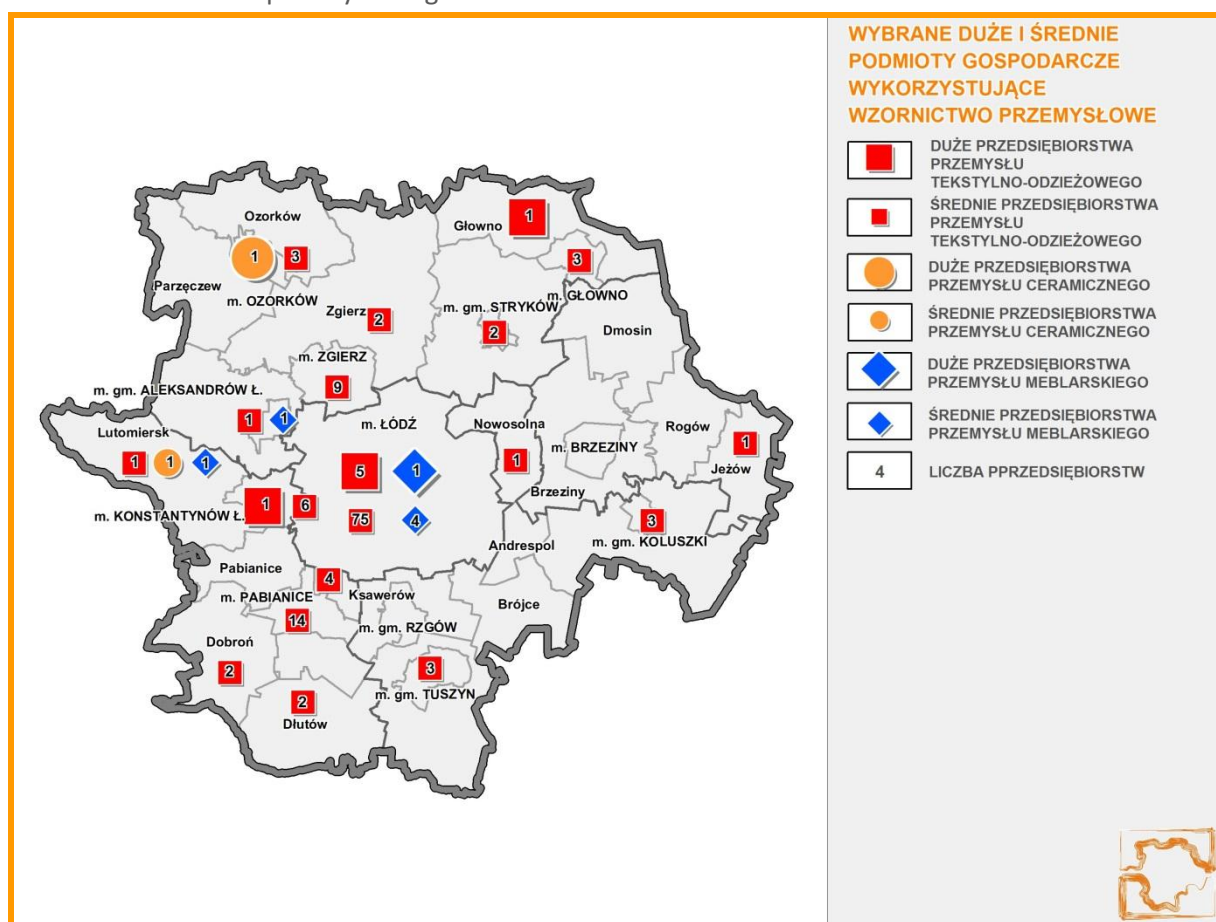


historycznych, muzeum organizuje również cykliczne wystawy prezentujące współczesny dorobek włókiennictwa i twórczości w dziedzinie tkaniny artystycznej, m. in. Ogólnopolską Wystawę Tkaniny Unikatowej. W 2008 roku przy muzeum otwarto jedyny w Polsce skansen drewnianego budownictwa miejskiego.

Działalność w zakresie wzornictwa przemysłowego wspierana jest przez dwie imprezy wystawienniczo-targowe, które z roku na rok zwiększają skalę swojego oddziaływania. Imprezami tymi są:

- Łódź Design Festival – międzynarodowy festiwal organizowany od 2007 roku. Pierwszy w Polsce w całości poświęcony wzornictwu przemysłowemu;
- Fashion Week – najważniejsze wydarzenie branży modowej w Polsce, organizowane dwa razy w roku;
- Międzynarodowy Konkurs dla Projektantów Ubioru Złotka Nitka organizowany od 1992 roku.

Rys. 9. Wybrane duże i średnie podmioty gospodarcze ŁOM, będące potencjalnym rynkiem zbytu wzornictwa przemysłowego w 2010 roku.



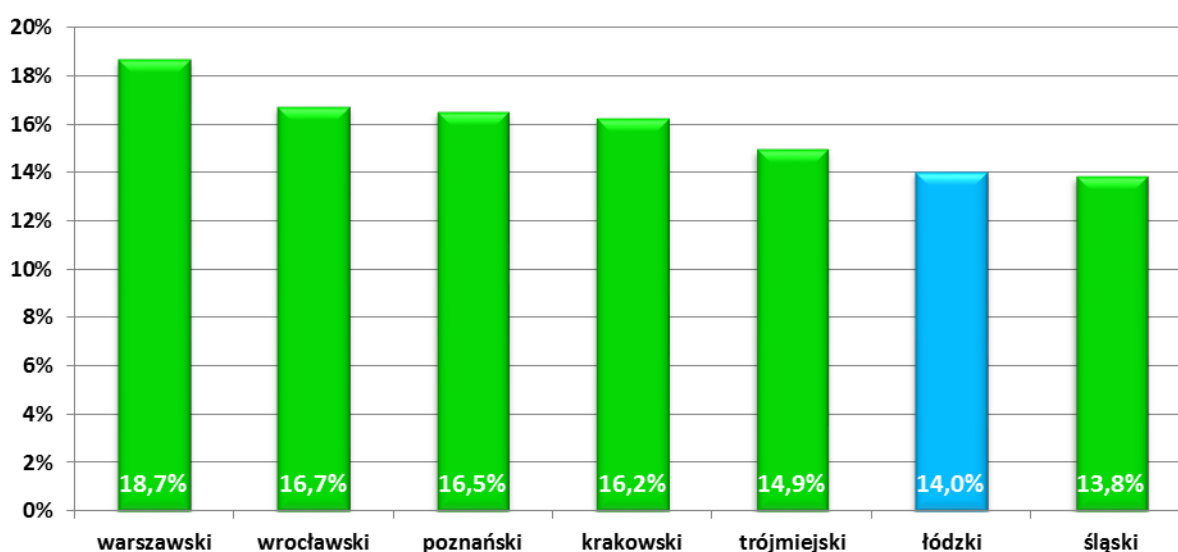
Dla rozwoju wzornictwa przemysłowego niezwykle istotny jest potencjalny rynek zbytu dla tego rodzaju twórczości, który tworzą podmioty tradycyjnego przetwórstwa, należące do kluczowych branż regionu. W ŁOM zlokalizowanych jest 139 dużych i średnich podmiotów przemysłu włókienniczo-odzieżowego, 7 meblarskiego oraz 2 przemysłu ceramiki budowlanej (rys. 9). Inne zakłady ceramiki budowlanej znajdują się w rejonie Opoczna i Tomaszowa Mazowieckiego, a zakłady meblarskie w Radomsku, Wieruszowie i Wieluniu.



II.1.4. Otoczenie przedsiębiorczości

Rozwój przedsiębiorstw, zwłaszcza reprezentujących sektor małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) jest uzależniony od rozwoju instytucji i podmiotów gospodarczych tworzących tzw. otoczenie przedsiębiorczości. Otoczenie to tworzą m.in. podmioty prowadzące usługi dla przedsiębiorstw, specjalne strefy ekonomiczne, organizacje gospodarcze i parki przemysłowo technologiczne, a także omówione niżej jednostki badawczo-rozwojowe (JBR-y). Sektor usług dla przedsiębiorstw obejmuje działalność w dziedzinie informatyki i komunikacji, obsługi finansowej i ubezpieczeń oraz obsługi i administracji nieruchomościami. Odsetek tych podmiotów w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych stawia ŁOM na przedostatnim miejscu wśród dużych obszarów metropolitalnych Polski (rys 10).

Rys. 10. Odsetek podmiotów prowadzących usługi dla przedsiębiorstw w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych w największych polskich obszarach metropolitalnych w 2012 roku.



W **strukturze branżowej** dużych i średnich podmiotów świadczących usługi dla przedsiębiorstw przeważa obsługa oraz administracja nieruchomości (odpowiednio 31,25% i 37,50%). Działalność informatyczna i komunikacja oraz obsługa finansowa i ubezpieczenia mają dużo mniejsze znaczenie (odpowiednio 16,96% i 14,29%), co świadczy o słabym wykształceniu w ŁOM tego rodzaju funkcji metropolitalnej.

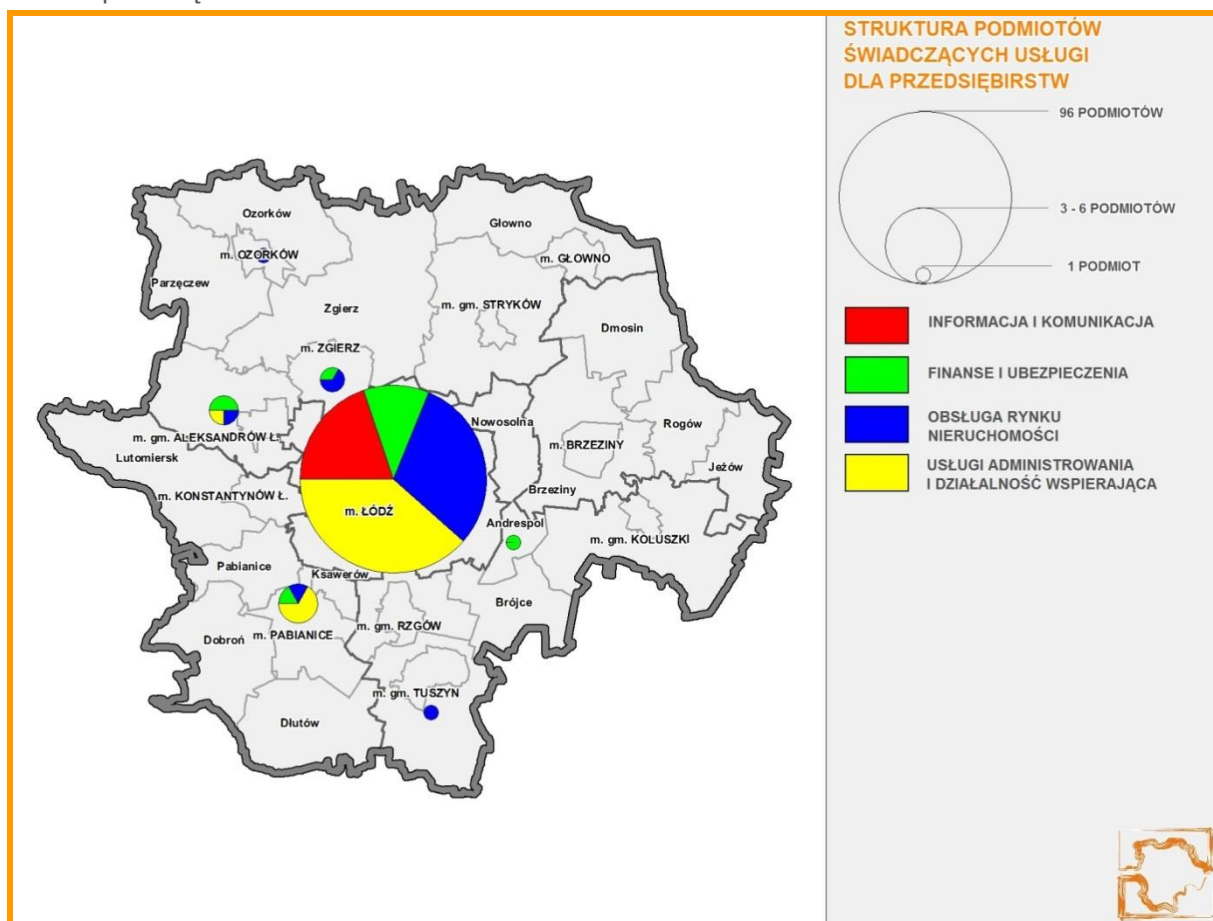
W strukturze branżowo-przestrzennej omawianego sektora dominuje Łódź. W mieście skoncentrowanych jest 85,71% ze 112, zlokalizowanych w ŁOM podmiotów. Struktura branżowa usług dla przedsiębiorstw jest w Łodzi zbliżona do struktury charakteryzującej ŁOM, ale większy udział (19,79%) ma w niej działalność informatyczna i komunikacja. Duże i średnie podmioty omawianego rodzaju zlokalizowane są w niewielu miastach ŁOM. W Pabianicach, Aleksandrowie Łódzkim i Zgierzu zlokalizowanych jest od 3 do 6 takich podmiotów. W żadnym mieście, poza Łodzią, nie obserwuje się ponadto działalności informatycznej i komunikacyjnej. W pozostałych miastach ŁOM, w których zlokalizowane są usługi dla przedsiębiorstw, dominuje obsługa finansowa i ubezpieczenia. Wyjątkiem jest tutaj Zgierz, w którym dominuje obsługa nieruchomości (rys. 11).

Otoczenie przedsiębiorstw tworzą również instytucje zapewniające naukowo-badawcze i instytucjonalno-organizacyjne wsparcie przedsiębiorczości. Wsparcie naukowo-badawcze, w postaci 23 jednostek badawczo-rozwojowych, szkół wyższych oraz parków przemysłowo-technologicznych zostało szczegółowo omówione w podrozdziale następnym. Parki przemysłowo-technologiczne



wspierają przy tym przedsiębiorstwa zarówno od strony naukowo-badawczej, jak i instytucjonalno-organizacyjnej.

Rys. 11. Struktura branżowo-przestrzenna średnich i dużych podmiotów świadczących usługi dla przedsiębiorstw w ŁOM w 2010 roku.



W ŁOM zlokalizowane są dwa **parki przemysłowo technologiczne**, w Łodzi i Zgierzu. Łódzki Regionalny Park Naukowo-Technologiczny powstał w 2003 roku. Zlokalizowane są w nim unikatowe laboratoria badawcze, a park zapewnia pomoc lokalową, prawną, konsultingową, księgową i marketingową, ułatwiającą rozpoczęcie i prowadzenie przedsiębiorstw wysokich technologii. Park Przemysłowy „Boruta” w Zgierzu powstał w 2004 roku. Jego celem jest przede wszystkim rozwój przedsiębiorczości w mieście niż promocja nowoczesnych technologii. Działalność parku skupia się zatem na pomocy w tworzeniu i prowadzeniu przedsiębiorstw.

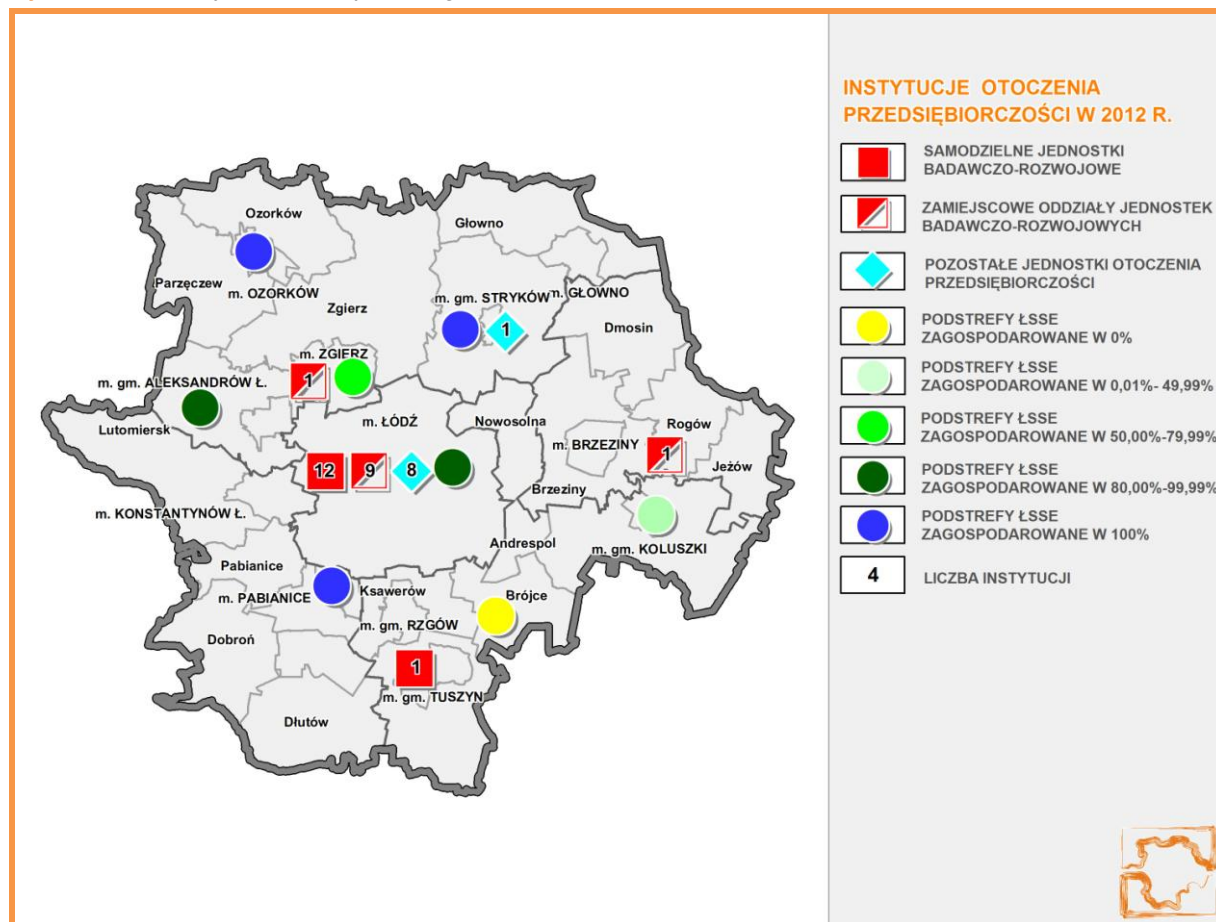
Wsparciem instytucjonalno-organizacyjnym przedsiębiorczości w ŁOM jest także 8 podstref **Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (ŁSSE)**: Łódź (wchodzi ona w granice Konstancinowa Łódzkiego), Zgierz, Ozorków, Aleksandrów Łódzki, Stryków, Ksawerów, Koluszki i Brójce. Spośród nich, jedynie w podstrefach Koluszki i Brójce nie podjęto jeszcze działalności. Największą podstrefą jest Łódź, w której w 2011 roku zlokalizowanych było 28 podmiotów gospodarczych. W Ozorkowie zlokalizowanych było 8 podmiotów, w Ksawerowie 5, Aleksandrowie Łódzkim i Konstancynie Łódzkiej po 4, a w Zgierzu i Strykowie po 2 podmioty gospodarcze.

W strukturze działowej podstrefy Łódź dominuje przemysł wyrobów elektronicznych, elektrotechnicznych, aparatury medycznej oraz produkcja maszyn, a także przemysł chemiczny. W podstrefach Ksawerów i Stryków zlokalizowane są przedsiębiorstwa farmaceutyczne, a w Aleksandrowie Łódzkim przedsiębiorstwa przemysłu elektrotechnicznego i chemicznego.



W ŁOM funkcjonuje ponadto 9 innych instytucji otoczenia przedsiębiorczości jak np. Łódzka Agencja Rozwoju Regionalnego S.A., Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Fundacja Inkubator w Łodzi, Fundacja Rozwoju Przedsiębiorczości i Ośrodek Rozwoju Innowacji Przedsiębiorstw „Europartner”. Instytucje te zlokalizowane są głównie w Łodzi, z wyjątkiem zlokalizowanego w Bratoszewicach Ośrodka Doradztwa Rolniczego i mają głównie charakter doradczo-szkoleniowy (rys. 12).

Rys. 12. Podmioty otoczenia przedsiębiorczości w łOM.



II.1.5. Gospodarka innowacyjna

Kierunki kształcenia i badań, prowadzone głównie na Politechnice Łódzkiej i Uniwersytecie Medycznym, są jedną z podstaw rozwoju wybranych działów gospodarki innowacyjnej np. biotechnologii i nanotechnologii. **Szkoły wyższe** tworzą również instytucje ułatwiające komercjalizację badań naukowych. Na Uniwersytecie Łódzkim działa Centrum Transferu Technologii posiadające Akademicki Inkubator Technologii oraz Fundacja Centrum Innowacji – Akcelerator Technologii dysponująca funduszem Start Money, finansującym przedsiębiorstwa na wczesnym etapie rozwoju. Na Uniwersytecie Medycznym działa Centrum Innowacji i Transferu Technologii. Instytucje te wspierają m.in. przedsiębiorstwa zakładane przez naukowców bądź studentów w celu realizacji konkretnego przedsięwzięcia innowacyjnego (tzw. spin-off).

Dyfuzja innowacji z sektora naukowo-badawczego do sektora przedsiębiorstw może odbywać się również w **Łódzkim Regionalnym Parku Przemysłowo-Technologicznym – „Technoparku”**. Działalność naukowa „Technoparku” ma doprowadzić do rozwoju nanotechnologii, biotechnologii,



a także nowoczesnych technologii w dziedzinie produkcji zdrowej żywności i ochrony środowiska. Działający w ramach „Technoparku”. Otwarty w 2013 roku Bionanopark jest jedyna placówka w Polsce zajmująca się badaniami w dziedzinach bio- i nanotechnologii. Zlokalizowane w Łódzkim Regionalnym Parku Przemysłowo-Technologicznym przedsiębiorstwa prowadzą działalność w branżach informatycznej, telekomunikacyjnej, internetowej, consultingowej, produkcji aparatury medycznej, tkanin wykorzystywanych w medycynie, produkcji lekarstw i kosmetyków oraz odnawialnych źródeł energii.

Potencjał naukowo-badawczy ŁOM tworzą ponadto 24 samodzielne placówki lub oddziały zamiejscowe **jednostek badawczo-rozwojowych**. W przeciwieństwie do szkół wyższych, umiejscowione są one nie tylko w Łodzi. Dwie z nich znajdują się w Zgierzu i Rogowie. Część z JBR-ów nie wykorzystuje jednak w pełni swojego potencjału naukowego, a ich główną działalnością jest wydawanie certyfikatów. Według klasyfikacji Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego² z 2010 roku do pierwszej (najwyższej) kategorii zaliczonych zostało pięć jednostek: Instytut Medycyny Pracy, Instytut „Centrum Zdrowia Matki Polki” w Łodzi, Międzynarodowy Instytut PAN - Europejskie Regionalne Centrum Ekohydrologii oraz ważne dla bio- i nanotechnologii: Centrum Badań Molekularnych i Makromolekularnych PAN oraz Instytut Biologii Medycznej PAN. Cztery JBR-y znalazły się w kategorii trzeciej, co oznacza, że mają efektywność mniejszą od średniej dla danej grupy. W kategorii tej znalazły się: Instytut Technologii Bezpieczeństwa „Moratex”, Instytut Przemysłu Skórzanego, Instytut Włókiennictwa oraz ważne dla rozwoju biotechnologii Instytut Biopolimerów i Włókien Chemicznych.

Wykorzystanie osiągnięć sektora badawczo-rozwojowego (B+R) może odbywać się, oprócz parków technologiczno-przemysłowych, w **przedsiębiorstwach wysokich i średniowysokich technologii**. W ŁOM znajduje się 66 zarejestrowanych dużych i średnich podmiotów gospodarczych tego sektora, z czego aż 48 w Łodzi (rys. 13). W strukturze działowej omawianego sektora, dominuje przemysł chemiczny (ok. 20%), produkcja maszyn i urządzeń oraz produkcja środków transportu (po ok. 18%). Dość duży udział ma też produkcja farmaceutyków (ok. 11%).

Struktura działowa sektora wysokich i średniowysokich technologii w Łodzi jest nieco odmienna. Najważniejszymi działami są produkcja maszyn i urządzeń, ale również wyrobów elektrycznych (po ok. 21%). Produkcja wyrobów chemicznych ma nieco mniejszy udział (ok. 19%), a produkcja środków transportu i farmaceutyków mają znaczenie drugorzędne (odpowiednio ok. 13% i ok. 6%). Produkcja wyrobów farmaceutycznych dominuje natomiast w Pabianicach, Ksawerowie, Strykowie³ i Tuszynie. Analiza struktury działowo-przestrzennej dużych i średnich podmiotów omawianego sektora wskazuje, że oprócz Łodzi sektor ten ma jeszcze znaczenie w wymienionych wyżej miejscowościach, w których zlokalizowana jest produkcja farmaceutyczna, oraz w Rzgowie, gdzie zlokalizowane jest przedsiębiorstwo produkujące wyroby chemiczne.

Problemem jest brak szerokich kontaktów między sektorem B+R i sektorem akademickim a dużymi i średnimi podmiotami wysokich i średniowysokich technologii. Wynika to m.in. ze struktury właścicielskiej tych podmiotów. Wiele z nich należy do kapitału zagranicznego i posiada własne działy

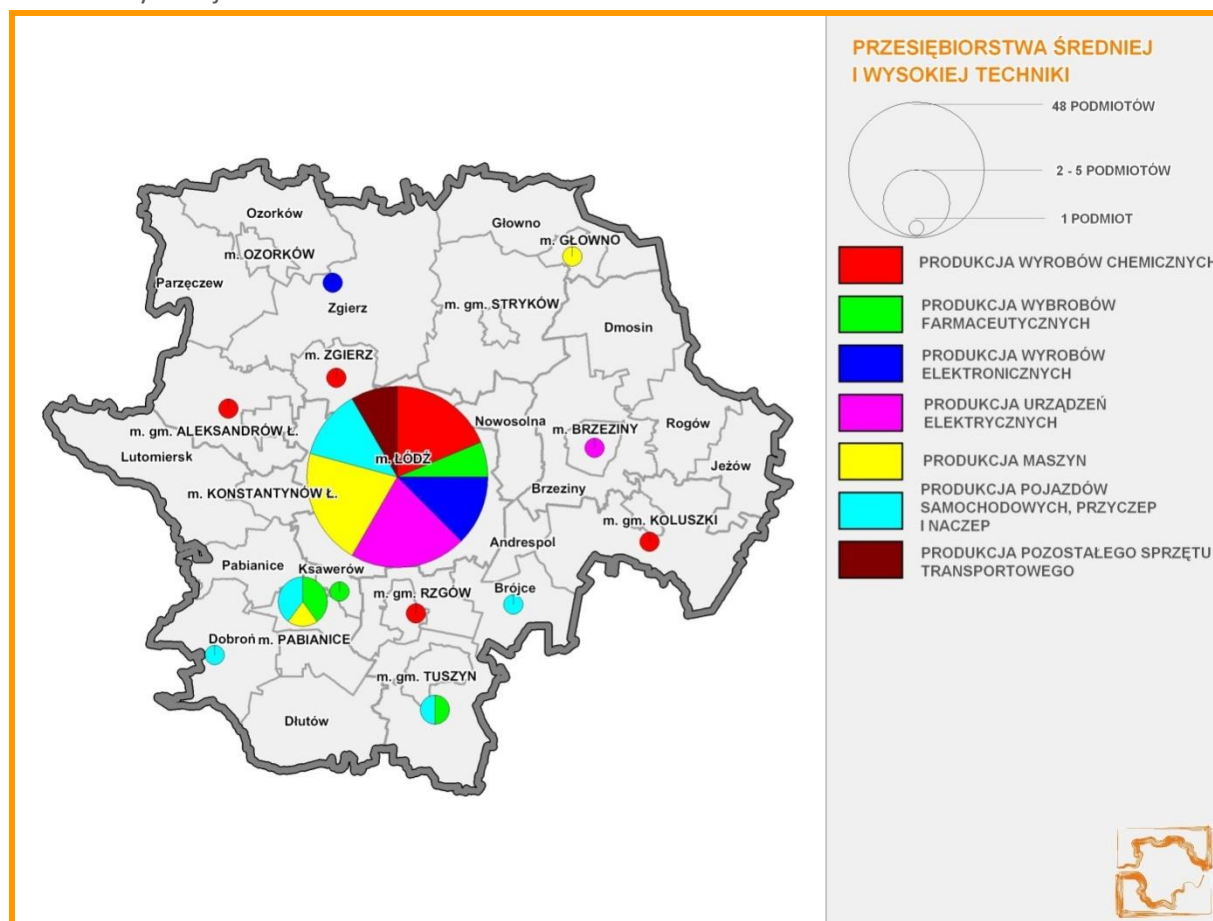
² Zasady przyznawania poszczególnych kategorii znajdują się w rozporządzeniu Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 17 października 2007 r. w sprawie kryteriów i trybu przyznawania i rozliczania środków finansowych na działalność statutową (Dz. U. z 2007 r. Nr 205, poz. 1489, z 2009 r. Nr 126, poz. 1044 oraz z 2010 r. Nr 93, poz. 599). Klasyfikacja jednostek naukowo-badawczych obejmuje samodzielne instytuty otrzymujące dotację statutową oraz jednostki PAN (bez placówek zamiejscowych). Na terenie ŁOM jest ich 11.

³ W Strykowie zlokalizowane są zakłady produkcyjne przedsiębiorstwa „Lek - Polska”, samo przedsiębiorstwo jest jednak zarejestrowane w Warszawie i tam znajduje się jego siedziba. W rejestrze REGON, ze względu na przyjętą przez GUS metodę przedsiębiorstw, nie uwzględniono zatem zakładów w Strykowie. Z tego powodu brak tych zakładów na rys. 12, który opracowano na podstawie rejestru REGON.



badawczo-rozwojowe za granicą. Jedynym dużym przedsiębiorstwem, które zlokalizowało dział badawczo-rozwojowy w Łodzi jest niemiecki producent sprzętu AGD Bosch-Siemens Hausgerate.

Rys. 13. Struktura działowo-przestrzenna średnich i dużych przedsiębiorstw średniowysokiej i wysokiej techniki w ŁOM w 2010 roku.

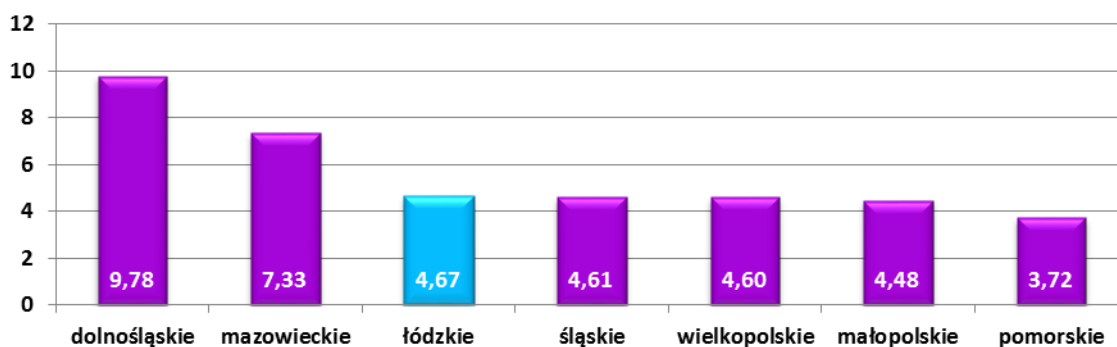


Pomimo stosunkowo dużego potencjału rozwojowego poziom gospodarki innowacyjnej, ŁOM jest najniższy spośród największych polskich metropolii. Należy jednak zauważyć, że pod względem omawianego sektora gospodarki dystans pomiędzy ŁOM a większością polskich metropolii jest relatywnie mały. Poziom rozwoju gospodarki innowacyjnej, według różnych wskaźników jest najwyższy w metropolii trójmiejskiej, wrocławskiej i mazowieckiej. Dystans między tą trójką a pozostałymi obszarami metropolitalnymi jest znaczny, ale w grupie województw pozostałych wskaźniki innowacyjności gospodarki są zbliżone.

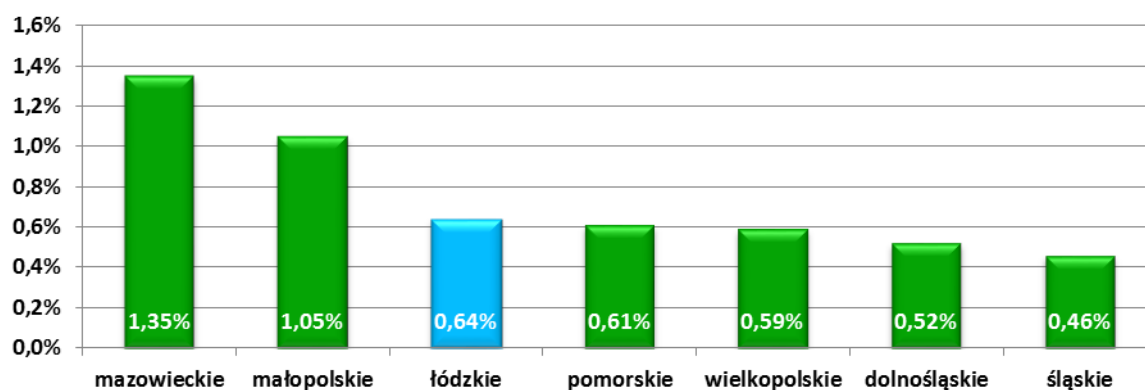
Przy stosunkowo dużej liczbie patentów (rys. 14), skorelowanej z nakładami na sferę B+R (rys. 15), obserwuje się niski udział podmiotów gospodarczych ponoszących nakłady na B+R (rys. 16) i bardzo niskie przychody ze sprzedaży produktów innowacyjnych (rys. 17). Można wnioskować, że nieliczna grupa przedsiębiorstw ponosi znaczne nakłady na rozwój innowacyjności, czyli udział podmiotów wysokich technologii w strukturze gospodarczej ŁOM jest niewielki. Wniosek ten potwierdzają również wyniki ze sprzedaży wyrobów innowacyjnych. Wskazują one, że zdecydowana większość dochodów została w ŁOM wytworzona przez podmioty tradycyjnych, mało wydajnych działów gospodarki. Przyczyny tych zjawisk są złożone. Po pierwsze drogi dyfuzji innowacji są zapewne słabo wykształcone, a po drugie brak jest kapitału ryzyka. W rezultacie większość podmiotów gospodarczych reprezentuje działy o niskiej rentowności i kapitałochłonności.



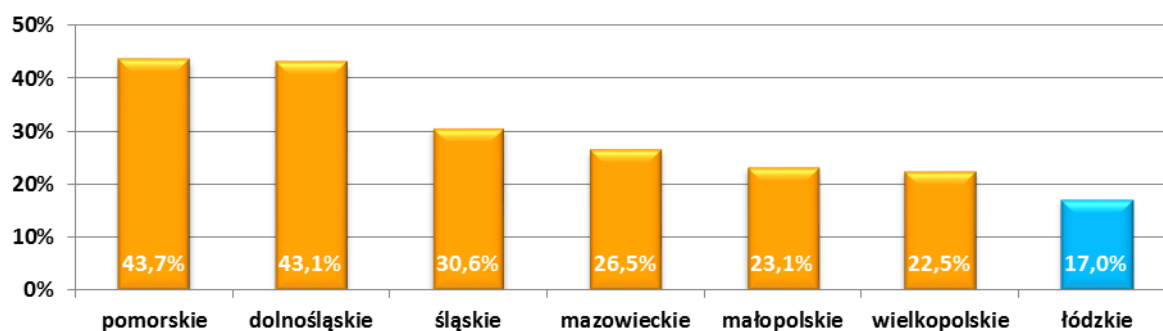
Rys. 14. Liczba udzielonych patentów na 100 000 mieszkańców w wybranych województwach w 2012 roku.



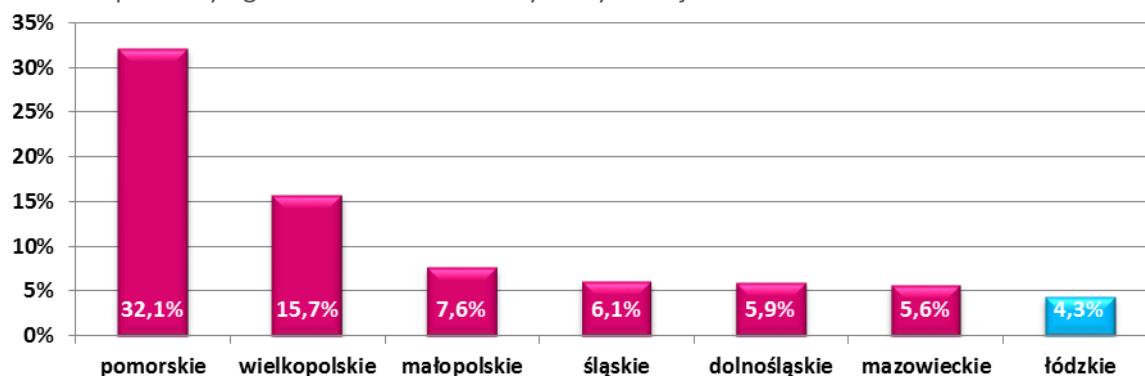
Rys. 15. Nakłady na B+R w relacji do PKB w 2010 roku w wybranych województwach.



Rys. 16. Udział podmiotów gospodarczych ponoszących nakłady na działalność B+R w ogólnej liczbie podmiotów w 2011 roku w wybranych województwach.



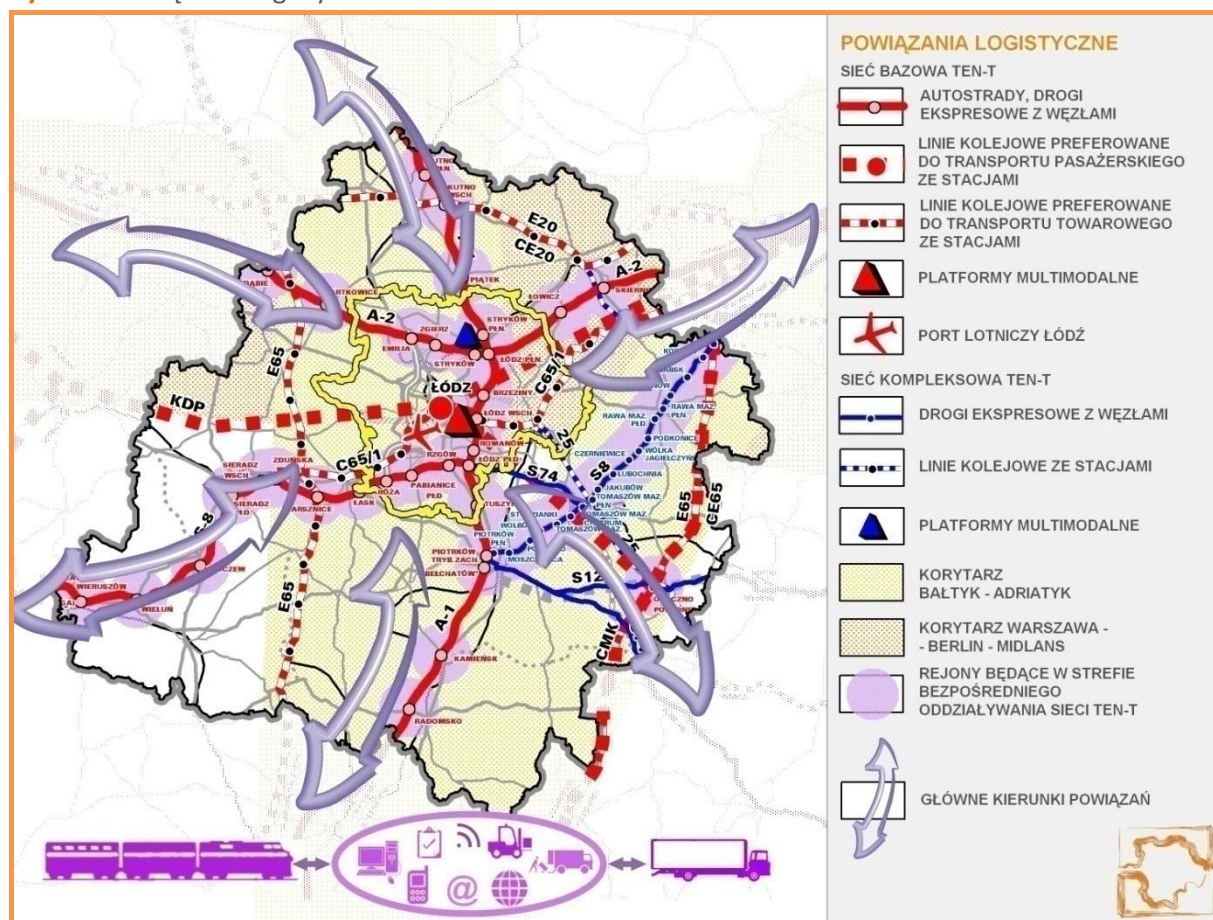
Rys. 17. Udział przychodów netto ze sprzedaży produktów innowacyjnych w przychodach netto ze sprzedaży ogółem w 2011 roku w wybranych województwach.





II.1.5. Logistyka

Rys. 18. Powiązania logistyczne



Jednym z kluczowych czynników decydujących o lokalizacji działalności logistycznej jest dostępność transportowa. Docelowy przebieg autostrad A1 i A2, dróg ekspresowych S-8, S-12, S-14 i S-74 i perspektywa poprawy dostępności w skali europejskiej poprzez sieć TEN-T zaczynają ożywiać rynek gospodarczy w województwie. Również centralne położenie regionu w kraju daje szansę na powstawanie centrów logistycznych o charakterze ponadregionalnym. Przepływ towarów oparty jest obecnie na terminalach multimodalnych droga - kolej: Łódź Olechów, Kutno i Radomsko oraz terminalu cargo przy Porcie Lotniczym Łódź im. W. Reymonta. Dodatkowym wsparciem mogą być nieczynne obecnie terminale Piotrków Trybunalski i Krzewie koło Kutna oraz stacja przeładunkowo - rozrządowa w Karsznicach. Ponadto region dysponuje znaczną powierzchnią ogólnodostępnych parków magazynowych, z których większa część zlokalizowana jest w ŁOM – w Łodzi i Strykowie, a także w Piotrkowie Trybunalskim tworząc tzw. „złoty trójkąt” i stanowiąc podstawę budowy strategicznego europejskiego centrum logistycznego. Jednocześnie w ramach rewizji sieci TEN-T wyznaczono w regionie dwie platformy multimodalne oparte na kompleksowo świadczonych usługach logistycznych – Łódź i Stryków.

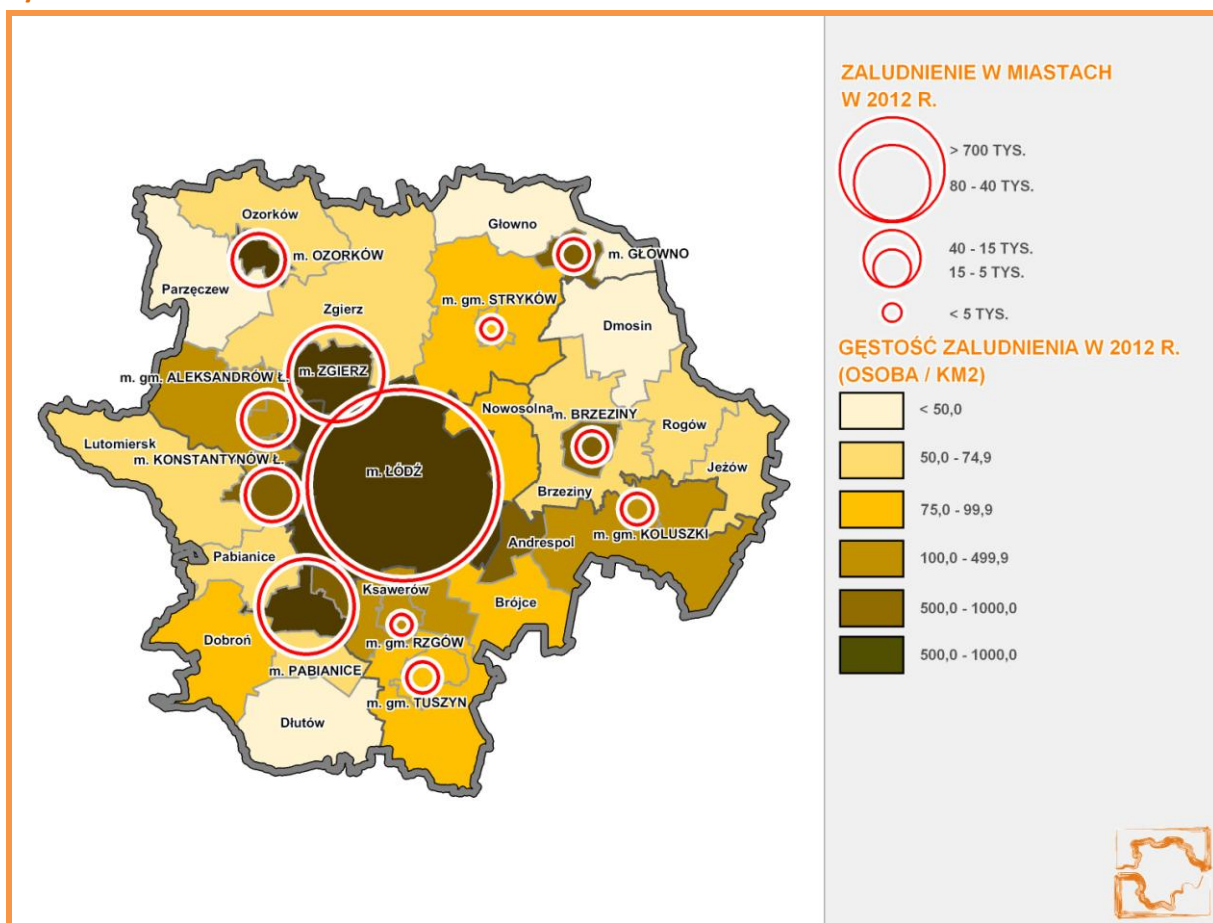
Dla sprawnego funkcjonowania w łańcuchu dostaw konieczna jest realizacja sprawnie funkcjonującej infrastruktury liniowej, tj. pełnego zakładanego układu dróg szybkiego ruchu, podłączeń do systemu autostrad i dróg ekspresowych poprzez budowę tras dojazdowych do węzłów, o odpowiednich parametrach technicznych oraz rehabilitacja linii kolejowych.



II.2. Społeczeństwo

W 2012 roku ŁOM zamieszkiwało 1 103 570 osób. Ponad 65% z nich (718 960 osób) było mieszkańcami Łodzi. Ludność obszaru skoncentrowana jest głównie w Łodzi oraz na obszarach sąsiadujących z Łodzią miast: Zgierza, Konstantynowa Łódzkiego i Pabianic, a także w gminach wiejskich Ksawerów i Andrespol oraz miejsko-wiejskich Aleksandrów Łódzki i Rzgów. Obszar o największej gęstości zaludnienia układa się w postaci pasa o przebiegu równoleżnikowym od Koluszek, poprzez Łódź do wiejskich obszarów gminy Aleksandrów Łódzki. Na zewnątrz tego pasa gęstość zaludnienia jest wyraźnie mniejsza, wzrastając jedynie punktowo w miastach Brzeziny, Głowno i Ozorków. Najmniejsza gęstość zaludnienia występuje w gminach wiejskich Dmosin, Głowno i Parzęczew na północy oraz Dłutów na południu obszaru (rys. 19).

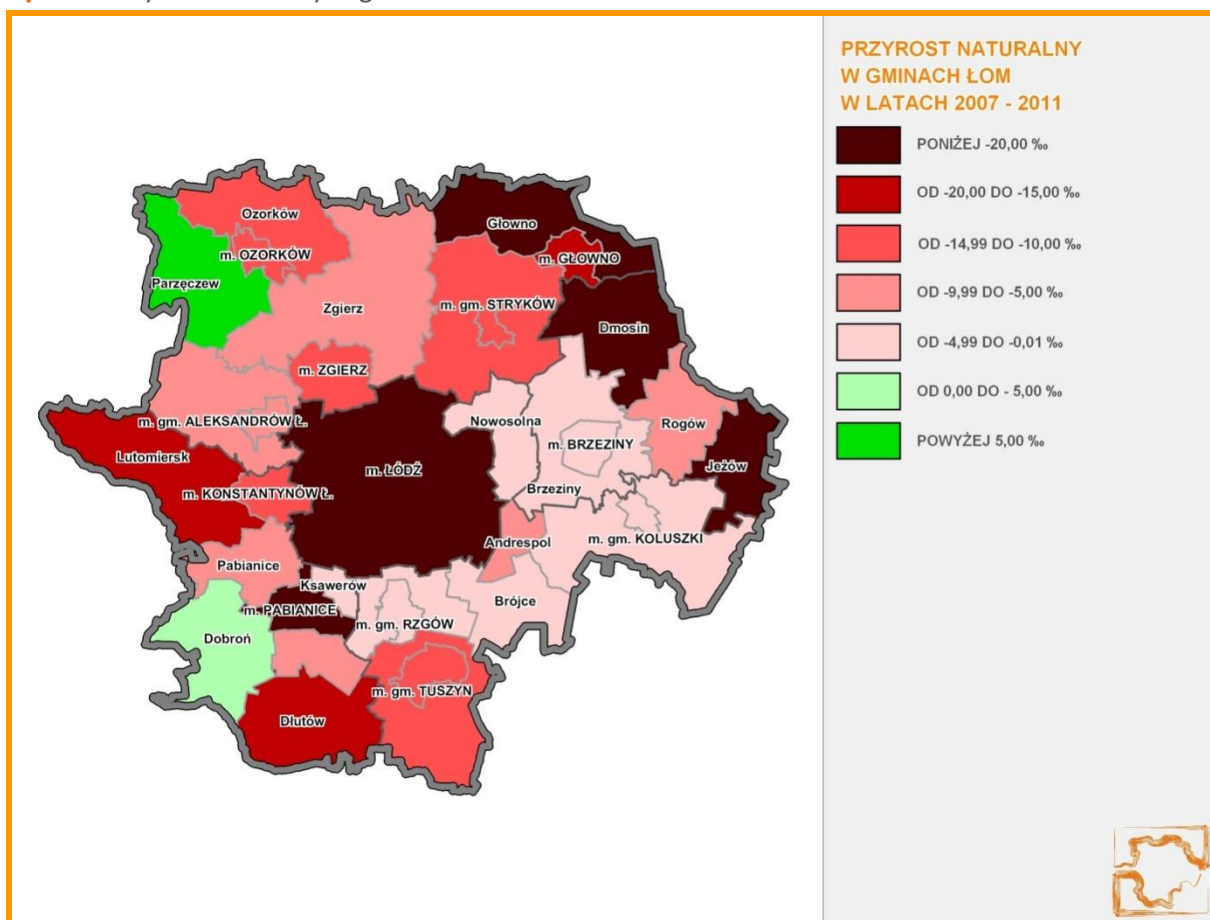
Rys. 19. Zaludnienie ŁOM w 2012 roku.



Liczba mieszkańców ŁOM zmniejszyła się w latach 2000 – 2012 z 1 171 934 do 1 103 570 osób. Za taki spadek odpowiada przede wszystkim zmniejszenie się liczby mieszkańców Łodzi z 798 418 w 2000 r. do 718 960 w 2012 r. Na pozostałym obszarze ŁOM obserwuje się natomiast wzrost liczby ludności z 373 516 w roku 2000 do 384 610 mieszkańców w roku 2012. Za procesy depopulacji odpowiada głównie ujemny przyrost naturalny (rys. 20). Zarówno miasto centralne jak i obszar metropolitalny cechuje się wysokim, ujemnym przyrostem naturalnym, odpowiednio -6,3% i -2,8% (średnia roczna z okresu 2000-2011 r.). Ujemny przyrost naturalny obserwuje się nie tylko w miastach takich jak Łódź, Pabianice i Głowno, ale również w gminach wiejskich, jak Jeżów, Głowno, Dmosin czy Dłutów.



Rys. 20. Przyrost naturalny w gminach ŁOM w latach 2007-2011.



Ujemny przyrost naturalny wynika z niewielkiej liczby urodzeń i wzrastającej liczby zgonów. Przyczyny małej liczby urodzeń są złożone. Pierwszą z nich, są powszechnie występujące konsekwencje procesów tzw. urbanizacji społecznej. Jedną z nich jest konsumpcjonizm mieszkańców, który przejawia się m.in. późnym wiekiem posiadania dzieci i niewielką ich liczbą. Do powiększania rodziny zniechęcają również trudne warunki życia i niskopłatna praca oraz wzrastające w ostatnich latach poczucie zagrożenia ekonomicznego. Zmniejsza się również liczba osób w wieku rozrodczym, co jest wynikiem nie tylko małej liczby urodzeń, ale również odpływu migracyjnego osób młodych, głównie kobiet.

Malejąca liczba osób w wieku produkcyjnym, w tym rozrodczym wpływa na proces starzenia się społeczeństwa ŁOM, co przyczynia się z kolei do wzrastającej liczby zgonów. Drugą przyczyną tego niekorzystnego zjawiska jest zły stan zdrowia i krótki czas życia mieszkańców. Średnia długość życia w ŁOM wynosi 70,1 lat dla mężczyzn i 79,0 lat dla kobiet (2011 r.) i jest najniższa w kraju.

Niektóre miasta i obszary wiejskie ŁOM charakteryzują się wzrostem zaludnienia. Wzrost taki obserwuje się przede wszystkim w miastach i gminach sąsiadujących z Łodzią i jest on skutkiem procesów emigracji mieszkańców z Łodzi, Pabianic i Zgierza do gmin wiejskich i miejsko-wiejskich. Duży odpływ migracyjny obserwuje się również z gmin pogranicza ŁOM, tj.: Parzęczew, Jeżów i gmina wiejska Głowno (rys. 21). Średnie saldo migracji z okresu 2000 - 2011 wynosi dla Łodzi -1,8%, a dla obszaru metropolitalnego 4,2%. Należy jednak zauważyć, że większość emigrantów z Łodzi, Pabianic i Zgierza oraz prawie wszyscy emigranci z gmin pogranicznych ŁOM przenoszą się poza województwo.

**SALDO MIGRACJI
W GMINACH ŁÓDŹ
W LATACH 2007 - 2011**

- PONIŻEJ -20,00 ‰
- OD -20,00 DO -10,00 ‰
- OD -9,99 DO -0,01 ‰
- OD 0,00 DO 9,99 ‰
- OD 10,00 DO 19,99 ‰
- OD 20,00 DO 49,99 ‰
- OD 50,00 DO 100,00 ‰
- POWYŻEJ 100,00 ‰

Podobnie jak w całym województwie społeczeństwo ŁOM charakteryzuje się niskim poziomem zaufania do współobywateli oraz instytucji publicznych, słaba samoorganizacja i niski poziom



odpowiedzialności za otoczenie. Niezwykle istotna jest niechęć i brak umiejętności współpracy. Konsekwencją tego zjawiska jest m.in. niski poziom integracji środowisk zawodowych, m.in. przedsiębiorców. Utrudnia to rozwój innowacyjnych działów gospodarki i sposobów jej organizacji w postaci struktur sieciowych. Niski poziom kapitału społecznego utrudnia również kształtowanie funkcji metropolitalnych.

Objawem słabości kapitału społecznego w województwie jest małe nasycenie organizacjami pozarządowymi. Liczba tych organizacji jednak wzrasta i pomimo tego, że w 2011 roku województwo łódzkie pod względem liczby organizacji pozarządowych na 1000 mieszkańców (2,6) zajmowało 13 miejsce w kraju, to poziom ten był zbliżony do średniej krajowej (2,7).

Społeczeństwo ŁOM charakteryzuje się ponadto niskim poziomem tożsamości terytorialnej. Wynika to po części z młodości województwa łódzkiego, stosunkowo niedawnych zmian podziału administracyjnego kraju oraz z braku „korzeni” mieszkańców, zarówno ŁOM, jak i całego województwa. Wielu mieszkańców Łodzi jest drugim albo trzecim pokoleniem łodzian. Nie istnieje jeszcze w świadomości mieszkańców pojęcie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Inną przyczyną braku tożsamości terytorialnej jest zróżnicowanie etnograficzne województwa, wynikające z jego charakteru stykowego i położenia na pograniczu dawnych, historycznych krain geograficznych Polski.

II.3. System miast

II.3.1 Struktura wielkościowo-przestrzenna

W ŁOM zlokalizowanych jest 12 ośrodków miejskich. Największym miastem jest Łódź, licząca w 2012 roku ok. 719 tys. mieszkańców. W systemie osadniczym obszaru występują jeszcze dwa miasta duże, Zgierz i Pabianice, liczące odpowiednio ok. 57,8 tys. i 68,3 tys. mieszkańców oraz trzy miasta średniej wielkości: Aleksandrów Łódzki (21,2 tys.), Ozorków (20,3 tys.). Konstantynów Łódzki (17,8 tys.). System miast uzupełniają cztery miasta małe: Głowno (14,9 tys.), Koluszki (13,5 tys.), Brzeziny (12,6 tys.) i Tuszyń (7,3 tys.) oraz dwa miasta bardzo małe: Stryków (3,6 tys.), Rzgów (3,4 tys.). W strukturze wielkościowej miast ŁOM widoczna jest zatem dominacja Łodzi, która ma ponad dziesięciokrotną przewagę w zaludnieniu nad następnymi w kolejności Pabianicami. Struktura ta jest jednak bardziej zrównoważona niż struktura miast województwa, ze względu na bardziej harmonijny rozkład liczebności miast w poszczególnych klasach wielkościowych.

W strukturze wielkościowo-przestrzennej systemu miast widoczna jest pewna nierównowaga. Północna i wschodnia część ŁOM charakteryzuje się stosunkowo równomiernym rozmieszczeniem miast. Ich wielkość maleje wraz z odległością od Łodzi, wzrastają natomiast odległości do miasta najbliższego. Odległości te wzrastają od 10 km, w pobliżu Łodzi do 15 km w strefie pogranicznej ŁOM. W części południowej i zachodniej obszaru metropolitalnego wszystkie miasta sąsiadują z Łodzią i tworzą z nią silnie zurbanizowaną strefę, poza którą brak ośrodków miejskich. Odległości do miasta najbliższego wynoszą od 0 do ok. 2 km. Sytuacja taka utrudnia mieszkańcom obszarów wiejskich, części zachodniej i południowej ŁOM, dostęp do usług publicznych i usług wyższego rzędu oraz może być jednym z czynników słabego społeczno-ekonomicznego oddziaływania przestrzennego ŁOM w zachodnich i południowych rejonach województwa. Oddziaływanie to utrudnione jest również przez wzrost odległości do miast najbliższych, które poza ŁOM wynoszą ok. 20 km (rys. 19).

Dominacja Łodzi wśród miast ŁOM widoczna jest również pod względem gospodarczym. Liczba podmiotów gospodarczych w systemie REGON jest w Łodzi ponad 10 razy większa niż w Pabianicach, drugim pod tym względem mieście ŁOM. W stosunku do liczby mieszkańców, potencjał gospodarczy miast ŁOM jest jednak bardziej wyrównany, ale największe wartości osiąga Rzgów i Łódź,



odpowiednio 152,30 i 124,39 podmiotów na 1 000 mieszkańców w 2012 roku. Najniższe wartości omawianego wskaźnika obserwowano w Ozorkowie, Strykowie, Koluszkach i Głownie, od 71,29 do 90,43. Pozostałe miasta ŁOM charakteryzują się pośrednimi wielkościami potencjału gospodarczego. W Łodzi i w sąsiadujących z nią miastach skoncentrowana jest większość potencjału gospodarczego ŁOM. W latach 2009-2012, średnia dynamika wzrostu wartości wskaźnika liczby podmiotów gospodarczych na 1 000 mieszkańców była największa w Rzgowie, Konstantynowie Łódzkim i Aleksandrowie Łódzkim, a najmniejsza w Pabianicach, Ozorkowie, Brzezinach, Głownie i Zgierzu. Łódź charakteryzowała się natomiast średnią dynamiką wzrostu omawianego wskaźnika. Procesy te wskazują z jednej strony na zwiększający się dystans w rozwoju gospodarczym między rdzeniem a pograniczem ŁOM oraz na wzrost zrównoważenia gospodarczego w miastach tworzących rdzeń obszaru metropolitalnego.

Miasta ŁOM są ponadto zróżnicowane pod względem rodzaju prowadzonej działalności gospodarczej. Najbardziej zróżnicowaną strukturą gospodarczą charakteryzuje się Łódź, w której rozwijają się podmioty przemysłowe i usługowe, w tym podmioty kształtujące funkcje metropolitalne. W Aleksandrowie Łódzkim i Konstantynowie Łódzkim rozwija się działalność przemysłowa, usługi edukacyjne i opieka medyczna oraz usługi gal przedsiębiorstw z zakresu obsługi finansowej i prawnej oraz administrowania nieruchomościami. W Pabianicach i Zgierzu rozwija się działalność przemysłowa, w Rzgowie i Tuszynie przemysłowa i handlowa a w Strykowie działalność przemysłowa i logistyka. W Tuszynie oraz Koluszkach rozwijają się ponadto usługi zaspokajające podstawowe potrzeby mieszkańców w zakresie edukacji i opieki medycznej. Brzeziny, Ozorków i Głowno mają najniższy poziom rozwoju gospodarczego i najsłabiej rozwinięte podstawowe usługi dla ludności.

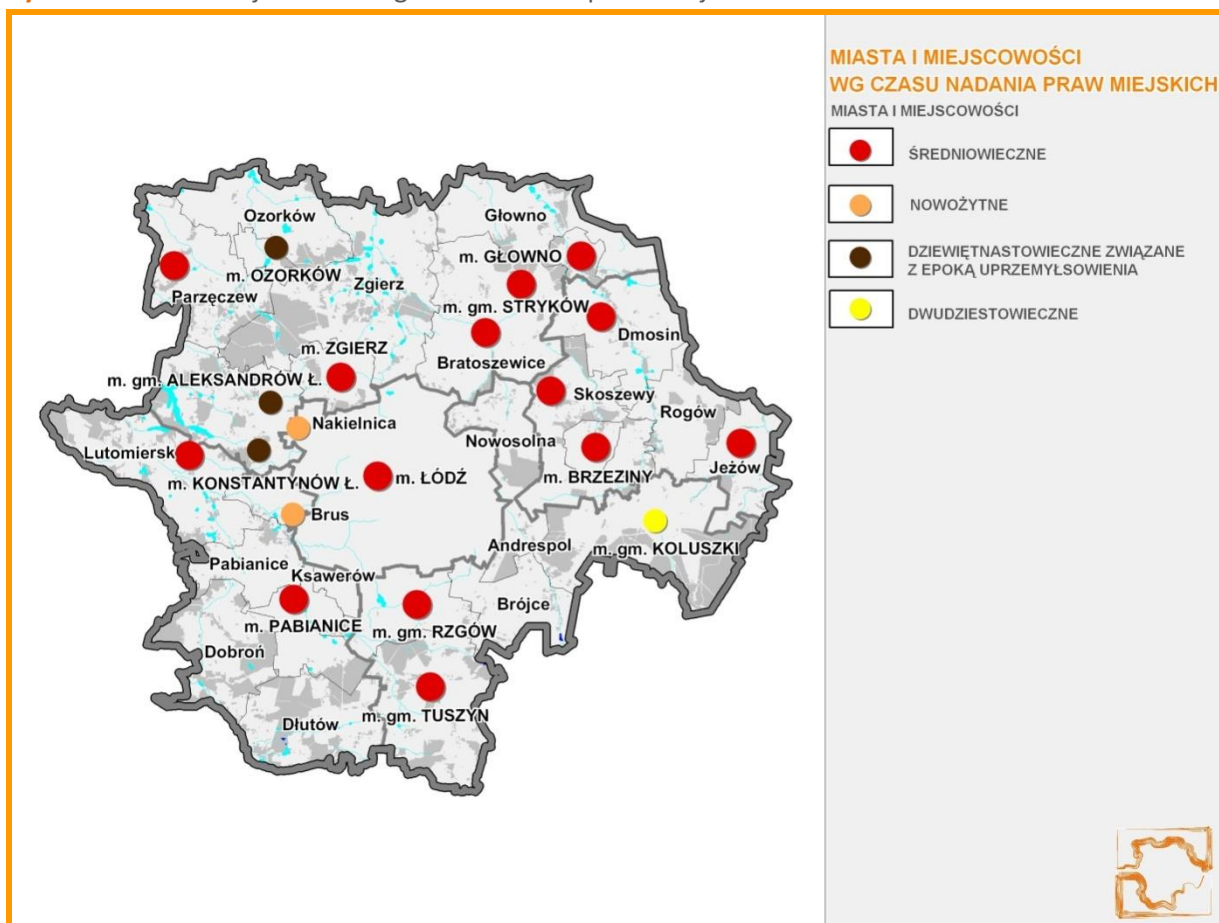
II. 3.2. Dziedzictwo historyczne

Miasta ŁOM powstawały w różnych okresach historycznych (rys. 22). Osiem miast: Łódź, Pabianice, Zgierz, Rzgów, Tuszyn, Brzeziny, Stryków i Głowno powstało w okresie średniowiecza – do XV w. W tym okresie powstawały również liczne ośrodki wiejskie oraz miasta, które w późniejszych wiekach utraciły prawa miejskie i stały się wsiami. Pochodzenie Ozorkowa, Aleksandrowa Łódzkiego i Konstantynowa Łódzkiego związane jest z procesem intensywnego uprzemysłowienia ziem Królestwa Polskiego w I poł. XIX w. Miastem dwudziestowiecznym są natomiast Koluszki. Różnorodność czasowa i genetyczna miast ŁOM oraz procesy polityczne i społeczno-gospodarcze zachodzące w XIX w. na ziemiach ówczesnego zaboru rosyjskiego spowodowały powstanie bogatego i zróżnicowanego dziedzictwa kulturowego obszaru (rys. 22).

Największą różnorodność dobrze zachowanych układów przestrzennych obserwuje się w Łodzi a także w Pabianicach i Zgierzu. W strukturze przestrzennej tych miast są wyraźnie widoczne średniowieczne, przedlokacyjne układy rozplanowania, tworzące tzw. stare miasta. W latach dwudziestych dziewiętnastego wieku nastąpił rozwój przestrzenny omawianych miast. W pobliżu układów przestrzennych miast średniowiecznych powstały układy rozplanowania osad tkackich, tworzące we współczesnej przestrzeni tzw. nowe miasta. W przypadku Łodzi powstały dwa przestrzenne układy osad tkackich. Położone wokół dzisiejszego placu Wolności osiedle sukienników, nazywane w okresie powstania Nowym Miastem oraz rozplanowana na południe od niego osada tkaczy Inu – Łódka. Układy przestrzenne osad tkackich zostały w II poł. XIX w. rozbudowane i przekształcone w układy przestrzenne wielkofabrycznych miast przemysłowych. Układy rozplanowania osad tkackich z I poł. XIX w. widoczne są również w przestrzeni Aleksandrowa Łódzkiego, Brzeziny, Konstantynowa Łódzkiego i Ozorkowa.



Rys. 22. Miasta i miejscowości wg czasu nadania praw miejskich.



W miastach i wsiach ŁOM znajdują się również liczne zabytki architektoniczne pochodzące z różnych okresów historycznych. Z okresu od średniowiecza do XIX w. pochodzą zabytki głównie architektury sakralnej i rezydencjonalnej, m.in. Kościół św. Mateusza z XVI w. oraz renesansowy Dwór Kapituły Krakowskiej w Pabianicach, kościół gotycki z XIV w. w Brzezinach, kościół gotycki w Bratoszewicach, kościół renesansowy w Rzgowie, kościół barokowy w Ozorkowie i nawa kościoła w Jeżowie z XV w. Najstarsze zabytki Łodzi, to późnobarokowe kaplice drewniane z XVII i XVIII wieku oraz klasztor z XVIII wieku w Łagiewnikach a także kościół św. Józefa z XVIII w. przy ul. Ogrodowej.

Z okresu rozwoju przemysłu manufakturowego w I poł. XIX w. pochodzą zespoły drewnianych domów mieszkalnych, w których pierwotnie znajdowały się również warsztaty tkackie, znajdujące się w Aleksandrowie Łódzkim, Brzezinach, Konstantynowie Łódzkim i najlepiej zachowany tego typu zespół w Zgierzu. Pojedyncze domy tego typu znajdują się również w Ozorkowie i Łodzi. Z okresu intensywnego rozwoju przemysłu wielkofabrycznego w II poł. XIX w. pochodzi natomiast wiele zabytków architektury przemysłowej, pałaców i willi fabrykanckich oraz kamienic wielkomiejskich i domów robotniczych. Zabytki te tworzą duże, zwarte zespoły w Łodzi oraz w mniejszym zakresie w Zgierzu i Pabianicach. W pozostałych miastach ŁOM zlokalizowane są natomiast pojedyncze obiekty (rys. 23).

W XIX wieku, na ziemiach dzisiejszego ŁOM zamieszkiwali obok Polaków również Rosjanie, Żydzi, Niemcy i Czesi. Rosjanie stanowili kadrę urzędniczą, natomiast przedstawiciele pozostałych narodów przybywali do Łodzi i innych miast ŁOM ze względu na rozwój gospodarczy tego obszaru. Pierwsi osadnicy niemieccy i czescy byli mistrzami tkactwa i zostali sprowadzeni jako kadra techniczna, mająca uruchomić przemysł włókienniczy. Potem, w okresie rozwoju przemysłu



wielkofabrycznego, przybywali z Niemiec przemysłowcy. Ludność żydowska, zamieszkująca ziemię dawnej Polski, migrowała do Łodzi i innych miast ŁOM jako przemysłowcy, kupcy i bankierzy. Ta zróżnicowana narodowościowo społeczność pozostawiła po sobie unikatowe w skali europejskiej dziedzictwo kulturowe. Do dzisiaj zachowała się duża liczba obiektów sakralnych, obiektów architektury mieszkalnej, rezydencjonalnej i poprzemysłowej, stanowiące wielokulturowe dziedzictwo ŁOM.

II.3.3. Degradacja obszarów miejskich

Istotną barierą rozwojową ŁOM są zdegradowane obszary miejskie. W 2009 i 2010 roku w Biurze Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego wykonano inwentaryzację takich terenów w miastach powyżej 15 tysięcy mieszkańców. Zakres przedmiotowy prac był jednak ograniczony, gdyż obszary wymagające rewitalizacji inwentaryzowano na podstawie ankiet wypełnianych przez JST, a nie na podstawie badań terenowych.

Omawiane obszary obejmują najcenniejsze obiekty i przestrzenie związane z dziedzictwem kulturowym ŁOM i będące wyznacznikami tożsamości miast. Z racji rozwoju historycznego, wielkości miasta i zdegradowanej powierzchni, najwięcej cennych obiektów i przestrzeni, mających unikatową wartość historyczną a zagrożonych bezpowrotnym zniszczeniem, znajduje się w Łodzi, w której powierzchnia terenów wymagających rewitalizacji wynosi ok. 2 000 ha, czyli większość terenów znajdujących się wewnątrz kolei obwodowej. Zdegradowane tereny w miastach ŁOM mają duży potencjał inwestycyjny i mogą być atrakcyjne mieszkaniowo, jednak ich obecny stan wyklucza je z procesów inwestycyjnych.

Wśród terenów wskazanych do rewitalizacji w miastach ŁOM, największy udział mają tereny mieszkaniowe, a następnie poprzemysłowe i przestrzenie publiczne. W poszczególnych miastach obserwuje się pewne odstępstwa od średniej struktury. Zgierz i Pabianice charakteryzują się zbliżonymi udziałami wymienionych typów funkcjonalnych w ogólnej powierzchni zdegradowanych terenów miejskich. W Konstantynowie Łódzkim, Aleksandrowie Łódzkim i Ozorkowie dominują tereny mieszkaniowe (pow. 50%) a tereny poprzemysłowe zajmują około 30% - 40% powierzchni terenów wskazanych do rewitalizacji. W Głównie natomiast, do rewitalizacji wskazano jedynie tereny publiczne. Najbardziej skomplikowaną strukturę funkcjonalną terenów zdegradowanych obserwuje się Łodzi. W mieście tym, z racji uwarunkowań historycznych i przestrzenno-gospodarczych, tereny mieszkaniowe, poprzemysłowe i przestrzenie publiczne tworzą w strefie wielkomiejskiej układ mozaikowy, co znacznie utrudnia zarówno ich klasyfikację funkcjonalną, jak i procesy rewitalizacji.

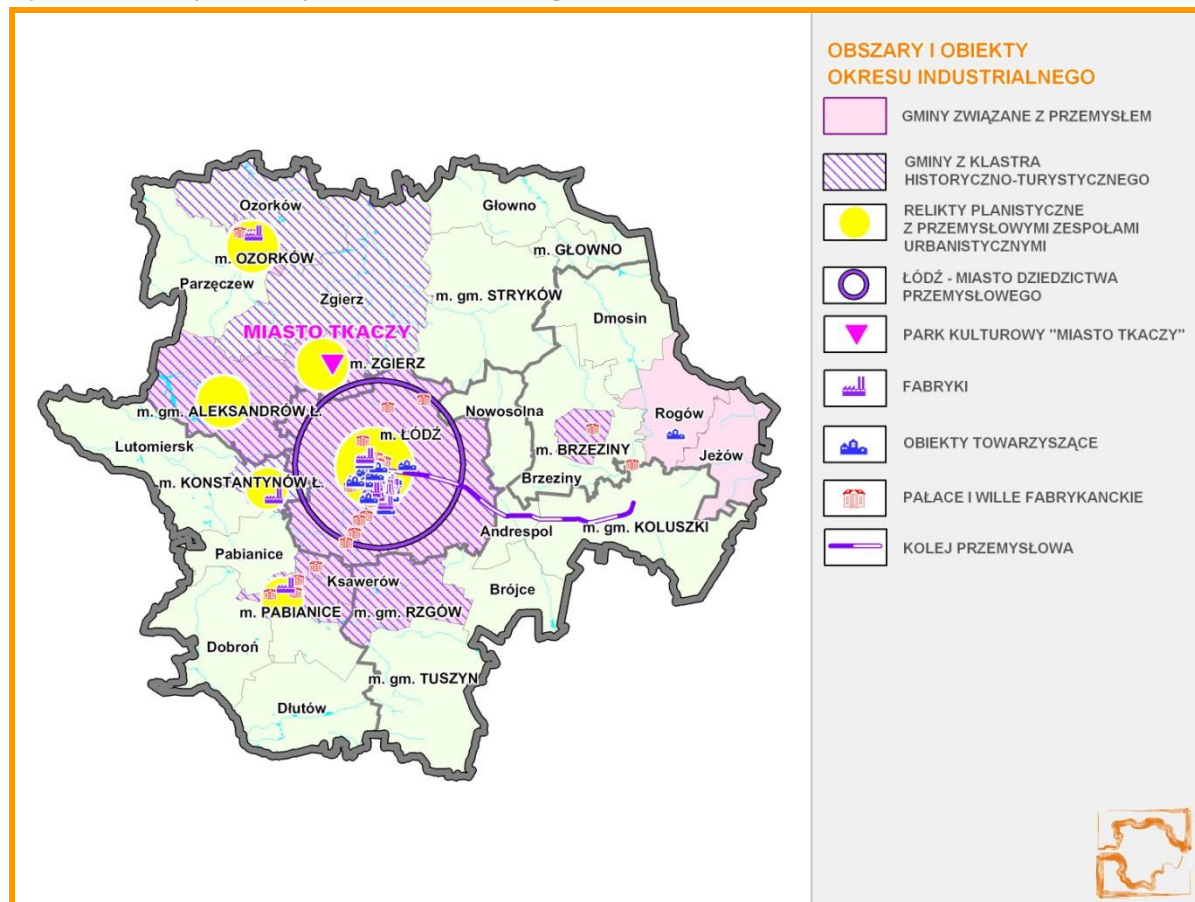
Degradacja terenów mieszkaniowych przejawia się w dekapitalizacji budynków oraz niskim poziomie wyposażenia w infrastrukturę techniczną. Tereny te mają również niekorzystną strukturę społeczno-przestrzenną, charakteryzującą się dużym odsetkiem osób słabo wykształconych, bezrobotnych, wykluczonych społecznie, wchodzących w konflikty z prawem oraz w podeszłym wieku. Degradacja terenów mieszkaniowych przejawia się również w ich niedorozwoju gospodarczym. Powyższe cechy obniżają atrakcyjność osadniczą omawianych terenów, co sprzyja emigracji bogatszych i bardziej wykształconych mieszkańców na obszary podmiejskie. Obniża się również wizerunek miasta w oczach mieszkańców oraz potencjalnych turystów i inwestorów.

Zdegradowane obszary poprzemysłowe zostały zdiagnozowane w śródmieściach trzech miast: Pabianic, Zgierza i Łodzi. Znajdują się one w sąsiedztwie śródmiejskich obszarów mieszkaniowych i terenów zielonych. Są to przeważnie duże, zwarte obszary dwudziestowiecznej zabudowy wielkofabrycznej, a w przypadku Łodzi również pojedyncze, niewielkie fabryki, stojące pośród zabudowy mieszkalnej. Dominującą obecnie funkcją na tych terenach jest drobna działalność



handlowa, usługowa, rzemieślnicza i magazynowa. Forma dzierżawy nie zachęca użytkowników do remontów i bieżących konserwacji. Na zdegradowanych obszarach przemysłowych występują ponadto obiekty zabytkowe, których remont i użytkowanie wymaga zgody konserwatora zabytków.

Rys. 23. Obszary i obiekty okresu industrialnego.



Na terenie ŁOM można wskazać udane przykłady rewitalizacji terenów przemysłowych, związanych z nadaniem im funkcji handlowo-rozrywkowej (Manufaktura, Centrum Fabryka budowane w Pabianicach), hotelowej (Hotel Andel's) czy biurowej (biurowce w dawnych fabrykach: Synergia przy ul. Wólczańskiej czy Zenit przy ul. Sienkiewicza). Bankructwo firmy, która zrewitalizowała przędzalnię Scheiblera i urządziła w niej lofty wskazuje na konieczność przeprowadzenia dokładnych badań rynkowych przed przystąpieniem do rewitalizacji obiektu.

Kolejną grupą terenów wymagającą rewitalizacji są **zdegradowane tereny zielone**, przeważnie o charakterze parkowym. Znajdują się one w centrum Łodzi, Ozorkowa, Zgierza i Pabianic, w sąsiedztwie terenów mieszkaniowych i przemysłowych. Problemem tych obszarów jest niewystarczająca bądź zdewastowana infrastruktura towarzysząca. Brak jest punktów gastronomicznych, szaleńców oraz miejsc aktywnego wypoczynku. Ilość małej architektury jest niewystarczająca i jest ona często zdewastowana. Zieleń i alejki są zaniedbane.

Ostatnią grupą terenów wymagających rewitalizacji są **zdegradowane place i rynki**, które zidentyfikowano w Zgierzu, Pabianicach, Głownie i Łodzi. W Zgierzu prace nad rewitalizacją tego typu obszarów są sukcesywnie prowadzone i obecnie są na ukończeniu. W pozostałych miastach rynki i place stanowią nieuporządkowaną przestrzeń publiczną. Stojąca przy nich zabytkowa zabudowa również jest zdegradowana. Pomimo położenia w centrum miasta, omawiane przestrzenie nie pełnią



funkcji reprezentacyjnej i są rzadko odwiedzane przez mieszkańców. Taka sytuacja wynika nie tylko ze stopnia degradacji obszaru, ale również z pełnionych funkcji, mało atrakcyjnych dla mieszkańców.

II.4. Powiązania transportowe

Wzrastający standard życia mieszkańców, konieczność zaspokojenia ich wzrastających potrzeb wyższego rzędu oraz coraz większe odległości między miejscami zamieszkania a potencjalnymi miejscami pracy i nauki wymagają sprawnego i charakteryzującego się dużym komfortem systemu transportowego.

Zbiorowy transport publiczny będący najbardziej efektywnym i przyjaznym dla środowiska powinien być traktowany priorytetowo, jako czynnik kształtujący spójność przestrzenną obszaru metropolitalnego. Wysoką jakość transportu określa zarówno dobra infrastruktura (liniowa i punktowa), jak i sama organizacja transportu. Oba te elementy wpływają na zewnętrzną oraz wewnętrzną dostępność transportową.

II.4.1. Układ drogowy

W układzie drogowym obszaru ŁOM decydującą rolę odgrywają drogi krajowe (nr 91, 1, 14, 71, 72) i wojewódzkie (nr 702, 704, 708, 710, 713, 714, 485), które zapewniają połączenia z głównymi ośrodkami w kraju i regionie. W ostatnim okresie rozpoczęto realizację strategicznego układu drogowego województwa, tworzonego przez autostrady i drogi ekspresowe należące do sieci TEN-T (A-1, A-2, S-8), dzięki któremu wzrasta znaczenie Łodzi i ŁOM jako ważnego węzła transportowego. Mankamentem istniejącego układu drogowego jest nadal zły stan techniczny dróg, niedostosowanie parametrów technicznych do przenoszonego ruchu i brak obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich, prowadzących duży ruch tranzytowy przez centra intensywnie zurbanizowanych miejscowości.

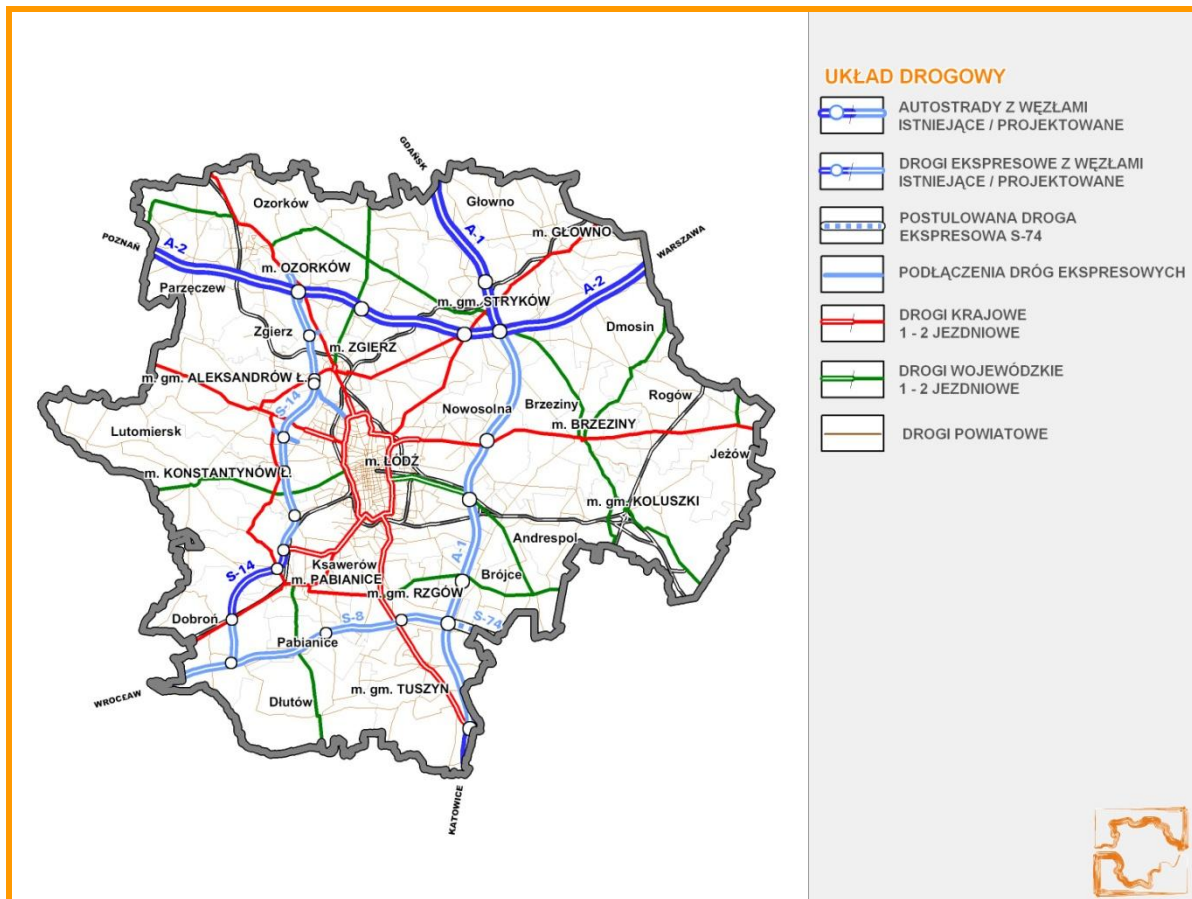
Łódź położona jest w samym środku promienistego układu dróg krajowych i wojewódzkich, konsekwencją czego jest przeciążenie i niewydolność śródmiejskiego układu komunikacyjnego. Obecnie prowadzone są na szeroką skalę prace modernizacyjne i inwestycyjne (np. zrealizowano obwodnicę Pabianic w ciągu S-14 i obwodnicę Strykowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 708). Stan techniczny istniejącego układu drogowego ŁOM sukcesywnie się poprawia, jednak nadal występują duże potrzeby inwestycyjne w zakresie:

- podłączenia układu miejskiego do systemu autostrad i dróg ekspresowych poprzez budowę tras dojazdowych węzłów, o odpowiednich parametrach technicznych;
- realizacji układu obwodnicowego w celu połączenia ze sobą zewnętrznych struktur miasta bez konieczności przekraczania pasa kolei obwodowej w Łodzi;
- poprawy parametrów technicznych i budowy nowych wiaduktów na trasach wylotowych z centrum.

W związku z dynamicznym rozwojem motoryzacji w ostatnich latach, głównym problemem staje się zmniejszenie przepustowości przeciążonych układów drogowych, szczególnie w śródmieściach, gdzie możliwości rozbudowy sieci drogowej są ograniczone. Ruch prowadzony przez centra o intensywniej zabudowie mieszkaniowej, przyczynia się w znacznym stopniu do wzrostu zanieczyszczenia środowiska i pogorszenia warunków życia mieszkańców. Głównym celem polityki transportowej jest odciążenie śródmieść z nadmiernego zatłoczenia ruchem samochodowym i przeciwdziałanie kongestii poprzez ograniczenie transportu indywidualnego w centrum oraz wspierania rozwoju transportu zbiorowego.



Rys. 24. Układ drogowy.



II.4.2. Transport autobusowy

Układ drogowy ŁOM stanowi podstawę dla transportu autobusowego, zarówno międzymiastowego, jak i wewnątrzmiastowego. W Łodzi funkcjonują 3 główne dworce dla komunikacji autobusowej (międzynarodowej, krajowej, regionalnej oraz podmiejskiej): tymczasowy dworzec autobusowy usytuowany przy Pl. Dąbrowskiego, dworzec autobusowy Północny oraz Łódź Kaliska. Po 2015 roku realizacja połączeń będzie oparta na węźle multimodalnym przy dworcu Łódź Fabryczna i Łódź Kaliska. W powiązaniach krajowych, transportem autobusowym obsługiwane są przede wszystkim kierunki nieobsługiwane koleją. Połączenia wewnątrz obszaru metropolitalnego realizowane są również komunikacją typu bus, przez 41 prywatnych przewoźników. Dodatkowo w Łodzi, Zgierz, Pabianicach uruchamiane są autobusy miejskie, natomiast w Strykowie, Głownie oraz Brójcach funkcjonuje gminna komunikacja zbiorowa.

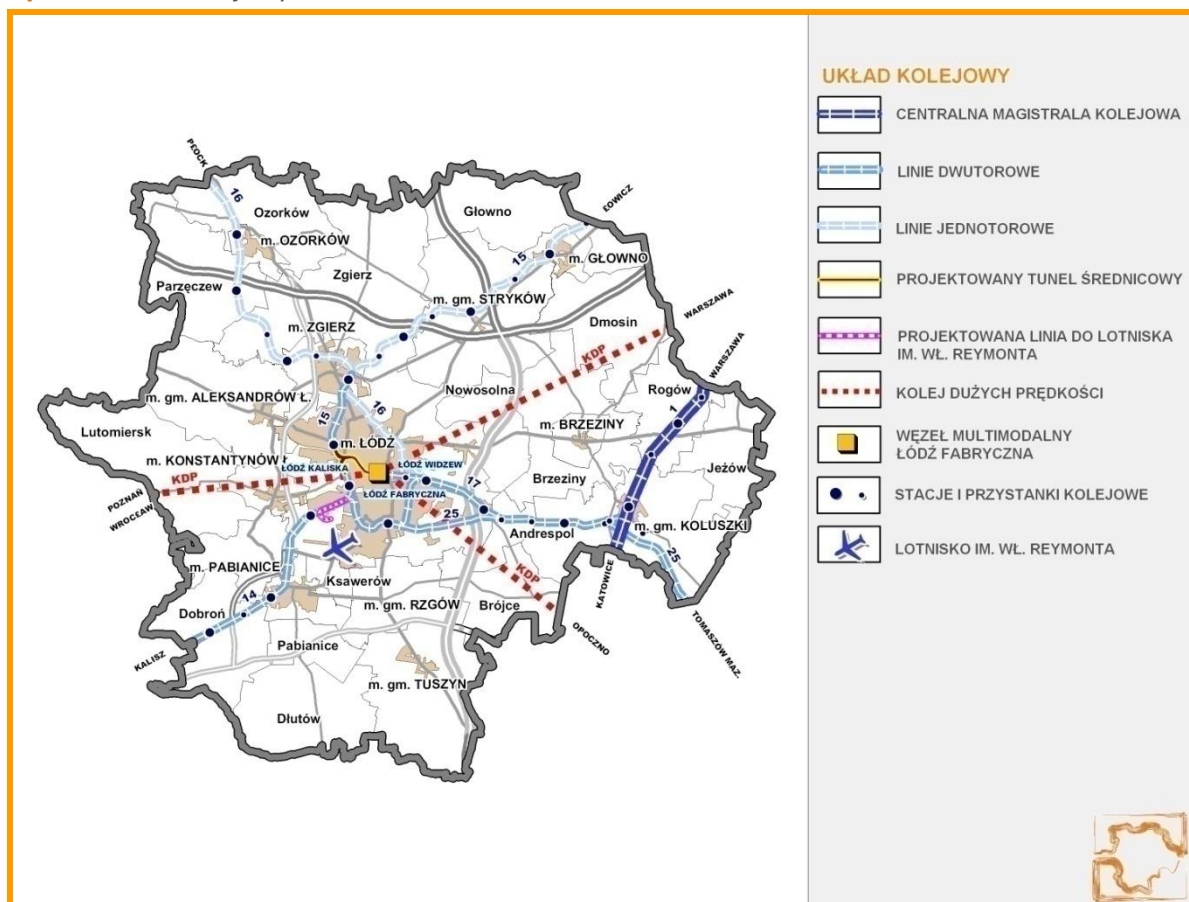
II.4.3. Transport kolejowy

Łódź, mimo że jest trzecim co do wielkości miastem w Polsce i zlokalizowana jest w samym centrum kraju, nie jest włączona w krajowy system magistrali kolejowych o podwyższonych parametrach, objętych umowami AGC (E-20, CMK). Istniejący układ kolejowy Łodzi jest niespójny i charakteryzuje się brakiem jednego głównego dworca, skupiającego wszystkie potoki pasażerskie na liniach kolejowych. Fakt ten uniemożliwia włączenie kolei do wewnętrznej obsługi komunikacyjnej Łodzi, jak również nie stwarza odpowiednich standardów obsługi powiązań pasażerskich i towarowych, w relacjach krajowych oraz regionalnych. Łódzki węzeł kolejowy tworzą linie: Łódź Fabryczna – Koluszki (nr 17), Łódź Kaliska - Dębica (nr 25), Łódź Kaliska -Tuplice (nr 14), Łódź Widzew -



Kutno (nr 16), Łódź Kaliska - Bednary (nr 15), Łódź Chojny – Łódź Widzew (nr 540) oraz łącznice kolejowe. Wszystkie linie w łódzkim węźle kolejowym są zelektryfikowane. Ponadto, na infrastrukturę układu kolejowego Łodzi składają się 3 główne dworce kolejowe: przebudowywany obecnie dworzec Łódź Fabryczna, mający stać się głównym węzłem multimodalnym dla obszaru metropolitalnego i regionu, modernizowany dworzec Łódź Widzew, dworzec Łódź Kaliska oraz uzupełniające system mniejsze stacje i przystanki kolejowe. Część linii kolejowych leżących w granicach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego charakteryzuje się niskimi parametrami technicznymi i złym stanem infrastruktury punktowej. Wyjątek stanowią zmodernizowana w 2008 roku linia kolejowa Łódź Widzew – Koluszki – Skierniewice oraz linie nr 15 na odcinku Zgierz – Łowicz, nr 25 na odcinku Łódź Chojny – Łódź Kaliska i nr 540 Łódź Chojny – Łódź Widzew, gdzie przeprowadzone zostały prace odtworzeniowe.

Rys. 25. Układ kolejowy.



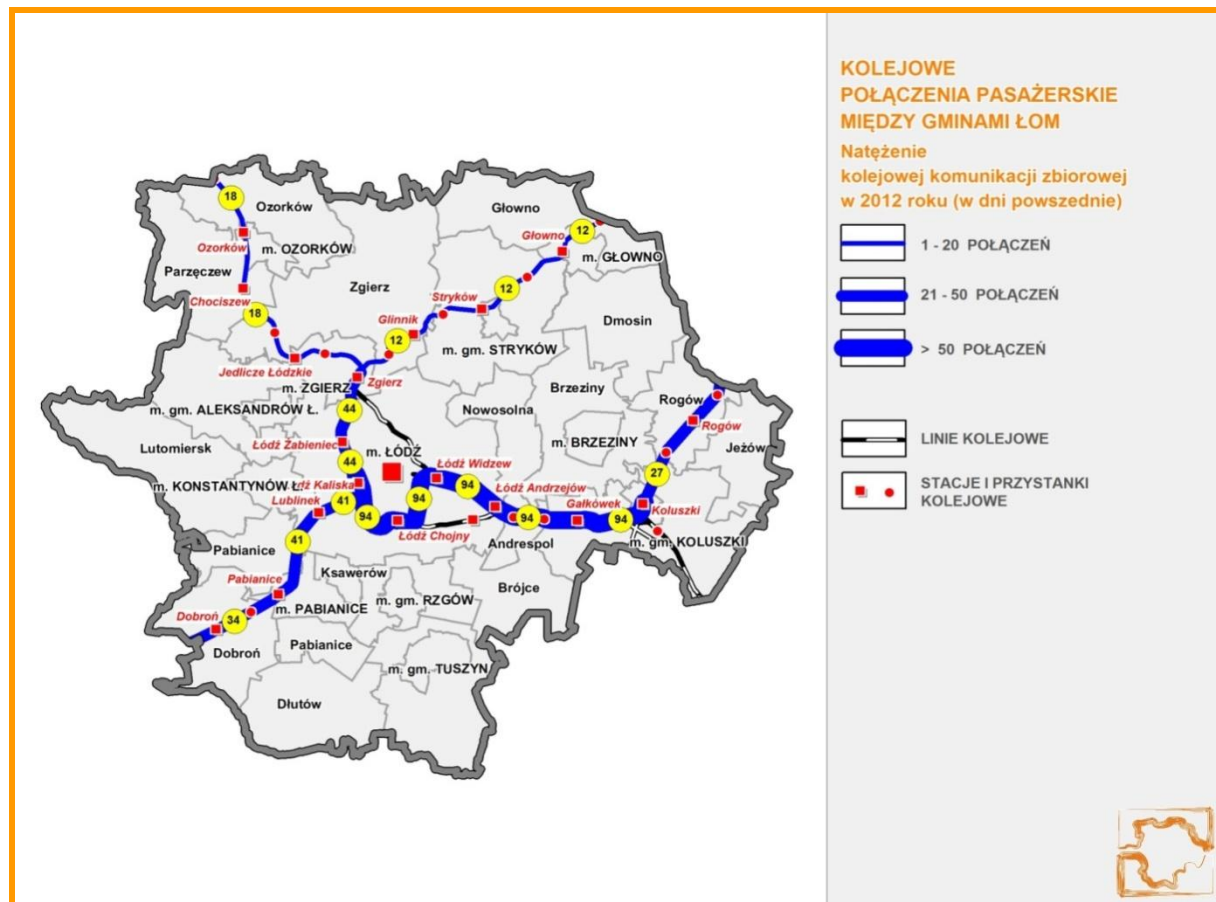
Sieć kolejowa w obszarze metropolitalnym wymaga inwestycji o charakterze rehabilitacyjnym, ukierunkowanym na przywrócenie pierwotnych prędkości rozkładowych. Szansą na rozwiązanie problemów z obsługą kolejową ŁOM jest budowa tunelu średnicowego (dla połączeń aglomeracyjnych, regionalnych i dalekobieżnych) pomiędzy dworcem Łódź Fabryczna a dworcem Łódź Kaliska i przystankiem Łódź Żabieniec. Niezbędnym uzupełnieniem układu powinna być budowa łącznic zamykających kolej obwodową oraz budowa łącznika do Portu Lotniczego Łódź im. Wł. Reymonta. Pożądanym działaniem inwestycyjnym jest także budowa i przebudowa przystanków kolejowych na linii obwodowej, średnicowej i liniach wylotowych z miasta. Biorąc pod uwagę zewnętrzną dostępność ŁOM poprawę upatruje się w budowie w ramach sieci TEN-T Kolei Dużych Prędkości relacji Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław z tunelowym przejściem pod centrum



Łodzi wraz z połączeniem Łodzi z Centralną Magistralą Kolejową, co poprawi połączenie w relacji do Krakowa.

Za pasażerskie przewozy kolejowe w obrębie ŁOM odpowiedzialne są dwa organy: PKP Intercity S.A. uruchamiający przewozy międzywojewódzkie (TLK) oraz Urząd Marszałkowski w Łodzi zamawiający pociągi regionalne i InterRegio, których kursy realizowane są przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Dodatkowo w 2010 roku utworzona została „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” Sp. z o.o. będąca podmiotem samorządu województwa łódzkiego, której celem jest zapewnienie efektywnej organizacji pasażerskiego ruchu kolejowego w regionie łódzkim oraz prawidłowe jego funkcjonowanie. Spółka zarządza projektem „Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej”. W jego ramach zakupionych zostanie 20 sztuk nowych elektrycznych pociągów (EZT), a w rejonie stacji Łódź Widzew powstanie obiekt pełniący rolę zaplecza technicznego dla taboru. Przedsięwzięcie zakłada budowę nowego systemu transportu kolejowego, który połączy miasta aglomeracji łódzkiej, kursy realizowane będą na trasach do Sieradza, Łowicza, Kutna i Koluszek, a w perspektywie do innych ośrodków miejskich, również leżących poza granicami województwa. Projekt skonsolidowany jest z inwestycją PKP PLK S.A.: „Budowa, przebudowa, przystanków kolejowych na trasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez utworzenie intermodalnych przystanków z Łódzką Koleją Aglomeracyjną – etap I”, w ramach którego nastąpi budowa pasażerskich węzłów multimodalnych (przebudowa istniejących i budowa 8 nowych przystanków: Łódź Obywatelska, Łódź Pabianicka, Łódź Zarzew, Łódź Dąbrowa, Łódź Radogoszcz Zachód, Łódź Retkinia, Zgierz Południe, Zgierz Jaracza).

Rys.26. Kolejowe połączenia pasażerskie między gminami ŁOM.





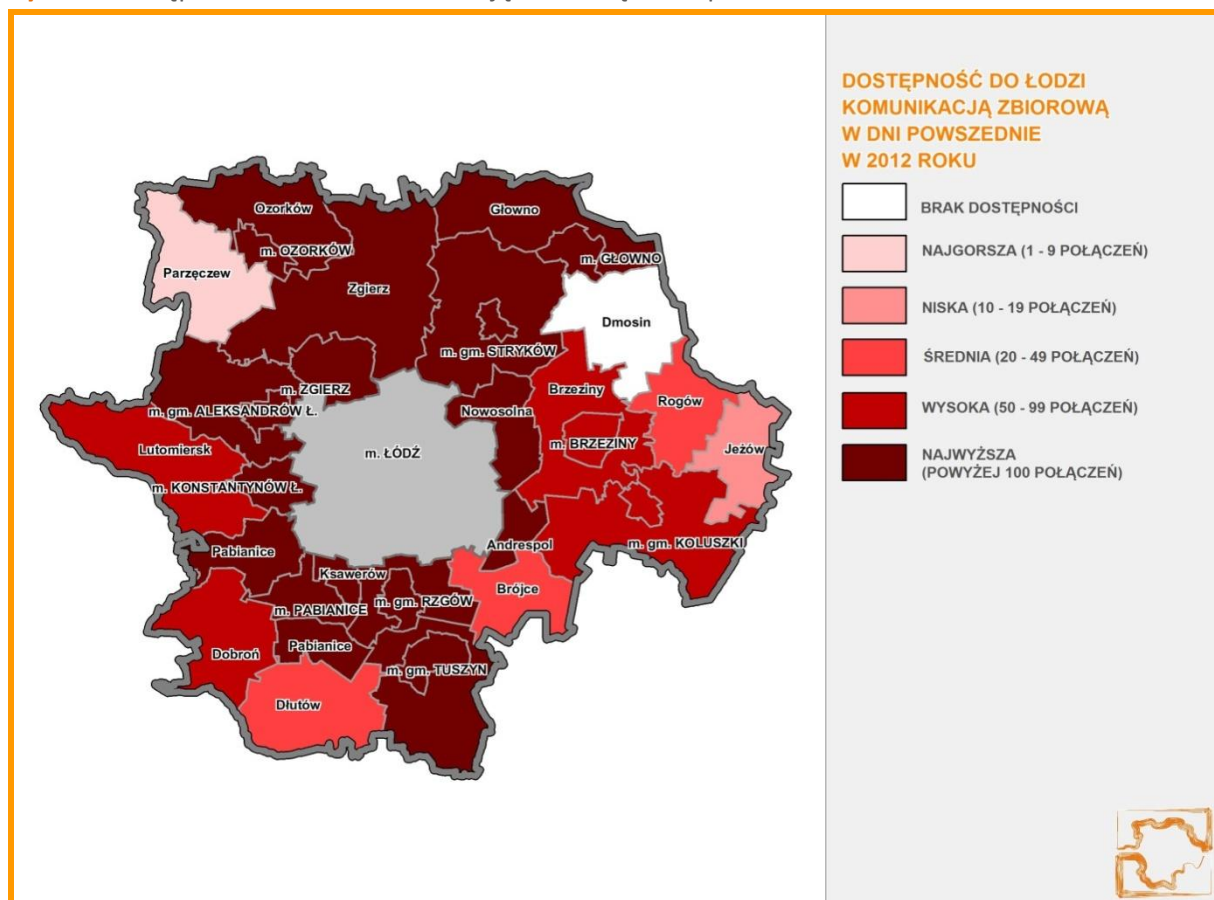
II.4.4. Transport tramwajowy

Bardzo istotne znaczenie w systemie komunikacyjnym Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego odgrywa sieć tramwajowa, która oprócz Łodzi obsługuje: Pabianice, Konstantynów, Zgierz, Ozorków, Lutomiersk oraz Ksawerów. Główną barierą dla jej efektywnego wykorzystania stanowi zły stan techniczny torowisk oraz niezmodernizowany tabor. Szansę upatruje się w remontach infrastruktury (tramwaj W-Z, Łódzki Tramwaj Regionalny oraz Tramwaj Podmiejski) oraz w budowie nowych linii (Nowe Centrum Łodzi, Olechów, Dąbrowa, Szpital CZMP).

II.4.5. Integracja systemów

Poza infrastrukturą, warunkiem koniecznym do zaistnienia sprawnego systemu transportu pasażerskiego są działania organizacyjne, które powinny zmierzać do pełnej integracji systemów komunikacji zbiorowej (kolej, tramwaj, autobus), z transportem indywidualnym (samochód – Park & Ride, rower – Bike & Ride). Niestety na obszarze ŁOM nie wykształciły się dotychczas takie węzły. Zapoczątkowana została jednak budowa największego węzła integrującego w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym – podziemnego, multimodalnego dworca Łódź Fabryczna, mająca się ukończyć w 2015 roku. Ponadto na obszarze Łodzi w ciągu ul. Mickiewicza pomiędzy ulicami Piotrkowską i Kościuszki zapoczątkowana została inwestycja związana z utworzeniem dworca tramwajowego „Centrum” – węzeł integrujący Łódzki Tramwaj Regionalny, Tramwaj W-Z oraz miejskie linie autobusowe i tramwajowe.

Rys. 27. Dostępność do Łodzi komunikacją zbiorową w dni powszednie.





Diagnoza systemu transportu w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym wykazuje, że pomimo negatywnych zjawisk, ŁOM posiada potencjał umożliwiający wykształcenie spójnego i dobrze działającego systemu transportu publicznego. Zapoczątkowane są procesy prowadzące do stworzenia przyjaznego pasażerom systemu transportu publicznego. Jednocześnie, z uwagi na centralne położenie omawianego obszaru, na przecięciu ważnych korytarzy transportowych, ma on szansę stać się centralnym węzłem komunikacyjnym.

II.5. Podsumowanie

Łódzki Obszar Metropolitalny to obszar największej w regionie koncentracji procesów gospodarczych, społecznych i przestrzennych, mających wpływ na rozwój funkcji metropolitalnych Łodzi i jej związki funkcjonalne z pozostałymi miastami. Analiza najważniejszych czynników kształtujących obszar metropolitalny pozwoliła na określenie głównych potencjałów i barier rozwojowych ŁOM w kontekście najważniejszych wyzwań warunkujących wzmocnienie roli i znaczenia Łodzi oraz obszaru metropolitalnego wśród pozostałych metropolii w kraju.

Najważniejszymi wyzwaniami rozwojowymi ŁOM są:

1. rozwój funkcji metropolitalnych:

- potencjały rozwoju:
 - **szkolnictwo wyższe**, w tym szczególnie wyższe szkoły artystyczne, i silna pozycja Łodzi jako ośrodka akademickiego,
 - **instytucje naukowo-badawcze** skoncentrowane w ŁOM,
 - **sektor kreatywny**, w tym szczególnie tradycje rozwoju sztuki nowoczesnej, zwłaszcza sztuk plastycznych i wzornictwa przemysłowego, przemysłu filmowego, sztuki teatralnej i mediów,
 - **położenie** na skrzyżowaniu europejskich korytarzy transportowych dające impuls do rozwoju gospodarczego poprzez rozbudowę bazy logistycznej, parków magazynowych i terminali multimodalnych oraz znaczne zaawansowanie realizacji docelowego układu transportowego (autostrad i dróg ekspresowych w sieci TEN-T),
- bariery rozwoju:
 - **słabo zintegrowane środowiska** przedsiębiorców, twórców kultury i przedstawicieli świata akademickiego,
 - **brak sieciowych powiązań funkcjonalnych** między sektorem akademickim, jednostkami naukowo-badawczymi, podmiotami gospodarczymi i instytucjami kultury,
 - **brak poczucia tożsamości terytorialnej** mieszkańców i niski poziom kapitału społecznego,
 - **słaba oferta inwestycyjna** dla lokalizacji strategicznych inwestycji,

2. rewitalizacja zdegradowanych technicznie, społecznie i gospodarczo obszarów miast:

- potencjały rozwoju:
 - **unikatowe walory dziedzictwa kulturowego**, w tym szczególnie XIX-wieczne dziedzictwo przemysłowe,
 - **wielokulturowe tradycje** rozwoju ośrodków miejskich,
 - **przyszłe atrakcyjne obszary inwestycyjne** w centrach miast,



- bariery rozwoju:
 - **koncentracja negatywnych zjawisk** związanych z degradacją obszarów śródmiejskich miast i ogromna skala potrzeb rewitalizacyjnych,
 - **brak kompleksowych, systemowych działań** w zakresie rewitalizacji,
 - **niedostateczny poziom współpracy JST** i brak promocji „dobrych praktyk”,

3. integracja systemu transportu publicznego:

- potencjały rozwoju:
 - **centralny węzeł transportowy ŁOM** z dworcem multimodalnym Łódź Fabryczna, dworcem tramwajowym "Centrum" i trasą W-Z oraz systemem Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej
 - **rozbudowana siatka połączeń transportu publicznego** ułatwiająca kształtowanie spójności terytorialnej ŁOM,
- bariery rozwoju:
 - **brak konkurencyjności transportu publicznego** dla transportu indywidualnego ze względu na niski komfort podróży (m.in. zły stan techniczny infrastruktury i taboru),
 - **niedostateczny poziom współpracy JST.**

Dla przyspieszenia procesów metropolizacji ŁOM niezbędne jest zniwelowanie głównych barier rozwojowych oraz wzmacnianie unikalnych potencjałów. Działania te przyczynią się do wzrostu atrakcyjności obszaru pod względem mieszkaniowym i gospodarczym, zahamowania procesów odpływu migracyjnego i wpłyną na wzrost poziomu kapitału ludzkiego i społecznego.

III.

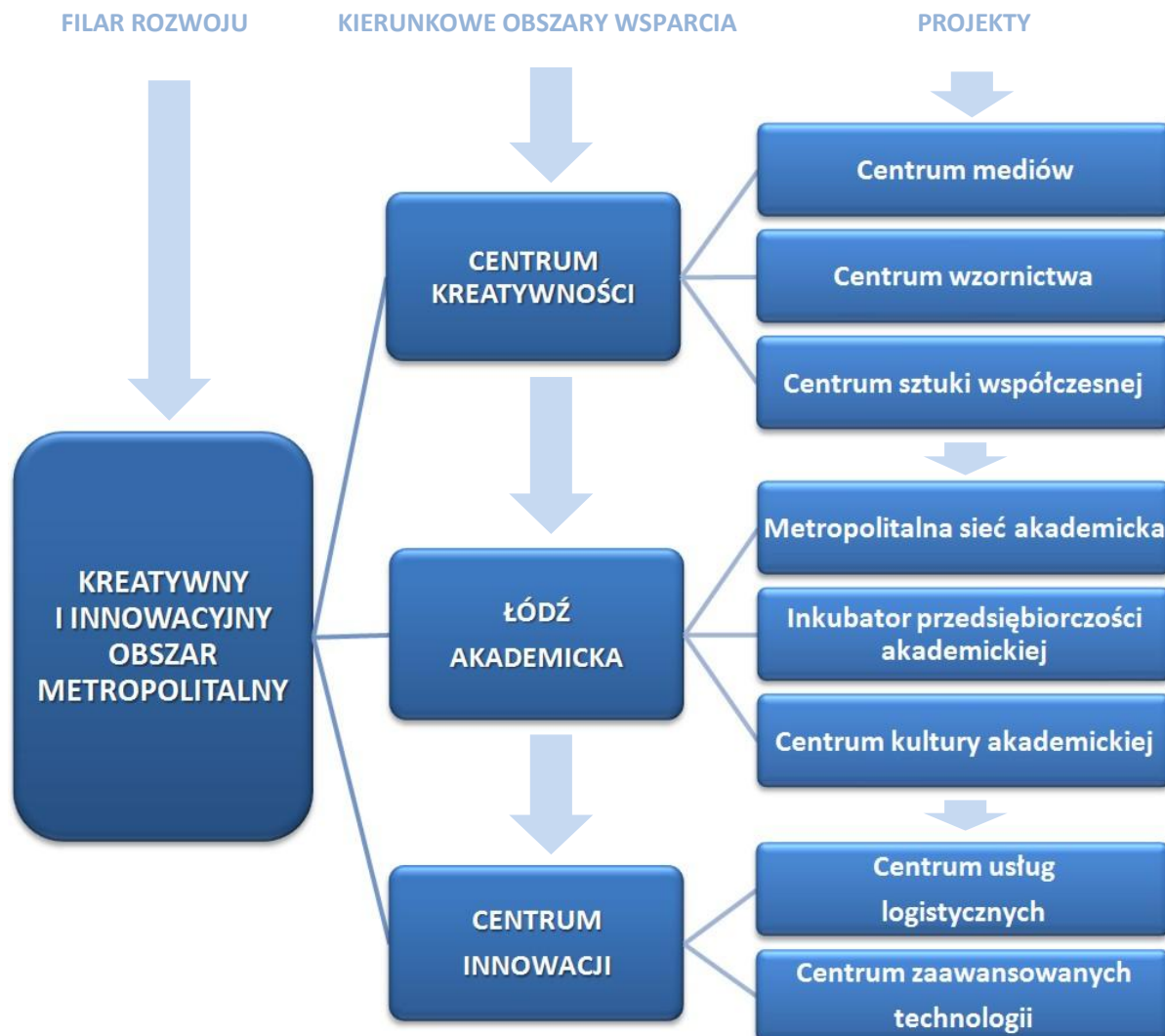
PROJEKTY ROZWOJOWE





III. 1. Filar rozwoju I

KREATYWNY I INNOWACYJNY OBSZAR METROPOLITALNY



Kształtowanie funkcji metropolitalnych, opartych na unikatowych, wewnętrznych potencjałach rozwojowych, jest koniecznym warunkiem rozwoju ŁOM. Uznaje się, że **wyspecjalizowane funkcje metropolitalne ŁOM** powinny być oparte przede wszystkim na:

1. działalności środowisk i instytucji kulturotwórczych, wykorzystujących i wzmacniających potencjał sektora kreatywnego:

Łódź i Łódzki Obszar Metropolitalny dysponują unikatowym w skali kraju potencjałem rozwojowym sektora kreatywnego. Zarówno tradycje rozwoju przemysłu włókienniczego oraz sztuki nowoczesnej i twórczości filmowej, jak również istniejący potencjał instytucji kultury i szkolnictwa artystycznego, stanowią silną podstawę budowania tożsamości obszaru oraz predestynują ŁOM do pełnienia roli europejskiego bieguna sztuki i wzornictwa przemysłowego. Efektywne wykorzystanie istniejących szans rozwojowych wynikających z wyjątkowego charakteru i koncentracji potencjałów sektora kreatywnego wymaga przede wszystkim podjęcia współpracy i koordynacji działań.



2. działalności środowisk akademickich, kształtujących wysokiej jakości kapitał ludzki:

W dobie gospodarki wiedzy i innowacji kluczowe znaczenie ma wysokiej jakości kapitał ludzki. Stwarzanie możliwości i dogodnych warunków dla rozwoju ludzi aktywnych, wykształconych i kreatywnych stanowi klucz do trwałego wzrostu gospodarczego i rozwoju społeczno-gospodarczego na miarę XXI wieku. Szczęólnego znaczenia nabiera rozwój potencjału uczelni wyższych i współpraca środowisk akademickich a także kształtowanie postaw proinnowacyjnych i kreatywnych. Wzrost konkurencyjności łódzkich uczelni w kraju i na arenie międzynarodowej oraz silne powiązanie szkół wyższych z otoczeniem społeczno-gospodarczym, w tym ze sferą biznesu, jest warunkiem koniecznym dla dalszego rozwoju innowacyjnego i kreatywnego obszaru metropolitalnego.

3. działalności środowisk badawczych, ukierunkowanych na rozwój i wdrażanie nowoczesnych technologii:

Dynamizacja procesów gospodarczych i wzrost efektywności podejmowanych działań zależą w znacznym stopniu od możliwości tworzenia, absorpcji i dyfuzji innowacji. Łódź, będąca miastem akademickim, siedzibą licznych instytutów badawczo-rozwojowych, centrów i parków technologicznych oraz stowarzyszeń naukowo-technicznych, dysponuje znacznym potencjałem dla rozwoju zaawansowanej gospodarki wiedzy i innowacji. Unowocześnienie technologiczne kluczowych sektorów gospodarki regionu pozwoli na budowanie przewag konkurencyjnych oraz wzrost znaczenia Łodzi i województwa na arenie międzynarodowej.

4. działalności logistycznej dyskontującej położenie ŁOM w krajowej sieci transportowej:

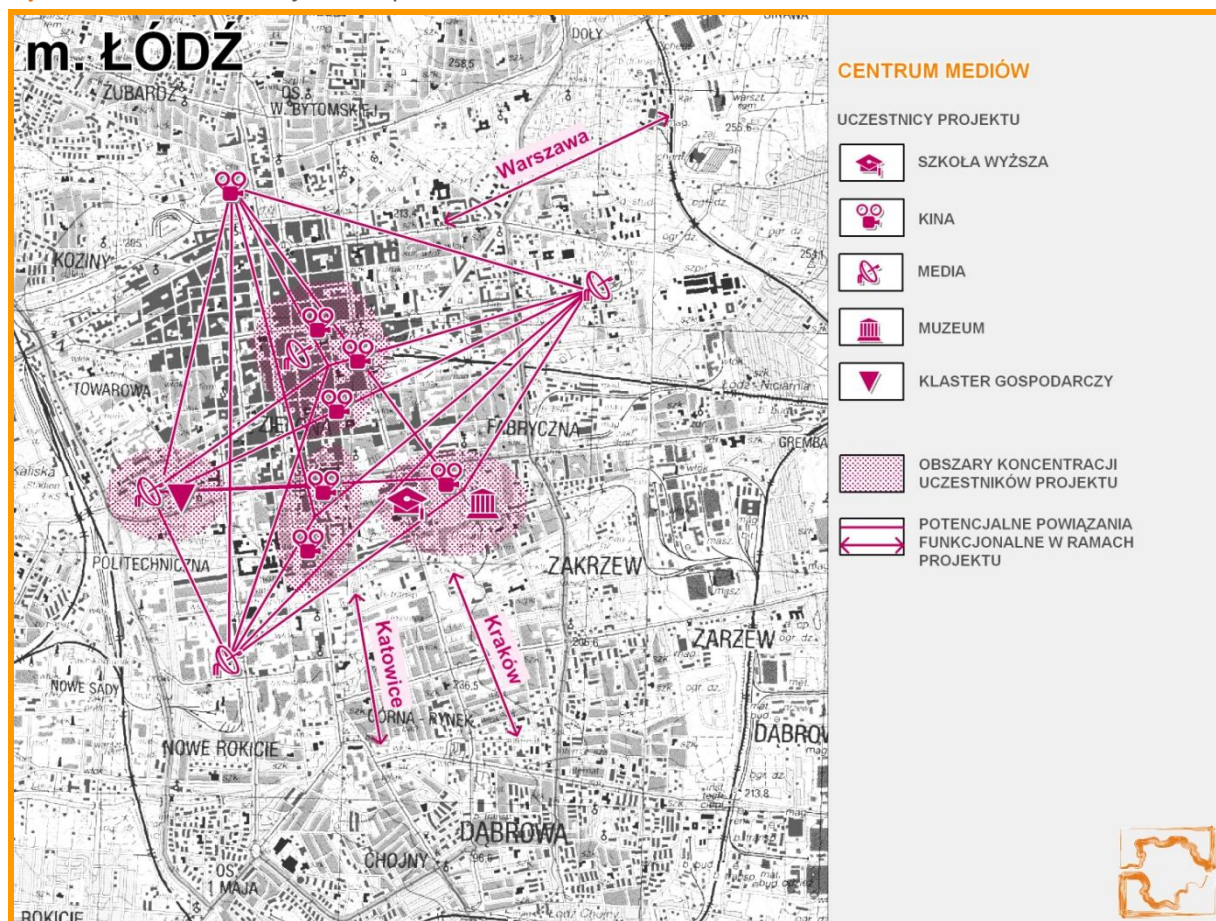
Realizacja dużych inwestycji transportowych m. in. w postaci sieci autostrad i dróg ekspresowych, w zasadniczy sposób przyczynia się do przekształceń przestrzennych i gospodarczych ŁOM, wpływa na dynamizację procesów rozwojowych oraz umożliwia zdyskontowanie centralnego położenia Łodzi w kraju. Rozwój bazy infrastrukturalnej, przygotowanie wspólnej oferty inwestycyjnej dla rozwoju funkcji logistycznych, prowadzenie badań i wdrażanie innowacji w zakresie logistyki i transportu a także zapewnienie wysoko kwalifikowanych kadr pozwoli na włączenie ŁOM w międzynarodową sieć centrów logistycznych i przyczyni się do wzrostu konkurencyjności obszaru.



III.1.1. Kierunkowy obszar wsparcia I.1. CENTRUM KREATYWNOŚCI

Projekt I.1.1. CENTRUM MEDIÓW

Rys. 28. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Centrum Mediów.



Projekt oparty jest na **tradycji „Łodzi Filmowej”** oraz instytucjach i środowiskach związanych ze sztuką filmową i działalnością medialną takich jak: Muzeum Kinematografii, Państwowa Wyższa Szkoła Filmowa, Telewizyjna i Teatralna, Łódzki Oddział TVP, Telewizja TOYA, Polskie Radio Łódź, studenckie radio „Żak”, prywatne rozgłośnie radiowe, klastr medialny, środowiska producentów i twórców filmowych. Zakłada się, że Centrum Mediów pełnić będzie rolę koordynacyjną i konsolidacyjną dla funkcjonujących instytucji związanych ze sztuką filmową i działalnością medialną, przyczyni się do zwiększenia zasięgu oddziaływania łódzkich inicjatyw artystycznych z zakresu mediów i filmu w kraju i zagranicą oraz będzie stanowić wyróżniający element tożsamości ŁOM. Projekt polegać będzie przede wszystkim na wspieraniu organizacyjnym, technicznym i finansowym działalności filmowo-medialnej. Niezbędnym warunkiem jego realizacji będzie współpraca zainteresowanych podmiotów i środowisk. Za najważniejsze krajowe kierunki współpracy łódzkiego klastra medialnego uznaje się Warszawę, Kraków i Katowice, ze względu na funkcjonujące w tych miastach kierunki kształcenia oraz silne środowiska artystyczne w dziedzinie aktorstwa, filmu i mediów.



Realizacja projektu obejmuje głównie rozwój klastra medialnego, którego działalność będzie polegać m.in. na:

1) rozwoju bazy infrastrukturalnej:

- budowa centrum nowoczesnych technik multimedialnych, będącego zapleczem technicznym dla działalności komercyjnej;
- rozbudowa zasobów lokalowych i sprzętowych Państwowej Wyższej Szkoły Filmowej, Telewizyjnej i Teatralnej oraz Muzeum Kinematografii;
- poszerzenie i unowocześnienie oferty Muzeum Kinematografii, m.in. w kierunku ekspozycji interaktywnych;
- rozwój inkubatora wspierającego działalność młodych twórców – reżyserów, operatorów, fotografików;

2) rozwoju specjalistycznych kadr:

- poszerzenie oferty edukacyjnej PWSFTViT oraz rozwój nowych międzyuczelnianych kierunków kształcenia prowadzonych m.in. z Politechniką Łódzką, Uniwersytetem Łódzkim oraz Akademią Sztuk Pięknych;
- prowadzenie szkoleń i warsztatów twórczych;

3) działaniach organizacyjnych:

- skoordynowane wykorzystanie infrastrukturalnych i sprzętowych zasobów, posiadanych przez uczestników projektu, przy wspólnie realizowanych działaniach artystycznych;
- wykreowanie wydarzeń kulturalnych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym;
- organizacja wydarzeń filmowo-medialnych i wystaw Muzeum Kinematografii w innych miastach ŁOM, zwłaszcza na rewitalizowanych obszarach dziedzictwa wielokulturowego;
- promocja kultury filmowej i multimedialnej.

Projekt I.1.2. CENTRUM WZORNICTWA

Projekt oparty jest na **tradycjach wzornictwa przemysłowego**, głównie w zakresie projektowania odzieży i tkanin, a także **tradycjach łódzkiego włókiennictwa** oraz istniejącym potencjale: Akademii Sztuk Pięknych, Politechniki Łódzkiej, Instytutu Włókiennictwa, Centralnego Muzeum Włókiennictwa, klastrów gospodarczych skupiających działalność w zakresie produkcji odzieży i tekstyliów takich jak Klaster Innowacyjnego Przemysłu i Mody oraz Klaster Innowacji Tekstylnych, imprez wystawienniczo-targowych, przemysłu odzieżowo-włókienniczego, meblarskiego i ceramiki budowlanej, środowisk projektantów. Projekt zakłada stworzenie instytucjonalno-organizacyjnego wsparcia działalności w zakresie projektowania i wzornictwa przemysłowego oraz ścisłą współpracę wymienionych instytucji i środowisk. Przyczyni się to do powstania silnego ośrodka wzornictwa o międzynarodowym zasięgu oddziaływania i rozpoznawalnego w skali globalnej.

Realizacja projektu polegać będzie głównie na kształtowaniu struktury klastrowej, tworzącej sieć powiązań funkcjonalnych między uczestnikami projektu, której działania obejmą m.in.:

1) rozwój bazy infrastrukturalnej i potencjału gospodarczego:

- rozbudowę zaplecza lokalowego i technologicznego dla wzornictwa przemysłowego;
- rozwój inkubatora ułatwiającego działalność początkujących projektantów;
- włączanie w sieć powiązań przedsiębiorstw będących odbiorcami wzornictwa przemysłowego;



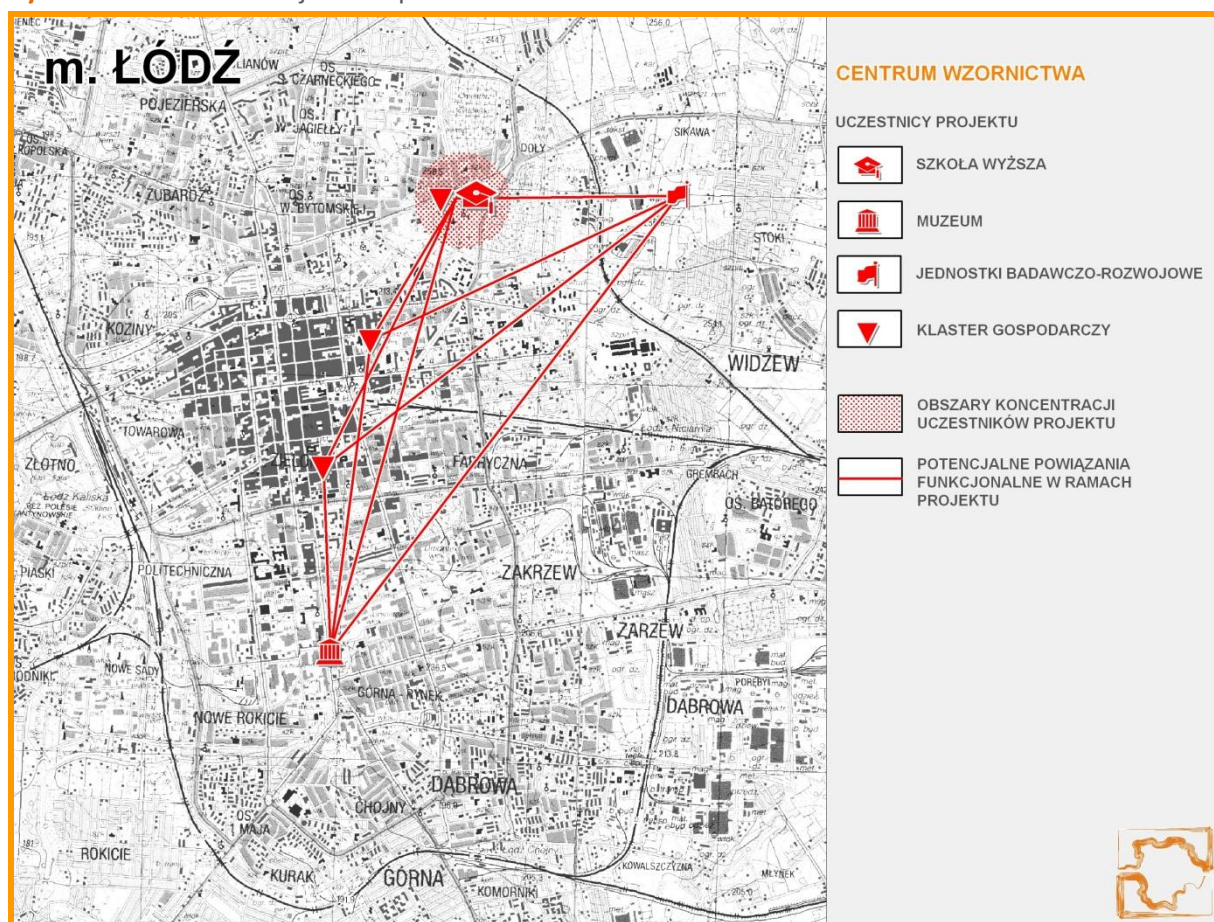
2) rozwój i profesjonalizację kadr:

- poszerzenie oferty edukacyjnej Akademii Sztuk Pięknych i Politechniki Łódzkiej oraz tworzenie nowych międzyuczelnianych kierunków studiów;
- rozwój i koordynację warsztatów dla projektantów, m.in. w zakresie stosowania nowych technologii we wzornictwie i produkcji tkanin;
- prowadzenie szkoleń dla producentów odzieży, tekstyliów, mebli i ceramiki budowlanej, w zakresie możliwości stosowania innowacji projektowych i technologicznych;

3) działania organizacyjne:

- koordynacja działań oraz koncentracja zasobów infrastrukturalnych i sprzętowych;
- wspieranie wzornictwa przemysłowego i działalności projektowej w zakresie organizacyjnym, prawnym, finansowym i technologicznym;
- zintegrowana promocja działalności oraz dokonań projektantów i architektów, m.in. poprzez współpracę rozwój targów i pokazów branżowych.

Rys. 29. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Centrum Wzornictwa.



Projekt I.1.3. CENTRUM SZTUKI WSPÓŁCZESNEJ

Projekt oparty jest na **tradycjach sztuki nowoczesnej z I poł. XX w.** oraz na istniejącym potencjale: wyższych szkół artystycznych, Muzeum Sztuki i ms², teatrów, Filharmonii Łódzkiej, klubów i galerii np.: Klub „Wytwórnia”, Miejska Galeria Sztuki, Łódź Art. Center, Galeria „Atlas Sztuki”, a także środowiska artystów plastyków, muzyków i aktorów. Centrum Sztuki Współczesnej pozwoli na efektywne wykorzystanie istniejących kulturotwórczych zasobów ŁOM, m.in. infrastrukturalnych



i intelektualnych oraz ich dalszy rozwój, zapewni integrację i koordynację działań wymienionych wyżej instytucji i środowisk artystycznych. Wspieranie działalności artystycznej w ŁOM i rozwój wydarzeń artystycznych o randze krajowej i międzynarodowej przyczyni się również do budowania wizerunku Łodzi jako miasta kultury i sztuki a w przyszłości metropolii awangardy artystycznej.

Projekt będzie realizowany m.in. poprzez:

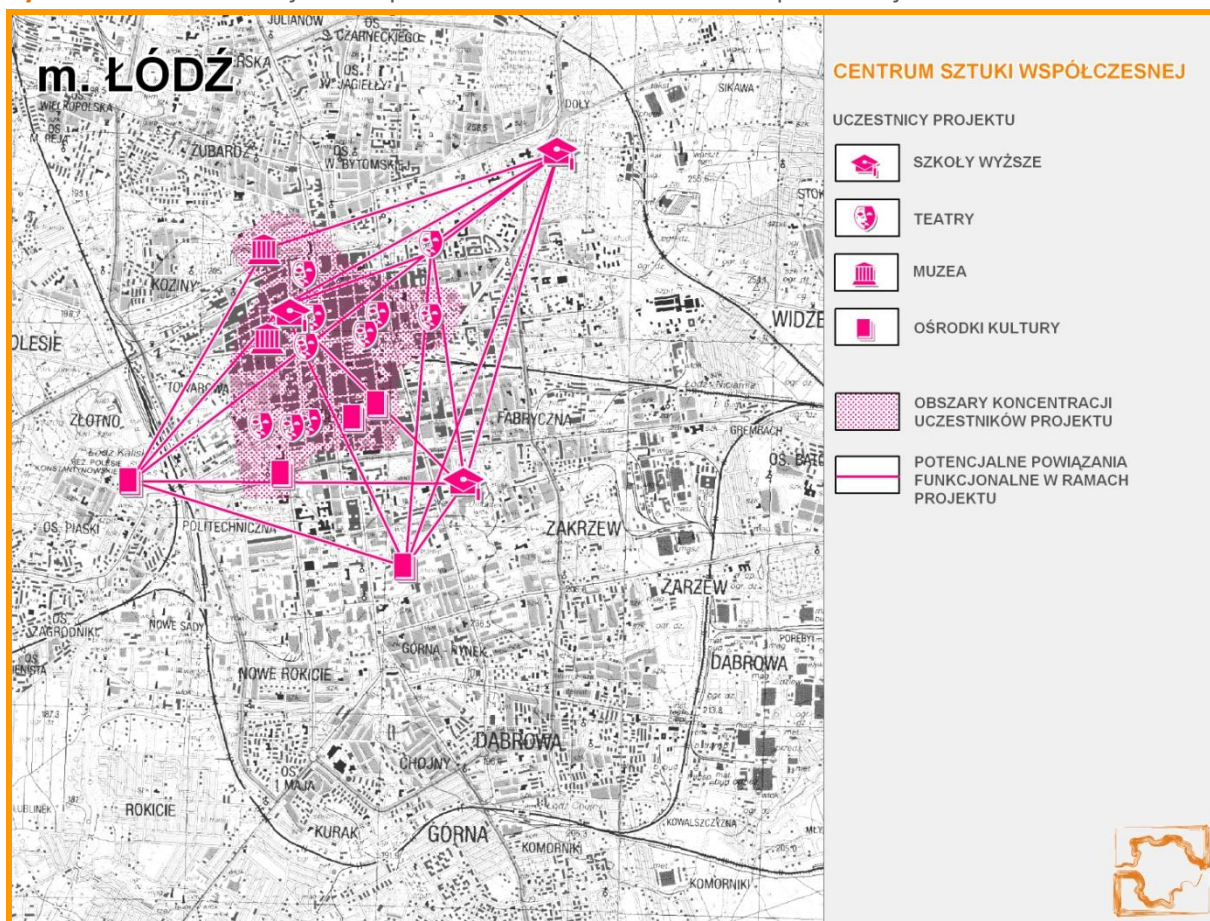
1) rozwój bazy infrastrukturalnej:

- budowa centrum kulturalnego na terenie EC-1;
- rozbudowę bazy lokalowej i infrastrukturalnej łódzkich muzeów;
- poszerzenie oferty łódzkich muzeów, głównie o ekspozycje interaktywne;
- preferencje w lokalizacji pracowni dla artystów i działalności kreatywnej w centrach miast ŁOM;

2) wsparcie organizacyjno-instytucjonalne działalności kulturotwórczej:

- stworzenie zintegrowanej oferty instytucji kultury, koordynacja, promocja i tzw. „paszport miejski”;
- wsparcie finansowe działalności kulturotwórczej;
- organizacja wydarzeń kulturalnych i artystycznych o randze krajowej i międzynarodowej;
- system pomocy w rozwoju zawodowym i artystycznym młodych twórców;
- współpraca JST przy organizacji zintegrowanych terytorialnie wydarzeń kulturalnych w ŁOM, zwłaszcza na zrewitalizowanych obszarach wielokulturowego i poprzemysłowego dziedzictwa w centrach miast.

Rys. 30. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Centrum Sztuki Współczesnej.

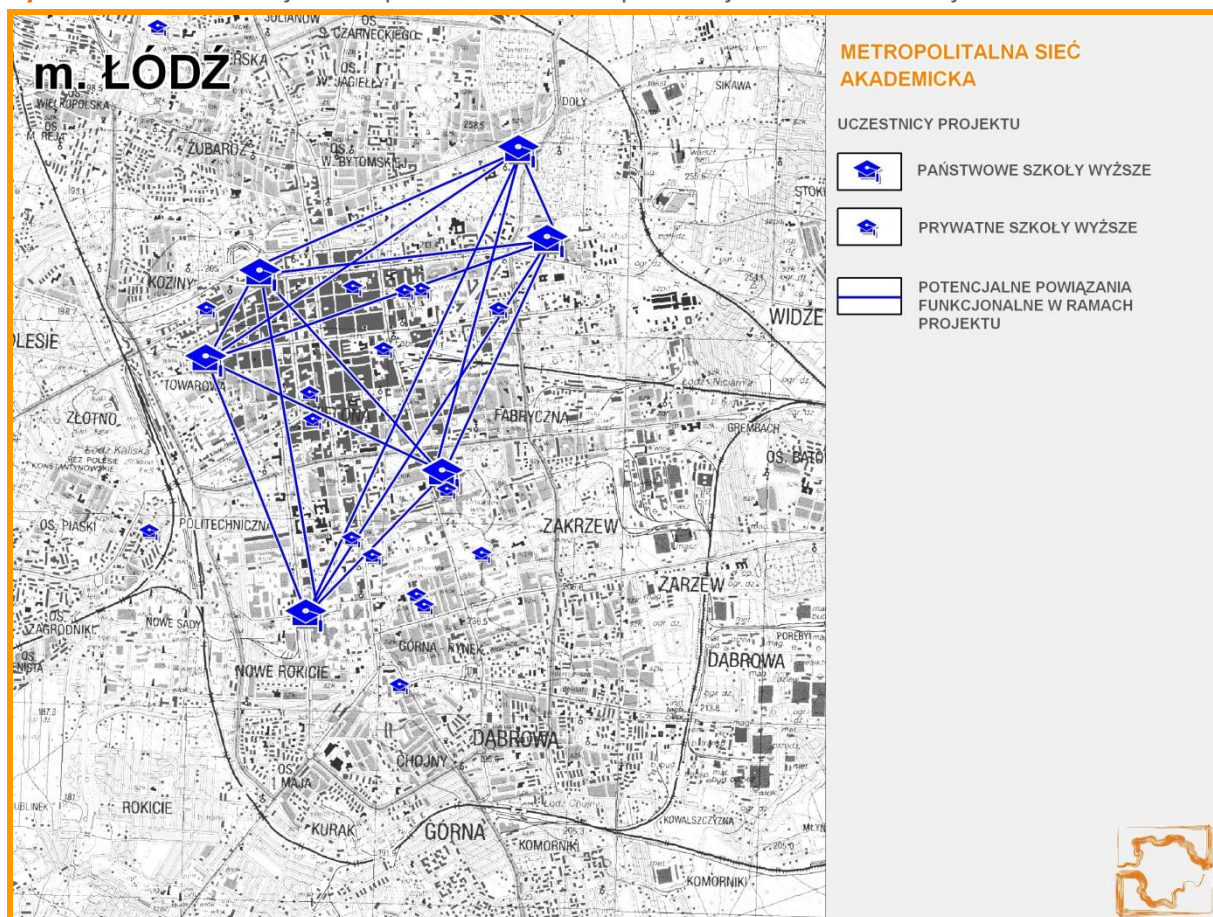




III.1.2. Kierunkowy obszar wsparcia I.2. ŁÓDŹ AKADEMICKA

Projekt I.2.1. METROPOLITALNA SIĘĆ AKADEMICKA

Rys. 31. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Metropolitalnej Sieci Akademickiej.



Projekt oparty jest na funkcjonujących najważniejszych **łódzkich szkołach wyższych**: Uniwersytecie Łódzkim, Politechnice Łódzkiej, Uniwersytecie Medycznym, Akademii Sztuk Pięknych, Państwowej Wyższej Szkole Filmowej, Telewizyjnej i Teatralnej oraz Akademii Muzycznej. Uczestnikami projektu mogą być również niepubliczne szkoły wyższe zlokalizowane w ŁOM. Projekt zakłada rozwój i kształtowanie metropolitalnej sieci akademickiej, czyli sieciowej struktury szkolnictwa wyższego, która pozwoli na koncentrację zasobów sektora akademickiego oraz ich efektywne wykorzystanie a także przyczyni się do obniżenia kosztów funkcjonowania szkół wyższych i ułatwi dostosowanie działalności do zmieniających się uwarunkowań społeczno-gospodarczych. Zakłada się rozwój międzyuczelnianych i międzywydziałowych kierunków badań i kształcenia dostosowanych do regionalnych specjalizacji gospodarczych i wzmacniających unikatowe potencjały rozwojowe oraz pozostałe funkcje metropolitalne ŁOM. Realizacja projektu doprowadzi do wzmocnienia konkurencyjności łódzkiego ośrodka akademickiego w krajowej i europejskiej sieci ośrodków akademickich, co przyczyni się do kształtowania silnych zewnętrznych powiązań funkcjonalnych ŁOM.



Realizacja projektu polegać będzie na kształtowaniu klastra szkół wyższych, co ułatwi m.in.:

1) rozwój bazy infrastrukturalnej (ośrodki konferencyjne, akademiki, obiekty sportowe, budynki wykładowe, biblioteki i laboratoria):

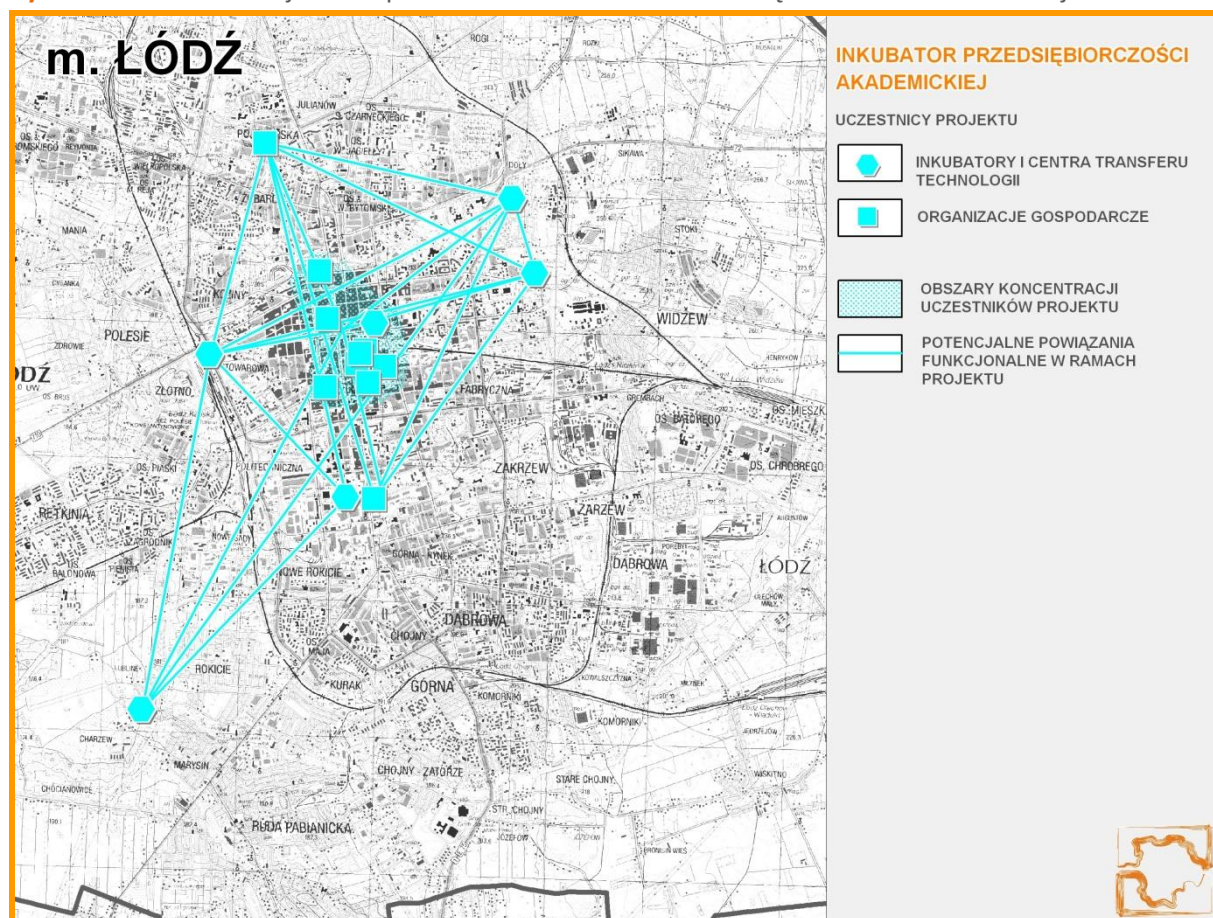
- rozbudowa infrastruktury i dostosowanie jej do zmieniających się potrzeb badawczych i dydaktycznych;
- wspólne wykorzystywanie obiektów;
- rozbudowa zintegrowanej bazy informacyjnej na temat kierunków kształcenia i prowadzonych prac naukowo-badawczych;

2) rozwój działalności dydaktycznej i badawczej:

- rozwój międzyuczelnianych i międzywydziałowych kierunków studiów, dostosowanych do potrzeb regionalnego rynku pracy, m.in. zamawianych;
- rozwój interdyscyplinarnych zespołów badawczych i badań, dostosowanych do potrzeb regionalnych specjalizacji gospodarczych;
- rozwój kadry naukowej i dydaktycznej;
- rozwój i koordynacja współpracy między sektorem akademickim a sektorem przedsiębiorstw oraz JST w celu dostosowania kierunków badań i kształcenia do potrzeb rynkowych oraz ułatwienia komercjalizacji wyników badań i startu zawodowego absolwentów.

Projekt I.2.2. INKUBATOR PRZEDSIĘBIORCZOŚCI AKADEMICKIEJ

Rys. 32. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Inkubatora Przedsiębiorczości Akademickiej.





Projekt oparty jest na funkcjonujących **inkubatorach przedsiębiorczości akademickiej**: Centrum Transferu Technologii Uniwersytetu Łódzkiego, Centrum Innowacji i Transferu Technologii Politechniki Łódzkiej, Centrum Innowacji i Transferu Technologii Uniwersytetu Medycznego, Centrum Transferu Technologii Akademii Sztuk Pięknych, Łódzkim Akademickim Inkubatorze Przedsiębiorczości przy Społecznej Akademii Nauk oraz Łódzkim Inkubatorze Technologicznym przy Łódzkim Regionalnym Parku Naukowo-Technologicznym. Projekt zakłada przede wszystkim koordynację działań i koncentrację zasobów oraz ścisłą współpracę powyższych instytucji w ramach metropolitalnej sieci akademickiej. Rozwój inkubatorów przedsiębiorczości akademickiej ułatwi dyfuzję i komercjalizację wynalazków i rozwiązań innowacyjnych, będących wynikiem działalności naukowej szkół wyższych, oraz zakładanie i rozwój przedsiębiorstw, głównie spin-off i start-up, przez pracowników, studentów i absolwentów uczelni. Kształtowanie kontaktów i współpracy między sektorem akademickim a środowiskiem przedsiębiorców ułatwi zarówno start zawodowy absolwentów uczelni, jak i pozyskiwanie kapitału ryzyka dla nowopowstających przedsiębiorstw akademickich. Wpłynie również na rozwój klastrów gospodarczych i przyczyni się do wzrostu konkurencyjności ŁOM w krajowej i europejskiej sieci osadniczej.

Projekt realizowany będzie m.in. poprzez:

- 1) rozwój bazy infrastrukturalnej:
 - rozbudowa infrastruktury funkcjonujących akademickich inkubatorów przedsiębiorczości i centrów transferu innowacji oraz dostosowanie jej do zmieniających się potrzeb badawczych i ekonomicznych;
 - wspólne wykorzystywanie zasobów infrastrukturalnych przez pracowników i absolwentów różnych szkół wyższych i wypracowywanie interdyscyplinarnych rozwiązań innowacyjnych;
- 2) rozwój struktur organizacyjnych wspierających:
 - system startu zawodowego absolwentów szkół wyższych;
 - współpraca między środowiskiem akademickim a środowiskiem przedsiębiorców, głównie z sektora gospodarki innowacyjnej i sektora kreatywnego;
 - pozyskiwanie kapitału ryzyka;
 - integracja działań promocyjnych przedsiębiorstw, produktów, badań i technologii rozwijanych w ramach przedsiębiorczości akademickiej.

Projekt I.2.3. CENTRUM KULTURY AKADEMICKIEJ

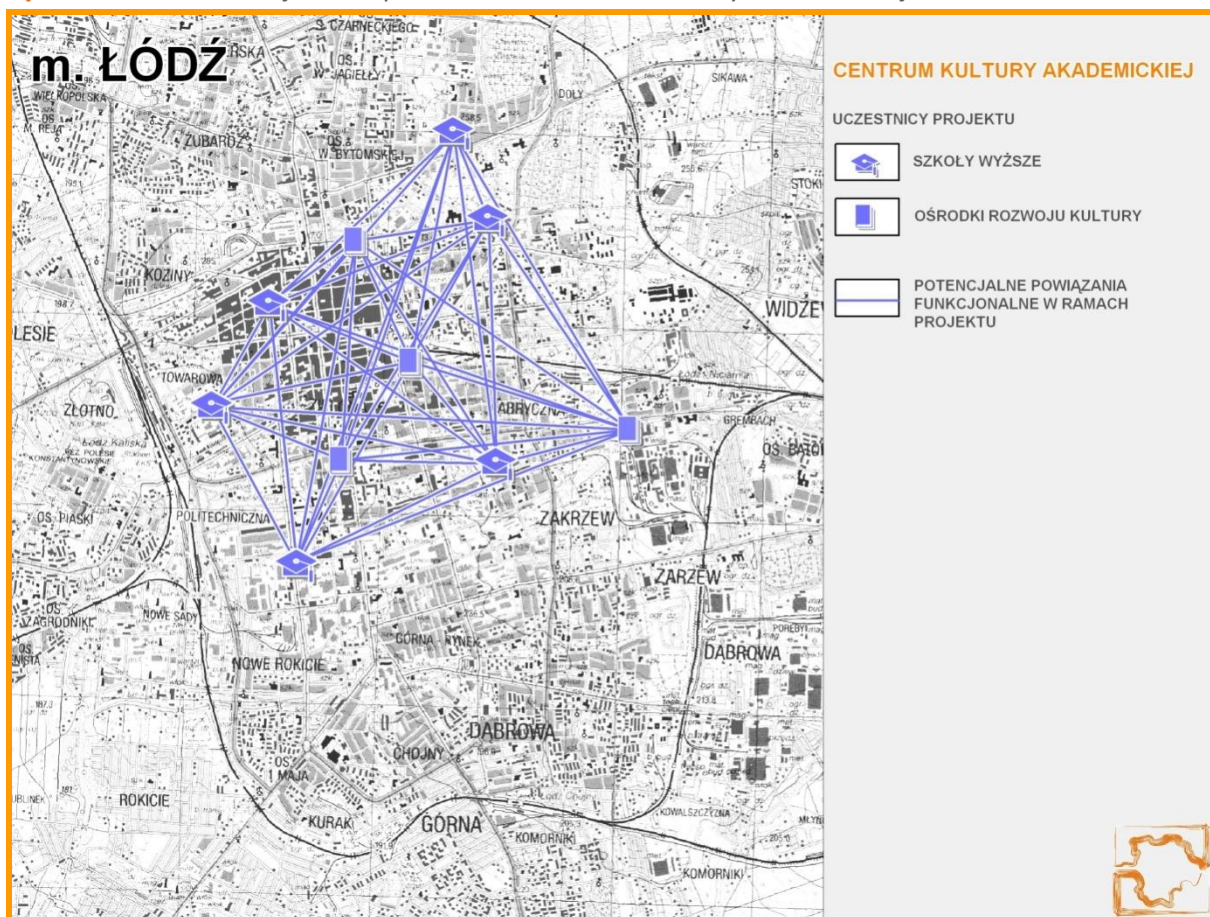
Projekt oparty jest na funkcjonujących **instytucjach wspierających kulturę alternatywną oraz działalność artystyczną studentów**, takich jak: Akademicki Ośrodek Inicjatyw Artystycznych, Łódzki Dom Kultury, Centrum „Bajkonur” i Off-Piotrkowska Center. Zakłada się ukształtowanie instytucjonalnego otoczenia kultury akademickiej, wspierającego ją organizacyjnie, infrastrukturalnie, sprzętowo i finansowo. Stworzenie Centrum Kultury Akademickiej doprowadzi do rozwoju cyklicznych wydarzeń kulturalnych o randze krajowej i pozwoli na włączenie kultury akademickiej w proces kształtowania kulturotwórczej funkcji ŁOM. Warunkiem realizacji projektu jest współpraca między wymienionymi wyżej instytucjami i środowiskami, a także między nimi a metropolitalną siecią akademicką, co umożliwi efektywne wykorzystanie zasobów, będzie sprzyjać integracji artystycznego środowiska łódzkiej młodzieży oraz ułatwi pozyskiwanie sponsorów i współpracę z profesjonalnym środowiskiem twórców i animatorów kultury.



Projekt będzie realizowany m.in. poprzez:

- 1) rozwój bazy infrastrukturalnej:
 - rozbudowę bazy lokalowej i zaplecza sprzętowego, służących artystycznej działalności studentów;
 - integrację i skoordynowane wykorzystywanie zasobów sprzętowych i infrastrukturalnych uczestników projektu;
- 2) profesjonalizację artystycznych działań studentów m.in. poprzez współpracę ze środowiskiem twórców i menadżerów kultury:
 - organizowanie warsztatów artystycznych;
 - organizowanie opieki artystycznej dla młodych twórców;
- 3) organizacyjne wsparcie działalności artystycznej:
 - pomoc w szukaniu finansowego wsparcia działań artystycznych;
 - organizacja cyklicznych wydarzeń kulturalnych o zasięgu krajowym i międzynarodowym (np. miesiąc kultury akademickiej, festiwal twórczości akademickiej, wspólne międzyuczelniane juwenalia);
 - współpraca z JST w zakresie współfinansowania i współorganizowania wydarzeń artystycznych;
 - promocja studenckich inicjatyw kulturalnych.

Rys. 33. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Centrum Kultury Akademickiej.

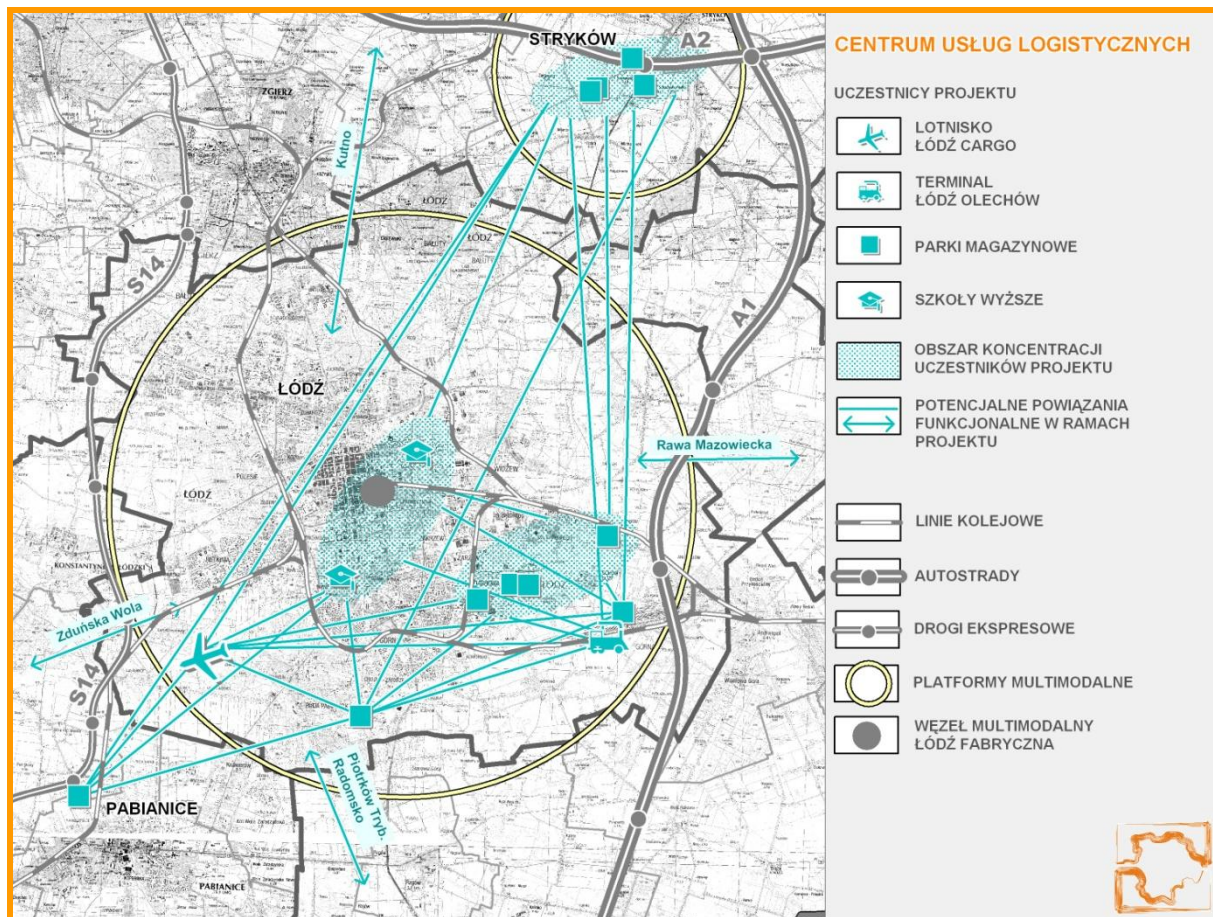




III.1.3. Kierunkowy obszar wsparcia I.3. CENTRUM INNOWACJI

Projekt I.3.1. CENTRUM USŁUG LOGISTYCZNYCH

Rys. 34. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Centrum Usług Logistycznych.



Realizacja dużych inwestycji transportowych, m.in. sieci autostrad i dróg ekspresowych, w zasadniczy sposób przyczynia się do przekształceń przestrzennych i gospodarczych ŁOM, wpływa na dynamizację procesów rozwojowych oraz umożliwia zdyskontowanie centralnego położenia Łodzi w kraju. Istniejące uwarunkowania transportowe, m.in. włączenie Łodzi i Strykowa w system europejskich platform multimodalnych predysponują obszar do rozwoju **centrum usług logistycznych** o znaczeniu międzynarodowym. Zakłada się dynamiczny rozwój i integrację bazy infrastrukturalnej, m.in. budowę i rozbudowę terminali multimodalnych, wzmocnienie powiązań między terminalami, centrami logistycznymi, lotniskiem cargo i strefami ekonomicznymi oraz współpracę jednostek samorządu terytorialnego w zakresie przygotowania terenów inwestycyjnych dla rozwoju funkcji logistycznych.

Projekt będzie realizowany m.in. poprzez:

1) rozwój bazy infrastrukturalnej:

- wsparcie procesu przekształcania istniejących stacji kontenerowo-przeładunkowych w terminale multimodalne;
- wspieranie budowy nowych terminali;



- wzmocnienie powiązań transportowych pomiędzy stacjami przeładunkowymi, centrami logistycznymi, lotniskami cargo;
- współpraca JST w zakresie przygotowania wspólnej oferty inwestycyjnej dla rozwoju funkcji logistycznych.

2) profesjonalizację kadr:

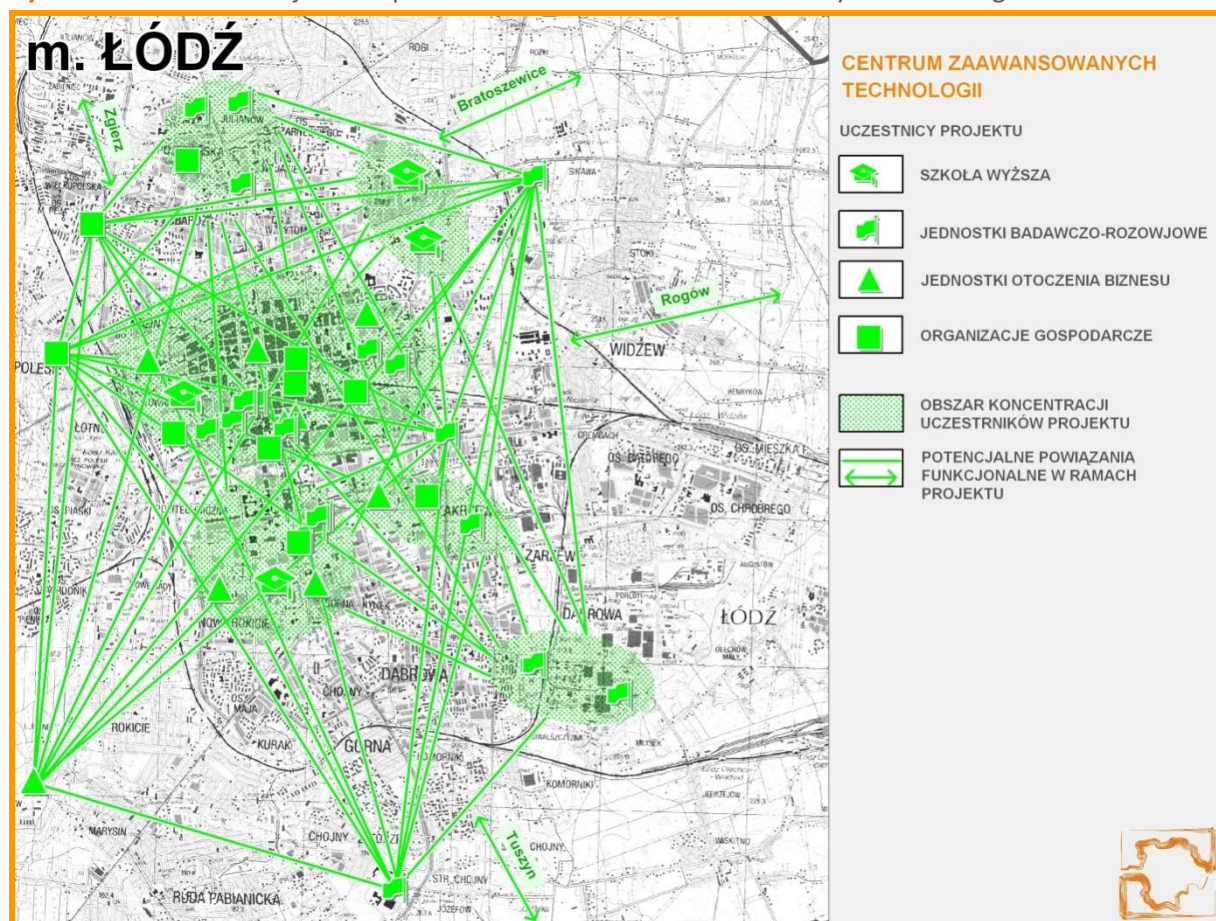
- stworzenie międzyuczelnianego kierunku kształcenia w zakresie logistyki i transportu uwzględniającego innowacyjne rozwiązania w tych dziedzinach;
- cykle szkoleń dla pracowników i kadry zarządzającej;

3) wdrażanie innowacji organizacyjnych i technologicznych:

- stworzenie platformy współpracy i informacji;
- prowadzenie badań i dyfuzja innowacji w zakresie logistyki i transportu;
- promocja klastra w kraju i zagranicą.

Projekt I.3.2. CENTRUM ZAAWANSOWANYCH TECHNOLOGII

Rys. 35. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Centrum Zaawansowanych Technologii.



Projekt oparty jest na istniejącym i rozwijającym **potencjale naukowo-badawczym i przemysłowym**, na który składają się funkcjonujące w ŁOM instytucje wsparcia gospodarki innowacyjnej takie jak: jednostki badawczo-rozwojowe, szkoły wyższe, akademickie centra transferu innowacji i technologii, Łódzki Regionalny Park Naukowo-Technologiczny oraz inkubatory przedsiębiorczości, a także podmioty gospodarcze wysokich i średniowysokich technologii. Zakłada się, że stworzenie Centrum Zaawansowanych Technologii przyczyni się do wzmocnienia strefy



badawczo-rozwojowej i rozwoju technologii mających strategiczne znaczenie dla gospodarki (biotechnologie, nanotechnologie i materiały funkcjonalne, mechatronika, IT), rozwoju efektywnych dróg dyfuzji innowacji z sektora B+R do sektora przedsiębiorstw i wzmocnienia procesu transferu technologii, a także kształtowania sieciowej struktury powiązań funkcjonalnych w wymiarze krajowym i międzynarodowym. Najważniejszymi krajowymi kierunkami współpracy są Kraków, Wrocław i Katowice, w zakresie badań nad czystszyimi technologiami węglowymi, oraz Warszawa, w ramach Centralnego Makroregionu Zaawansowanych Technologii.

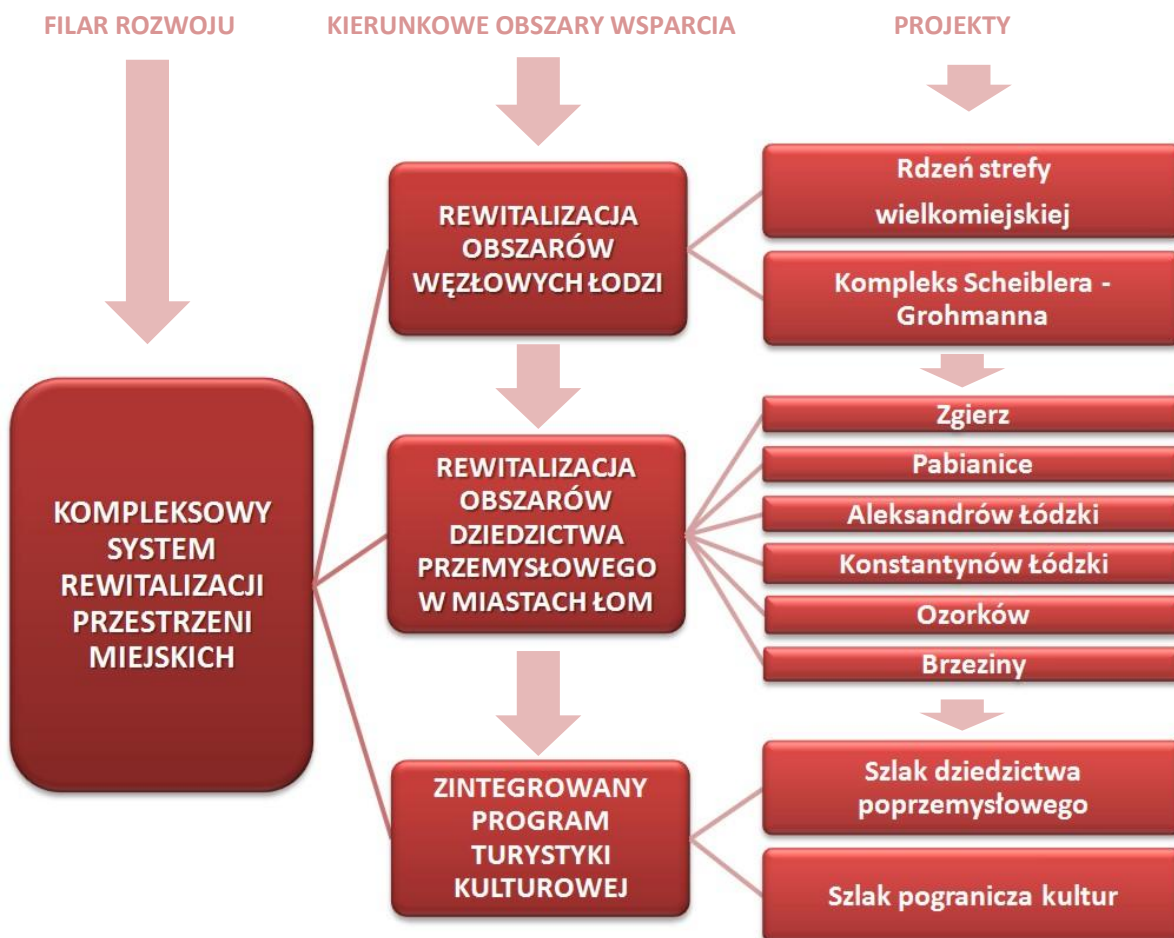
Projekt realizowany będzie m.in. poprzez:

- 1) rozwój bazy infrastrukturalnej i rynku zbytu sfery B+R:
 - rozwój i rozbudowa inkubatorów przedsiębiorczości, ośrodków dyfuzji innowacji, instytucji sektora B+R i działalności naukowo-badawczej szkół wyższych;
 - stymulowanie badań dla potrzeb innowacyjnych działów gospodarki regionu;
- 2) rozwój kadr dla gospodarki innowacyjnej:
 - rozwój nowych kierunków studiów, zgodnych z najważniejszymi kierunkami badań nad nowoczesnymi technologiami;
 - szkolenia dla przedsiębiorców, m.in. w zakresie postaw proinnowacyjnych i możliwości stosowania nowoczesnych technologii;
- 3) rozwój struktur organizacyjnych:
 - system rozpowszechniania wiedzy na temat prowadzonych w ŁOM badań nad nowoczesnymi technologiami;
 - system współpracy z instytucjami sektora B+R w kraju i na świecie w zakresie wymiany kadr i doświadczeń naukowych;
 - kształtowanie klastrów gospodarczych;
 - rozwój współpracy między sferą B+R a sektorem przedsiębiorstw;
 - tworzenie platform informatycznych dla przedsiębiorców i sektora B+R.



III.2. Filar rozwoju II

KOMPLEKSOWY SYSTEM REWITALIZACJI PRZESTRZENI MIEJSKICH



Ważnymi elementami endogenicznego potencjału i wyznacznikami tożsamości Łodzi oraz Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego są tradycje rozwoju wielokulturowego i XIX-wieczne dziedzictwo przemysłowe. Uznaje się, że **systemowe i kompleksowe działania rewitalizacyjne**, obejmujące aspekt techniczny, gospodarczy i społeczny, ze względu na ogromną skalę potrzeb powinny być realizowane etapowo i:

1. koncentrować się w obszarach węzłowych Łodzi:

Unikatowy charakter układu urbanistycznego centralnej części miasta, kompleksy fabryczno-pałacowo-mieszkaniowe, obiekty sakralne i nekropolie czterech grup wyznaniowo-etnicznych z czasów rozkwitu Łodzi przemysłowej stanowią o jej wyjątkowym i niepowtarzalnym charakterze. Jednocześnie Łódź charakteryzuje się koncentracją negatywnych zjawisk związanych z degradacją strefy wielkomiejskiej co stanowi jedną z głównych barier rozwojowych. Kontynuacja rozpoczętego procesu odnowy i przekształceń strukturalnych Łodzi przyczyni się do ożywienia funkcjonalnego i gospodarczego oraz przywrócenia świetności reprezentacyjnej części miasta.



2. koncentrować się w obszarach dziedzictwa poprzemysłowego w miastach ŁOM:

Świadectwami rozwoju przemysłu i tradycji wielokulturowych obszaru są zasoby dziedzictwa kulturowego miast ŁOM. Należą do nich m. in. układy rozplanowania przestrzennego osad tkackich z I poł. XIX w., zespoły drewnianej architektury mieszkalno-manufakturowej, obiekty z okresu rozwoju przemysłu wielkofabrycznego oraz zespoły rezydencjonalne i mieszkaniowe. W większości wymagają one podjęcia działań rewitalizacyjnych, co pozwoli na ich aktywizację gospodarczą i społeczną oraz zapewni komplementarność funkcjonalną ośrodków miejskich w ŁOM. Przywrócenie terenom zdegradowanym walorów osadniczych i inwestycyjnych jest koniecznym warunkiem przyspieszenia procesów metropolizacji i rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru.

3. prowadzić do kształtowania powiązań funkcjonalnych i spójności obszaru metropolitalnego:

Ślady wielokulturowości ŁOM oraz istniejące zasoby dziedzictwa kulturowego stanowią bazę dla rozwoju funkcji metropolitalnych zarówno w Łodzi, jak i w innych miastach obszaru, przyczynią się do kształtowania powiązań funkcjonalnych oraz są inspiracją dla kreowania unikatowego i spójnego wizerunku obszaru metropolitalnego w wymiarze turystycznym. Kształtowanie wspólnej oferty turystycznej, której podstawą będą obszary zrewitalizowane włączone w sieć turystycznych szlaków kulturowych, a także synergia i koordynacja działań podejmowanych w zakresie budowania zintegrowanego programu turystyki kulturowej w ŁOM, wpłyną na efektywne wykorzystanie potencjałów dziedzictwa kulturowego i pozwolą na budowanie silnych podstaw promocji Łodzi i obszaru metropolitalnego.



III.2.1. Kierunkowy obszar wsparcia II.1. REWITALIZACJA OBSZARÓW WĘZŁOWYCH ŁODZI

Projekt II.1.1. RDZEŃ STREFY WIELKOMIEJSKIEJ ŁODZI

Rys. 36. Zakres działań rewitalizacyjnych obszaru węzłowego Rdzeń strefy wielkomiejskiej Łodzi.



Projekt oparty jest na **potencjale funkcjonalnym i przestrzennym obszaru stanowiącego rdzeń strefy wielkomiejskiej Łodzi**. Zasięg przestrzenny obszaru wyznaczają ulice: J. Piłsudskiego i A. Mickiewicza od południa, S. Żeromskiego i Cmentarna od zachodu, Ogrodowa, Wojska Polskiego, Franciszkańska, Północna od północy oraz S. Sterlinga, Nowotargowa i Targowa od wschodu. Tak wyznaczony obszar charakteryzuje się koncentracją przestrzeni i obiektów dziedzictwa kulturowego, w postaci zabytkowego układu rozplanowania średniowiecznego miasta przedlokacyjnego (tzw. Stare Miasto) w części północnej i układów rozplanowania osady wczesnoprzemysłowej i miasta przemysłowego z XIX wieku w części południowej i centralnej. Osią kompozycyjną obszaru jest ulica Piotrkowska z północnym przedłużeniem w postaci ulicy Nowomiejskiej, wzdłuż której znajdują się liczne zabytki dziewiętnastowiecznego budownictwa przemysłowego i mieszkalnego oraz parki. W obrębie omawianego obszaru znajduje się ponadto zespół domów robotniczych (tzw. famuły) I. K. Poznańskiego oraz obszar tzw. Nowego Centrum Łodzi z zabytkową elektrownią EC-1. Ten ostatni obszar przeznaczony jest do kompleksowej rewitalizacji i przywrócenia atrakcyjności mieszkaniowej, inwestycyjnej i turystycznej. Nowe obiekty i przestrzenie publiczne pozwolą także na rozwój funkcji metropolitalnych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym.



Projekt będzie realizowany m.in. poprzez:

- 1) działania w zakresie technicznego wymiaru rewitalizacji:
 - modernizacja ulic, placów i ich oświetlenia;
 - remonty i rewitalizacja budynków,
 - kształtowanie przestrzeni publicznych o wysokim standardzie, w tym przestrzeni i miejsc symbolicznych – tożsamości miasta;
- 2) działania w zakresie społecznego wymiaru rewitalizacji:
 - aktywizacja zawodowa mieszkańców;
 - wspieranie wychodzenia z ubóstwa i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu;
- 3) działania w zakresie gospodarczego wymiaru rewitalizacji:
 - rozwój funkcji metropolitalnych, kulturotwórczych i turystycznych;
 - rozwój funkcji mieszkaniowych o podwyższonym standardzie;
 - preferencje lokalizacyjne w rewitalizowanych przestrzeniach dla podmiotów sektora kreatywnego, usług dla przedsiębiorstw i handlu wyrobami designerskimi;
 - adaptacja obiektów przemysłowych m. in. na potrzeby małych i średnich przedsiębiorstw;
- 4) wsparcie instytucjonalno-organizacyjne:
 - kształtowanie mechanizmów współpracy ze społecznościami lokalnymi w zakresie rewitalizacji;
 - współpraca JST w zakresie koordynacji działań rewitalizacji funkcjonalno-gospodarczej.

Projekt II.1.2. KOMPLEKS SCHEIBLERA–GROHMANN

Rys. 37. Zakres działań rewitalizacyjnych obszaru węzłowego Komplex Scheiblera-Grohman.





Projekt oparty jest na **potencjale dziedzictwa kulturowego kompleksu fabryczno-rezydencjonalnego Scheiblera-Grohmana**, który stanowi przykład XIX-wiecznych wielofunkcyjnych założeń przestrzennych. Obszar ten charakteryzuje się zabytkowymi układami rozplanowania a w jego obrębie zachowały się m. in. obiekty budownictwa przemysłowego i mieszkalnego budownictwa patronalnego (domy robotników) oraz zabytkowy park. W obszarze zlokalizowane są artystyczne szkoły wyższe oraz Muzeum Kinematografii. Zrewitalizowane budynki pofabryczne pełnią funkcje mieszkaniowe, gastronomiczne, kulturalne i wystawiennicze. Projekt zakłada dalszą, kompleksową rewitalizację obszaru ze szczególnym uwzględnieniem kompleksu domów robotniczych „Księży Młyn”, rozwój funkcji metropolitalnych i sektora kreatywnego. Zakłada się, że podjęte i przyszłe działania rewitalizacyjne przyczynią się do ożywienia funkcjonalnego i gospodarczego obszaru.

Projekt będzie realizowany poprzez działania takie jak w projekcie II.1.1

III.2.2. Kierunkowy obszar wsparcia II.2. REWITALIZACJA OBSZARÓW DZIEDZICTWA POPRZEMYSŁOWEGO W MIASTACH

Projekt II.2.1. STREFA ULICY DŁUGIEJ I „MIASTO TKACZY” W ZGIERZU

Rys. 38. Tereny przeznaczone do rewitalizacji w Zgierzu.



Realizacja projektu oparta będzie na **dziedzictwie kulturowym obszaru**, jakim jest zabytkowy układ rozplanowania osady fabrycznej z I poł. XIX w., skansen drewnianej zabudowy mieszkaniowo-rzemieślniczej „Miasto Tkaczy”, układ przestrzenny średniowiecznego miasta przedlokacyjnego położony na zachód od omawianego obszaru oraz zlokalizowany na północ od obszaru zabytkowy

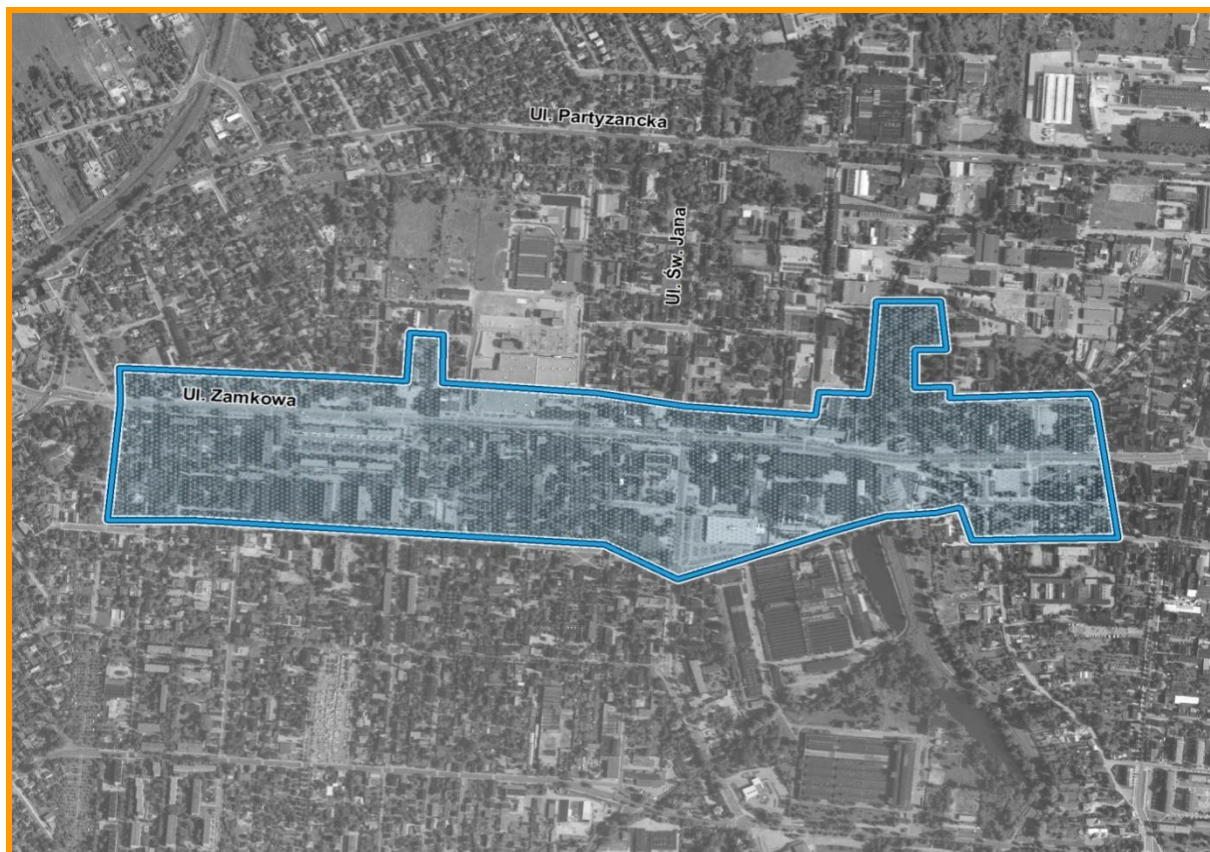


park. W ramach projektu przewiduje się kompleksową rewitalizację obszaru. Jego aktywizacja społeczna i gospodarcza powinna wykorzystywać specyfikę historyczną i położenie w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej Zgierza. Istotne będzie zagospodarowanie remontowanych obiektów, które powinno kształtować komplementarność funkcjonalną Zgierza w stosunku do funkcji metropolitalnych Łodzi. Zakłada się wykorzystanie turystycznego potencjału rozwojowego oraz przeniesienie na wskazany obszar części działalności łódzkich muzeów i instytucji kultury.

Projekt będzie realizowany poprzez działania takie jak w projekcie II.1.1.

Projekt II.2.2. STREFA TRAKTU KAPITUŁY KRAKOWSKIEJ W PABIANICACH

Rys. 39. Tereny przeznaczone do rewitalizacji w Pabianicach.



Obszar objęty projektem położony jest wzdłuż głównej ulicy Pabianic, łączącej to miasto z Sieradzem i Łodzią. Projekt zakłada wykorzystanie **dziedzictwa kulturowego** obszaru w postaci układów rozplanowania miasta średniowiecznego oraz osady fabrycznej i miasta przemysłowego z XIX w., renesansowego Dworu Kapituły Krakowskiej, zabytkowego parku oraz dziewiętnastowiecznych pałaców pofabrykanckich i budynków przemysłowych.

Realizacja projektu polegać będzie na rewitalizacji dużych powierzchniowo terenów przemysłowych położonych na południe od ulicy Długiej oraz odtworzenie zabudowy i przywrócenie funkcji mieszkaniowo-usługowych wokół Starego Rynku. Działania aktywizujące obszar pod względem społeczno-gospodarczym powinny być dostosowane do specyfiki dziedzictwa kulturowego obszaru. Kształtowane funkcje powinny być ponadto komplementarne do funkcji metropolitalnych Łodzi. Należy wykorzystać turystyczny potencjał obszaru m.in. poprzez współpracę z łódzkimi muzeami i instytucjami kulturalnymi i organizowanie cyklicznych wydarzeń kulturalnych i ekspozycji interaktywnych.

Projekt będzie realizowany poprzez działania takie jak w projekcie II.1.1.



Projekt II.2.3. STREFA ULIC OGRODOWA – WOJSKA POLSKIEGO I PLAC KOŚCIUSZKI W ALEKSANDROWIE ŁÓDZKIM

Rys. 40. Tereny przeznaczone do rewitalizacji w Aleksandrowie Łódzkim.



Potencjałem rozwojowym przedmiotowego obszaru jest **układ rozplanowania** osady tkackiej z I poł. XIX w. oraz pochodzące z tego samego okresu domy tkaczy, tworzące duży zespół architektury drewnianej. Na omawianym obszarze znajdują się jeszcze: zabytkowy pałac z XIX w. oraz kościoły, ewangelicko-augsburski i rzymsko-katolicki. Realizacja projektu zakłada zakończenie remontów ulic i zabytkowych budynków oraz ożywienie gospodarcze obszaru poprzez wprowadzenie funkcji handlowych, turystycznych, usługowych i rzemiosła związanych z historyczną specyfiką miejsca. Ze specyfiką tą będą również związane funkcje komplementarne do metropolitalnych funkcji Łodzi.

Projekt będzie realizowany poprzez działania takie jak w projekcie II.1.1.

Projekt II.2.4. STREFA ULIC JANA PAWŁA II – ŁÓDZKA W KONSTANTYNOWIE ŁÓDZKIM

Największym potencjałem obszaru jest jego położenie w centrum miasta, przy drodze wylotowej do Łodzi oraz zabytkowy **układ rozplanowania** osady tkackiej z I poł. XIX w., drewniane domy tkaczy, pełniące dzisiaj funkcje mieszkaniowe oraz pofabryczne zabudowania dawnych ZPW „Konstilana”, a także tereny zieleni urządzonej. Realizacja projektu zakłada remonty i renowacje zabytkowych obiektów i wprowadzenie do nich częściowo funkcji gastronomicznych, handlowych oraz rzemiosła. W jednym z budynków pofabrycznych planuje się stworzenie interaktywnego muzeum osadnictwa w regionie łódzkim. Podstawą do takiej ekspozycji są wykopaliska w Konstancynie Łódzkim oraz w pobliskiej gminie Lutomiersk.

Projekt będzie realizowany poprzez działania takie jak w projekcie II.1.1.



Rys. 41. Tereny przeznaczone do rewitalizacji w Konstancynie Łódzkim.



Projekt II.2.5. STREFA ULIC LISTOPADOWA – WYSZYŃSKIEGO I PARK NAD BZURĄ W OZORKOWIE

Potencjał rozwojowy obszaru węzłowego w Ozorkowie obejmuje zabytkowy **układ przestrzenny osady przemysłowej** z I poł. XIX w., drewniane domy tkaczy z tego okresu, dziewiętnastowieczny pałac Schlösserów oraz rozległy Park Miejski nad rzeką Bzurą. Projekt zakłada rewaloryzację budynków i remonty ulic oraz renowację wspomnianego parku. Obiekty powinny zostać przystosowane do pełnienia funkcji mieszkaniowych, handlowych, gastronomicznych, rzemieślniczych i turystycznych. Pałac i park mogłyby być wykorzystywane do okresowych przedstawień plenerowych realizowanych przez łódzkie zespoły teatralne, w tym reprezentujące off-kulturę.

Projekt będzie realizowany poprzez działania takie jak w projekcie II.1.1.

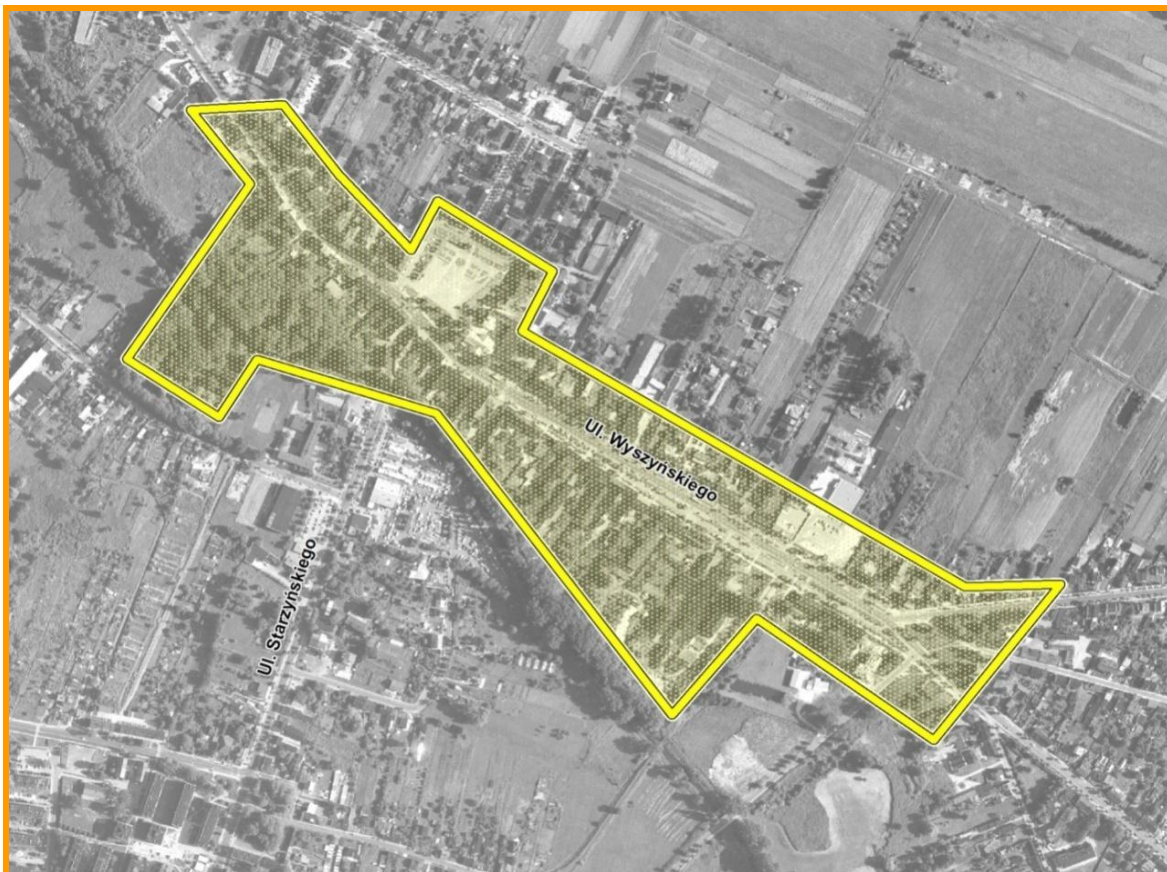
Projekt II.2.6. OSIEDLE TKACKIE „KRAKÓWEK” W BRZEZINACH

Przedmiotowy obszar został wyznaczony na terenie **parku archeologicznego architektury drewnianej** osiedla tkaczy z I poł. XIX w. Na obszarze tym znajdują się również dziewiętnastowieczne kamienice i park. Projekt zakłada renowację budynków i udostępnienie zwiedzającym parku archeologicznego. Planuje się zagospodarowanie obszaru obiektami o funkcjach mieszkaniowych, turystycznych i gastronomicznych, aby uczynić z niego przyjazne miejsce zamieszkania i wypoczynku.

Projekt będzie realizowany poprzez działania takie jak w projekcie II.1.1.



Rys. 42. Tereny przeznaczone do rewitalizacji w Ozorkowie.



Rys. 43. Tereny przeznaczone do rewitalizacji w Brzezinach.



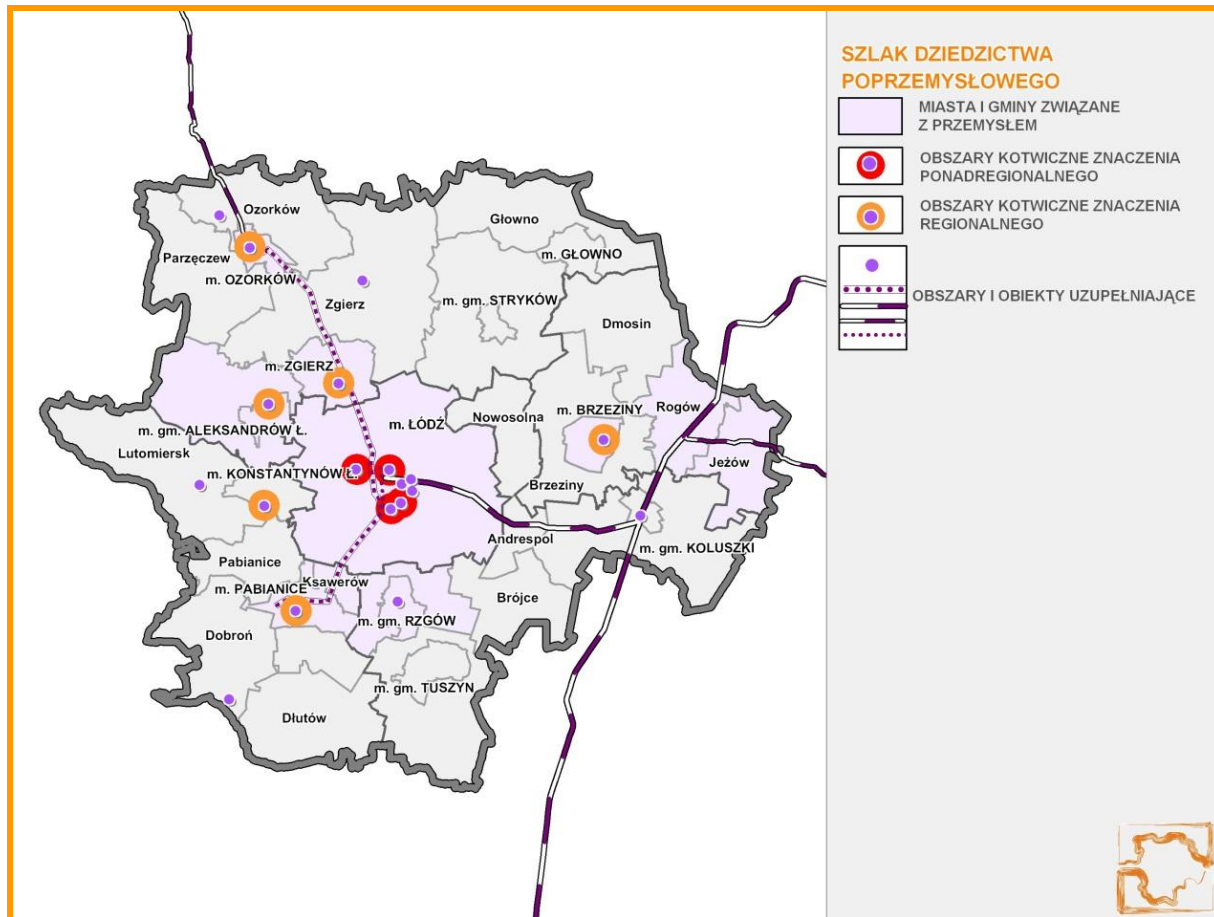


III.2.3. **Kierunkowy obszar wsparcia II.3. ZINTEGROWANY PROGRAM**

TURYSTYKI KULTUROWEJ

Projekt II.3.1. SZLAK DZIEDZICTWA POPRZEMYSŁOWEGO

Rys.44. Szlak dziedzictwa poprzemysłowego.



Projekt zakłada stworzenie szlaku kulturowego w ŁOM, opartego na **dziedziectwie dziewiętnastowiecznego przemysłu**. Proponowany szlak wpisuje się w ideę Europejskiego Szlaku Dziedzictwa Poprzemysłowego ERIH, którego podstawę stanowią obecnie 72 tzw. punkty kotwiczne o szczególnym znaczeniu historycznym i potencjale turystycznym. W ŁOM jako punkty kotwiczne o znaczeniu ponadregionalnym wskazuje się 4 obszary w Łodzi: zespół budownictwa przemysłowego dawnych zakładów I.K. Poznańskiego przy ul. Ogrodowej, kompleks fabryczny Scheiblera-Grohmana, kompleks fabryczny Geyera wraz ze skansenem oraz Nowe Centrum Łodzi EC1. Rolę punktów kotwicznych o znaczeniu regionalnym pełnić będą obszary dziedzictwa poprzemysłowego zlokalizowane w Pabianicach, Zgierzu, Aleksandrowie Łódzkim, Konstantynowie Łódzkim, Ozorkowie i Brzezinach. Pozostałe obiekty i obszary projektowanego szlaku zlokalizowane są w Koluszkach, Głownie, Tuszynie i Rzgowie oraz w gminach wiejskich i na obszarach wiejskich gmin miejsko-wiejskich: Ozorków, Zgierz, Aleksandrów Łódzki, Pabianice, Ksawerów, Rzgów, Rogów i Jeżów. Na obszarach objętych projektem zakłada się m. in. rozwój funkcji turystycznych i kulturalnych związanych z łódzkimi centrami mediów i sztuki współczesnej, co przyczyni się do aktywizacji społeczno-gospodarczej obszarów oraz wzmocnienia wewnętrznych powiązań funkcjonalnych ŁOM.

Projekt będzie realizowany m.in. poprzez:

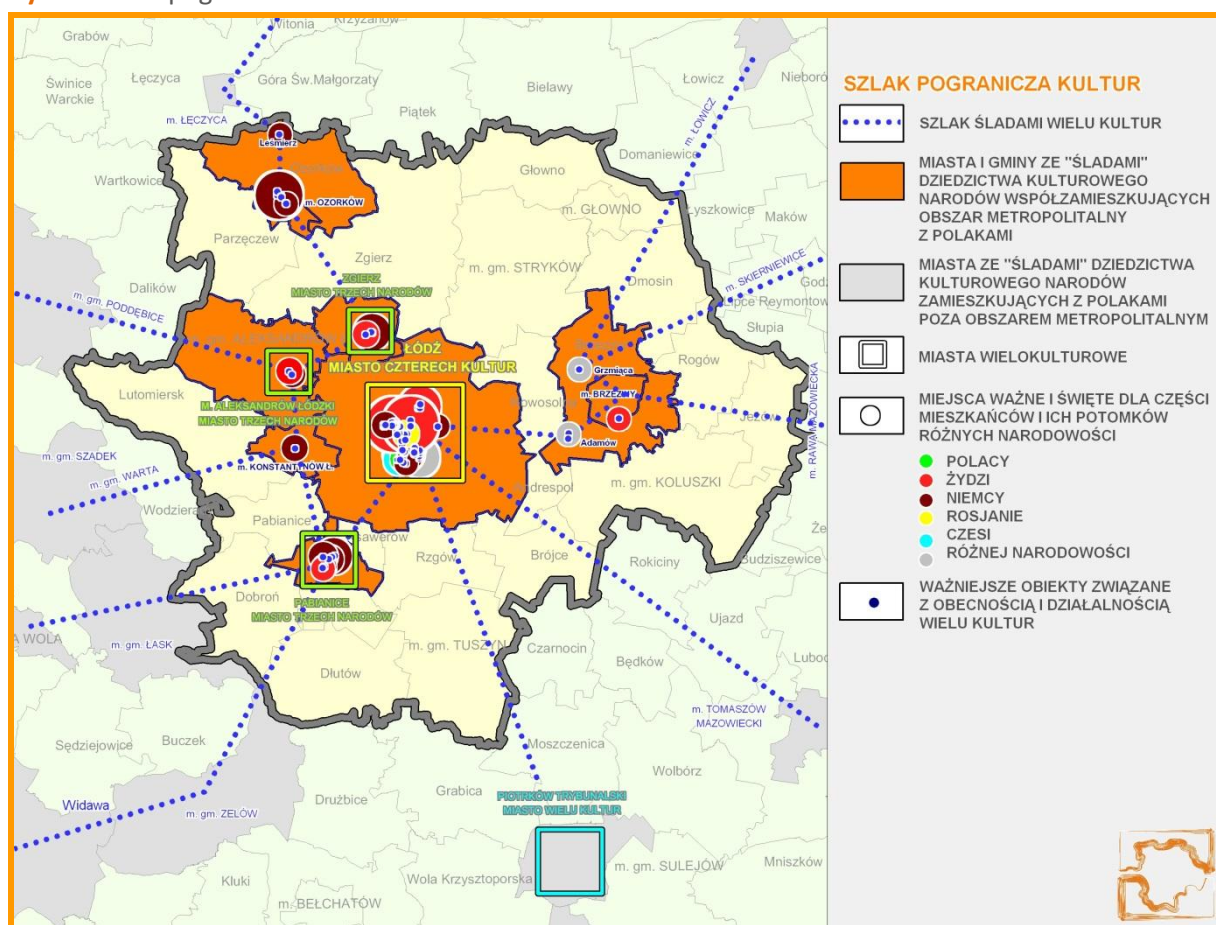
1) rozwój bazy infrastrukturalnej;



- rozwój bazy gastronomicznej, hotelowej i handlowej;
 - przystosowanie wybranych obiektów do pełnienia funkcji kulturotwórczych;
- 2) wsparcie instytucjonalno-organizacyjne;
- rozwój współpracy między JST w zakresie tworzenia i eksploatacji szlaku kulturowego;
 - zintegrowana i skoordynowana organizacja cyklicznych lub jednorazowych wydarzeń kulturalnych i pokazów interaktywnych organizowanych przez planowane łódzkie centra mediów i sztuki;
 - zintegrowana promocja szlaku i wykorzystywanie go do kształtowania tożsamości i spójności ŁOM.

Projekt II.3.2. SZLAK POGRANICZA KULTUR

Rys.45. Szlak pogranicza kultur.



Projekt zakłada stworzenie szlaku kulturowego opartego na **śladach wielokulturowości Łodzi oraz pozostałych miast obszaru metropolitalnego** i ma na celu przede wszystkim rozpropagowanie unikalnego dziedzictwa kulturowego ŁOM, będącego świadectwem koegzystowania przedstawicieli różnych kultur. Dziedzictwo to obejmuje przede wszystkim obiekty sakralne, mieszkaniowe, pałacowe i przemysłowe oraz historyczne układy rozplanowania przestrzennego zlokalizowane w Łodzi, Pabianicach, Zgierzu, Aleksandrowie Łódzkim, Konstantynowie Łódzkim, Ozorkowie i Brzezinach. Planowane działania rozwijać będą na omawianych obszarach funkcje turystyczne i towarzyszące a ponadto funkcje metropolitalne w Łodzi i funkcje do nich komplementarne w pozostałych miastach.

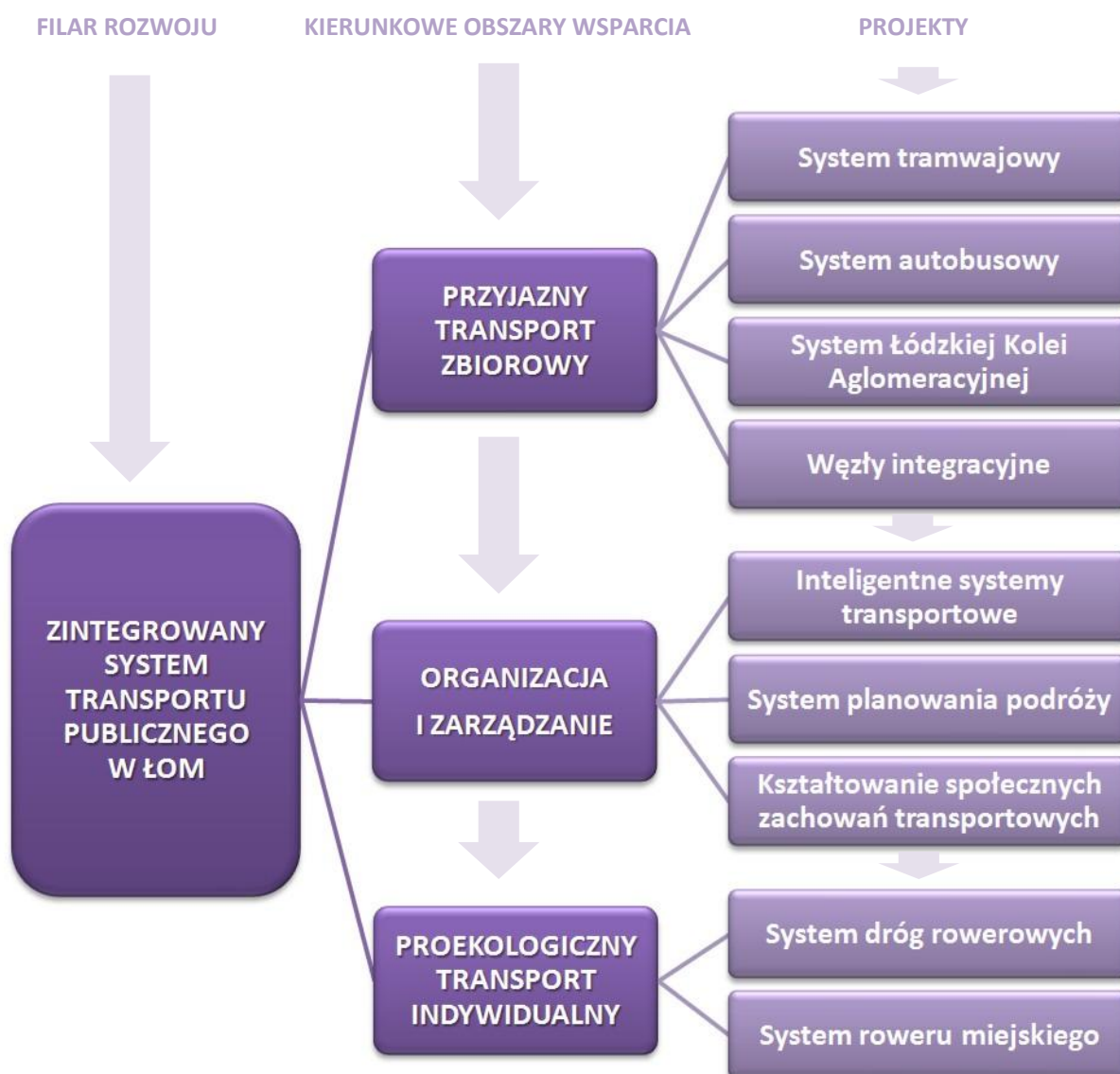
Projekt będzie realizowany m.in. poprzez działania takie jak w projekcie II.3.1.





III.3. Filar rozwoju III

ZINTEGROWANY SYSTEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO W ŁOM



Jednym z najważniejszych czynników wspomagających spójność terytorialną i funkcje metropolitalne jest transport publiczny. Uznaje się, że kształtowanie **zintegrowanego systemu transportu publicznego w ŁOM** powinno być oparte przede wszystkim na:

1. nowoczesnym i przyjaznym transporcie zbiorowym :

Integracja ŁOM poprzez system komunikacji zbiorowej, poprawa dostępności transportowej obszaru oraz wzrost jakości świadczonych usług w tym zakresie wpłyną na poprawę funkcjonowania obszaru oraz przyczynią się do efektywnego wykorzystania jego potencjałów rozwojowych. Spójny, wielogłęziowo zintegrowany system transportu zbiorowego wpłynie na poprawę mobilności przestrzennej i aktywizacji zawodowej mieszkańców ŁOM oraz, poprzez udostępnienie nowych i zwiększenie atrakcyjności istniejących terenów inwestycyjnych, umożliwi dynamizację procesów rozwojowych oraz przyczyni się do wzrostu konkurencyjności obszaru w krajowej i europejskiej sieci osadniczej.



2. sprawnej organizacji i zarządzaniu:

Stworzenie odpowiednich warunków organizacyjnych dla efektywnego funkcjonowania transportu zbiorowego jest kluczowym przedsięwzięciem integrującym cały system. Innowacyjne rozwiązania oparte na nowoczesnych technologiach informacyjno-komunikacyjnych w zakresie informacji i planowania podróży podniosą funkcjonalność systemu i ułatwią pasażerom podróżowanie po obszarze metropolitalnym. Przyczynią się także do poprawy bezpieczeństwa, skrócenia czasu przejazdu oraz upłynnienia ruchu.

3. proekologicznym transporcie indywidualnym:

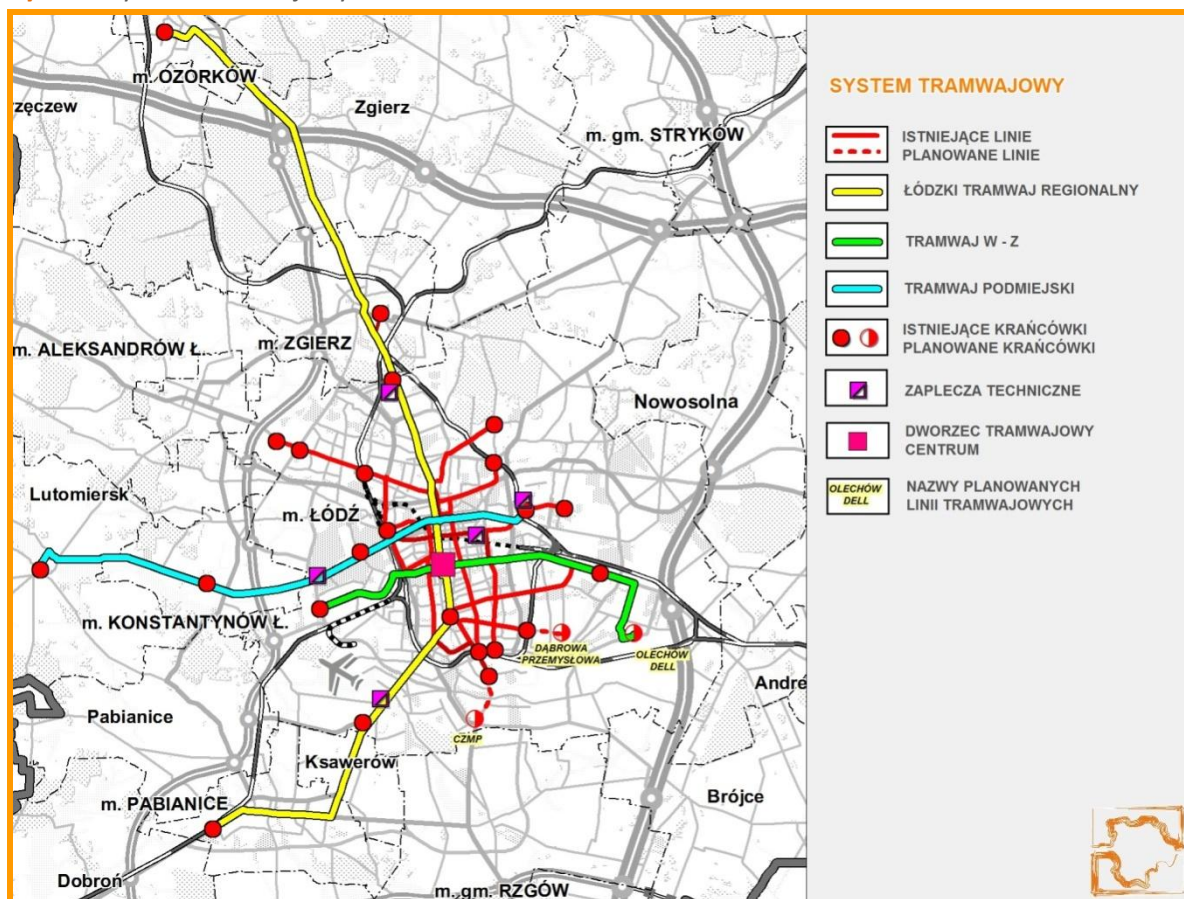
W procesie budowania zrównoważonej polityki transportowej w ŁOM niezwykle ważną rolę odrywać będzie proekologiczny transport rowerowy. Spójny system rowerowy, będący istotnym uzupełnieniem całego systemu komunikacji publicznej i alternatywą dla sprawnego przemieszczania się w obszarach miejskich, poprawi mobilność indywidualną mieszkańców ŁOM, przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia na drogach oraz poprawy jakości powietrza w obszarach centralnych, jak również zwiększy dostępność do usług.



III.3.1. Kierunkowy obszar wsparcia III.1. PRZYJAZNY TRANSPORT ZBIOROWY

Projekt III.1.1. SYSTEM TRAMWAJOWY

Rys. 46. System tramwajowy.



Realizacja projektu polegać będzie na **polepszeniu jakości podróży tramwajami** w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym, co zwiększy efektywność całego systemu transportu publicznego (rys. 46). Modernizacja torowisk i budowa nowych poprawi dostępność komunikacyjną wielu rejonów i ułatwi dostęp do usług i miejsc pracy. Z uwagi na tworzenie wydzielonych torowisk czy budowę pasów autobusowo-tramwajowych wzrośnie niezawodność i szybkość podróży (ominięcie korków samochodowych). Zakup nowoczesnego i pojemnego taboru będzie impulsem do zwiększenia potoków pasażerskich na liniach tramwajowych. Uczestnikami projektu będą jednostki samorządu terytorialnego objęte systemem tramwajowym oraz instytucja zarządzająca infrastrukturą i organizująca przewozy.

Projekt będzie realizowany m.in. poprzez:

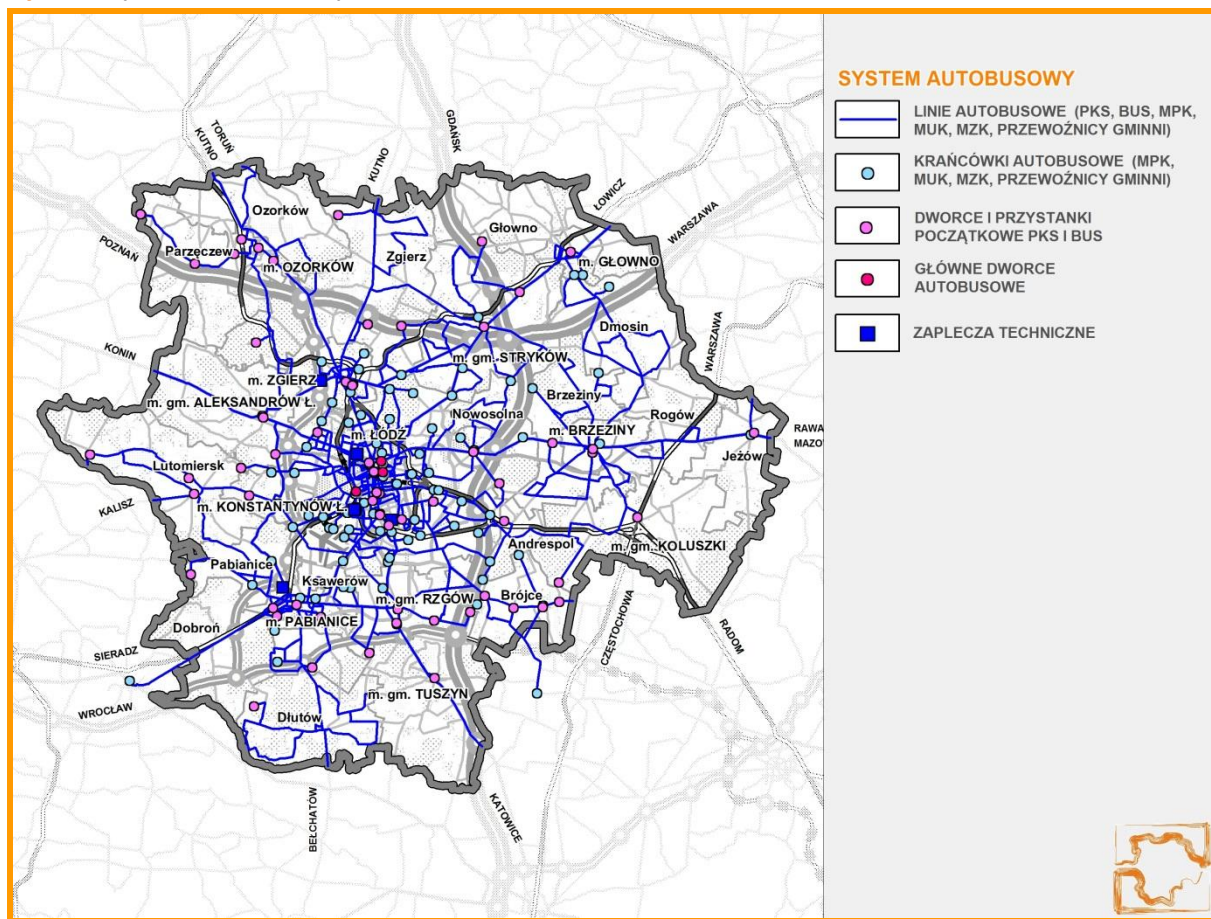
- modernizację torowisk o złym stanie technicznym oraz budowę nowych (Olechów, Dell, Centrum Zdrowia Matki Polki, strefa przemysłowa Dąbrowa);
- modernizację i zakup taboru tramwajowego, przystosowanego do obsługi osób niepełnosprawnych, instalację audiowizualnego systemu monitoringu oraz informacji pasażerskiej;
- modernizację przystanków tramwajowych polegającej na ujednoliceniu i estetyzacji przystanków i małej architektury wraz z montażem systemu informacji pasażerskiej;



- modernizację zapleczy technicznych - modernizację i budowę nowych budynków, hal naprawczych i punktów mycia pojazdów w zajezdniach: Telefoniczna, Chocianowice, Helenówek, Brus;
- budowę Łódzkiego Tramwaju Regionalnego Pabianice – Łódź – Zgierz – Ozorków; modernizacja torowisk na odcinkach Łódź Ikea – Pabianice Wiejska, Łódź Helenówek – Ozorków, Zgierz Kurak – Zgierz pl. Kilińskiego wraz z krańcówkami;
- budowę tramwaju W-Z Łódź Olechów – Łódź Retkinia; modernizacja torowisk na odcinku Łódź Augustów – ul. Rokicińska – ul. Piłsudskiego – al. Mickiewicza – ul. Bandurskiego – al. Wyszyńskiego oraz budowa linii tramwajowej na odcinku Łódź Rondo Inwalidów – ul. Puszkina – ul. Wujaka – ul. Augustów – ul. Przybyszewskiego – ul. Hetmańska – al. Ofiar Terroryzmu 11 Września – Dell;
- budowę tramwaju podmiejskiego Łódź Stoki – Konstantynów Łódzki – Lutomiersk; modernizacja torowisk na całej długości.

Projekt III.1.2. SYSTEM AUTOBUSOWY

Rys. 47. System autobusowy.



Realizacja projektu polegać będzie na **polepszeniu jakości podróży autobusami** w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym, co zwiększy efektywność całego systemu transportu publicznego (rys. 47). Realizacja zadań przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej wielu rejonów metropolii, a dostosowana do potrzeb mieszkańców siatka połączeń będzie doskonałym uzupełnieniem innych systemów transportu publicznego. Z uwagi na nadanie niektórym drogom



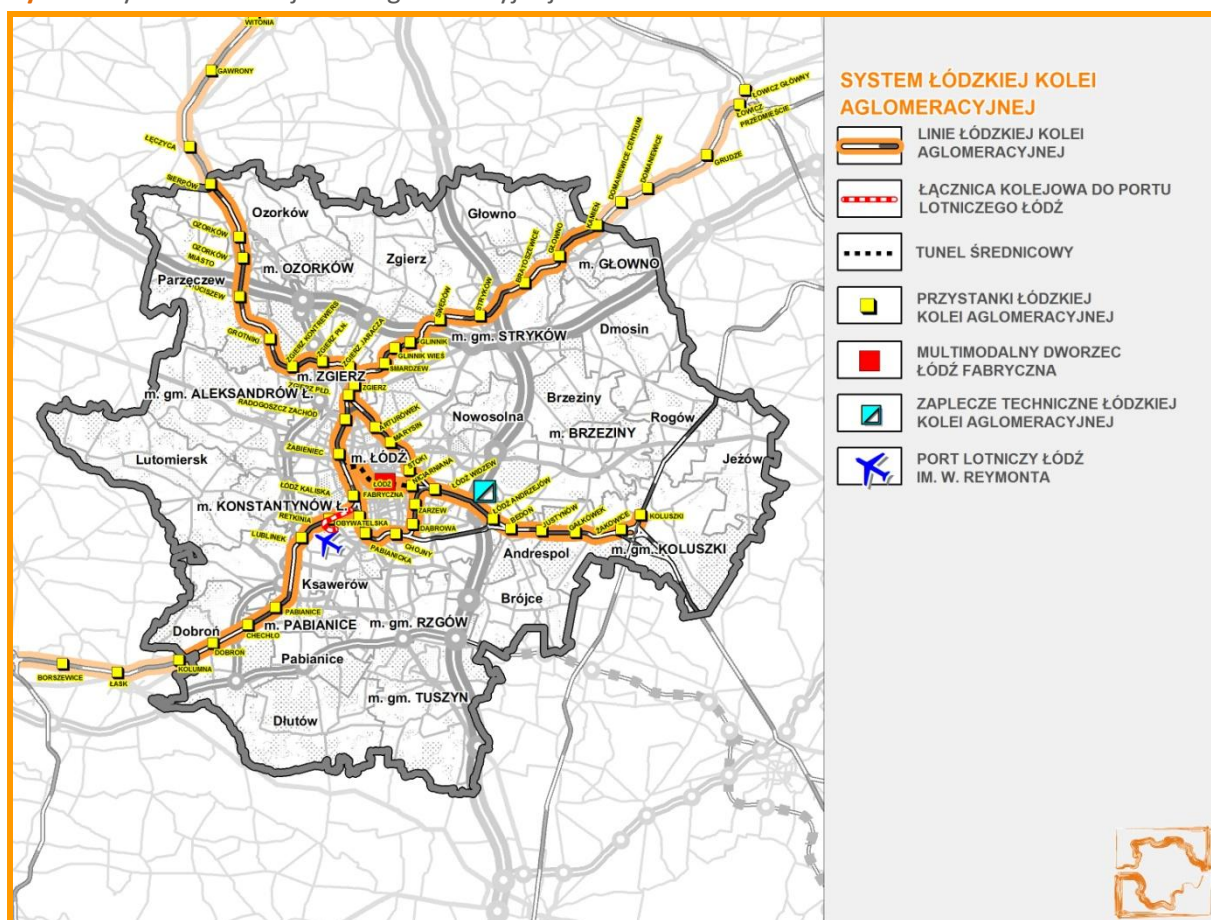
priorytetu dla autobusowej komunikacji zbiorowej (typu buspasy czy wydzielone pasy autobusowo-tramwajowe) wzrośnie niezawodność i szybkość podróży (ominięcie korków samochodowych). Zakup nowoczesnego i przyjaznego środowisku taboru przyczyni się do ograniczenia spalin, zaś wprowadzenie do ruchu małych autobusów pozwoli obsłużyć komunikacją peryferyjne osiedla i miejscowości o niskich potokach pasażerskich. Uczestnikami projektu będą państwowi i prywatni organizatorzy autobusowego transportu publicznego.

Projekt będzie realizowany m.in. poprzez:

- modernizację oraz zakup nowoczesnego i proekologicznego taboru autobusowego, przystosowanego do obsługi osób niepełnosprawnych, spełniającego normy emisji spalin EEV z zainstalowanym audiowizualnym systemem monitoringu i informacji pasażerskiej;
- modernizację zapleczy technicznych – modernizację i budowa nowych budynków, hal naprawczych i punktów mycia pojazdów – zajezdnie w Łodzi: Nowe Sady, Limanowskiego, Dąbrowskiego, w Pabianicach, w Zgierzu oraz baza PKS w Łodzi;
- modernizację przystanków autobusowych polegającej na ujednoliceniu i estetyzacji przystanków i malej architektury wraz z montażem systemu informacji pasażerskiej oraz odpowiednim dostosowaniu zatok przystankowych;
- tworzenie dróg z priorytetem dla komunikacji autobusowej – utworzenie buspasów na zakorkowanych ciągach komunikacyjnych, tworzenie wydzielonych pasów autobusowo-tramwajowych.

Projekt III.1.3. SYSTEM ŁKA

Rys. 48. System Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej.





Realizacja projektu system Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej przyczyni się do ukierunkowania procesu urbanizacji w pożądanym kierunku, wzdłuż głównych ciągów transportowych, zapewniając tym samym wysoką efektywność całego systemu transportu publicznego w regionie (rys. 48). Wzrost mobilności mieszkańców aglomeracji wpłynie na zmniejszenie bezrobocia w wyniku zapewnienia taniego środka transportu o wysokiej niezawodności i punktualności. Poprawa warunków dojazdu do szkół i uczelni zapewni równe warunki dostępu do nauki młodzieży z bardziej odległych i mniej zurbanizowanych obszarów aglomeracji. Ponadto poprawi się dostępność do usług podstawowych i wyższego rzędu. Projekt ma na celu zahamowanie trwałego trendu spadku pasażerskich przewozów kolejowych, a następnie poprzez poprawę dostępności komunikacji publicznej, pozyskanie nowych pasażerów, przejście części pasażerów z komunikacji indywidualnej, zwiększenie udziału transportu zbiorowego, w tym transportu kolejowego będącego najbardziej przyjaznym środowisku. W efekcie realizacja projektu pozwoli zapewnić pozytywne oddziaływanie na środowisko i umożliwi zrównoważony rozwój transportu poprzez stworzenie atrakcyjnego, nowoczesnego i mobilnego łańcucha podróży, dostępnego dla różnych grup użytkowników komunikacji, wykorzystującego intermodalność oraz zalety transportu szynowego – wysoką prędkość komunikacyjną w obszarze zurbanizowanym, węzły przesiadkowe, jasny oraz przejrzysty system informacji pasażerskiej. Uczestnikami projektu będą jednostki tworzące Łódzki Obszar Metropolitalny obsługiwane przez ŁKA, organizatorzy transportu kolejowego, instytucja wykonująca przewozy oraz właściciel infrastruktury kolejowej.

Projekt będzie realizowany m.in. poprzez:

- podniesienie parametrów linii kolejowych, po których odbywać się będą przewozy w ramach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej wraz z budową urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na przejazdach kolejowych;
- budowę tunelu średnicowego w Łodzi, pomiędzy multimodalnym dworcem Łódź Fabryczna a dworcem Łódź Kaliska, przystosowanego dla kolei konwencjonalnej o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym wraz z przystankami pośrednimi;
- budowę nowych i przebudowę istniejących przystanków kolejowych wzdłuż linii kolejowych nr 14, nr 15, nr 16, nr 17, nr 25, nr 540;
- budowę zaplecza technicznego, zlokalizowanego w Łodzi, w rejonie stacji Łódź Widzew;
- zakup taboru wraz z jego utrzymaniem na okres co najmniej 15 lat.

Projekt III.1.4. WĘZŁY INTEGRACYJNE

Zapewnienie możliwości sprawnego poruszania się w mieście wymaga uwzględnienia faktu, że każda podróż składa się z łańcucha elementarnych przemieszczeń wykonywanych pieszo lub przy użyciu środków transportowych, zaś podróże w obszarach metropolitalnych miast składają się z jednego bądź wielu przemieszczeń. **Węzły przesiadkowe** (rys. 51) stanowią bardzo ważny element integrujący system transportu zbiorowego w dużych miastach i ich obszarach metropolitalnych. Budowa węzłów przesiadkowych poprawi jakość podróży poprzez skupienie wielu środków transportu w jednym miejscu, co znacznie zwiększy możliwość przesiadania się, a co za tym idzie mobilność mieszkańców. Uczestnikami projektu będą jednostki tworzące Łódzki Obszar Metropolitalny oraz instytucje zajmujące się przewozami.

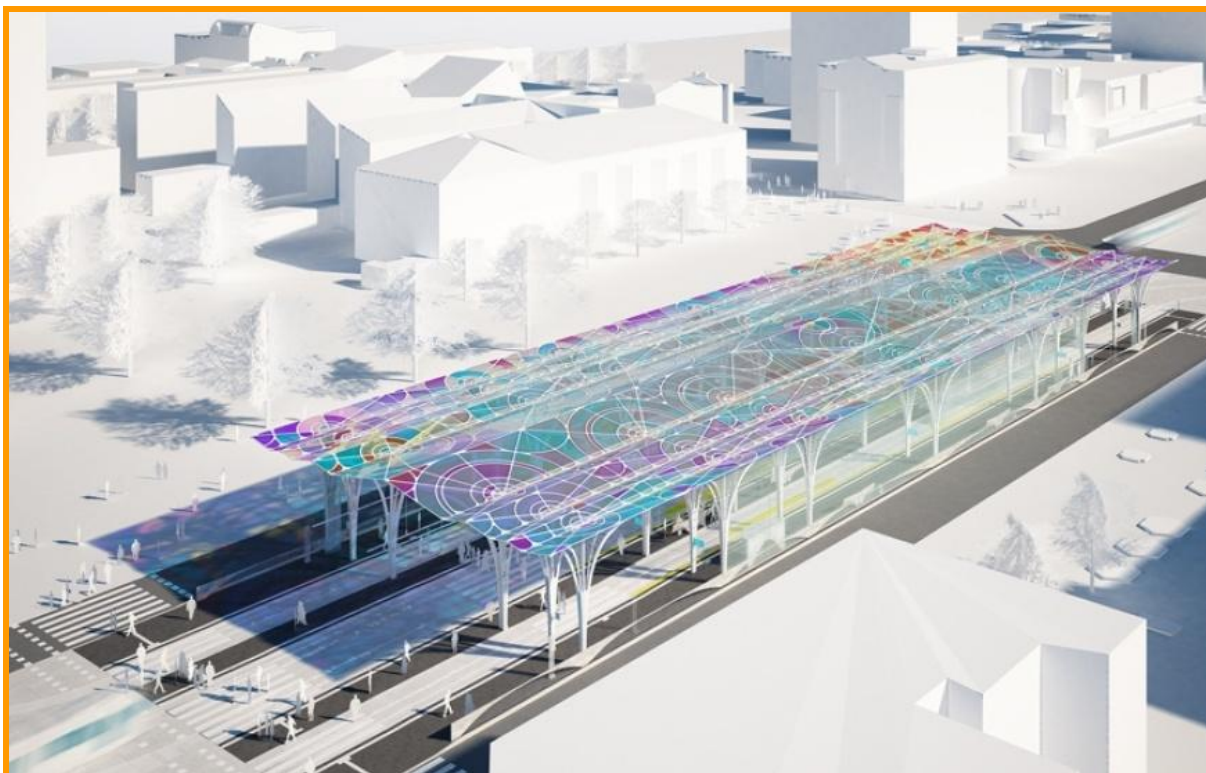


Rys. 49. Wizualizacja nowego multimodalnego dworca Łódź Fabryczna.



Źródło: Urząd Miasta Łodzi

Rys.50. Wizualizacja dworca tramwajowego Łódź-Centrum.



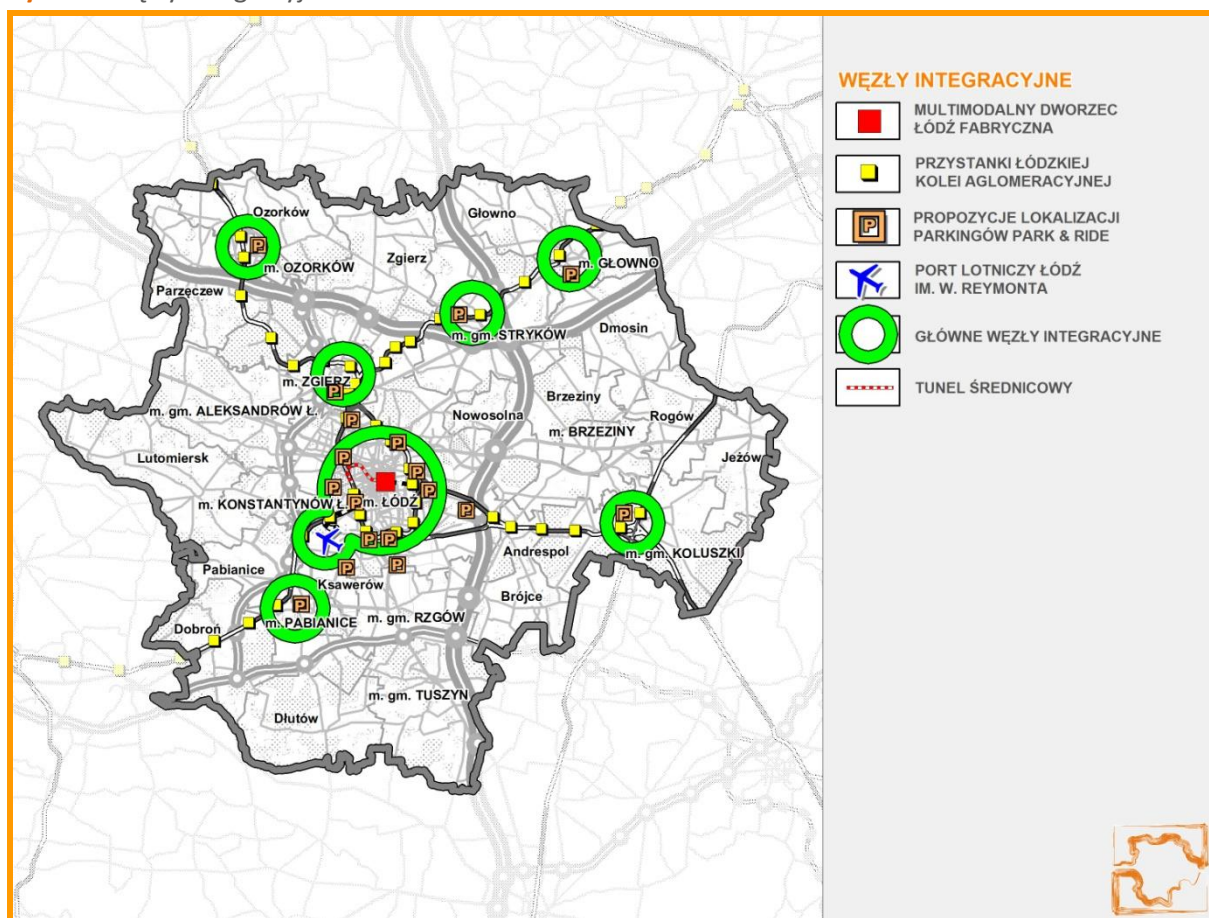
Źródło: Jan Gałęcki / Urząd Miasta Łodzi.



Projekt realizowany będzie m.in. poprzez:

- budowę w ścisłym centrum Łodzi multimodalnego węzła o znaczeniu krajowym i międzynarodowym przy dworcu Łódź Fabryczna (rys. 49), integrującego systemy komunikacji miejskiej i regionalnej w jeden spójny organizm z krajowym i międzynarodowym systemem transportowym oraz budowę podziemnego dworca kolejowego i autobusowego wraz z parkingami oraz budowę linii tramwajowych w obrębie dworca;
- budowę węzła integracyjnego przy Porcie Lotniczym Łódź im. W. Reymonta wraz z budową łącznika kolejowego;
- budowę dworca tramwajowego „Centrum” (rys. 50), węzła przesiadkowego zaprojektowanego na przecięciu dwu najważniejszych tras tramwajowych w Łodzi: linii „Wschód– Zachód” (Olechów – Retkinia) i linii Łódzkiego Tramwaju Regionalnego łączącego Ozorków, Zgierz, Łódź Bałuty, Łódź Górna i Pabianice; lokalizację przystanków we wszystkich czterech kierunkach obok siebie pomiędzy rozsuniętymi jezdniami alei Mickiewicza oraz „przełożenie” torowiska tramwajowego z al. Kościuszki na ul. Piotrkowską na odcinku pomiędzy ul. Żwirki i al. Mickiewicza;
- budowę węzłów przesiadkowych o znaczeniu metropolitalnym wraz z systemem Park & Ride i Bike & Ride w obszarach peryferyjnych Łodzi i centrach innych miast umożliwiającą sprawne korzystanie z systemu komunikacji publicznej (rys. 51).

Rys. 51. Węzły integracyjne.





III.3.2. Kierunkowy obszar wsparcia III.2. ORGANIZACJA I ZARZĄDZANIE

Projekt III.2.1. INTELIGENTNE SYSTEMY TRANSPORTOWE

Inteligentne Systemy Transportowe (ITS) są zbiorem narzędzi opartych na nowoczesnych technologiach informatycznych, komunikacji bezprzewodowej i elektronice pojazdowej, umożliwiających sprawne i efektywne zarządzanie infrastrukturą transportową, ruchem pojazdów oraz obsługą pasażerów. Wdrożenie ITS przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa, skrócenia czasu przejazdu, zmniejszenia zatłoczenia, upłynnienia ruchu zarówno w komunikacji zbiorowej jak i indywidualnej, lepszego wykorzystania infrastruktury oraz łatwiejszej integracji różnych rodzajów transportu. Inteligentne Systemy Transportowe zaspokoją potrzeby zarówno użytkowników jak i obniżą koszty ponoszone przez samorządy związane z obsługą podróżnych i negatywnym wpływem na środowisko. Uczestnikami projektu będą jednostki tworzące Łódzki Obszar Metropolitalny, przewoźnicy oraz właściciele infrastruktury.

Projekt realizowany będzie m.in. poprzez:

- wprowadzenie systemu centralnego sterowania sygnalizacją i ruchem, opartego na łączności światłowodowej zapewniającej komunikację centrali ze wszystkimi sterownikami sygnalizacji świetlnej i tablicami zmiennej treści, z zastosowaniem „zielonej fali” dla komunikacji zbiorowej,
- zastosowanie systemu monitorowania ruchu na głównych trasach komunikacyjnych i w ważnych punktach miasta oraz wprowadzenie systemu informacji o sytuacji w ruchu drogowym (wypadki, kolizje, korki uliczne, inne blokady ruchu) wraz z monitoringiem i systemem liczenia pasażerów będącego narzędziem do ustalania optymalnej siatki połączeń czy wielkości taboru na danych liniach.

Projekt III.2.2. SYSTEM PLANOWANIA PODRÓŻY

System planowania podróży zawiera wszystkie najistotniejsze kwestie z punktu widzenia pasażera związane z podróżowaniem w mieście i jego obszarze metropolitalnym. Umożliwi wyszukiwanie połączeń według kryterium minimalnego czasu podróży, przesiadek oraz najkorzystniejszej ceny. Będzie zawierał bazę danych wszystkich publicznych środków komunikacji, również komunikację lotniczą. Jedną z podstawowych cech będzie możliwość planowania podróży „door-to-door” wraz z wizualizacją całej trasy na mapie. Dzięki temu pasażer będzie mógł określić punkt docelowy, podając nazwę miejsca, adres itp. w celu efektywnego funkcjonowania systemu należy wprowadzić przejrzysty i czytelny dla pasażera rozkład jazdy, a same połączenia (tramwajowe, autobusowe, kolejowe) powinny być zsynchronizowane, szczególnie na węzłach przesiadkowych, tak, aby czas oczekiwania na kolejny środek transportu był akceptowalny dla podróżnego. Wiąże się to również z przemodelowaniem siatki połączeń, by na liniach komunikacyjnych o największych potokach pasażerskich częstotliwość kursowania była największa a zarazem tabor najobszerniejszy. Dostosowanie taboru i rozkładu jazdy do potrzeb mieszkańców powinno nastąpić również na liniach o małych potokach pasażerskich. Kluczowym działaniem powinien być również przyjazny system taryfowy tzw. wspólny bilet obowiązujący we wszystkich rodzajach transportu zbiorowego. Uczestnikami projektu będą jednostki tworzące Łódzki Obszar Metropolitalny, przewoźnicy oraz właściciele infrastruktury.



Projekt realizowany będzie m.in. poprzez:

- rozwój i wdrożenie internetowych aplikacji informacyjno–doradczych;
- integrację rozkładów jazdy i synchronizację przesiadek;
- dostosowanie rozkładów jazdy do realnego zapotrzebowania;
- integrację taryfową.

Projekt III.2.3. KSZTAŁTOWANIE SPOŁECZNYCH ZACHOWAŃ TRANSPORTOWYCH

Aby w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym komunikacja zbiorowa stała się konkurencyjna i popularna, należy przeprowadzić szereg **kampanii informacyjnych** przekonujących mieszkańców do skorzystania z transportu zbiorowego. Promocja powinna być skierowana do całej społeczności, jak również do wybranych grup i regionów. Równie istotne są działania edukacyjne w zakresie bezpieczeństwa ruchu i korzyści wynikających z wykorzystywania transportu zbiorowego, które należy skierować do dzieci i młodzieży już od w wieku przedszkolnego aż po studentów. Działania edukacyjno-informacyjne powinny objąć także urzędników i osoby zajmujące się organizacją transportu pasażerskiego. Niezbędne jest stworzenie wspólnej platformy współpracy dla wszystkich podmiotów zajmujących się przewozami pasażerskimi w obszarze metropolitalnym, jest to warunek konieczny do pełnego zintegrowania systemu transportu publicznego. Uczestnikami projektu będą jednostki tworzące Łódzki Obszar Metropolitalny, przewoźnicy, właściciele infrastruktury oraz mieszkańcy.

Na projekt składa się szereg miękkich działań i będzie realizowany on m.in. poprzez:

- działania edukacyjno-informacyjne na rzecz upowszechniania transportu zbiorowego skierowane do mieszkańców;
- integrowanie i inicjowanie współpracy organizatorów transportu zbiorowego;
- promocję dobrych praktyk.

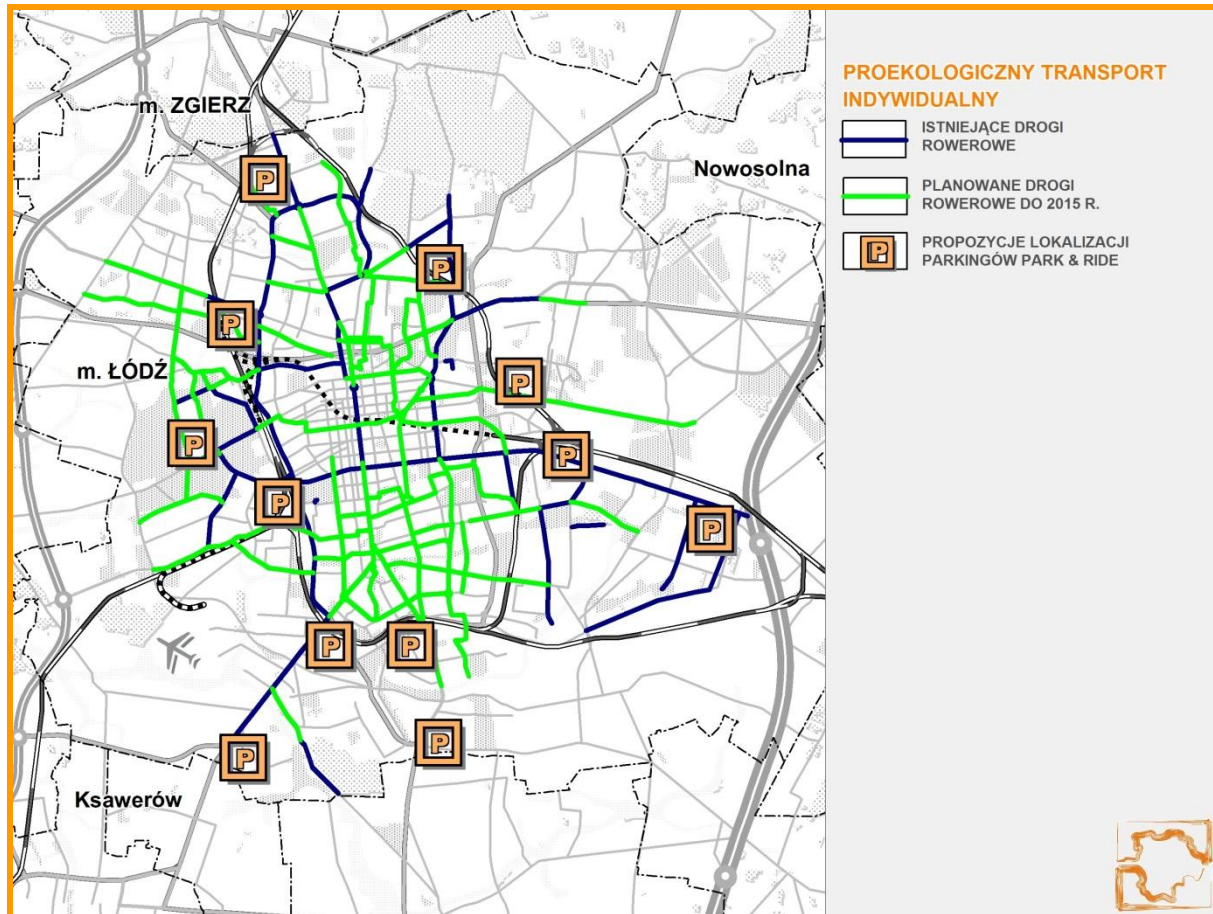


III.3.3. Kierunkowy obszar wsparcia III.3.

PROEKOLOGICZNY TRANSPORT INDYWIDUALNY

Projekt III.3.1. SYSTEM DRÓG ROWEROWYCH

Rys. 52. Proekologiczny transport indywidualny.



Większość dużych osiedli mieszkaniowych i małych miejscowości nie posiada żadnych udogodnień dla osób podróżujących rowerem do centrum swojego miasta. Niestwarzane są również możliwości podróżowania rowerem pomiędzy miastami. **Budowa systemu dróg rowerowych** przyczyni się do zwiększenia dostępności do wszelkiego rodzaju usług, a przy budowie systemów Bike & Ride (rys. 52) również do systemu komunikacji publicznej. Realizacja projektu podniesie jakość i bezpieczeństwo podróży rowerem, ale także da możliwość większego wyboru mieszkańcom, co do rodzaju transportu, jakim będą mogli się oni poruszać. Uczestnikami projektu będą jednostki tworzące Łódzki Obszar Metropolitalny oraz organizacje pozarządowe zajmujące się transportem rowerowym.

Projekt realizowany będzie m.in. poprzez:

- budowę nowych i modernizację istniejących dróg rowerowych;
- budowę infrastruktury towarzyszącej; parkingów i stojaków, śluz rowerowych, separatorów ruchu pieszego, podpórek.



Projekt III.3.2. SYSTEM ROWERU MIEJSKIEGO

System roweru miejskiego składa się z parku rowerowego oraz samoobsługowych punktów poboru rowerów. Wypożyczalnie obsługiwane będą w sposób automatyczny, przy użyciu paneli sterujących, umożliwiających dostęp do informacji o działaniu systemu, rejestracji oraz możliwości dokonywania opłat. Panele będą stanowić jednocześnie terminale systemów kart płatniczych lub wewnętrznych kart systemu roweru publicznego. System roweru miejskiego poprawi mobilność mieszkańców ŁOM, ale również przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia na drogach czy jakości powietrza w obszarze zurbanizowanym. Uczestnikiem projektu będzie miasto Łódź.

Projekt realizowany będzie m.in. poprzez:

- budowę wypożyczalni rowerów;
- zakup rowerów miejskich;
- wdrożenie systemu informatycznego obsługującego rower miejski oraz budowę platformy informatycznej umożliwiającej wypożyczenie roweru przez internet;
- organizację zaplecza serwisowego;
- zastosowanie systemu monitoringu i łączności, budowa systemu sprawdzającego dokładne położenie roweru i pokazującego aktualną ilość rowerów w wypożyczalni.



SPIS RYSUNKÓW

- Rys. 1.** Podział administracyjny Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.
- Rys. 2.** Dynamika przyrostu liczby podmiotów sektora kreatywnego w latach 2009-2012 w obszarach metropolitalnych.
- Rys. 3.** Odsetek podmiotów sektora kreatywnego w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych w obszarach metropolitalnych w 2012 roku.
- Rys. 4.** Struktura branżowo-przestrzenna średnich i dużych podmiotów sektora kreatywnego w ŁOM w 2010 roku.
- Rys. 5.** Liczba studentów na 10 000 mieszkańców w obszarach metropolitalnych w 2011 roku.
- Rys. 6.** Udział wyższego szkolnictwa artystycznego w potencjale akademickim województwa w 2012 roku.
- Rys. 7.** Instytucje kulturalne w gminach.
- Rys. 8.** Potencjał działalności filmowo-medialnej, muzycznej i off-kultury w Łodzi.
- Rys. 9.** Wybrane duże i średnie podmioty gospodarcze ŁOM, będące potencjalnym rynkiem zbytu wzornictwa przemysłowego w 2010 roku.
- Rys.10.** Odsetek podmiotów prowadzących usługi dla przedsiębiorstw w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych w największych polskich obszarach metropolitalnych w 2012 roku.
- Rys.11.** Struktura branżowo-przestrzenna średnich i dużych podmiotów świadczących usługi dla przedsiębiorstw w ŁOM w 2010 roku.
- Rys.12.** Podmioty otoczenia przedsiębiorczości w ŁOM.
- Rys.13.** Struktura działowo-przestrzenna średnich i dużych przedsiębiorstw średniowysokiej i wysokiej techniki w ŁOM w 2010 roku.
- Rys.14.** Liczba udzielonych patentów na 100 000 mieszkańców w wybranych województwach w 2012 roku.
- Rys.15.** Nakłady na B+R w relacji do PKB w 2010 roku w wybranych województwach.
- Rys.16.** Udział podmiotów gospodarczych ponoszących nakłady na działalność B+R w ogólnej liczbie podmiotów w 2011 roku w wybranych województwach.
- Rys.17.** Udział przychodów netto ze sprzedaży produktów innowacyjnych w przychodach netto ze sprzedaży ogółem w 2011 roku w wybranych województwach.
- Rys.18.** Powiązania logistyczne
- Rys.19.** Zaludnienie ŁOM w 2012 roku.
- Rys.20.** Przyrost naturalny w gminach ŁOM w latach 2007-2011.
- Rys.21.** Saldo migracji w gminach ŁOM w latach 2007-2011.
- Rys.22.** Miasta i miejscowości wg czasu nadania praw miejskich.
- Rys.23.** Obszary i obiekty okresu industrialnego.
- Rys.24.** Układ drogowy ŁOM
- Rys.25.** Układ kolejowy ŁOM
- Rys.26.** Kolejowe połączenia pasażerskie między gminami ŁOM.
- Rys.27.** Dostępność do Łodzi komunikacją zbiorową w dni powszednie.
- Rys. 28.** Struktura funkcjonalno-przestrzenna Centrum Mediów.
- Rys. 29.** Struktura funkcjonalno-przestrzenna Centrum Wzornictwa.
- Rys. 30.** Struktura funkcjonalno-przestrzenna Centrum Sztuki Współczesnej.
- Rys. 31.** Struktura funkcjonalno-przestrzenna Metropolitalnej Sieci Akademickiej.



- Rys.32.** Struktura funkcjonalno-przestrzenna Inkubatora Przedsiębiorczości Akademickiej.
- Rys.33.** Struktura funkcjonalno-przestrzenna Centrum Kultury Akademickiej
- Rys.34.** Struktura funkcjonalno-przestrzenna Centrum Usług Logistycznych.
- Rys.35.** Struktura funkcjonalno-przestrzenna Centrum Zaawansowanych Technologii.
- Rys.36.** Zakres działań rewitalizacyjnych obszaru węzłowego Rdzeń strefy wielkomiejskiej Łodzi.
- Rys.37.** Zakres działań rewitalizacyjnych obszaru węzłowego Kompleks Scheiblera-Grohmana.
- Rys.38.** Tereny przeznaczone do rewitalizacji w Zgierzu.
- Rys.39.** Tereny przeznaczone do rewitalizacji w Pabianicach.
- Rys.40.** Tereny przeznaczone do rewitalizacji w Aleksandrowie Łódzkim.
- Rys.41.** Tereny przeznaczone do rewitalizacji w Konstantynowie Łódzkim.
- Rys.42.** Tereny przeznaczone do rewitalizacji w Ozorkowie.
- Rys.43.** Tereny przeznaczone do rewitalizacji w Brzezinach.
- Rys.44.** Szlak dziedzictwa przemysłowego.
- Rys.45.** Szlak pogranicza kultur.
- Rys.46.** System tramwajowy.
- Rys.47.** System autobusowy.
- Rys.48.** System Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej.
- Rys.49.** Wizualizacja nowego multimodalnego dworca Łódź Fabryczna.
- Rys.50.** Wizualizacja dworca tramwajowego Łódź-Centrum.
- Rys.51.** Węzły integracyjne.
- Rys.52.** Proekologiczny transport indywidualny.

**Biurowo Planowania Przestrzennego
Województwa Łódzkiego w Łodzi**
ul. Sienkiewicza 3, 90-113 Łódź
tel./fax 042 630 57 69 do 72
<http://bppwl.lodzkie.pl>

BPPWL

**promuje
łódzkie**

