



Łódzki Obszar Metropolitalny



STRATEGIA ZIT 2021-2027



Stowarzyszenie
Łódzki Obszar Metropolitalny

Kwiecień 2024



Opracowanie Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny na lata 2021-2027 w składzie:

- Karolina Włodarska
- Janusz Brot
- Agnieszka Chmielewska - Kaczmarek
- Julia Idziaszek
- Katarzyna Jurczuk
- Aleksandra Mielczarek
- Agnieszka Szymańska
- Laila Wojdał
- Magdalena Wrona

Spis treści

1.	Definicje i wykaz skrótów.....	4
2.	Wprowadzenie	6
2.1.	Delimitacja MOF Ośrodka Wojewódzkiego - Łodzi	6
2.2.	Podstawa prawna Strategii ZIT	8
3.	Synteza diagnozy obszaru ŁOM	10
3.1.	Sytuacja społeczna.....	10
3.2.	Charakterystyka dostępności i system powiązań transportowych	18
3.3.	Środowisko	32
3.4.	Atrakcyjność kulturowa i turystyczna.....	41
3.5.	Podsumowanie	48
4.	Cele Strategii	52
4.1.	Cel strategiczny 1 - ZIELONY ŁOM.....	52
4.2.	Cel strategiczny 2 - MOBILNY I LEPIEJ POŁĄCZONY ŁOM	62
4.3.	Cel strategiczny 3 - ATRAKCYJNY ŁOM	69
4.4.	Cel strategiczny 4 - ŁOM PRZYJAZNY MIESZKAŃCOM	72
4.5.	Cel strategiczny 5 – NOWOCZEŚNIE ZARZĄDZANY ŁOM.....	77
5.	System monitorowania Strategii ZIT	79
6.	Plan finansowy Strategii ZIT.....	82
7.	Opis zintegrowanego podejścia.....	84
7.1.	Wiązki projektów.....	86
8.	Lista projektów.....	106
9.	Mechanizmy włączenia społecznego i system wdrażania Strategii ZIT	121
9.1.	Warunki i procedury obowiązujące w realizacji Strategii ZIT	121
9.2.	Opis procesu zaangażowania partnerów i włączenia społecznego	123
9.3.	System wdrażania Strategii ZIT.....	125
9.3.1.	Podstawa wdrażania Strategii ZIT	125
9.3.2.	Procedura monitoringu realizacji Strategii ZIT	126



1. Definicje i wykaz skrótów

Skrót	Rozwinięcie
BDL	Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego
B&R	Bike & ride
Diagnoza ŁOM	Diagnoza Strategiczna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EFS+	Europejski Fundusz Społeczny Plus
EZŁ	Europejski Zielony Ład
FE	Fundusze Europejskie
FEŁ2027	Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GPR	Gminny Program Rewitalizacji
GUS	Główny Urząd Statystyczny
GZK	Gminny Zakład Komunalny
IP	Instytucja Pośrednicząca
IZ	Instytucja Zarządzająca
JST	Jednostka Samorządu Terytorialnego
K&R	Kiss and ride
KSRR 2030	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030
LTZ	Lokalny Transport Zbiorowy
ŁOM	Łódzki Obszar Metropolitalny
ŁKA	Łódzka Kolej Aglomeracyjna
Model	Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego
MOF	Miejski obszar funkcjonalny
MOF OW	Miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego
MPZP	Miejski plan zagospodarowania przestrzennego
MZK	Miejski Zakład Komunikacji



Skrót	Rozwinięcie
MUK	Miejskie Usługi Komunikacyjne
NGO	Organizacja pozarządowa
NIK	Najwyższa Izba Kontroli
OSI	Obszar Strategicznej Interwencji
OZE	Odnawialne źródła energii
P&R	Park and ride
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa
SŁOM	Stowarzyszenie Łódzki Obszar Metropolitalny
SRWŁ 2030	Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030
UE	Unia Europejska
Ustawa wdrożeniowa	Ustawa z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027
WPOnZ	Wojewódzki Program Opieki nad Zabytkami w województwie łódzkim na lata 2020 – 2023
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne



2. Wprowadzenie

2.1. Delimitacja MOF Ośrodka Wojewódzkiego - Łodzi

W Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030 (SRWŁ 2030) dla Miejskich obszarów funkcjonalnych (MOF) w perspektywie finansowej 2021-2027 przewidziano wsparcie w postaci narzędzi wypracowanych w ramach polityki spójności w latach 2014-2020 - **Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT)**. MOF Ośrodka Wojewódzkiego - Łodzi został wskazany w SRWŁ 2030 jako Obszar Strategicznej Interwencji (OSI).

ZIT jest instrumentem wspierającym rozwój terytorialny i promującym partnerski model współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym. Celem wdrażania instrumentu ZIT jest przede wszystkim:

1) budowanie partnerstwa i współpracy w ramach obszaru funkcjonalnego oraz wspieranie współpracy i wymiany doświadczeń pomiędzy Związkami ZIT na szczeblu województwa i kraju;

2) wspieranie rozwoju kompetencji samorządu terytorialnego niezbędnych do przygotowania i wdrażania strategii ZIT;

3) wspieranie realizacji projektów i zdolności do pozyskania środków z różnych źródeł.¹

W ramach instrumentu ZIT realizowane będą projekty o zintegrowanym charakterze pod względem tematycznym lub terytorialnym, koncentrujące się na wyzwaniach rozwojowych, które jednostki samorządu terytorialnego tworzące MOF zdecydują się adresować wspólnie, tak na etapie realizacji projektu jak i późniejszej eksploatacji.

Granice Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (ŁOM) nie pokrywają się z granicami MOF Ośrodka Wojewódzkiego - Łodzi wyznaczonymi w Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030 (brak gminy Jeżów). Zgodnie z *Zasadami realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027* związek ZIT może obejmować obszar mniejszy niż ten wynikający z delimitacji.

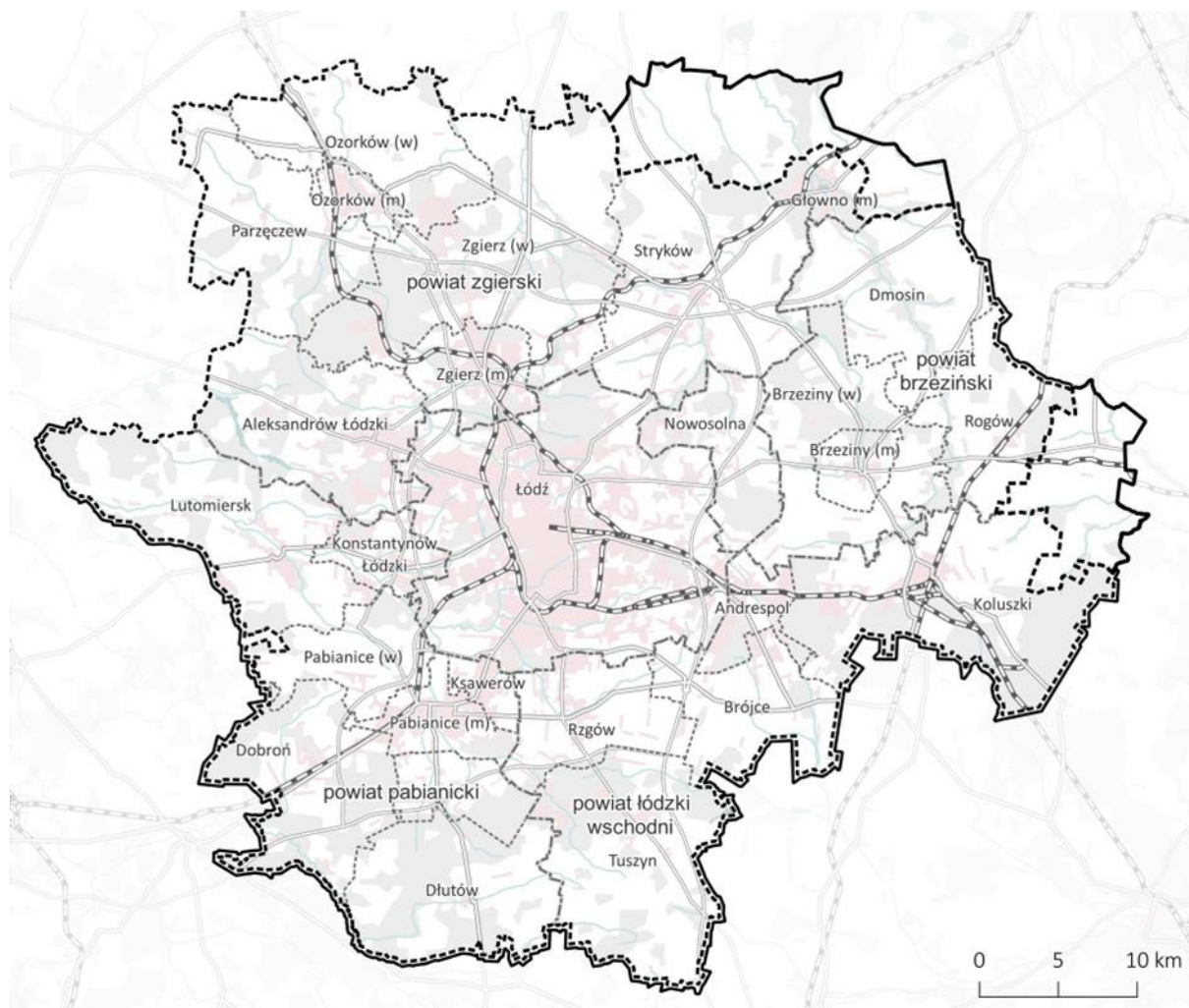
Łódzki Obszar Metropolitalny, o powierzchni 2,5 tys. km², zamieszkały jest przez ponad 1 mln osób, tworzy miasto Łódź i 4 sąsiadujące powiaty: brzeziński, łódzki wschodni, pabianicki oraz zgierski. W skład obszaru wchodzi 26 gmin, są to: Aleksandrów Łódzki, Andrespol, Brójce, Dłutów, Dmosin, Dobroń, miasto Brzeziny, gmina Brzeziny, Gmina Miasta

¹ Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027
str.10



Głowno, Koluszki, Konstantynów Łódzki, Ksawerów, Lutomiersk, Łódź, Nowosolna, miasto Ozorków, gmina Ozorków, miasto Pabianice, gmina Pabianice, Parzęczew, Rogów, Rzgów, Stryków, Tuszyń, miasto Zgierz oraz gmina Zgierz. Stowarzyszenie Łódzki Obszar Metropolitalny tworzy 30 jednostek samorządu terytorialnego (JST) pięciu powiatów: Miasta Łodzi, brzezińskiego, łódzkiego wschodniego, pabianickiego i zgierskiego. Jednym z podstawowych celów Stowarzyszenia jest wspieranie rozwoju społeczno-gospodarczego ŁOM.

Rysunek 1 Gminy będące członkami SŁOM



Granice

- gmin
- powiatów
- - - ŁOM względem gmin
- ŁOM względem powiatów



2.2. Podstawa prawna Strategii ZIT

Podstawę prawną realizacji instrumentu ZIT i tym samym przygotowanie Strategii ZIT Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego stanowią:

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1057 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiającego Europejski Fundusz Społeczny Plus (EFS+) oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1296/2013.
- Umowa Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce z dnia 30 czerwca 2022 r.;
- Program Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027 przyjęty przez Komisję Europejską w dniu 2 grudnia 2022 r.;
- Szczegółowy Opis Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027;
- Ustawa o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 z dnia 28 kwietnia 2022 r.;
- pozostałe wytyczne ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego;
- Statut Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny.

Niniejsze opracowanie zostało również przygotowane w oparciu o Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027, których przygotowanie wynika bezpośrednio z zapisów Umowy Partnerstwa. Opracowanie to zawiera informacje dotyczące ZIT – celu stosowania tego instrumentu, form partnerstwa, zakresu tematycznego czy przygotowania i zatwierdzenia dokumentu Strategii ZIT.

Biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia w realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce, w perspektywie finansowej 2021-2027 przewidziane jest wdrażanie wszystkich



narzędzi terytorialnych wymienionych w art. 28 rozporządzenia UE 2021/1060, w szczególności Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Na gruncie prawa krajowego przepisy dotyczące Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych znajdują się w art. 34 ustawy wdrożeniowej.

Szczegółowy zakres wsparcia w ramach ZIT został określony zgodnie z Umową Partnerstwa w programie regionalnym Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027 (FEŁ), który jest jednym z programów służących realizacji Umowy Partnerstwa na lata 2021-2027, stanowiąc doprecyzowanie i uszczegółowienie jej zapisów w odniesieniu do województwa łódzkiego. FEŁ2027 stanowi podstawowy dokument określający kierunki wykorzystania środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Europejskiego Funduszu Społecznego Plus (EFS+) w województwie łódzkim.

Podstawowymi dokumentami umożliwiającymi wdrażanie ZIT jest Strategia ZIT, która pełni rolę strategii terytorialnej, o której mowa w art. 29 rozporządzenia UE 2021/1060. Głównym zadaniem Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny (SŁOM) jest kreowanie polityki rozwoju na obszarze realizacji ZIT i koordynowanie realizacji projektów wynikających ze Strategii ZIT, w szczególności tych współfinansowanych ze środków polityki spójności.

Podstawą prawną Strategii ZIT jest decyzja organu wykonawczego Związku ZIT.

Na podstawie Uchwały nr 3/2022 z dnia 8 kwietnia 2022 r. Rady Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny w sprawie przystąpienia do opracowania projektu dokumentu Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027 Zarząd Stowarzyszenia przystąpił do opracowania projektu dokumentu Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027.



3. Synteza diagnozy obszaru ŁOM

Poniżej przedstawiono w sposób syntetyczny wybrane elementy diagnozy na podstawie Diagnozy Strategicznej Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego² oraz Koncepcji wprowadzenia zrównoważonej mobilności w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym³. Źródłem aktualizacji danych liczbowych stał się Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, przy opracowaniu którego posłużono się danymi z BDL GUS (stan na rok 2021 oraz 2022). Wskazane poniżej zagadnienia dotyczące sfery: społecznej, przestrzennej, gospodarczej i środowiskowej stanowią punkt wyjścia do sformułowania głównych wniosków dla Strategii.

3.1. Sytuacja społeczna

ŁOM zamieszkuje ponad 1 mln osób, w tym 85,2% w miastach oraz 14,8% na obszarach wiejskich.⁴ Sytuacja demograficzna obszaru wykazuje podobne tendencje, jak w innych ośrodkach metropolitalnych w Polsce. Liczba ludności ŁOM wg GUS od roku 2012 spadła o ponad 47 tys. osób tj. o 4,5%.. Przyrost naturalny w 2021 roku wyniósł (-7,07‰), gdzie wskaźnik ten dla Polski był niższy i wynosił (-4,93‰). Odnotowany ujemny przyrost naturalny jest wynikiem zarówno wysokiej liczby zgonów jak i niskiej liczby urodzeń. Należy również wskazać, iż w ostatnich latach zauważalny jest ruch migracyjny ludności miejskiej na obszary podmiejskie i wiejskie. Nie bez znaczenia pozostają dane dotyczące tzw. „ludności dziennej”. Dla przykładu, w Łodzi rzeczywista liczba mieszkańców jest wyższa niż ta prezentowana przez Główny Urząd Statystyczny. Z nocnych logowań na telefony komórkowe wiemy, że faktycznych mieszkańców jest prawie 760 tys. osób (należy bowiem doliczyć cudzoziemców pracujących w Łodzi, głównie Ukraińców oraz studentów, którzy nie są zameldowani na pobyt czasowy - większość z nich mieszka lub pracuje w Łodzi, choć nie figuruje w oficjalnych statystykach zdefiniowanych jako osoby zameldowane). A ludność dzienna, po uwzględnieniu mieszkańców dojeżdżających do pracy oraz osób korzystających z usług metropolitalnych to ponad 840 tys. osób. Na sytuację demograficzną wpływa również napływ uchodźców z Ukrainy, dzięki któremu liczba ludności, w tym saldo migracji zagranicznych na terenie ŁOM, może ulegać zwiększaniu. W I półroczu 2022 roku został zanotowany 5-krotny wzrost zarejestrowanych bezrobotnych cudzoziemców na terenie ŁOM⁵. Natomiast dane zebrane

² <https://www.lom.lodz.pl/wp-content/uploads/Diagnoza-28.11.2019-S%C5%81OM.pdf>

³ <https://www.lom.lodz.pl/wp-content/uploads/ZINTEGROWANA-KONCEPCJA-WPROWADZENIA-ZR%C3%93WNOWAWA%C5%BBONEJ-MOBILNO%C5%9ACI-W-%C5%81OM.pdf>

⁴ wg danych GUS (2021) ŁOM zamieszkuje 1 048 109 osób

⁵ Wg stanu danych WUP w Łodzi czerwiec 2022 r.

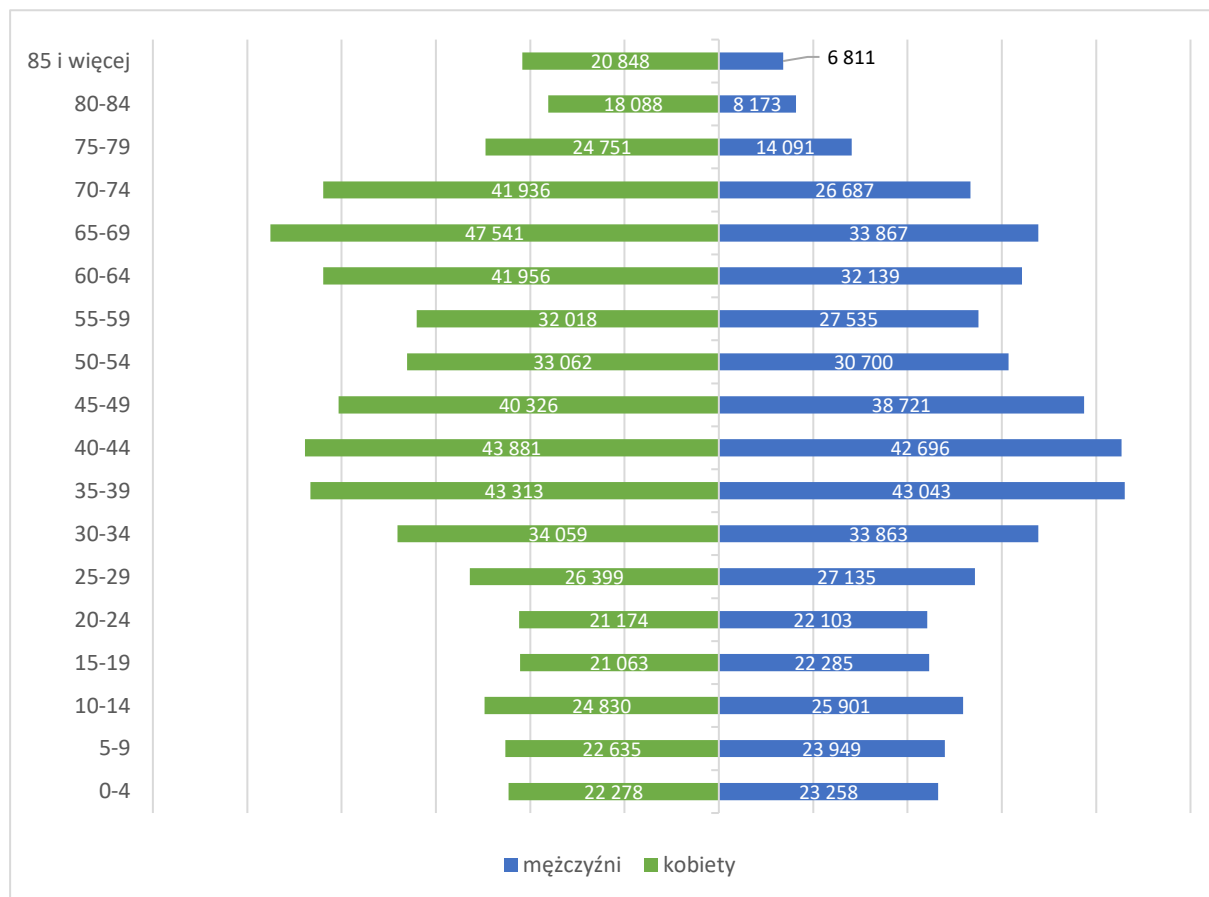


przez Unię Metropolii Polskich wskazują, że wg stanu na 1 kwietnia 2022 r., ŁOM zamieszkiwało 114 162 Ukrainek i Ukraińców, z tego w Łodzi 85 675 (tj. 11% populacji w mieście), w tym 18 471 dzieci⁶.

ŁOM charakteryzuje się również niekorzystnymi zmianami struktury wiekowej mieszkanek i mieszkańców, co potwierdza współczynnik obciążenia demograficznego dot. osób starszych wynoszący w 2021 r. około 32%.

Strukturę ludności w ŁOM przedstawia poniżej piramida płci i wieku stworzona na podstawie danych statystycznych BDL GUS z 2021 roku. Najwięcej osób należy do grup wiekowych 35-49 lat oraz 60-74, najmniejszy udział osób reprezentuje grupy wiekowe najstarsze (80 i więcej lat). W społeczeństwie dominują kobiety w grupach wiekowych powyżej 30 roku życia, w pozostałych grupach jest więcej mężczyzn.

Rysunek 2 Piramida płci i wieku ŁOM



Źródło: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej łódzkiego obszaru metropolitalnego (opracowanie na podstawie GUGiK, stan na dzień 06.09.2022)

⁶ Raport Centrum Analiz i Badań Unii Metropolii Polskich pn. „Miejska gościnność: wielki wzrost, wyzwania i szanse”, 2022



Gminy ŁOM są zróżnicowane pod względem zagęszczenia ludności, najwięcej osób przypada na 1 km² w Łodzi (2 265) oraz w miastach: Pabianice (1 910), Ozorków (1 219) i Zgierz (1 299). Najmniejsza gęstość zaludnienia występuje w gminach wiejskich: Dmosin (44), Dłutów (47), Parzęczew (50) oraz Brzeziny (55).

Ciekawym aspektem starzenia się ludności jest feminizacja starości, czyli dominacja kobiet w starszych grupach wiekowych, wzrost liczby jednoosobowych gospodarstw domowych, tworzonych przez osoby starsze. Duży problem stanowi również znaczny odsetek osób starszych, które potrzebują wsparcia w codziennym funkcjonowaniu. Sytuacja zdrowotna osób starszych na obszarze ŁOM wymaga wsparcia. Jednym z najbardziej dotkliwie odczuwanych problemów przez osoby starsze jest osamotnienie.

Identyfikuje się również zjawisko „starości demograficznej”, czego odzwierciedleniem jest stosunkowo wysoki współczynnik zgonów z powodu chorób cywilizacyjnych, m.in. układu krążenia, układu trawiennego czy układu oddechowego oraz nowotworów.

Innym wyzwaniem są problemy zdrowotne mieszkank i mieszkańców w wieku produkcyjnym, które mogą przekładać się na rynek pracy. Dotyczą one zwłaszcza osób powyżej 50 roku życia, wśród których aż 83% cierpi przynajmniej na jedną chorobę przewlekłą, przy czym dostęp do usług zdrowotnych poza obszarami miejskimi jest utrudniony. Należy również wziąć pod uwagę długofalowe konsekwencje zdrowotne epidemii Covid-19 i jej wpływ wśród społeczeństwa.

Na obszarze istnieją duże potrzeby w zakresie świadczenia usług społecznych i zdrowotnych, w tym opiekuńczych. Na terenie ŁOM działające domy pomocy społecznej zapewniają opiekę stałą dla prawie 2900 osób⁷. Zamieszkują w nich osoby starsze, schorowane i o ograniczonej sprawności. Z kolei usługi społeczne w miejscu zamieszkania świadczą placówki dziennego wsparcia: 15 środowiskowych domów samopomocy dla 612 osób oraz 3 kluby samopomocy dla 90 osób. Funkcjonuje również 6 ośrodków wsparcia seniorów dla 215 osób. Liczba osób objętych usługami opiekuńczymi nie zmienia się pomimo postępującego procesu starzenia się społeczeństwa. Wg danych Najwyższej Izby Kontroli prawie 27% gmin w Łódzkiem nie zapewnia osobom starszym opieki w miejscu zamieszkania. Problemem jest również brak danych w gminach o rzeczywistej skali zapotrzebowania na usługi opiekuńcze⁸. Szacuje się, że około 33% seniorów (tj. około 95 tys. osób w ŁOM) obecnie wymaga opieki codziennie, część z nich kilka razy na dzień a 15% tej grupy potrzebuje opieki

⁷ Rejestr DPS w województwie łódzkim w 2022 r.

⁸ Usługi opiekuńcze świadczone osobom starszym w miejscu zamieszkania, Informacja o wynikach kontroli, NIK 2018



całodobowej. 90% z tych seniorów jest pod opieką wyłącznie najbliższych, też osób starszych, które przez to narażone są na pogorszenie stanu swojego zdrowia⁹.

Wraz ze starzeniem się społeczeństwa wzrasta liczba osób zależnych, a spada potencjał opiekuńczy rodzin i tym samym wzrasta zapotrzebowanie na usługi społeczne. Problem ten dotyczy również osób z niepełnosprawnościami. Na obszarze ponad 166 tys. osób stanowią osoby z niepełnosprawnością (dane dla powiatów z terenu ŁOM), z tego około 4% to osoby do 17 roku życia (w wieku przedprodukcyjnym), 34% osoby w wieku produkcyjnym oraz 62% osoby w wieku poprodukcyjnym, a 14% (prawie 23 tys. osób) to osoby z niepełnosprawnością znaczną lub odczuwające całkowite ograniczenie sprawności¹⁰.

Najwyższy odsetek osób z niepełnosprawnościami w roku 2021 występował w powiecie m. Łodzi (16,7%), pabianickim (14,9%), zgierskim (13,1%), łódzkim wschodnim (12,6%) a najniższy w powiecie brzezińskim (12,1%). Warto odnotować, że średnia wartość tego wskaźnika dla ŁOM jest wyższa od wskaźnika liczby osób z potwierdzoną prawnie niepełnosprawnością w porównaniu ze wskaźnikiem ogólnopolskim oraz wskaźnikiem dla województwa łódzkiego. Wynik ten jest niekorzystny, w szczególności w zestawieniu ze wskaźnikami zdrowotnymi w skali kraju i regionu¹¹.

Podsumowując, większość osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu polega na pomocy opiekunów faktycznych, w tym przede wszystkim swoich bliskich. Biorąc pod uwagę powyższe dane obecny system pomocy społecznej wydaje się być niewystarczający i w zbyt małym stopniu uwzględniać potrzeby opiekunek i opiekunów faktycznych (usługi wytchnieniowe). Ważnym wyzwaniem jest opracowanie standardów i katalogu usług społecznych dla osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, w tym deinstytucjonalizacja usług.

Poza osobami z niepełnosprawnościami i osobami potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, wykluczeniem społecznym zagrożone są rodziny żyjące w ubóstwie, osoby w kryzysie bezdomności, osoby bezradne w sprawach opiekuńczo-wychowawczych i prowadzenia gospodarstwa domowego, osoby doświadczające przemocy w rodzinie, rodziny z nałogami, trudnościami w przystosowaniu do życia po zwolnieniu z zakładu karnego oraz osoby w sytuacjach kryzysowych. W jednej rodzinie może wystąpić kilka przyczyn przyznania pomocy, gdyż często stykają się one z problemami wielowymiarowymi. Najwięcej osób korzysta z pomocy z powodu ubóstwa oraz bezradności w sprawach opiekuńczo-wychowawczych i prowadzenia gospodarstwa domowego. Znaczącą

⁹ <https://www.prawo.pl/zdrowie/strategia-dla-opieki-dlugoterminowej-i-uslug-spoecznych,512815.html>

¹⁰ BDL GUS, 2021

¹¹ BDL GUS, 2021



liczbę stanowią rodziny korzystające z pomocy społecznej z powodu bezdomności (700 rodzin). Szczególnie jeśli chodzi o tę grupę zagrożoną wykluczeniem społecznym trzeba wziąć pod uwagę proces deinstytucjonalizacji, wymagający wdrażania szeroko rozumianego wsparcia mieszkaniowego, niezbędnego w procesie wychodzenia z bezdomności (mieszkania z najmem socjalnym, komunalnym, jak również chronione¹², wspierane, wspomagane). Takie podejście jest zgodne z wprowadzeniem metody Najpierw Mieszkanie¹³, zakładającej skuteczny i efektywny proces wychodzenia z bezdomności¹⁴.

Skalę ubóstwa ekonomicznego mieszkanek i mieszkańców ŁOM pokazuje liczba osób korzystających z pomocy społecznej, która w 2021 roku wg danych GUS wyniosła ponad 30 tys., w tym ponad 20 tys. stanowiły osoby otrzymujące świadczenia ze względu na niski dochód w rodzinie tj. poniżej ustawowego kryterium dochodowego. Liczba osób korzystających z pomocy społecznej w stosunku do roku 2020 uległa zmniejszeniu, jednak nie zmniejszył się udział osób długotrwale korzystających z pomocy społecznej (56,6% w 2019 r.)¹⁵.

W związku ze zdiagnozowanymi i opisywanymi powyżej zmianami w strukturze demograficznej regionu, zapotrzebowanie na publiczne usługi społeczne i zdrowotne będzie rosnąć, dlatego zwiększanie dostępności tych usług jest jednym z głównych wyzwań w nadchodzących latach. Niezadowalająca sytuacja materialna mieszkanek i mieszkańców ŁOM, w szczególności osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, przemawia również za koniecznością zwiększania usług opiekuńczych, asystenckich i zdrowotnych. Ważne jest uwzględnianie potrzeb opiekunów i opiekunek faktycznych. Dlatego konieczny będzie rozwój usług wytchnieniowych, wsparcie szkoleniowe i psychologiczne dla rodzin oraz opiekunek i opiekunów faktycznych. Ponadto, z uwagi na zdiagnozowane problemy zdrowotne mieszkanek i mieszkańców ŁOM, istotne jest podejmowanie działań profilaktycznych w zakresie zdrowia, w tym kształtujących prozdrowotny styl życia.

Istotnym wyzwaniem jest deinstytucjonalizacja usług, będąca procesem przejścia od opieki instytucjonalnej do usług świadczonych w środowisku lokalnym, której integralnym elementem będzie profilaktyka, mająca zapobiegać umieszczeniu osób w opiece instytucjonalnej. Stąd konieczność rozwijania wysokiej jakości usług środowiskowych

¹² Nazwa „mieszkania chronione”, o której mowa w ustawie z dnia 12 marca 2004 r. o pomocy społecznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 901) – obowiązując do 31 października 2023 r.

¹³ Metoda Najpierw mieszkanie (ang. Housing First) jest podejściem zorientowanym na rozwiązanie problemu bezdomności, w pierwszej kolejności rozumianego jako brak mieszkania, dopiero po zamieszkaniu wspierane są procesy zdrowienia, poprawy dobrostanu psychospołecznego oraz zwiększania poziomu integracji społecznej.

¹⁴ Usługi społeczne dla osób w kryzysie bezdomności w województwie łódzkim (2021) s. 127-.135

¹⁵ Strategia w zakresie polityki społecznej Województwa Łódzkiego do 2030 roku, s.44



i asystenckich, które pozwoliłyby na funkcjonowanie we własnym domu, w rodzinach, wspólnotach czy społecznościach. Szczególny nacisk powinien zostać położony na świadczenie zdeinstytucjonalizowanych, kompleksowych usług, uwzględniających potrzeby osób najbardziej zagrożonych wykluczeniem społecznym, tj. osób ubogich, rodzin z dziećmi i innych osób znajdujących się w sytuacji kryzysowej.

Deinstytucjonalizacja wymaga zmian w sposobie dostarczania i organizacji usług, a także ścisłej pracy ze środowiskami lokalnymi. Ze względu na zróżnicowanie potrzeby mieszkank i mieszkańców ŁOM, związane z odmienną sytuacją życiową, zróżnicowanym stanem zdrowia, czy różnego typu ograniczeniami w codziennym funkcjonowaniu konieczne jest wypracowanie mechanizmów elastycznego reagowania na potrzeby osób wspieranych, a także regularnego monitorowania tych potrzeb.

W związku z napływem migrantów, w tym uchodźców z Ukrainy pojawia się wiele wyzwań, głównie w zakresie prowadzenia polityki miejskiej oraz w obszarze tych osób. Brakuje programów edukacji wielokulturowej w placówkach edukacyjnych, stanowiących obszar, w którym dokonuje się socjalizacja, a przez nią integracja, dzieci migrantów i ich rodzin. Dlatego tak ważne jest zapewnienie dostępności do usług publicznych oraz konieczność szeroko rozumianej integracji (edukacyjnej, zawodowej i społecznej).

Rozwój różnych form pomocy, w tym dostępności do usług z zakresu integracji społecznej oraz usług społecznych i zdrowotnych, świadczonych w środowisku lokalnym, kierowanych do osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu pozwoli na włączenie społeczne, większą aktywność i samodzielność oraz lepszą jakość życia mieszkank i mieszkańców, w szczególności osób starszych oraz ich opiekunów i opiekunek faktycznych, a także migrantów.

Istotna będzie również współpraca instytucjonalna pomiędzy różnymi podmiotami tj. sektorami pomocy społecznej, ochrony zdrowia i JST. Rozwój potencjału sektora ekonomii społecznej pozwoli na tworzenie nowych i trwałych miejsc pracy oraz reintegrację osób, które znajdują się w wyjątkowo trudnej sytuacji życiowej i są zagrożone wykluczeniem społecznym.

W warunkach dynamicznych zmian społeczno-gospodarczych, konieczne jest wdrażanie nowych rozwiązań i sposobów obsługi, czy wspierania mieszkank i mieszkańców. Dzięki takim rozwiązaniom ŁOM będzie atrakcyjniejszy pod względem społecznym i gospodarczym.

Ponadto sytuacja materialna ma wpływ na możliwość korzystania z różnych usług, a co za tym idzie na jakość życia. Dlatego ważne jest zapewnienie dostępności do dobrej jakości ww. usług.



Analiza SWOT sfera społeczna

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ▪ aktywność organizacji pozarządowych, w tym z wieloletnim doświadczeniem w działalności na rzecz osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu ▪ doświadczenie w realizacji projektów na rzecz osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, osób zagrożonych wykluczeniem społecznym (usługi społeczne, zdrowotne, z zakresu integracji) oraz z wykorzystaniem nowoczesnych technologii (m.in. teleopieka, telemedycyna) ▪ realizacja i wdrażanie projektów i programów z zakresu pomocy społecznej ▪ gotowość mieszkanki i mieszkańców oraz ngo do wsparcia w sytuacjach kryzysowych na przykładzie reakcji tych podmiotów, m.in. w trakcie pandemii oraz jako odpowiedź na konsekwencje migracyjne osób z Ukrainy w minionych latach ▪ pogłębianie i zacieśnienie współpracy w ramach SŁOM w zakresie wypracowania wspólnego systemu polityki społecznej dla całego obszaru ŁOM z udziałem JST, podmiotów polityki społecznej i NGO ▪ dostrzeganie przez społeczność lokalną problemów i potrzeb osób ubogich, zagrożonych wykluczeniem 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ niezadawalający stan zdrowia mieszkanki i mieszkańców ▪ niesatysfakcjonująca sytuacja materialna znacznej liczby społeczeństwa ▪ niewystarczający dostęp do usług społecznych i zdrowotnych, w szczególności dla osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu ▪ ograniczony dostęp do teleopieki ▪ niewystarczająca integracja osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu oraz migrantów ze społecznością lokalną ▪ niewystarczająca w stosunku do potrzeb liczba mieszkań dostosowanych do osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, osób najbardziej zagrożonych wykluczeniem społecznym, w tym kryzysie bezdomności (w tym mieszkań chronionych¹⁶, wspomaganych) ▪ poszerzanie się zjawiska wykluczenia społecznego, w tym deprecjacja społeczna osób zagrożonych wykluczeniem ▪ długi okres wychodzenia z bezdomności (realizacja działań skupiających się głównie na zaspokojeniu podstawowych potrzeb życiowych tj. schronienie, posiłek, ubranie) ▪ nasilająca się skala problemów wpływających na prawidłowe funkcjonowanie rodzin w tym na prawidłowy rozwój dzieci i młodzieży (m.in. ubóstwo, bezradność w sprawach opiekuńczo-wychowawczych, uzależnienia, bezdomność) ▪ problemy finansowe systemu opieki zdrowotnej oraz niekorzystne wskaźniki dostępności kadry medycznej
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ▪ dostępność funduszy zewnętrznych w ramach nowej perspektywy finansowej 2021-2027 na działania z zakresu usług społecznych i zdrowotnych ▪ wdrażanie przez Polskę programów <i>dedykowanych wsparciu społecznemu w tym m.in. polityce senioralnej</i> ▪ zwiększenie nakładów na opiekę zdrowotną w budżecie kraju, przyczyniające się do poprawy dostępności i jakości usług zdrowotnych ▪ zwiększenie współpracy między różnymi podmiotami w celu kreowania lepszej polityki społecznej 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ pogorszenie koniunktury gospodarczej, w tym niestabilność sytuacji finansowo – gospodarczej, inflacja, wysokie i rosnące koszty surowców energetycznych, usług (w tym społecznych i zdrowotnych) ▪ rosnące potrzeby i wyzwania integracyjne związane z napływem uchodźców, w tym w zakresie mieszkalnictwa, różnego typu usług publicznych, kwestie związane z rynkiem pracy ▪ nierównomierna migracja uchodźców głównie do miast

¹⁶ Nazwa „mieszkania chronione” o której mowa w ustawie z dnia 12 marca 2004 r. o pomocy społecznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 901), obowiązująca do 31 października 2023 r.



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">▪ łatwiejszy dostęp do wiedzy, dobrych praktyk, opracowań dotyczących programów wsparcia osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu▪ poprawa jakości, kwalifikacji i dostępności kadr pomocy społecznej i zdrowotnej (w szczególności zwiększenie kompetencji i kwalifikacji na potrzeby świadczenia usług w społeczności lokalnej)▪ kompleksowe projektowanie polityki społecznej w regionie dotyczące zjawiska bezdomności, uwzględniającej deinstytucjonalizację usług, zapewniające większą skuteczność i podnoszące jakość systemu rozwiązywania problemu bezdomności | <ul style="list-style-type: none">▪ powszechność opieki instytucjonalnej (skutkującej wykluczeniem społecznym i gorszą jakością życia niż usługi świadczone na poziomie lokalnym)▪ negatywne konsekwencje zmian demograficznych w społeczności ŁOM. |
|--|--|



3.2. Charakterystyka dostępności i system powiązań transportowych

Mobilność stanowi jeden z głównych kierunków rozwojowych współczesnych obszarów metropolitalnych. Jej rozwój jest w pewnym sensie równoznaczny z rozwojem całego obszaru, jest ważnym katalizatorem tego procesu. Sprawne funkcjonowanie infrastruktury transportowej na terenie obszaru funkcjonalnego zapewnia możliwość rozwijania powiązań gospodarczych i społecznych w skali regionalnej i ponadregionalnej, znacząco przyczynia się do redukcji emisji z transportu drogowego.

Wysoki poziom jakości mobilności zapewniony interesariuszom przy zminimalizowaniu emisyjności i energochłonności systemu to jedna z podstaw prawidłowego funkcjonowania Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Największe znaczenie w tym zakresie ma dostępność do systemu transportu zbiorowego ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego. Powiązania transportowe stanowią kwestię, która w największym stopniu determinuje integralność ŁOM. Umożliwienie przemieszczania się osób w obrębie obszaru metropolitalnego wymaga podjęcia szeregu inwestycji, których wzajemne powiązanie powinno stworzyć nowoczesny i spójny system transportowy na całym obszarze. Kluczem dla skutecznej realizacji systemu jest odpowiednie rozpoznanie funkcjonowania i organizacji transportu w ujęciu społecznym, gospodarczym i środowiskowym.

Rozwój powiązań transportowych zapewnia większe możliwości wykorzystania strategicznego położenia Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w centrum kraju. Modernizacja i rozbudowa systemu transportowego zwiększają atrakcyjność inwestycyjną obszaru oraz mobilność mieszkanki i mieszkańców, skracają czas przejazdu, pozytywnie wpływają na bezpieczeństwo uczestników ruchu, a także zapewniają wszystkim mieszkankom i mieszkańcom możliwości rozwojowe.

Podstawowym i głównym celem w ramach analizy systemu transportu w ŁOM jest identyfikacja obszarów, które charakteryzują się największym deficytem technicznym, logistycznym i organizacyjnym. Dotyczy to zarówno infrastruktury, jak i organizacji i integracji różnych sektorów transportu.

W ŁOM zlokalizowane jest jedno regionalne lotnisko o znaczeniu międzynarodowym – Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta - włączone do bazowej sieci TEN-T. Port Lotniczy Łódź jest położony w południowo - zachodniej części miasta rdzenia, w odległości 6 km od centrum. Lokalizacja Portu Lotniczego Łódź pozwala na stosunkowo szybki dojazd samochodowy do dworca kolejowego Łódź Kaliska. Ograniczona dotychczas dostępność drogowa zwiększona została w związku z wybudowaniem drogi ekspresowej S-14.



Sieć drogowa Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, uwzględniająca autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe, należy do najlepiej rozwiniętych sieci drogowych w kraju. Autostrady A1 i A2, jak również droga ekspresowa S8, leżą w ciągu tras międzynarodowych. Autostrada A1 stanowi część drogi międzynarodowej E75, która biegnie z północy na południe Europy. Autostrada A2 stanowi część drogi międzynarodowej E30, która przebiega na osi wschód-zachód. Z kolei, droga ekspresowa S8 stanowi część drogi międzynarodowej E67, która łączy Polskę z Czechami oraz krajami bałtyckimi. Obok ww. autostrad oraz dróg ekspresowych należy wspomnieć o drogach krajowych np. nr 91 czy 72 pełniących znaczącą rolę w powiązaniach międzyregionalnych. W ostatnich latach rozwojowi podlegały też drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne, często z wykorzystaniem środków UE, co znacząco polepszyło ich stan i spójność sieci drogowej.

Drogi krajowe w większości zarządzane są przez łódzki oddział GDDKiA, z wyjątkiem dróg krajowych w granicach miast na prawach powiatu gdzie zarządcą wszystkich dróg publicznych (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) jest prezydent miasta. Dla dróg wojewódzkich zarządcą dróg pozostaje zarząd województwa, drogi powiatowe znajdują się w gestii zarządu powiatu, drogi gminne to obszar władztwa wójta/burmistrza/prezydenta.

Gęstość dróg na terenie ŁOM jest mocno zróżnicowana. Uwzględniając wyłącznie drogi powiatowe i gminne o nawierzchni twardej, średnia gęstość dróg na terenie ŁOM wynosi 147km/100km² i jest ona wyższa, niż gęstość dla całego województwa (dane BDL 2021). Największa gęstość dróg występuje generalnie na terenach miast i to niezależnie od ich wielkości i położenia.

Pomimo dobrego rozwoju infrastruktury drogowej na obszarze ŁOM, inwestycje wciąż wymagają wloty dróg, głównie krajowych i wojewódzkich do miast, w tym także miasta rdzenia metropolii. Ponadto, głównym problemem są niskie parametry techniczne i stan nawierzchni dróg i obiektów mostowych. Wyposażenie czy nośność dróg, nie odpowiadają w wielu miejscach potrzebom wszystkich grup użytkowników, część dróg stanowią drogi jednojezdniowe, po jednym pasie ruchu w każdym kierunku, całkowicie pozbawione separacji i ochrony niezmotoryzowanych uczestników ruchu. I to właśnie kwestia niedostatecznej separacji różnych rodzajów ruchu (pieszego, rowerowego, samochodowego), także na drogach wyższej klasy – krajowych i wojewódzkich, przede wszystkim na obszarach o charakterze podmiejskim oraz wiejskim i wynikający z tego brak bezpieczeństwa oraz liczba wypadków drogowych zdiagnozowane muszą być jako obszar potrzebujący najpilniejszej, obok stanu nawierzchni, interwencji w ramach ŁOM w zakresie szeroko rozumianej infrastruktury drogowej. Docelowo wszystkie odcinki dróg krajowych i wojewódzkich na sieci



ŁOM, a także odcinki dróg powiatowych określone jako tranzytowe czy rozprawdzające, powinny umożliwiać bezpieczną separację niechronionych uczestników ruchu drogowego, nie powinny na nich występować braki infrastrukturalne w postaci braku chodnika czy drogi dla rowerów, zbyt małej szerokości chodnika czy braku barier ochronnych i wygrodzeń. W tym kontekście duże znaczenie ma również odpowiednie doświetlenie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych¹⁷.

W związku z dynamicznym rozwojem rynku pojazdów nisko- lub zeroemisyjnych kluczowa jest rozbudowa ogólnodostępnej sieci punktów ładowania pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi. W kontekście wypełnienia wytycznych szczebla krajowego, w aglomeracji Łodzi powinno zostać zrealizowane jeszcze 286 punktów ładowania pojazdów elektrycznych oraz 1 punkt tankowania CNG¹⁸. Na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego funkcjonuje obecnie 48 stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Dostępne są zarówno stacje AC jak i DC. Stacje AC charakteryzują się mniejszą mocą ładowania niż stacje DC, wykorzystując przy tym prąd przemienny. Z kolei stacje szybkiego ładowania DC umożliwiają szybsze naładowanie pojazdu. Najwięcej stacji ładowania pojazdów znajduje się w Łodzi – 37 stacji. Na pozostałych obszarach stacje ładowania zlokalizowane są w powiecie łódzkim wschodnim oraz zgierskim - po 4 stacje, powiecie brzezińskim - 2 stacje ładowania, a w powiecie pabianickim funkcjonuje jedna stacja ładowania pojazdów elektrycznych. Na obszarach pozamiejskich stacje ładowania pojazdów elektrycznych są zlokalizowane głównie wzdłuż sieci dróg krajowych i wojewódzkich lub w odległości do 500 metrów od wymienionych dróg. Biorąc pod uwagę zarówno dynamikę popytu na samochody elektryczne lub hybrydowe typu plug – in oraz plany inwestycyjne dotyczące elektryfikacji floty autobusowej w komunikacji zbiorowej, konieczne jest podjęcie działań związanych z zapewnieniem dostępu do infrastruktury ładowania pojazdów w sposób niedyskryminacyjny i ogólnodostępny dla wszystkich użytkowników.

Transport kolejowy na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego obejmuje połączenia aglomeracyjne, regionalne oraz dalekobieżne. Gęstość sieci kolejowej jest większa niż średnia dla kraju wynosząca 6,2 km linii na 100 km². Sieć kolejowa podporządkowana jest strukturze łódzko-koluszkowskiego węzła kolejowego, który wykształcił się w XIX wieku w celu obsługi łódzkiego okręgu przemysłowego. Rozwiązaniem tego problemu jest jedna z najważniejszych inwestycji dla obszaru - budowa połączenia średnicowego w Łodzi. Współcześnie węzeł podlega więc gruntownej, wieloetapowej przebudowie, której celem jest przemodelowanie struktury węzła dla zapewnienia sprawnego transportu pasażerskiego i umożliwienia

¹⁷ Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2030 (z perspektywą do 2040) – Projekt

¹⁸ Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021 - 2027



efektywnej obsługi mieszkank i mieszkańców ŁOM zarówno w transporcie wewnętrznym, jak i zewnętrznym.

Przewiduje się budowę dwóch tuneli. Jeden z nich został przewidziany dla Kolei Dużej Prędkości „Y” i umożliwi poprowadzenie jej przez stację kolejową Łódź Fabryczna, natomiast drugi będzie przedłużeniem linii nr 17 z Dworca Fabrycznego, która skrzyżuje się z linią nr 15 na północ od dworca Łódź Kaliska. Tunel ten, będący w trakcie budowy, posłuży zarówno pociągom Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, jak i innym przewoźnikom regionalnym i ponadregionalnym. Impulsem włączającym Łódź i region w system powiązań o najwyższych parametrach potencjalnie może stać się budowa powiązanej z Centralnym Portem Komunikacyjnym kolei dużych prędkości Warszawa - Centralny Port Komunikacyjny - Łódź - Wrocław/Poznań. Należy nadmienić, że Kolej Dużych Prędkości stanowi element sieci bazowej TEN-T i korytarza Morze Północne – Bałtyk. Jej uruchomienie otworzy ŁOM na połączenia międzynarodowe i nada obszarowi pozycję w sieci połączeń krajowych i międzynarodowych adekwatną do rangi, potencjału ludnościowego i ekonomicznego Łódzkiej Metropolii. Realizacja nowej infrastruktury, oprócz zwiększenia dostępności kolejowej o charakterze ponadregionalnym, w tym międzynarodowym (Praga, Berlin), stworzy zupełnie nowe powiązania wewnątrzregionalne (Łowicz, Skierniewice, Sieradz, Wieruszów) oraz aglomeracyjne (Brzeziny)¹⁹.

Istotnym problemem ograniczającym przepustowość infrastruktury kolejowej pozostaje występowanie „wąskich gardeł”, które stanowią przede wszystkim linie jednotorowe wychodzące na północ Łodzi (Nr 15, Nr 16). Bariera dla dalszego rozwoju połączeń kolejowych i dla zachowania płynności ruchu jest również brak łącznic kolejowych spinających kolejowy układ obwodowy Łódzkiego Węzła Kolejowego oraz zagrożenie wyczerpania przepustowości infrastruktury stacji Łódź Widzew i dwutorowej linii Nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki²⁰. Warto podkreślić, iż uruchomienie przewozów przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną w 2014 roku, przełożyło się wprawdzie na wzrost liczby połączeń w Łódzkim Węźle Kolejowym, jednak i ona napotyka już na problemy niewystarczającej przepustowości i sprawności układu. Wraz ze wzrostem ilości połączeń, rosnącym problemem staje się także odpowiednia przepustowość przejazdów drogowo-kolejowych oraz ich bezpieczeństwo, w tym także dla niezmotoryzowanych uczestników ruchu. Stąd coraz większe znaczenie będą miały inwestycje zapewniające możliwość bezkolizyjnego przejazdu przez tory kolejowe - wiadukty i tunele zastępujące tradycyjne roгатki. Rozwiązania takie, najczęściej realizowane przy

¹⁹ Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021 - 2027

²⁰ Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021 - 2027



współpracy z inwestorem kolejowym, zapewniając bezpieczeństwo ruchu kolejowego, drogowego i niezmotoryzowanego, niejako „zszywają” podzieloną linią kolejową, tkankę urbanistyczną, zapobiegając często także powodowaniu takim podziałem, wykluczeniu komunikacyjnemu czy przestrzennemu.

Pasażerski ruch kolejowy obsługiwany jest przez trzech przewoźników: PKP InterCity, PolRegio oraz Łódzką Kolej Aglomeracyjną, przy czym większość połączeń w ŁOM realizowana jest przez ŁKA. Kolej przebiega przez teren 15 gmin ŁOM. Statystycznie w 2018 roku prawie każdy mieszkaniec województwa łódzkiego jechał pociągiem ŁKA dwa razy. Dodatkowo przy przystankach kolejowych powstaje sieć parkingów, co umożliwia przesiadanie się z transportu indywidualnego do pociągu jako element transportu zintegrowanego, dopasowanego do indywidualnych potrzeb użytkowników, co zostanie omówione w dalszej części diagnozy.

System transportu zbiorowego na obszarze ŁOM poza koleją obejmuje lokalny transport zbiorowy szynowy (organizowany przez samorządy) i przewozy autobusowe zarówno komercyjne, jak i organizowane przy dofinansowaniu z pieniędzy publicznych. Organizacja transportu zbiorowego charakteryzuje się typowym dla regionów zurbanizowanych poziomem i częstotliwością świadczenia usług – są one w większych ośrodkach miejskich zdecydowanie wyższe niż na pozostałym obszarze.

Lokalny transport zbiorowy (LTZ – autobusowy i tramwajowy) w ŁOM funkcjonuje łącznie na terenie 19 gmin. Obsługuje on ponad 100 tras dla obu gałęzi transportu. Największym przewoźnikiem w regionie łódzkim jest MPK Łódź, które ma zdecydowanie największą ofertę przewozową (komplementarne połączenia tramwajowe i autobusowe) i realizuje transport zbiorowy w Łodzi oraz na terenie gmin ŁOM, głównie bezpośrednio sąsiadujących z miastem. Lokalny transport zbiorowy organizowany jest również w Pabianicach (MZK), Zgierzu (MUK), Głownie (MZK) oraz w gminach: Zgierz (GZK), Andrespol, Stryków i Koluszki (operator prywatny działający na zlecenie gminy). Transport zbiorowy obejmujący więcej niż jedną gminę funkcjonuje w oparciu o porozumienia międzygminne na indywidualnie ustalanych zasadach, także we współpracy z gminami spoza ŁOM. Transport autobusowy organizowany przez gminy uzupełniany jest przez prywatnych przewoźników, z czego część przy współpracy z samorządami powiatowymi i wojewódzkim. Ponadto na obszarze ŁOM funkcjonują specjalne linie autobusowe dowożące pracowników do dużych zakładów przemysłowych ze stacji kolejowych, pętli tramwajowych lub węzłów przesiadkowych. ŁOM charakteryzuje się rozbudowaną siecią przystanków komunikacji lokalnej. Podobnie jak w innych obszarach



metropolitalnych w Polsce, największe zagęszczenie sieciowe występuje na obszarach zurbanizowanych. W przypadku ŁOM to: Łódź, Pabianice, Głowno, Zgierz.

Duży zasięg działania lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi z jednym z dwóch największych w skali kraju systemem tramwaju międzygminnego w połączeniu z rozwojem Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej determinują jedno z największych wyzwań przed jakim stoją samorządy ŁOM w celu poprawy oferty transportu publicznego tj. jego integrację i multimodalność.

Na terenie ŁOM funkcjonują wspólne rozwiązania taryfowe, w tym okresowy Wspólny Bilet Aglomeracyjny. Najdalej posuniętym przykładem integracji jest wzajemne pełne honorowanie biletów kolejowych przewoźników regionalnych i lokalnego transportu zbiorowego na terenie m. Łodzi, obejmujące wszystkie typy biletów. Na obszarze aglomeracji łódzkiej wprowadzono również bilety strefowe ŁKA, pozwalające na podróże pomiędzy stacjami zlokalizowanymi w Łodzi, Pabianicach i Zgierzu, a w zakresie biletu miesięcznego obejmujące przejazdy transportem zbiorowym na obszarze Łodzi, Gminy Andrespol oraz w pociągach Polregio. Zintegrowana taryfa biletowa obejmująca połączenia komunikacji miejskiej funkcjonuje również w ramach lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi oraz lokalnej komunikacji autobusowej w Pabianicach - „Wspólny Bilet Łódzko-Pabianicki”, a także w ramach lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi oraz miejskiej komunikacji autobusowej w Zgierzu - „Wspólny Bilet Łódzko-Zgierski”. Ponadto w Głownie oraz na obszarze gminy Stryków wprowadzono bezpłatne przejazdy lokalnym transportem zbiorowym²¹. Jednocześnie jednak nie ma jednego, spójnego systemu taryfowego dla ŁOM, którego wprowadzenie wymagać będzie kompleksowych, systemowych a nie częściowych rozwiązań i do którego wstępem będą analizy finansowe i organizacyjne przeprowadzane zgodnie z wytycznymi SUMP.

Patrząc kompleksowo na system transportowy ŁOM warto też zauważyć, iż mimo ogólnego wzrostu popytu na usługi komunikacyjne zmniejsza się rola przewoźników oferujących transport samochodowy. W pierwszej kolejności, co już można obserwować w ŁOM, dotyka to prywatnych przewoźników autobusowych, dla których krótkie trasy są najmniej dochodowe. Trend ten ma kluczowe znaczenie dla obszarów peryferyjnych ŁOM, gdzie może prowadzić to do wykluczenia komunikacyjnego a gdzie transport autobusowy powinien być kluczowym środkiem transportu zbiorowego dla pełnienia funkcji dowozowej do linii kolejowych. Dlatego istotnym będzie wspieranie wspólnej oferty przewozowej, integracji lokalnych połączeń autobusowych np. z pociągami Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej dzięki

²¹ Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021 - 2027



czemu wiele wykluczonych komunikacyjnie miejscowości zostanie włączonych w system transportu zbiorowego. Istotnym brakiem dla możliwości integracji autobusów z innymi środkami transportu zbiorowego oraz indywidualnego a poprzez to wzrostu atrakcyjności tego środka transportu jest brak węzłów przesiadkowych i parkingów typu P&R, w szczególności w okolicy przystanków kolejowych. Samorządy obszaru powinny zadbać o to, aby na terenie ŁOM powstawały nowoczesne i zintegrowane węzły przesiadkowe, wykorzystujące obecne, powstające i planowane przystanki oraz stacje kolejowe. Cechować się one będą wysokim poziomem dostępności transportowej i integracji różnych środków transportu publicznego oraz mobilności indywidualnej. Poprzez zapewnienie wygodnych przesiadek z autobusowej komunikacji miejskiej, gminnej i powiatowej oraz tramwajów, umożliwią one mieszkańcom i mieszkankom ŁOM wykonywanie podróży multimodalnych oraz efektywne i nienadmierne, ograniczone np. do tzw. ostatniej mili wykorzystanie środków transportu indywidualnego. W bezpośrednim sąsiedztwie tej infrastruktury będzie można wygodnie i bezpiecznie pozostawić samochód lub rower i kontynuować podróż koleją. Mieszkańcy i mieszkanki będą mogli korzystać z punktów ładowania pojazdów elektrycznych w ramach nowotworzonych lub przebudowywanych parkingów P&R i B&R. Węzły przesiadkowe będą również dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności (osób z niepełnosprawnościami, seniorów, podróżnych z dużym i ciężkim bagażem czy przemieszczających się z wózkami dziecięcymi). Aby w pełni wykorzystać potencjał węzłów przesiadkowych, zakłada się ponadto realizację działania polegającego na rozbudowie autobusowych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych. W tym celu niezbędne będzie podjęcie współpracy przez samorządy ŁOM z przewoźnikami kolejowymi, przede wszystkim z Łódzką Koleją Aglomeracyjną. Spółka ta już teraz planuje sieć połączeń autobusowych, dzięki którym zwiększa liczbę przewożonych przez siebie pasażerów. Działania te należy kontynuować. W tym celu niezbędne będzie uruchomienie zsynchronizowanych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych na terenie ŁOM przez funkcjonujących obecnie organizatorów transportu publicznego oraz reorganizacja obecnych tras linii autobusowych w taki sposób, aby były one styczne z liniami kolejowymi. Godziny kursowania autobusów dostosowane powinny być do rozkładu kolejowego. Pasażerowie muszą mieć zapewnione przesiadki – w przypadku opóźnień na sieci kolejowej, autobusy poczekać na przyjazd pociągu.

Kolejnym, obok integracji czynnikiem wpływającym na atrakcyjność przewozów autobusowych jest bezsprzecznie jakość taboru. Obecnie przewozy autobusowe w ŁOM są obsługiwane taborem o zróżnicowanym standardzie, biorąc pod uwagę spełnianie przez nie normy emisji spalin i emisyjność, dostępność dla osób o ograniczonej mobilności czy kwestie dotyczące informacji pasażerskiej oraz wyposażenia dodatkowego – udogodnień dla



pasażerów. Dlatego w celu polepszenia jakości obsługi pasażerów w ŁOM oraz mając na względzie dbałość o środowisko naturalne, przestarzały tabor autobusowy powinien być sukcesywnie wymieniany, na pojazdy fabrycznie nowe, nisko- i zeroemisyjne, w całości niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację, udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością, elektroniczne Systemy Informacji Pasażerskiej czy odpowiednie oznakowanie. Wymianie taboru towarzyszyć musi rozbudowa infrastruktury do obsługi i serwisu autobusów – w zależności od wybranej technologii napędu pojazdów (konwencjonalne bądź zeroemisyjne)²². Ważnym uzupełnieniem dla wzrostu atrakcyjności autobusowej komunikacji zbiorowej i jednocześnie istotnym obecnie brakiem infrastrukturalnym są działania z zakresu infrastruktury drogowej służące poprawie jej funkcjonowania i/lub przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenia ruchu samochodowego w centrach miast np.: buspasy, obiekty przeznaczone dla transportu autobusowego (tunele, wiadukty), przebudowa skrzyżowań w celu ułatwienia ruchu transportowi autobusowemu tj. np. pasy skrętu dla autobusów, śluzy autobusowe na skrzyżowaniach. W zakresie priorytetu dla transportu zbiorowego w ruchu ulicznym, Łódź jest obecnie jedynym miastem w ŁOM, w którym funkcjonują buspasy. Ich długość w 2021 r. wynosiła 30,4 km (wzrost o 11,5 km w porównaniu z 2014 r.), jednak z uwagi na wysokie zatłoczenie, szczególnie w obszarach centralnych Łodzi, stopień uprzywilejowania transportu zbiorowego w ruchu miejskim jest nadal niewystarczający²³. Uzupełnienie braków infrastrukturalnych w tym zakresie także poza miastem rdzeniem znacząco poprawi konkurencyjność transportu publicznego szczególnie w odniesieniu do czasu przejazdu.

Wysoki stopień wyeksploatowania taboru charakteryzuje także tabor tramwajowy, przy jego jednoczesnej przestarzałej konstrukcji przekłada się to na wysoki stopień awaryjności, pociągając za sobą wysokie koszty napraw. W niektórych przypadkach posiadany tabor nie jest też wystarczający do zapewnienia pełnej obsługi zgodnie z zapotrzebowaniem. Jednocześnie stare pojazdy mogą nie stanowić komfortowego środka podróży dla użytkowników komunikacji publicznej (brak klimatyzacji, niedostępność dla osób o ograniczonej mobilności), w efekcie czego mieszkanki i mieszkańcy metropolii mogą zrezygnować z komunikacji miejskiej czy międzygminnej na rzecz innych form mobilności. Następstwem może być rosnąca liczba pojazdów indywidualnych na obszarze ŁOM, powodująca m.in. wzrost zatłoczenia, nadmierną presję na środowisko oraz niewydolność

²² Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2030 (z perspektywą do 2040) – Projekt

²³ Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021 - 2027



systemów komunikacyjnych. Pomimo wielu inwestycji tabor tramwajowy obsługujący aglomerację łódzką stale wymaga zmian jakościowych. Udział nowoczesnych tramwajów stanowi ok. 24,8% całości floty (ok. 6,7% w 2014 r.), W 2021 r. spośród 471 wagonów 117 było przystosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami²⁴. Dlatego tak istotnym zagadnieniem jest poprawa jakości zarówno taboru jaki i infrastruktury tramwajowej, jako kluczowych czynników systemu transportowego w ŁOM. Sieć tramwajowa, która obszarem swojego funkcjonowania obejmuje nie tylko miasto Łódź, ale również część gmin ościennych, obecnie zarządzana jest przez MPK-Łódź i liczy 133,8 km tras tramwajowych²⁵, włączając w to trasy czasowo nieprzejezdne z powodu trwających prac remontowych i modernizacyjnych. Przekłada się to na uruchamianie codziennie łącznie 18 linii tramwajowych (plus jedna sezonowa), w tym 16 linii miejskich oraz 2 podmiejskich (do Zgierza i Pabianic)²⁶, które obsługiwane są przez ponad 400 pojazdów tramwajowych. Na przestrzeni ostatnich lat prowadzone były liczne prace modernizacyjne, dzięki którym m.in. udało się przywrócić ruch tramwajowy do Zgierza i Pabianic, trwają także prace na trasie do Konstantinowa Łódzkiego oraz liczne interwencje w infrastrukturę tramwajową miasta rdzenia. Mimo to wciąż istnieją duże potrzeby w zakresie modernizacji najbardziej wyeksploatowanych odcinków sieci tramwajowej i infrastruktury przystankowej, w szczególności przystosowanie jej dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się oraz do postępujących zmian klimatycznych i zjawisk nagłych, m.in. takich jak silne wiatry, ulewy, podtopienia, osuwiska, opady śniegu i gradu, burze, niska i wysoka temperatura oraz inwersja termiczna. Istotne znaczenie dla jakościowego wzrostu atrakcyjności sieci będzie miało ponadto uzupełnienie jej o nowe fragmenty, poszerzające ofertę oraz uzupełniające ją o odcinki brakujące dla zapewnienia nieprzerwanych możliwości przemieszczania się niskoemisyjnymi środkami transportu o jak najmniejszej presji na środowisko. Kluczowe ponadto jest doinwestowanie zaplecza technicznego, zajezdni czy zakupu tramwajowego taboru technicznego i innych urządzeń do badania stanu torowisk.

Niezwykle istotne będzie także przebudowywanie sieci tramwajowej w taki sposób, aby powstało jak najwięcej torowisk wydzielonych od ruchu ogólnego lub pasów autobusowo-tramwajowych oraz torowisk zielonych. Obszarem organizacyjnym wymagającym poprawy pozostają ponadto działania związane z cyfryzacją i nastawione przede wszystkim na

²⁴ Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021 - 2027

²⁵ Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2030 (z perspektywą do 2040) – Projekt, Źródło danych: analizy GIS.

²⁶ Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2030 (z perspektywą do 2040) – Projekt, Stan na 30.11.2023 r.



budowanie systemów sprawnej informacji pasażerskiej, wspólnych platform i baz danych, portali pasażerskich – komunikacyjnych i plenerów podróży.

Również sieć dróg rowerowych w ŁOM nie jest jeszcze rozwinięta w wystarczającym stopniu. Poszczególne odcinki nie składają się w całkowicie spójny system, sieć charakteryzuje się raczej układem rozproszonym. Ich budowa jest głównie realizowana przy okazji modernizacji czy przebudowy dróg kołowych. Na terenie jednostek tworzących ŁOM można wyróżnić następujące rodzaje dróg dedykowanych dla ruchu rowerowego: ścieżki rowerowe, ciągi pieszo – rowerowe, kontrapasy, drogi wyłączone z ruchu pojazdów, z dopuszczeniem ruchu rowerów, pobocza przeznaczone do ruchu pieszych i rowerów, trasy rowerowe oznakowane. Największa długość dróg rowerowych występuje w samej Łodzi, jednak często nie łączą się one z pozostałymi odcinkami stricte wiejskimi na obszarze ŁOM. Poza kilkoma dłuższymi odcinkami dróg rowerowych występują przeważnie krótkie odcinki ścieżek rowerowych. Taka sytuacja powoduje, że podróżowanie rowerem (przy braku sieci dróg rowerowych) po drogach o dużym natężeniu ruchu jest niebezpieczne i nie może stanowić bezpośredniej alternatywy dla podróży samochodem. W perspektywie kilkuletniej planowany jest szereg inwestycji zwłaszcza w poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu a także rozwiązania integrujące system komunikacji: rozwój i budowa systemu dróg rowerowych z parkingami dla rowerów, wyłączanie odcinków dróg rowerowych z ruchu samochodowego, programy budowy ciągów pieszo-rowerowych, rowerowych szlaków turystycznych, budowa parkingów B&R czy wprowadzenie publicznych wypożyczalni rowerów np. przy centrach przesiadkowych. Planowane inwestycje mają na celu integrację transportu zbiorowego oraz rowerowego i są kolejnym etapem integracji przestrzennej transportu w ŁOM. System ma umożliwić proste, bezpieczne i szybkie przesiadanie się z roweru do pociągu czy tramwaju, jako elementu elastycznego systemu komunikacji, dopasowanego do indywidualnych potrzeb użytkowników.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania występujące na terenie ŁOM i planowane działania infrastrukturalne, kolej, a także transport tramwajowy mają szansę na stanie się konkurencyjną formą transportu względem transportu drogowego. Jednakże aby tak się stało, konieczne będzie zapewnienie atrakcyjnej oferty przewozowej oraz dostępności stacji i przystanków w zależności od uwarunkowań lokalnych - transportem indywidualnym lub zbiorowym. Należy przy tym zaznaczyć, że zarówno dostępność, jak i oferta publicznego transportu zbiorowego pozostają zależne od istniejącej infrastruktury i jej parametrów takich jak: przepustowość, pojemność, prędkość maksymalna, pojemność i dostępność taboru, parametry techniczne taboru, a czynniki te pozostają względem siebie współzależne. Rozpatrując kwestię przyszłego rozwoju systemu komunikacji publicznej na terenie ŁOM należy wziąć więc pod



uwagę konieczność podjęcia szerokiego zakresu inwestycji, który będzie odpowiedzią na rzeczywiste i zidentyfikowane problemy w tym obszarze. Jednocześnie jednak należy mieć na względzie główną przyczynę problemów jaką jest często brak wystarczających środków finansowych na zrealizowanie szeregu dużych inwestycji i skupiać się także na wszechstronnym wykorzystaniu dostępnych nowoczesnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych w ruchu pasażerskim. Kluczowe powinno być maksymalizowanie efektu uzyskanego z inwestycji, co w największym stopniu zapewnić będzie multimodalność, integracja, węźlowość, zarządzanie transportem w sposób zrównoważony i będący odpowiedzią na uwarunkowania związane ze współczesnymi trendami w zachowaniach transportowych. Wdrożenie nowoczesnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych w ruchu pasażerskim umożliwi integrację różnych form publicznego transportu zbiorowego, a także poprawę jego efektywności.

Na podstawie przeprowadzonej diagnozy, rekomenduje się:

- jak najszersze zapewnienie dostępności komunikacyjnej z wykorzystaniem transportu publicznego – rozwój ilościowy i jakościowy sieci transportu publicznego, w tym w szczególności, modernizację i poprawę parametrów technicznych infrastruktury transportowej i taboru, zapewnienie ich odporności na zmiany klimatu;
- wykorzystanie możliwości, jakie daje odseparowany od ruchu drogowego transport zbiorowy – szynowy tj. Łódzka Kolej Aglomeracyjna i sieć tramwajowa oraz autobusowy – buspasy, pasy tramwajowo-autobusowe;
- zapewnienie multimodalności publicznego transportu zbiorowego – integracja w zakresie rozwiązań logistycznych (integracja rozkładowa, sieci połączeń, integracja biletowa) oraz technicznych w tym poprzez węzły przesiadkowe, parkingi P&R, B&R;
- wprowadzenie innowacyjnych i alternatywnych form transportu, w tym rozwój infrastruktury transportu niezmotoryzowanego, elektromobilności, rozwiązań sharingowych;
- zwiększenie poziomu bezpieczeństwa, w szczególności w odniesieniu do niechronionych użytkowników dróg.

Realizacja tych działań pozwoli na rozwiązanie problemów wynikających z funkcjonowania opisywanego systemu transportu na obszarze ŁOM tj.:

- złej jakości powietrza na terenie ŁOM, w tym w szczególności w wyniku emisji dwutlenku węgla, tlenku węgla i tlenków azotu;
- nadmiernego hałasu i drgań;



- nadmiernej wypadkowości w wyniku funkcjonowania zbyt dużej liczby miejsc niebezpiecznych, braku separacji pieszych i innych niechronionych uczestników ruchu;
- niedostatecznego dostosowania infrastruktury i taboru do potrzeb osób o ograniczonej mobilności (w tym dla osób z niepełnosprawnościami, coraz liczniej występującej grupy osób starszych);
- zjawiska wykluczenia transportowego;
- braku odporności infrastruktury na zmiany klimatu;
- braku multimodalności transportu;
- niezadowalającego dostosowania systemu do nowych trendów i wyzwań takich jak mobilność współdzielona, elektromobilność, transport ostatniej mili, transport na żądanie.

Rozwój mobilności na terenie ŁOM musi, uwzględniać rolę węzła miejskiego sieci TEN-T, jakim jest Łódź z jej obszarem funkcjonalnym. Mobilność wewnątrz obszaru opierać się ma w głównej mierze na hierarchicznym i multimodalnym systemie transportu zbiorowego, obejmującym kolej, tramwaje i autobusy, uzupełniane przez transport indywidualny przy coraz większym udziale transportu niezmotoryzowanego i elektromobilności.

Głównymi kierunkami rozwoju komunikacji publicznej powinny być działania zmierzające do podwyższania oferowanego standardu usług publicznych w zakresie komunikacji publicznej, pozwalającego na rzeczywistą konkurencyjność w stosunku do transportu samochodami osobowymi. Nie bez znaczenia będzie również rozwój sieci dróg rowerowych. Inwestycje w infrastrukturę tramwajową oraz rowerową i pieszą to elementy stanowiące główne obszary działania.

Wyzwaniem natomiast jest zarówno rozbudowa i poprawa parametrów systemu transportu zbiorowego, jak i rozwój mikromobilności miejskiej i międzygminnej, rozwój bezpiecznego i efektywnego transportu niezmotoryzowanego oraz zapewnienie sprawnych powiązań pomiędzy poszczególnymi formami transportu. Istotne jest także wyrównywanie różnic w dostępie do usług związanych z mobilnością pomiędzy różnymi obszarami na terenie ŁOM.



Analiza SWOT Mobilność	
Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none">▪ korzystne położenie ŁOM w układzie europejskiej (TEN-T) i krajowej sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz linii kolejowych▪ port lotniczy dla przewozów pasażerskich i cargo▪ funkcjonujące terminale drogowo-kolejowe (Łódź i Stryków)▪ atrakcyjność obszaru dla działalności logistycznej▪ wzrost zainteresowania mieszkank i mieszkańców wykorzystaniem ekologicznych środków transportu▪ funkcjonujące systemy zrównoważonej mobilności miejskiej (miejskie hulajnogi, rowery, carsharing)▪ rozbudowana sieć przystanków komunikacji lokalnej	<ul style="list-style-type: none">▪ brak dostatecznej integracji systemu transportu indywidualnego z transportem zbiorowym miejskim i podmiejskim (m.in. B&R, P&R, K&R)▪ słaba integracja ŁKA z transportem zbiorowym ŁOM▪ duża liczba miejsc stwarzających zagrożenie w ruchu drogowym, szczególnie niechronionych uczestników (pieszych, rowerzystów)▪ niezadawalający stan techniczny infrastruktury transportu zbiorowego, w tym szczególnie tramwajowego▪ wysoki poziom zużycia technicznego taboru transportu zbiorowego▪ brak dostatecznej infrastruktury węzłów przesiadkowych oraz systemów Park&Ride, w tym zabezpieczenia terenów pod ich rozwój▪ brak spójności przestrzennej tras rowerowych oraz powiązanego układu rowerowego w ramach ŁOM▪ niedostosowanie transportu/mobilności w skali makro do aglomeracyjnego układu przestrzennego,▪ infrastruktura transportowa nie w pełni spełniająca standardy dostępności (np. z punktu widzenia potrzeb osób starszych, z niepełnosprawnościami, matek z dziećmi, etc.)▪ zróżnicowana i niezadawalająca świadomość ekologiczna mieszkank i mieszkańców ŁOM▪ niski poziom wewnętrznych i międzygminnych połączeń sieci transportu zbiorowego, niepewność usług transportu pasażerskiego w mniejszych ośrodkach,▪ brak zintegrowanej informacji pasażerskiej w ŁOM▪ niewystarczające środki finansowe na inwestycje i utrzymanie połączeń transportu zbiorowego▪ niepełna integracja taryfowa w ŁOM▪ wysoki poziom zanieczyszczenia środowiska, przede wszystkim w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza (wysoki poziom emisji CO₂, związków azotu, pyłów PM) oraz hałasu▪ niedostosowane do zapotrzebowania tempo rozwoju sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none">▪ procesy rewitalizacji miast stwarzające warunki do wprowadzania rozwiązań na rzecz zrównoważonej mobilności▪ potencjał rozbudowy ścieżek/tras rowerowych▪ preferencje w finansowaniu dla rozwoju infrastruktury transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego płynące z polityki UE▪ sukcesywnie modernizowany tabor transportu publicznego▪ rosnące zainteresowanie ekologicznymi środkami transportu▪ wzrastająca dostępność alternatywnych środków transportu▪ zmiana preferencji mieszkank i mieszkańców w kierunku częstszego wykorzystania transportu zbiorowego i niezmotoryzowanego▪ przyrost mocy z odnawialnych źródeł energii dający szansę na wdrażanie elektromobilności▪ rozwój systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i jego powiązań z innymi systemami transportu zbiorowego▪ budowa tunelu średnicowego w Łodzi▪ rozwój technologii informatycznych dla systemów indywidualnego planowania podróży▪ wdrożenia systemów IT do zarządzania ruchem▪ przyspieszenie transformacji energetycznej w kierunku wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie▪ zmiana zachowań mobilnościowych mieszkank i mieszkańców ŁOM w kierunku proekologicznym, na skutek rosnących kosztów konwencjonalnych surowców energetycznych (ropa, gaz, węgiel)▪ upowszechnienie wzorców zachowania skoncentrowanych na zdrowym trybie życia i aktywności fizycznej▪ wzrost świadomości i aktywności proekologicznych mieszkank i mieszkańców▪ upowszechnianie się „mobilności aktywnej”	<ul style="list-style-type: none">▪ duże natężenie ruchu kołowego na obwodnicach miast związane z centralnym położeniem ŁOM w układzie osadniczym i transportowym▪ wysoki udział indywidualnego transportu samochodowego▪ niekonkurencyjna oferta połączeń pasażerskich komunikacji zbiorowej ŁOM▪ starzenie się społeczeństwa skutkujące zmianami preferencji transportowych▪ wzrost cen na rynku budowlanym (materiałów usług) oraz skomplikowane wydłużające się procedury zamówień publicznych skutkujące trudnościami w realizacji inwestycji▪ niedobór środków finansowych na innowacyjny tabor transportu zbiorowego w gminach ŁOM▪ niski poziom wdrażania inteligentnego systemu zarządzania ruchem▪ niedostosowanie infrastruktury transportowej do zmian klimatycznych



3.3. Środowisko

Uwarunkowania środowiskowe obszaru mają kluczowe znaczenie z punktu widzenia planowania strategicznego, formułowania celów oraz planowanych działań, które silnie oddziałują na kształtowanie struktur funkcjonalno-przestrzennych ŁOM. Poprawa stanu środowiska przyrodniczego to jedno z największych wyzwań. Funkcje klimatyczne, hydrologiczne, biologiczne i ochronne (np. przeciwpowodziowe) są podstawą poprawnego funkcjonowania ŁOM, zaś estetyczne, psychologiczne, rekreacyjne i zdrowotne stanowią miernik jakości życia mieszkanki i mieszkańców oraz atrakcyjności regionu.

Jakość powietrza Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego stale monitorowana jest przez sieć stanowisk pomiarowych w ramach działalności Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Łodzi. Prowadzony jest monitoring jakości powietrza pod kątem spełnienia kryteriów, określonych w celu ochrony zdrowia, dla zanieczyszczeń takich jak: benzen, dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, tlenek węgla, ozon, pył zawieszony PM10, pył zawieszony PM2,5, arsen, benzo(a)piren, ołów, kadm oraz nikiel. Ocena ta dokonywana jest za pomocą stanowisk pomiarowych, w ramach działalności Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w strefach wskazanych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 2 sierpnia 2012 r.:

- strefa aglomeracja łódzka, w skład której wchodzi: powiat Łódź, gminy miejskie Konstantynów Łódzki, Pabianice, Zgierz oraz miasto Aleksandrów Łódzki położone w gminie miejsko-wiejskiej;
- strefa łódzka – stanowi pozostały obszar województwa, w tym gminy Andrespol, Brójce, Koluszki, Nowosolna, Rzgów, Tuszyn, Dłutów, Dobroń, Ksawerów, Lutomiersk, Pabianice (gmina miejska i wiejska), Głowno (gmina miejska), Ozorków (gmina miejska i wiejska), Parzęczew, Stryków, Zgierz (gmina wiejska), Brzeziny (gmina miejska i wiejska), Dmosin, Rogów.

W celu ochrony roślin prowadzony jest monitoring dla zanieczyszczeń takich jak: dwutlenek siarki, tlenki azotu oraz ozon. Liczba obszarów przekroczeń poziomu dopuszczalnego pyłu PM10 ulega zmniejszeniu, widoczna jest poprawa jakości powietrza pod kątem ww. zanieczyszczenia. Jeszcze do roku 2018 dochodziło do przekraczania 24-godzinne poziomu dopuszczalnego (D24h) na niemal wszystkich stanowiskach pomiarowych oraz do przekraczania średniorocznego poziomu dopuszczalnego na wybranych stanowiskach. Na przestrzeni kilku ostatnich lat stężenia obniżyły się o ok. 25%.



Główną przyczyną przekroczenia dopuszczalnej wartości jest niska emisja z dużych obszarów zwartej zabudowy miejskiej, która niepodłączona do miejskiej sieci ciepłowniczej, w większości przypadków opalana jest węglem kamiennym. Pomimo wielu realizowanych działań na rzecz poprawy jakości powietrza (inwestycje termomodernizacyjne, wymiana systemów ogrzewania, wymiana oświetlenia ulicznego, budownictwo pasywne), jego zanieczyszczenie nadal pozostaje kluczowym wyzwaniem w ŁOM.

Oprócz wzrostu wielkości emisji zanieczyszczeń pyłowych do powietrza w okresie grzewczym, dodatkową przyczyną wzrostu stężenia pyłu w powietrzu są często występujące warunki meteorologiczne, sprzyjające koncentracji emitowanych substancji (inwersja termiczna w przygruntowych warstwach atmosfery, mała prędkość wiatru). Inwersja termiczna jest szczególnie uciążliwym zjawiskiem dla jakości powietrza na obszarach o zwartej zabudowie mieszkaniowej, gdzie występuje emisja niska z palenisk domowych.

W roku 2020, jak i w latach ubiegłych, stwierdzono na obszarze ŁOM przekroczenie poziomu docelowego benzo(a)pirenu, lecz średnie roczne stężenia sprzed ostatnich kilku lat wykazują trend spadkowy.

Obszary przekroczeń PM₁₀ i PM_{2,5} dotyczą przede wszystkim terenów silnie zurbanizowanych (aglomeracja łódzka, wybrane miasta powiatowe wraz z przyległymi gminami), o gęstej zabudowie, w tym rejonów nieocieplonych, gdzie podstawą ogrzewania jest indywidualne spalanie paliw stałych. W przypadku PM₁₀ obszar przekroczeń dotyczy poniższych miast: Łódź, Zgierz i Pabianice, a w strefie łódzkiej gm. Ksawerów. W przypadku PM_{2,5} obszar przekroczeń dotyczy miasta Zgierz (strefa aglomeracja łódzka). Jako główną przyczynę przekroczeń dla PM₁₀ i PM_{2,5} podano emisję związaną z indywidualnym ogrzewaniem budynków. Na obszarach miejskich, zwłaszcza w centrum miast, dodatkową przyczyną przekroczeń jest emisja komunikacyjna, w tym pylenie wtórne z dróg. W przypadku benzo(a)pirenu obszar przekroczeń wykracza poza obszary miejskie i dotyczy również terenów podmiejskich oraz większości miast gminnych. W przypadku benzo(a)pirenu corocznie stwierdza się znaczne przekroczenia poziomu docelowego na wszystkich stanowiskach pomiarowych rozmieszczonych w województwie.

W porównaniu z rokiem 2019 widoczne jest znaczące zmniejszenie powierzchni obszarów przekroczeń poszczególnych zanieczyszczeń, a tym samym zmniejszenie liczby mieszkańek i mieszkańców narażonych na ponadnormatywne stężenia. Zestawienie zmian całkowitej wielkości emisji gazowej i pyłowej z obszaru poszczególnych gmin i powiatów zlokalizowanych na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego wskazuje, że dla wszystkich zanieczyszczeń monitorowanych na przestrzeni kilku poprzednich lat stwierdzono spadek łącznej wielkości



emisji. Znacząca poprawa jakości powietrza wynika głównie z korzystnych warunków meteorologicznych panujących od 2019 r., tj. stosunkowo ciepłych sezonów grzewczych. Przyczynia się to do zmniejszenia emisji energetycznej zanieczyszczeń (głównie emisji powierzchniowej), co przekłada się na jakość powietrza). Ponadto podejmowane działania i inwestycje na rzecz ograniczenia emisji dają wymierne rezultaty.

Najważniejszym źródłem emisji liniowej na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego jest transport. Ze względu na rosnącą liczbę pojazdów na drogach, należy się spodziewać również wzrostu całkowitej wielkości emisji zanieczyszczeń z tego źródła. Największe strumienie zanieczyszczeń występują w rejonie głównych szlaków i węzłów komunikacyjnych, w tym głównie w dużych miastach.

Ponadto źródłami zanieczyszczenia są sektory przemysłu i energetyki, rolnictwa (pył powstający w procesie upraw roślin i hodowli zwierząt), tereny hałd i wyrobisk, składowania odpadów, a także te naturalne – z obszarów leśnych oraz gruntów. Jedną z przyczyn złego stanu powietrza są złe warunki przewietrzania i wentylacji (aerodynamiczne) obszarów miejskich, spowodowane w głównej mierze przekształcaniem elementów naturalnego ukształtowania terenu np. dolin rzecznych oraz niska świadomość ekologiczna społeczeństwa.

Największy wpływ na jakość powietrza, szczególnie w sezonie grzewczym, ma niska emisja (emisja powierzchniowa z sektora komunalno-bytowego). Źródłem zanieczyszczeń jest spalanie paliw stałych w paleniskach domowych i lokalnych kotłowniach węglowych. Zabudowa o wysokim zapotrzebowaniu na energię w centrum Łodzi i w innych ośrodkach miejskich regionu ma charakter zwarty, utrudniający rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń. Skutkiem tego jest kumulacja znacznych ładunków zanieczyszczeń w miejscach zamieszkania. Ponadto istotnym problemem na obszarach wiejskich i w częściach miast niewyposażonych w sieć ciepłowniczą jest spalanie odpadów komunalnych.

Jednocześnie z punktu widzenia organizacyjnego i ekonomicznego likwidacja emisji niskiej z indywidualnych, lokalnych źródeł emisji komunalnej jest najtrudniejsza. Problemem jest również niska świadomość społeczeństwa w zakresie skutków zdrowotnych związanych z zanieczyszczeniem powietrza.

Ogrzewanie gospodarstw domowych na terenie ŁOM ma zdecydowanie niekorzystną formę ze względu na znaczny udział wykorzystania węgla kamiennego, co bezpośrednio przyczynia się do powstawania zjawiska niskiej emisji w regionie. W ostatnim czasie w większości gmin ŁOM systematycznie wzrasta zużycie gazu, który wykorzystywany jest przede wszystkim do ogrzewania mieszkań, a także zaznacza się trend użycia odnawialnych



źródeł energii jako źródło ciepła. Z punktu widzenia ograniczania emisji gazów cieplarnianych trend ten należy ocenić pozytywnie i go wzmacniać.

Najmniejszy udział w strukturze zaopatrzenia w ciepło posiada olej opałowy. Jest to spowodowane wysokimi kosztami początkowymi takich inwestycji oraz niską ogólną popularnością stosowania rozwiązań w oparciu o paliwa płynne w sektorze komunalnym.

Odnawialne źródła energii, tj. energia promieniowania słonecznego, energia wiatru, energia wody, biogaz i biomasa, energia aerothermalna i geothermalna stanowią alternatywę dla energii pochodzącej z paliw kopalnych. Zwiększenie wykorzystywania OZE na terenie ŁOM będzie służyło zrównoważonemu rozwojowi i sprzyjało ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych oraz poprawie jakości powietrza. W celu efektywnego rozwoju OZE należy wykorzystywać jego naturalny potencjał energetyczny – z poszanowaniem i adekwatnym użyciem posiadanych zasobów, a obszar posiada znaczny potencjał wykorzystania energii słonecznej. Szczególnie dobrze nasłoneczniona jest jego centralna i wschodnia część – powiaty łódzki i łódzki wschodni oraz brzeziński. Północna część obszaru leży w obrębie bardzo korzystnej strefy energetycznej wiatru obejmującej częściowo m.in. powiat zgierski i brzeziński. Pozostały teren cechują korzystne warunki do stawiania elektrowni wiatrowych.

ŁOM posiada również dostateczne warunki do pozyskiwania energii z biomasy oraz potencjał do pozyskiwania energii z wód ze względu na gęstą sieć rzeczną. ŁOM dysponuje również zasobami wód geothermalnych, z których najbardziej perspektywiczne wydają się zasoby występujące w powiecie zgierskim, pabianickim.

Jednocześnie należy stwierdzić, iż obszar ŁOM, ze względu na potencjał jest jednym z najlepiej rozwijających się obszarów w kraju w zakresie odnawialnych źródeł energii. Ograniczeniem w tym zakresie jest niedostateczny system wsparcia finansowego, niestabilne regulacje prawne, wzrost kosztów inwestycji oraz niedostosowana do wzrastającej produkcji energii z OZE, sieć energetyczna. W regionie, w którym węgiel kamienny jest nadal dominującym surowcem energetycznym, zaznacza się potrzeba promocji rozwijania energetyki opartej na OZE, w szczególności wśród mieszkank i mieszkańców gmin z terenu ŁOM.

Ograniczenia w wykorzystaniu odnawialnych źródeł mogą mieć charakter prawny, finansowy, społeczny czy infrastrukturalny. Ważne jest, aby rozwój tej gałęzi energetyki następował w sposób zrównoważony, z poszanowaniem środowiska naturalnego.

Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii jest zgodne z ideą zrównoważonego rozwoju, stanowiąc alternatywę dla energii z paliw kopalnych sprzyja zmniejszeniu emisji gazów



cieplarnianych oraz poprawie jakości powietrza. Rozwijając sektor odnawialnych źródeł energii można efektywniej wykorzystywać naturalny potencjał energetyczny regionu.

Postępujący proces urbanizacji w ŁOM powoduje zmniejszanie terenów zieleni oraz powierzchni czynnych biologicznie. Mając na uwadze konieczność łagodzenia skutków zmian klimatu i adaptację do nowych warunków metrologicznych, w planowaniu przestrzennym należy uwzględnić prawidłowo funkcjonujące tereny zieleni. Szczególnie na terenach miejskich deficyt zieleni można uzupełniać tzw. błękitno-zieloną infrastrukturą, której głównym zadaniem jest zatrzymanie wody deszczowej w miejscu opadu, pochłanianie dwutlenku węgla, a tym samym zmniejszanie zanieczyszczenie powietrza lub łagodzenie efektu miejskiej wyspy ciepła. Z jednej strony zapotrzebowanie na zielono-niebieskie inwestycje postępuje, z drugiej strony władze JST wykazują zrozumienie co do wprowadzania coraz większej ilości elementów zielono-niebieskiej infrastruktury i trend ten należy wspierać.

Ogólnym problemem obszaru jest obniżanie poziomu wód gruntowych na terenach zurbanizowanych, co jest pośrednim efektem zabetonowania terenu. Zmiany te zaszły bardzo daleko, w szczególności w miastach oraz w obszarach podmiejskich ŁOM.

ŁOM znajduje się w obrębie czterech głównych zbiorników wód podziemnych. Największy obszar zajmuje zbiornik Niecka Łódzka - główne źródło podziemne zaopatrujące mieszkańcy i mieszkańców Łodzi i okolic w wodę pitną – z tego zbiornika pochodzi około 24% wszystkich wód podziemnych eksploatowanych w granicach obszaru. Ponadto na terenie obszaru występują: zbiornik Koluszki-Tomaszów, zbiornik Brzeziny-Lipce Reymontowskie oraz zbiornik Stryków. ŁOM położony jest na obszarze wododziałowym, charakteryzującym się małą zdolnością retencyjną podłoża (m.in. ze względu na postępujący proces wylesienia) co oznacza, że został zaliczony do rejonów zagrożonych zjawiskiem pustynnienia. Zgodnie z opracowaniem „Polityka ekologiczna państwa 2030”, w najbliższej perspektywie czasowej przewiduje się istotne zmiany w zakresie rozkładu i struktury opadów, a w konsekwencji zaburzenie istniejącego reżimu hydrologicznego. Przewiduje się występowanie dłuższych okresów bezopadowych przerywanych nagłymi i nawałnymi opadami deszczu. Może to powodować w konsekwencji wystąpienie niekorzystnych zjawisk – z jednej strony pustynnienie znacznej części obszaru oraz z drugiej wystąpienie zjawisk powodziowych w dolinach największych rzek. Postępujące zmiany klimatu objawiają się np. przeplataniem okresów, w których występują gwałtowne deszcze z tymi, które charakteryzują hydrologiczne susze. Wymusza to szukanie sposobów na gospodarowanie wodami opadowymi poprzez m. in. budowę systemu do lokalnego gospodarowania wodami opadowymi. Lokalne zagospodarowanie wody opadowej ogranicza ryzyko powodzi oraz stanowi istotną ulgę dla systemów kanalizacji deszczowej, jednak kanalizacja deszczowa jako główny system



przeciwpowodziowy nadal wymaga doinwestowania. Dla gospodarzy i sympatyków zieleni miejskiej istotne są jednak korzyści widoczne w przestrzeniach, w których zatrzymujemy wody opadowe. W tych miejscach można dostarczyć deszczówkę na tereny zieleni, co znacząco poprawi jakość i kondycję szaty roślinnej. Za tym idą kolejne korzyści, takie jak: obniżenie temperatury, efekt cienia czy możliwość lokalnej produkcji warzyw i owoców.

Obecnie coraz częściej społecznicy angażują się w utrzymanie terenów zieleni w sąsiedztwie miejsca zamieszkania. Elementy gospodarowania wodą opadową, takie jak beczki na deszczówkę czy niecki retencyjne, mogą być utrzymywane przez mieszkanki i mieszkańców, którzy odciążą w tym zakresie służby publiczne i najlepiej zadbają o efektywne działanie tych urządzeń. Tak więc systemy te mogą mieć również wiele korzyści społecznych. Istotne jest również to, że ograniczamy zużywanie wody pitnej do nawadniania zieleni.

W zakresie środowiska naturalnego wskazać należy walory przyrodnicze (występowanie siedlisk o znaczeniu wspólnotowym), pomników przyrody, obszarów objętych różnymi formami ochrony przyrody), pomimo postępującego procesu wylesienia obszar nadal posiada obszary zdolne do wprowadzenia systemu małej retencji, w tym retencji naturalnej.

Ekologiczny rozwój obszaru ŁOM uzależniony jest oczywiście od akceptacji społecznej i edukacji jego mieszkank i mieszkańców. Kwestie społeczne związane z obawami o zdrowie, pogorszeniem komfortu życia, obawami o spadek wartości nieruchomości, zmianami w krajobrazie i przyrodzie powinny być niwelowane poprzez podejmowanie działań zmierzających do zapewnienia (efektywnego) bezpieczeństwa energetycznego, realizację inwestycji służących redukcji emisji zanieczyszczeń. Ważne będzie także podnoszenie świadomości mieszkank i mieszkańców z zakresu efektywnego i ekologicznego podejścia do zarządzania energią oraz zwiększanie świadomości wpływu zmian klimatu na pogorszenie stanu środowiska i bezpieczeństwo.

W obszarze społecznym konieczne jest podejmowanie działań, w szczególności:

- edukację ukierunkowaną na podkreślenie zależności między jakością powietrza i zmianami klimatu oraz zdrowiem i bezpieczeństwem,
- edukację w zakresie szkodliwości zjawiska niskiej emisji oraz szeroko rozumianej ekologii
- wykorzystanie odnawialnych źródeł energii.

Poprawa stanu środowiska, a także zintensyfikowanie działań zmierzających do adaptacji obszaru związanej ze zmianą klimatu wpłynie pozytywnie na zdrowie i jakość życia mieszkank i mieszkańców.



Odpowiednie zarządzanie zasobami środowiskowymi, podejmowanie działań inwestycyjnych zmierzających do zabezpieczenia obszaru/jego adaptacja do zmian klimatu, wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego regionu, a także podnoszenie świadomości ekologiczno-klimatycznej mieszkank i mieszkańców z zakresu ww. działań pozytywnie wpłynie na rozwój gospodarczy ŁOM.

Jakość powietrza na terenie ŁOM nie odpowiada normom czystości powietrza. Czynnikiem wpływającym na złą ogólną jakość powietrza na terenie ŁOM są przede wszystkim emisja powierzchniowa i liniowa, jak również przemysł i energetyka oparte na węglu kamiennym i węglu brunatnym. Struktura udziału poszczególnych źródeł w całkowitym bilansie emisji zanieczyszczeń do powietrza wskazuje na dominującą pozycję emisji powierzchniowej z sektora komunalno-bytowego.

Wody powierzchniowe w ŁOM są silnie zanieczyszczone, a ich jakość w ostatnich latach uległa pogorszeniu, pomimo szeregu inwestycji w zakresie budowy i modernizacji sieci kanalizacyjnych i oczyszczalni ścieków. Głównymi źródłami zanieczyszczeń nadal pozostają ścieki komunalne i przemysłowe, a także zanieczyszczenia ze źródeł rozproszonych i obszarowych (spłukiwanie opadami z terenów zurbanizowanych i rolnych, pochodzące od ludności niekorzystającej z systemu kanalizacji zbiorczej), a także pochodzące z emisji niskiej oraz liniowej. Ponadto, wzrasta zagrożenie eutrofizacją wód powierzchniowych, tj. proces wzbogacania zbiorników i cieków wodnych w pierwiastki biogenne, które powodują wzrost „żywności” wód. Prowadzi to do gromadzenia się organizmów beztlenowych oraz znacznej ilości materii organicznej (mułów).

Na obszar mają wpływ niekorzystne zjawiska jak np. deficyt wody, występowanie zjawisk ekstremalnych związanych ze zmianami klimatu. W obszarze środowiskowym konieczne jest podejmowanie działań zmierzających do poprawy jego stanu i zwiększenie świadomości mieszkank i mieszkańców – każdy mieszkaniec ŁOM może swoim indywidualnym działaniem wpłynąć pozytywnie na środowisko.



Analiza SWOT Środowisko	
Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none">▪ w przeważającej większości, dobry stan jednolitych części wód podziemnych▪ opracowanie i sukcesywne wdrażanie programów naprawczych w zakresie jakości powietrza atmosferycznego▪ wysoki stopień zwodociągowania obszaru▪ wzrastający udział zrewitalizowanych przestrzeni publicznych, w tym terenów zielonych▪ liczne formy ochrony przyrody oraz występowanie obszarów cennych przyrodniczo	<ul style="list-style-type: none">▪ duże przekształcenie środowiska naturalnego, niska lesistość▪ przerywanie ciągłości terenów cennych przyrodniczo spowodowane MPZP.▪ zbyt słaba ochrona wartości przyrodniczo-krajobrazowych▪ zła jakość powietrza spowodowana przede wszystkim emisją powierzchniową i liniową, jak również przemysłem i energetyką,▪ zły stan wód powierzchniowych spowodowany głównie ściekami komunalnymi i przemysłowymi, a także zanieczyszczeniami ze źródeł rozproszonych i obszarowych (splukiwanie opadami z terenów zurbanizowanych i rolnych, pochodzące od ludności niekorzystającej z systemu kanalizacji zbiorczej, a także pochodzące z emisji niskiej i liniowej niewystarczający poziom świadomości ekologicznej mieszkanek i mieszkańców w zakresie ochrony powietrza▪ spalanie odpadów komunalnych▪ postępująca degradacja środowiska,▪ zanieczyszczenie gleb, wód gruntowych i powierzchniowych ze względu na niski poziom skanalizowania i nielegalne odprowadzanie ścieków▪ niedostosowana sieć elektroenergetyczna do aktualnych potrzeb ŁOM,▪ zasoby mieszkalnictwa komunalnego miast/gmin terenu ŁOM, wyposażone w nieefektywne źródła ciepła▪ niska efektywność energetyczna regionu, w tym ŁOM i nadal niewystarczający poziom wykorzystania energii OZE
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none">▪ rosnące zainteresowanie wykorzystaniem OZE▪ wdrażanie programów i mechanizmów (prawnych, finansowych) zwiększających poziom dostępności i atrakcyjności rozwiązań niskoemisyjnych i zeroemisyjnych w gospodarce i sektorze komunalnym▪ realizacja działań ukierunkowanych na wzrost poziomu świadomości ekologicznej mieszkanek i mieszkańców	<ul style="list-style-type: none">▪ zaopatrzenie w ciepło oparte na surowcach nieodnawialnych (głównie węgiel kamienny)▪ bezpośrednie sąsiedztwo kompleksu górnictwo-energetycznego w Bełchatowie będącego w transformacji▪ rosnąca presja środowiskowa ze strony transportu drogowego (emisja do powietrza, emisja hałasu)



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">▪ wymogi ze strony UE w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych oraz zwiększenia ich pochłaniania, poprawy efektywności energetycznej i ciepłej▪ podejmowanie działań służących adaptacji obszaru ŁOM do zmian klimatu▪ zainteresowanie realizacją inwestycji budowlanych w formie budynków pasywnych (w tym użyteczności publicznej)▪ programy rządowe i unijne wspierające realizację przedsięwzięć w ochronie środowiska▪ wzrost cen paliw nieodnawialnych▪ wzrost zainteresowania mieszkank i mieszkańców wykorzystaniem ekologicznych środków transportu▪ upowszechnienie wzorców zachowania skoncentrowanych na zdrowym trybie życia▪ wzrost świadomości i aktywności proekologicznych mieszkank i mieszkańców | <ul style="list-style-type: none">▪ ograniczenia prawno-administracyjne, przestrzenne i społeczne w zakresie rozwoju OZE▪ przestarzała infrastruktura energetyczna niedostosowana do rozwoju OZE▪ nasilanie ekstremalnych zjawisk pogodowych▪ znaczny stopień przekształcenia sieci hydrologicznej obszaru oraz skutki zmiany klimatu powodujące, że obszar ŁOM został zaliczony do rejonów zagrożonych zjawiskiem pustynnienia▪ występowanie zjawisk powodziowych▪ proces zmniejszania udziału terenów leśnych |
|---|--|



3.4. Atrakcyjność kulturowa i turystyczna

Łódzki Obszar Metropolitalny cechuje się dużym, unikalnym w skali Polski potencjałem dziedzictwa kulturowego, w którym najistotniejszą rolę odgrywa dziedzictwo postindustrialne oraz wielokulturowość. Na liście obiektów wpisanych do rejestru i wojewódzkiej ewidencji zabytków znajdują się: kamienice, historyczne zespoły budowlane i fabryczne, kościoły, zespoły urbanistyczno-architektoniczne, pałace, zespoły parkowe czy ogrody.

ŁOM cechuje specyfika XIX-wiecznych tradycji przemysłowych, z wyraźnie zaznaczonym wpływem kultury polskiej, niemieckiej, rosyjskiej i żydowskiej. Dostrzec należy jego unikalne miejscowości o tradycjach wielokulturowych, związanych głównie z rozwojem XIX-wiecznego włókiennictwa – Łódź z krajobrazem wielkomiejskim i rozlokowane wokół niej ośrodki (m.in. Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki, Ozorków, Pabianice i Zgierz). Nieznanym powszechnie faktem są związki Miasta Głównego z historią francuskiego koncernu samochodowego - Citroën. Historia, tradycje i kultura miejscowości ŁOM przyczyniają się do rozwoju tożsamości mieszkanki i mieszkańców, a tym samym do budowania więzi z obszarem. W ŁOM działa ponad 850 instytucji kultury, w tym unikalnych w skali kraju i województwa m.in. innowacyjna Mediateka MeMo Filharmonia Łódzka im. Artura Rubinsteina, Teatr Wielki w Łodzi, Teatr im. Stefana Jaracza, EC1, Muzeum Archeologiczne i Etnograficzne, Wojewódzka Biblioteka Publiczna im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Łodzi, Łódzki Dom Kultury czy Muzeum Sztuki w Łodzi, Centralne Muzeum Włókiennictwa oraz pozostałe liczne teatry, instytucje muzealne. W miejscowościach około rdzeniowych istotną rolę w życiu społecznym mieszkańców i mieszkanki odgrywają lokalne ośrodki kultury (gminne ośrodki kultury, biblioteki).

Łódź, której tożsamość kształtowała się w oparciu o wielokulturowe dziedzictwo i przemysł, skupia większość z tych zabytków. O wyjątkowym, niepowtarzalnym charakterze ośrodka świadczy również unikatowy układ urbanistyczny jego śródmieścia, z osadzonymi w tkance kompleksami fabryczno-pałacowo-mieszkańcowymi, obiektami sakralnymi oraz nekropoliami czterech grup wyznaniowo-etnicznych z czasów rozkwitu Łodzi przemysłowej. W ŁOM od wielu lat prowadzone są działania zmierzające do ochrony, rewitalizacji obiektów dziedzictwa kulturowego i przemysłowego.

Ponad 1600 obiektów jest wpisanych do rejestru i wojewódzkiej ewidencji zabytków. Przeszło połowa (868) z nich zlokalizowanych jest w mieście-rdzeniu – Łodzi. Są to w szczególności: łódzkie kamienice, historyczne zespoły budowlane i fabryczne, kościoły, zespoły urbanistyczno-architektoniczne, pałace, zespoły parkowe czy ogrody. Ponadto wiele z nich wpisanych jest do rejestru zabytków nieruchomości województwa łódzkiego.



Łódzki Obszar Metropolitalny stanowi mocno zróżnicowany pod względem tożsamości kulturowej region, obejmujący jednostki terytorialne o odmiennych cechach przestrzennych. Podstawowym czynnikiem różnicującym jest funkcjonowanie na jego obszarze struktur miejskich i wiejskich ze specyficznymi dla siebie elementami i cechami społeczno-ekonomicznymi, przestrzennymi i administracyjnymi. Centralnym ośrodkiem świadczenia usług publicznych z zakresu kultury w ŁOM jest Miasto Łódź. Pozostałe jednostki terytorialne skupione w ŁOM i osoby je zamieszkujące w naturalny sposób realizują swoje potrzeby kulturalne w Łodzi, dlatego dostrzega się potrzebę wzmacniania zależności pomiędzy poszczególnymi jednostkami ŁOM, a jego rdzeniem.

Kultura to jedna z priorytetowych sfer rozwoju ŁOM, co wynika z tradycji, ale także z istniejącego tu bogactwa zabytków kultury materialnej, infrastruktury oraz cech społeczności lokalnej – przede wszystkim zainteresowania dostępną ofertą kulturalną i inicjatywy mieszkanki i mieszkańców w zakresie tworzenia lokalnej kultury. Uzasadnione jest rozwijanie tej dziedziny w wymiarze całego terytorium ŁOM. Istotne jest prowadzenie działań upowszechniających kulturę, gdyż wpływa ona na zwiększenie potencjału regionu, służącego wzrostowi jego konkurencyjności i atrakcyjności dla turystów, inwestorów i wszystkich mieszkańców. Przełoży się to m.in. na zwiększenie zainteresowania metropolią, co wpłynie na wzrost ruchu turystycznego i poprawę atrakcyjności inwestycyjnej oraz przyczyni się do poprawy jakości życia mieszkanki i mieszkańców. Wzrost zainteresowania oraz poziomu satysfakcji z oferty kulturalnej mieszkanki i mieszkańców i turystów nastąpi, gdy będą oni mogli rozwijać swoje zainteresowania w oparciu o powszechnie dostępną spełniającą oczekiwania ofertę, przy wykorzystaniu nowoczesnej infrastruktury dostosowanej do każdej grupy wiekowej i z uwzględnieniem indywidualnych potrzeb, w tym w szczególności osób z niepełnosprawnościami. Należy również dążyć do poszerzania oferty kulturalnej ŁOM, również w oparciu o mechanizm sieciowania i międzysektorową współpracę instytucji kultury (np. sektor prywatny lub pozarządowy). Wzrost znaczenia kultury jest bowiem czynnikiem rozwoju społeczno-gospodarczego. Oparciem i bazą dla tych działań są zaś instytucje, ośrodki i organizacje kultury. Bogate zasoby kulturalne wymagają ochrony i upowszechniania, a także rozbudowy infrastrukturalnej, m.in. poprzez inwestycje w rozbudowę istniejącej bazy infrastrukturalnej oraz w uzasadnionych przypadkach i potrzebach budowa nowych zasobów.

Do najważniejszych atrakcji turystycznych ŁOM należą m.in.: historyczny układ urbanistyczny ulicy Piotrkowskiej, Centrum handlowo-rozrywkowo-kulturalne Manufaktura, łódzka historyczna dzielnica włókiennicza Księży Młyn, Muzeum Tradycji Niepodległościowych w Łodzi Oddział Stacja Radegast, Pałac i zespół fabryczny rodziny Poznańskich w Łodzi, łódzkie murale, Centrum Nauki i Techniki, unikatowe w skali kraju Orientarium łódzkiego



ogrodu zoologicznego, EC1, Miasto Tkaczy Park Kulturowy w Zgierzu, Park Miejski im. Tadeusza Kościuszki w Zgierzu, który jest jednym z najstarszych tego typu obiektów w regionie łódzkim, Dwór kapituły krakowskiej w Pabianicach, Muzeum Koluszek, Drewniany Dom tkacza w Pabianicach, Muzeum Regionalne w Brzezinach a także Skansen Kolei Wąskotorowej w Rogowie. W Pabianicach miejscami godnymi uwagi są m.in. domy tkaczy, dawna Fabryka Majera Barucha, czy pałac Karola i Teodora Enderów (obecna siedziba starostwa powiatowego). W innych miejscowościach obszaru funkcjonalnego zauważalne są atrakcje kolejowe, jakimi są dwa odcinki linii wąskotorowych – linia łącząca Ozorków z Łęczycą i Krośniewicami oraz linia z Rogowa do Białej Rawskiej. Na obszarze Gminy Koluszki najcenniejszym zabytkiem jest zespół dworsko-parkowy w Lisowicach, pochodzący z przełomu XVIII i XIX wieku. Na uwagę zasługuje także rozpościerający się w jego bliskim sąsiedztwie kompleks turystyczno-rekreacyjny z parkiem wodnym. Natomiast w Rogowie na szczególną uwagę zasługuje Arboretum. Na terenie dwóch miast – Brzeziny i Łódź oraz pięciu gmin – Brzeziny, Dmosin, Nowosolna, Stryków, Zgierz położony jest Park Krajobrazowy Wzniesień Łódzkich. Atrakcją turystyczną stanowią również tereny parkowe towarzyszące zabudowaniom pałacowym i dworskim na terenie Gminnego Centrum Kultury, Sportu, Turystyki i Rekreacji w Dzierżąnej (Gmina Zgierz), zabytkowy park w Hucie Dłutowskiej oraz szereg obiektów rekreacyjnych, spośród których można wyróżnić obiekty wodne, m.in. Zalew Leżnicki w gminie Parzęczew, kąpielisko Arturówek, Stawy Jana i Stawy Stefańskiego w Łodzi, tereny przy rzece Mrodze i zalewie Mrożyczka w Głownie, a także Zalew w Ozorkowie, Zalew nad Lindą w Gminie Zgierz, Zbiornik Lisowice oraz teren rekreacyjny Lewityn w Pabianicach.

Na terenie jednostek terytorialnych ŁOM dostrzec można duże zróżnicowanie turystyczne. ŁOM posiada bogaty potencjał przyrodniczy a jego najważniejszymi elementami są lasy, wody powierzchniowe, parki miejskie i skwery, pomniki przyrody. Na terenie ŁOM znajduje się: 20 rezerwatów przyrody, 1 park krajobrazowy, 10 obszarów Natura 2000, 5 obszarów chronionego krajobrazu, 695 pomników przyrody, 70 użytków ekologicznych oraz 14 zespołów przyrodniczo – krajobrazowych., Wyjątkowe walory krajobrazowe ŁOM, w powiązaniu z bogactwem zabytków kultury materialnej to nie jedyne czynniki mogące przyciągnąć potencjalnych turystów do jego odwiedzenia. W kontekście i wykorzystywania istniejących walorów turystycznych dostrzega się potrzebę rozwoju infrastruktury aktywnego wypoczynku na terenie ŁOM, w tym m.in. otwartych obiektów sportowo-rekreacyjnych (np. skatepark, pumptrack), wyznaczania szlaków turystycznych, czy budowę ścieżek rowerowych również wokół atraktorów turystycznych na terenie obszaru.

Funkcja turystyczna i kulturowa obecna jest w ŁOM zarówno w zakresie obszarowym jak i funkcjonalnym, co przejawia się w następujący sposób:



- dbałość o kulturową unikalność, spuściznę obszaru - ciągłe dążenie inwestycyjne do podnoszenia atrakcyjności posiadanych zasobów,
- rozwój oferty imprez kulturalnych stanowiących również podstawę dla budowania marki turystycznej obszaru;
- dbałość o promocję zasobów dziedzictwa kulturowego;
- ochrona terenów cechujących się wyjątkowymi walorami zabytkowymi oraz krajobrazowo-kulturowymi, o czym świadczą zapisy proponowane przez WPOnZ odnoszące się do trzech parków kulturowych (południowej części ul. Piotrkowskiej w Łodzi, Ruda – Popioły – zespół willi letniskowych w Łodzi oraz klasycystyczny układ przestrzenny Ozorkowa), terenów charakterystyczne dla historii i tradycji osadniczej ŁOM wskazanych do stanowienia form ochrony obszarowej (układ przestrzenny Pabianic, posiadła wodno-fabryczne w dolinie rzeki Jasień w Łodzi, osiedle pracowników kolei w Koluszkach, cerkiew św. Aleksandra Newskiego w Łodzi, Las Łagiewnicki, dolina Moszczenicy (Byszewy - Stare Skoszewy, J. Iwaszkiewicz) i obszary o treściach archeologicznych oraz postulat umieszczenia Cmentarza Żydowskiego w Łodzi na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego UNESCO;
- przebiegające przez ŁOM Europejskie Szlaki Kulturowe dziedzictwa filmowego, przemysłowego oraz szlak romański;
- rozwój bazy obiektów rekreacyjno-sportowych (m.in.: 19 hal sportowych, 28 stadionów, 64 boiska wielofunkcyjne – „Orliki”, 31 basenów krytych, 14 basenów odkrytych);
- funkcjonowanie regionalnych i lokalnych szlaków turystycznych, w tym pieszych i rowerowych;
- obszary predestynowane do rozwoju turystyki wypoczynkowej i aktywnej, m.in. w pobliżu zbiorników wodnych;
- liczne atrakcje turystyczne, w tym m.in. najnowocześniejszy w Europie pawilon poświęcony faunie i florze Azji Południowo Wschodniej - Orientarium ZOO Łódź, jeden z największych ogrodów w Polsce zawierający kolekcje roślin drzewiastych - Arboretum w Rogowie oraz największy rowerowy tor w Europie do kolarstwa grawitacyjnego w Parzęczewie.

Wyzwaniem w obszarze kultury są obiekty kulturalne w złym stanie technicznym (często niedostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami lub nieposiadające warunków



technicznych do zwiększenia takiej dostępności), poprawa/dywersyfikacja dostępności oferty kulturalnej m.in. poprzez jej sieciowanie, współpracę międzysektorową instytucji kultury. Dodatkowo, wsparcia inwestycyjnego wymaga infrastruktura zabytkowa służąca prowadzeniu działalności kulturalnej. Na obszarze zidentyfikowano również zapotrzebowanie na budowę nowych instytucji kultury, spowodowane poszerzającą się ofertą oraz ciągle zwiększającym się zapotrzebowaniem na usługi kulturalne.

W zakresie aspektu turystycznego wyzwaniem będzie niedoinwestowanie istniejących miejsc z potencjałem turystycznym, bazy sportowo-rekreacyjnej oraz bazy noclegowej wokół obszarów atrakcyjnych turystycznie, a także słabe oznakowanie, szlaków tematycznych i atrakcji turystycznych.



Analiza SWOT Kultura i turystyka	
Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none">wielokulturowy potencjał i tradycje włókiennicze ŁOMcenne historycznie obiekty zabytkoweproces rewitalizacji i modernizacji obiektów i obszarów historycznychwykorzystywanie zrewitalizowanych przestrzeni przemysłowych na działalność kulturalną i turystycznąrozwój infrastruktury turystycznejdostępność obiektów infrastruktury kulturalnej i turystycznej poprzez wykorzystanie nowoczesnych technologii w działalności instytucji kulturysilny ośrodek akademicki kreujący zarówno popyt na atrakcyjną ofertę kulturalną i turystyczną, jak i podaż osób o wysokim potencjale kreatywnymwysoki potencjał kreatywny mieszkanki i mieszkańców ŁOMzróżnicowana oferta kulturalna instytucji funkcjonujących na terenie ŁOMupowszechnianie się mobilności aktywnej w celach turystycznych, powiązanej z dbałością o kondycję fizyczną	<ul style="list-style-type: none">niewystarczający poziom modernizacji obiektów zabytkowychnierównomierny poziom dostępności do oferty kulturalnej i turystycznej na terenie ŁOMograniczona współpraca międzysektorowa (samorządowe instytucje kultury, podmioty spoza sektorów finansów publicznych) w tworzeniu wspólnej ofertyniewystarczająca liczba wielofunkcyjnych miejsc do spędzania wolnego czasu (np. świetlic pełniących połączone funkcje kulturalne, zabaw i organizacji czasu dla dzieci, dorosłych i seniorów)brak dopasowania oferty dla wspólnego spędzania czasu wolnego dla seniorów oraz rodzin z dziećmiograniczanie oferty kulturalnej i turystyczno-rekreacyjnej w mniejszych ośrodkach.rozproszona informacja na temat oferty kulturalnej i turystyczno-rekreacyjnej regionu oraz odbywających się imprez o różnorodnym charakterzeniedostosowanie bazy turystycznej do aktualnych standardów i ilościowych potrzeb użytkownikównieadekwatna do potrzeb społeczności lokalnej liczba obiektów kulturalnych oraz rekreacyjno-turystycznych .brak lub rozproszenie sieci szlaków turystyczno – przyrodniczych (w tym szlaków rowerowych), często niepołączonych z głównym atraktorem obszaru.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none">atrakcyjna oferta kulturalna, rozwój turystyki i rekreacji jako podstawa wzrostu liczby turystów oraz inwestycji na terenie ŁOMintensyfikacja działań na rzecz wzmocnienia wizerunku produktów turystycznych oraz promowanie aktywnych form spędzania czasu wolnegoprowadzone procesy rewitalizacyjne w tym inwestycje w modernizację infrastruktury kulturalnej i turystycznejwzrost dostępności instytucji kultury dla osób z różnymi potrzebamitworzenie uwarunkowań na rzecz wzmocnienia partnerstw, w tym międzysektorowych, pomiędzy podmiotami działającymi w sferze kultury i turystyki zmierzających do budowania wspólnej ofertywzrastająca liczba organizowanych wydarzeń masowych i plenerowych przyczyniających się do wzmocnienia integracji społeczności lokalnej,	<ul style="list-style-type: none">niewystarczające środki przeznaczane na modernizację infrastruktury kultury, turystyki i rekreacjiwysokie koszty poszerzenia oferty kulturalnejstałe rosnące koszty utrzymania instytucji kulturyograniczanie środków finansowych przeznaczanych na uczestnictwo w kulturze i turystycewrażliwość sektora kultury i turystyki na sytuacje kryzysowepostrzeganie ŁOM jako mało atrakcyjnego turystycznie



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">▪ wzrost potrzeb w zakresie usług, związanych ze spędzaniem wolnego czasu▪ wzrost świadomości i aktywności proekologicznych wśród społeczeństwa, skoncentrowanie na zdrowym trybie życia i aktywności fizycznej▪ wzrost popytu na produkty lokalne▪ możliwość współfinansowania inwestycji w zakresie kultury i turystyki ze środków wspólnotowych. | |
|--|--|



3.5. Podsumowanie

W rozdziale 3 wskazano jedynie najważniejsze wnioski płynące z przeprowadzonej diagnozy. Polegała ona na zgromadzeniu, analizie danych, identyfikacji najważniejszych wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań, określeniu głównych barier i szans wynikających ze zidentyfikowanych potrzeb oraz miała za zadanie wskazywać główne kierunki rozwoju, w ujęciu gospodarczym, społecznym i środowiskowym:

- 1) Sytuacja demograficzna na terenie ŁOM jest niezadawalająca. Wynika to z ujemnego przyrostu naturalnego, natomiast pogłębionej analizy i badań wymaga jeszcze aspekt migracji wewnętrznych i zewnętrznych (dot. obcokrajowców). Co więcej współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi stale rośnie. Ponadto proces starzenia społeczności lokalnej połączony jest z ubytkiem ludzi w wieku produkcyjnym. ŁOM charakteryzuje się również słabym stanem zdrowia mieszkanek i mieszkańców. Na obszarze utrzymują się niekorzystne wskaźniki trwania życia. Stan zdrowia mieszkanek i mieszkańców w wieku produkcyjnym przekłada się na wyzwania rynku pracy. Ponadto znaczny odsetek osób starszych to osoby potrzebujące wsparcia w codziennym funkcjonowaniu. Na terenie ŁOM istnieją gminy problemowe pod względem skali ubóstwa mieszkanek i mieszkańców. Pomimo obserwowanego spadku liczby osób korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej nadal potrzeba wsparcia w tym zakresie, szczególnie w obliczu wyzwań takich jak narastająca inflacja, konsekwencje pandemii COVID-19 i inwazji Rosji na Ukrainę. Kolejnym wyzwaniem jest deinstytucjonalizacja usług, będąca procesem przejścia od opieki instytucjonalnej do usług świadczonych w środowisku lokalnym, której integralnym elementem będzie profilaktyka, mająca zapobiegać umieszczaniu osób w opiece instytucjonalnej, a w przypadku dzieci - rozdzieleniu dziecka z rodziną. Szczególny nacisk powinien zostać położony na świadczenie zdeinstytucjonalizowanych kompleksowych usług uwzględniających potrzeby osób najbardziej zagrożonych wykluczeniem społecznym, tj. osób ubogich, rodzin z dziećmi i innych osób znajdujących się w sytuacji kryzysowej, w tym migrantów.
- 2) Granice Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (ŁOM) nie pokrywają się z granicami MOF Ośrodka Wojewódzkiego - Łodzi wyznaczonymi w Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030 (brak gminy Jeżów). Objęty analizą teren jest silnie zróżnicowany w zakresie objęcia gmin planami zagospodarowania przestrzennego, co skutkuje rozpraszaniem zabudowy, niekontrolowanym procesem suburbanizacji, czego konsekwencją jest brak dostępu do odpowiedniej infrastruktury oraz dostępu do



usług podstawowych. Z punktu widzenia dostępności podstawowych instalacji dostrzega się niski poziom skanalizowania obszarów wiejskich oraz nierównomierne rozłożenie sieci elektroenergetycznej. Pozytywnym zjawiskiem jest wysoki odsetek mieszkańek i mieszkańców korzystających z sieci wodociągowej. Oddziaływanie inwestycji na tereny cenne przyrodniczo i krajobrazowo skutkuje również degradacją środowiska, co ma wpływ na jakość życia.

- 3) ŁOM jest obszarem o bardzo wysokiej dostępności zewnętrznej, przy czym nie jest tu zachowana równowaga międzygałęziowa. Wpływa na to m.in. korzystny przebieg autostrad: A1, A2 i drogi ekspresowej S8 przy obecnie relatywnie niskim znaczeniu i parametrach linii kolejowych przechodzących przez obszar. Znaczenie ma też funkcjonowanie w regionie portu lotniczego o statusie międzynarodowym. Dodatkowo istotnym aspektem są powstające plany obwodnic miast w ramach planu rozbudowy autostrad i dróg ekspresowych. Znaczącą zmianą będzie budowa Kolei Dużych Prędkości przez Łódź. Duży potencjał niesie za sobą funkcjonowanie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Jako deficyty należy wskazać natomiast niewystarczające międzygminne połączenia komunikacji zbiorowej, braki w zakresie integracji transportu publicznego na terenie ŁOM oraz brak wystarczającej infrastruktury rowerowej, a także spójności przestrzennej tras rowerowych. Bardzo ograniczona dostępność do transportu zbiorowego występuje w przypadku 25% terenów zabudowanych. Tereny te są rozproszone po obszarze całego ŁOM, relatywnie (w stosunku do ogółu terenów zabudowanych) najmniej jest ich na terenach największych miast: Łodzi, Pabianic oraz Zgierza. O wykluczeniu transportowym, czyli zamieszkaniu poza przyjętymi granicznymi odległościami od przystanków transportu zbiorowego należy mówić przede wszystkim w przypadku mieszkańek i mieszkańców mniejszych miast oraz obszarów wiejskich, w szczególności tych położonych peryferyjnie (peryferyjnie w stosunku do Łodzi, jak i sieci drogowej oraz kolejowej). Pomimo realizacji wielu inwestycji w infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego, nadal istotny problem stanowi jej niedostateczna jakość. Występuje niewielka liczba w pełni funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych, stanowiących powiązanie transportu kolejowego oraz autobusowego z transportem miejskim. Dużym mankamentem jest także niedobór w zakresie funkcjonowania systemu Park&Ride. Ponadto niedostateczna jakość charakteryzuje powiązania funkcjonalno-przestrzenne układu kolejowego z siecią komunikacyjną. W Łodzi i części jednostek ŁOM funkcjonuje komunikacja tramwajowa. Mimo dużego znaczenia komunikacji tramwajowej w ruchu lokalnym i aglomeracyjnym, jej stan techniczny i funkcjonalność są niezadowolające, a infrastruktura wymaga modernizacji. Interwencji wymagają



zwłaszcza linie sprzyjające połączeniu Łodzi z miastami ŁOM oraz poprawiające dostępność transportową całego obszaru metropolitalnego. Problem stanowi także niedobór nowoczesnego taboru przyjaznego dla środowiska i dostępnego dla osób ze zróżnicowanymi potrzebami.

- 4) W zakresie środowiska naturalnego szczególną uwagę zwraca zły stan powietrza i wód powierzchniowych, nasilanie ekstremalnych zjawisk pogodowych (upały i susze, deszcze nawalne i powodzie, silne wiatry), niski poziom świadomości ekologicznej mieszkanki i mieszkańców, niewystarczająco rozwinięta sieć kanalizacyjna również kanalizacji deszczowej, zwłaszcza na obszarach wiejskich. Czynnikiem wpływającym na złą ogólną jakość powietrza na terenie ŁOM są przede wszystkim emisja powierzchniowa z sektora komunalnego i liniowa, której źródłem jest transport, jak również przemysł i energetyka. Wyzwania związane z adaptacją do zmian klimatu oraz poprawą stanu środowiska naturalnego, które stoją przed ŁOM głównie dotyczą ograniczenia emisji gazów cieplarnianych oraz zwiększenia ich pochłaniania, poprawy efektywności energetycznej i cieplnej oraz wykorzystania zasobów odnawialnych poprzez podejmowanie działań wykorzystujących potencjał OZE, zmierzających do wzrostu efektywności energetycznej budynków oraz likwidacji nieekologicznych źródeł ciepła. Umożliwi to w ŁOM przechodzenie na gospodarkę neutralną dla klimatu i wypełnienie zobowiązań wynikających m.in. z porozumienia paryskiego, unijnej oraz krajowej polityki klimatyczno-energetycznej oraz wodnej. Dostosowanie do zmian klimatu upatrywane jest w szczególności we wdrażaniu i wspieraniu działań adaptacyjnych dotyczących m.in. przeciwdziałania katastrofom, racjonalnym gospodarowaniem wodami, ochrony zasobów przyrodniczych i krajobrazowych, ochronie i tworzeniu nowych powierzchni terenów zieleni (w szczególności w miastach), ochronie bioróżnorodności, budowie systemu błękitno-zielonej infrastruktury.
- 5) Unikalne zasoby i walory dziedzictwa kulturowego oraz bogata oferta imprez kulturalnych to istotne potencjały budujące markę ŁOM. Zachowaną spuściznę kulturową cechuje różnorodność, wynikająca przede wszystkim z wielokulturowych tradycji historycznych. Należy zwrócić uwagę na dziedzictwo industrialne i jego potencjał kulturotwórczy – szczególnie w przypadku miast tworzących ŁOM, takich jak Łódź. Unikalne są miejscowości o tradycjach wielokulturowych i przemysłowych, związanych głównie z rozwojem XIX-wiecznego włókiennictwa, ale także filmu – Łódź z krajobrazem wielkomiejskim i rozlokowane wokół niej ośrodki (m.in. Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki, Ozorków, Pabianice i Zgierz). Odzwierciedleniem specyfiki ŁOM są również obszary i obiekty wyróżniające się krajobrazowo, oraz parki



kulturowe (w Łodzi ulica Piotrkowska, w Zgierzu Miasto Tkaczy). Niestety nadal dostrzega się duże dysproporcje w dostępie do obiektów kultury w związku z rosnącym zainteresowaniem użytkowników, przez co konieczne jest ułatwienie dostępu do oferty i jej urozmaicenie. W konsekwencji powyższego należy również zapewnić dodatkową infrastrukturę budowlaną, a istniejącą dostosować do obowiązujących standardów.

Obszar ŁOM charakteryzują cenne obszary turystyczne - obszary predestynowane do rozwoju turystyki wypoczynkowej i aktywnej, m.in. w pobliżu zbiorników wodnych, (zalewy, rzeki, lasy), Dodatkowo tereny wiejskie mają duże rezerwy w zakresie rozwijania funkcji turystycznych i rekreacyjnych, budując tym samym jakość i standard życia na badanym terenie.

Jednak cały czas należy dążyć do wzmocnienia turystycznej atrakcyjności obszaru poprzez inwestowanie w obszary już funkcjonujące, jak również w tworzenie nowych atrakcji na terenach posiadających potencjał.

- 6) W zakresie kluczowych wyzwań ŁOM wskazano w diagnozie: zwiększenie efektywności energetycznej, adaptację do zmian klimatu oraz poprawę stanu środowiska naturalnego, wzmocnienie spójności obszaru ŁOM, poprawę sytuacji demograficznej, społecznej i zdrowotnej mieszkank i mieszkańców oraz zrównoważony rozwój gospodarczy, wzmocnienie dostępu do usług kulturalno-turystycznych w oparciu o główne atraktory regionu, tworzenie wspólnych ofert oraz rozwój infrastruktury w sektorze kulturalno - turystycznym.



4. Cele Strategii

Biorąc pod uwagę wnioski z diagnozy ŁOM zachodzi konieczność sformułowania działań i projektów jakie mają być zrealizowane w ramach ZIT, ze szczególnym uwzględnieniem podejścia zintegrowanego.

Podstawą do opracowania Strategii ZIT była szczegółowa analiza obszaru ŁOM, która pozwoliła na sformułowanie głównych szans i wyzwań rozwojowych dzięki zastosowaniu analizy SWOT, aby następnie przedstawić cele, które wynikają z przeprowadzonej analizy oraz przekładają się na listę konkretnych działań, które zostaną zrealizowane w ramach projektów zintegrowanych.

4.1. Cel strategiczny 1 - ZIELONY ŁOM

Jednym z kluczowych celów rozwojowych w ramach ŁOM, jest poprawa jakości życia jego mieszkańek i mieszkańców oraz zrównoważone gospodarowanie jego przestrzenią i zasobami. Mając na uwadze dostrzegalne zmiany klimatyczne, w tym nasilenie zjawisk ekstremalnych, jak również zanieczyszczenie powietrza (w tym zjawisko smogu w miastach) oraz deficyty wody, niezbędne jest podejmowanie skoordynowanych działań systemowych w celu zapewnienia racjonalnego i wydajnego gospodarowania cennymi zasobami środowiska naturalnego (woda, atmosfera, surowce naturalne, przyroda ożywiona) oraz przestrzeni. Kluczowa w tym zakresie jest ścisła współpraca pomiędzy wszystkimi gminami z obszaru – Członkami SŁOM.

Dlatego dążenia w ramach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego skierowane są na stworzenie przestrzeni bardziej przyjaznej dla środowiska i przechodzącej w kierunku gospodarki nisko-/zeroemisyjnej, dzięki zintegrowanym działaniom w ramach: czystej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, łagodzenia skutków zmian klimatu i przystosowania się do nich, ochrony zasobów przyrodniczych i wzmocnienie, zachowania bioróżnorodności oraz edukacji ekologicznej.

Cel szczegółowy 1.1

Zwiększenie efektywności energetycznej oraz redukcja emisji gazów cieplarnianych w ŁOM

Przekroczenie dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń powietrza na terenie ŁOM stanowi powszechny i poważny problem wynikający głównie z nadmiernej niskiej emisji (powierzchniowej), do której przyczyniają się w szczególności:



- wysokie zapotrzebowanie energetyczne budynków użyteczności publicznej oraz mieszkalnych, spowodowane w szczególności niedostatecznym stanem technicznym,
- wysokoemisyjne, punktowe źródła ciepła, zarówno na obszarach miejskich, jak i wiejskich skumulowane w ramach zwartej zabudowy;
- niewystarczający poziom przyłączenia do sieci ciepłowniczych i chłodniczych;
- ubóstwo energetyczne.

W celu poprawy jakości powietrza, niezbędne są kompleksowe działania zmierzające do zwiększenia efektywności energetycznej oraz redukcji CO² na obszarze ŁOM, w szczególności służące ograniczeniu zapotrzebowania na energię ciepłą i elektryczną, tj. zmierzające do poprawy charakterystyki energetycznej istniejących budynków (z wyłączeniem zabytków) na poziomie nie niższym niż 30% (termomodernizacja na podstawie audytu energetycznego z uwzględnieniem zachowania warunków środowiskowych np.: warunków siedliskowych dla ptaków lub nietoperzy), zmniejszenia zużycia paliw konwencjonalnych (wymiana źródeł ciepła, inwestycje w systemy wentylacji, magazyny ciepła lub chłodu). Jednocześnie uzupełniającymi kierunkami są działania edukacyjno-informacyjne skierowane do wszystkich grup wiekowych.

Zastosowane rozwiązania przyczynią się do zmniejszenia użycia technologii węglowych/kopalnych przy jednoczesnym zwiększeniu innowacyjnych niskoemisyjnych oraz energooszczędnych technologii, będących lokalną odpowiedzią na cele Europejskiego Zielonego Ładu (EZŁ).

Kierunki działań:

Cel szczegółowy realizowany będzie m.in. poprzez przedsięwzięcia z zakresu:

- termomodernizacji budynków ze szczególnym uwzględnieniem budynków użyteczności publicznej, zabytków (pełniących funkcję użyteczności publicznej) oraz wielorodzinnych komunalnych budynków mieszkalnych,
- sieci ciepłowniczych lub chłodniczych wraz z magazynami ciepła lub chłodu oraz przyłączeniem do sieci ciepłowniczych lub chłodniczych;
- podnoszenia świadomości i wiedzy w zakresie poprawy efektywności energetycznej;
- prowadzenia działań edukacyjno- informacyjnych



Oczekiwane rezultaty:

Wskaźniki produktu:

- Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego
- Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego
- Lokale mieszkalne o lepszej udoskonalonej charakterystyce energetycznej
- Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej
- Liczba przeprowadzonych kampanii informacyjno-edukacyjnych kształtujących świadomość ekologiczną

Wskaźniki rezultatu:

- Szacowana emisja gazów cieplarnianych
- Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i ciepłej
- Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych).

Cel szczegółowy 1.2

Wspieranie energii odnawialnej na terenie ŁOM

Nieodłącznym filarem zrównoważonego rozwoju oraz gospodarki niskoemisyjnej, który należy realizować równorzędnie z procesem zwiększania efektywności energetycznej i obniżania emisji CO₂, jest wspieranie systemu wytwarzania i magazynowania energii odnawialnej.

Wyzwaniem dla Polski wynikającym z założeń Europejskiego Zielonego Ładu (EZŁ) jest dekarbonizacja sektora energetycznego. Dodatkowo, zmiany uwarunkowań geopolitycznych oraz bezpieczeństwa energetycznego w UE, stały się katalizatorem zmian w sektorze energetyki. Zasadne jest więc wspieranie zwiększenia udziału wykorzystania OZE na terenie kraju, co za tym idzie samorządy lokalne powinny brać czynny udział w tym procesie. Działania te są o tyle zasadne, iż w zestawieniu czynników geopolitycznych z uwarunkowaniami naturalnymi i klimatycznymi Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, a także mając na względzie niesłabnące zainteresowanie mieszkanki i mieszkańców ŁOM projektami z zakresu odnawialnej energii współfinansowanych ze środków zewnętrznych,



tworzy się potencjał do kreowania ekonomicznego, innowacyjnego na skalę lokalną, zgodnego z EZŁ systemu energetycznego na terenie ŁOM.

Podejmowane działania będą zmierzały w kierunku osiągnięcia zrównoważonej transformacji energetycznej, w kierunku gospodarki zero-/niskoemisyjnej, zgodnej z polityką zrównoważonego rozwoju. Instalacje wspierane w ramach celu szczegółowego będą służyły przede wszystkim produkcji i magazynowaniu energii elektrycznej, ciepła i chłodu. Przewiduje się także inwestycje z zakresu sieci elektroenergetycznych o napięciu poniżej 110 kV, umożliwiających przyłączenie jednostek wytwarzania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego. Wybór instalacji będzie uwzględniać uwarunkowania obszaru i jego zasoby lokalne, realizując cel największej efektywności kosztowej oraz jak największą redukcję emisji gazów cieplarnianych, wykorzystując innowacyjne oraz bezpieczne technologie.

Kierunki działań:

Cel szczegółowy realizowany będzie m.in. poprzez przedsięwzięcia z zakresu:

- wsparcia infrastruktury służącej produkcji energii (elektrycznej, ciepła lub chłodu) z OZE z uwzględnieniem inwestycji umożliwiających przyłączenie jednostek wytwarzania energii z OZE do sieci;
- wsparcia infrastruktury służącej do magazynowania energii (elektrycznej, ciepła lub chłodu) pochodzącej ze źródeł odnawialnych, działającej na potrzeby danego źródła OZE.

Oczekiwane rezultaty:

Wskaźniki produktu:

- Liczba wybudowanych jednostek wytwarzania energii elektrycznej z OZE
- Dodatkowa zdolność wytwarzania energii odnawialnej (w tym: energii elektrycznej, energii cieplnej)
- Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego
- Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego

Wskaźniki rezultatu:



- Wytworzona energia odnawialna ogółem (w tym: energia elektryczna, energia ciepła)

Cel szczegółowy 1.3

Adaptacja do zmian klimatu i nieoczekiwanych wydarzeń żywiołowych na terenie ŁOM

Obserwując tendencje nasilających się zmian klimatycznych, przejawiających się jako ekstremalne zjawiska w postaci m.in.: upałów i susz, deszczów nawalnych i powodzi, znacznych niedoborów wody, zagrożenia pożarowego oraz spodziewane zwiększenie ich częstotliwości, należy podjąć działania poprawiające zdolność adaptacyjną do zmian klimatu, minimalizowania ich skutków, zapobieganiu ryzyku i zapewnieniu odporności na klęski żywiołowe w ŁOM, szczególnie na terenach miejskich, w tym działania dążące do racjonalnego i wydajnego gospodarowania wodą, również poprzez wykorzystanie wody opadowej i roztopowej.

Skutecznym narzędziem, które może ograniczyć negatywny wpływ ekstremalnych zjawisk, szczególnie na terenach miejskich, jest wykorzystanie zielono-niebieskiej infrastruktury do zatrzymywania wody w miejscu opadu oraz zastosowanie rozwiązań opartych na naturalnej mikro retencji. Istotne znaczenie może mieć wykorzystanie technik opartych na przyrodzie typu: ogrody deszczowe, rozszczelnienie i zwiększanie chłonności nawierzchni, zielone dachy, ściany, fasady, przystanki, stawy, niecki, rowy bioretencyjne, rowy i powierzchnie infiltracyjne, kanalizacja deszczowa. Prowadzone działania w spójny i skoordynowany sposób muszą stanowić wynikową zapisów dokumentów strategicznych, jakimi są m.in. plany adaptacji do zmian klimatu.

Ponadto, podejmowane działania wpierające tereny zielone w miastach (parki, skwery itp.), przyczynią się do zmniejszania występowania zjawiska tzw. wysp ciepła oraz odpowiednio będą zabezpieczać tereny przed podtopieniami, ulewami i suszą.

W ostatnich latach, na skutek wzrastającej antropopresji, jak i zmian klimatu zauważalne jest zjawisko okresowych niedoborów wody i związane z nim występowanie suszy. Procesy urbanizacyjne i będące ich konsekwencją uszczelnianie powierzchni biologicznie czynnych, przyczyniają się do niekorzystnej zmiany bilansu zasobów wodnych. W odpowiedzi na zagrożenia związane z deficytem wody, na terenie ŁOM realizowane będą inwestycje w zakresie małej retencji (np. inwestycje w zbiorniki małej retencji), w tym retencji naturalnej, realizowanej za pomocą adaptacji istniejących systemów do pełnienia funkcji retencyjnych (np. zamiany powierzchni nieprzepuszczalnych na przepuszczalne, wprowadzaniu terenów zielonych, zadrzewienia). Stosowanie różnych form retencji



w znacznym stopniu przyczyni się do zmniejszenia wrażliwości społeczeństwa, środowiska i gospodarki kraju na skutki zmian klimatu.

Elementami uzupełniającymi system adaptacji do zmian klimatu w ŁOM powinny być także przedsięwzięcia wzmacniające odporność na sytuacje żywiołowe (w szczególności pożary) oraz służące zwiększeniu świadomości, dostępu do informacji z zakresu zmian klimatycznych i przeciwdziałaniom ich skutkom.

Kierunki działań:

Cel szczegółowy realizowany będzie m.in. poprzez:

- działania adaptacyjne miast do zmian klimatu (np. inwestycje w systemy gospodarowania wodami opadowymi i roztopowymi, w tym wykorzystujące rozwiązania oparte na przyrodzie);
- inwestycje w sieć kanalizacji deszczowej;
- inwestycje dotyczące zielono - niebieskiej infrastruktury w tym terenów zieleni na obszarach miejskich (np. parki, ogrody, parki kieszonkowe);
- inwestycje w urządzenia wodne i infrastrukturę towarzyszącą służącą zmniejszeniu skutków powodzi lub suszy,
- projekty z zakresu zagospodarowania wody deszczowej w miastach i na terenach zurbanizowanych,
- inwestycje w zakresie ochrony przed pożarami lasów oraz obszarów cennych przyrodniczo;
- zakup sprzętu do prowadzenia akcji ratowniczych lub usuwania skutków zjawisk katastrofalnych lub poważnych awarii chemiczno-ekologicznych;
- inwestycje z zakresu małej retencji (również retencji naturalnej), w tym zmiana charakteru powierzchni z nieprzepuszczalnej na przepuszczalną, zwiększenie powierzchni drzewostanu, tworzenie terenów zielonych, budowa lub modernizacja zbiorników małej retencji.

Oczekiwane rezultaty:

Wskaźniki produktu:

- Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego



- Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego
- Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu
- Powierzchnia objęta środkami ochrony przed niekontrolowanymi pożarami

Wskaźniki rezultatu:

- Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed niekontrolowanymi pożarami
- Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów)

Cel szczegółowy 1.4

Bioróżnorodność

ŁOM charakteryzuje się cennymi zasobami przyrodniczymi, w tym różnorodnymi biologiczne. Na terenach regionu występują również gatunki rodzime. W celu ich zachowania istnieje potrzeba przeciwdziałania czynnikom i zjawiskom negatywnie oddziałującym na stan różnorodności biologicznej, w tym ograniczenie wpływu czynników antropogenicznych na otoczenie przyrodnicze i ekosystemy.

Planuje się przeprowadzanie inwestycji zmierzających do wzmocnienia mechanizmów ochrony różnorodności biologicznej m.in. poprzez zachowanie, odtworzenie siedlisk przyrodniczych, ochronę czynną oraz ograniczenie ekspansji inwazyjnych gatunków obcych, wpieranie działań dotyczących zielono - niebieskiej infrastruktury. Istotne będzie również przeprowadzenie inwestycji polegających na wsparciu centrów ochrony różnorodności biologicznej i ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej..

W ŁOM nadal zauważalny jest problem związany z występowaniem terenów zanieczyszczonych bądź zdegradowanych. Dodatkowo zabudowa miejska wkracza na tereny zieleni, omijając tereny zanieczyszczone/zdegradowane. Problemem w ŁOM są również pozostawione po działalności gospodarczej lub innej działalności odpady, będące źródłem zanieczyszczeń i powodujące faktyczne wyłączenie z użytkowania zajętych przez nie terenów. Dlatego niezbędne jest podejmowanie skoordynowanych działań w zakresie ograniczenia degradacji środowiska przyrodniczego oraz rekultywacji terenów zdegradowanych.



Kierunki działań:

Zakładany cel szczegółowy realizowany będzie m.in. poprzez przedsięwzięcia:

- służące zachowaniu lub odtworzeniu ekosystemów, siedlisk przyrodniczych, populacji gatunków (w tym m.in. ochrona czynna, ograniczanie ekspansji inwazyjnych gatunków obcych);
- w zakresie zielono-niebieskiej infrastruktury ukierunkowane na wzmocnienie bioróżnorodności i ochronę przyrody;
- na rzecz remediacji terenów zanieczyszczonych lub rekultywacji terenów zdegradowanych (w tym składowisk odpadów);
- w zakresie usuwania zagrożenia ze strony niewłaściwie składowanych lub magazynowanych odpadów, np. likwidacja tzw. dzikich wysypisk odpadów;
- dotyczące edukacji w zakresie kwestii środowiskowych lub klimatycznych.

Oczekiwane rezultaty:

Wskaźniki produktu:

- Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego
- Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego
- Zielona infrastruktura objęta wsparciem do celów innych niż przystosowanie się do zmian klimatu
- Powierzchnia wspieranych zrehabilitowanych gruntów
- Liczba wspartych form ochrony przyrody
- Liczba przeprowadzonych kampanii informacyjno-edukacyjnych kształtujących świadomość ekologiczną

Wskaźniki rezultatu:

- Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielonej infrastruktury



Cel szczegółowy 1.5

Ochrona przyrody w ŁOM

W celu zachowania zasobów przyrodniczych regionu istnieje potrzeba przeciwdziałania czynnikom i zjawiskom negatywnie oddziałującym na ich stan. Tereny cenne przyrodniczo powinny zostać objęte szczególną ochroną i pełnić funkcję miejsca sprzyjającego spędzaniu wolnego czasu na świeżym powietrzu oraz wytchnienia np. w okresach wysokich temperatur. Kluczowe w tym kontekście jest zapewnianie ciągłości między poszczególnymi terenami zieleni, w szczególności w zakresie rozwoju zielono-niebieskiej infrastruktury wraz z niezbędnym zapleczem.

Dlatego szczególnie ważne będzie podejmowanie skoordynowanych działań mających na celu ochronę i zachowanie zasobów przyrodniczych m.in. poprzez wsparcie centrów ochrony różnorodności biologicznej (ogrody tematyczne, ogrody botaniczne, ośrodki edukujące ekologicznie) oraz dotyczących infrastruktury turystycznej na obszarach chronionych np. przeciwdziałanie degradacji środowiska przyrodniczego w miejscach przemieszczania się lub wypoczynku osób zwiedzających, skanalizowanie ruchu turystycznego, jak również przeprowadzanie działań edukacyjnych np. platformy widokowe, ścieżki dydaktyczne wykorzystujące i eksponujące lokalne zasoby przyrodnicze.

Ważnym aspektem w tym zakresie pozostaje także monitoring przyrody, eksponowanie jej funkcji w powiązaniu z turystyką, działania planistyczne oraz działania informacyjno-edukacyjne skierowane do mieszkańców i turystów.

Kierunki działań:

Zakładany cel szczegółowy realizowany będzie m.in. poprzez przedsięwzięcia:

- służące zachowaniu lub odtworzeniu ekosystemów, siedlisk przyrodniczych, populacji gatunków (w tym m.in. ochrona czynna, ograniczanie ekspansji inwazyjnych gatunków obcych);
- w zakresie tworzenia lub wsparcia centrów ochrony różnorodności biologicznej (np., parki miejskie, ogrody botaniczne, ogrody tematyczne i edukacyjne, ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej);
- związane z właściwym ukierunkowaniem ruchu turystycznego na obszarach cennych przyrodniczo służące ograniczeniu antropopresji i degradacji środowiska (np. szlaki turystyczne, drogi dla rowerów, bariery i ogrodzenia, platformy widokowe, ścieżki dydaktyczne, tablice informacyjne);



- edukacja w zakresie kwestii środowiskowych lub klimatycznych jako element szerszej inwestycji.

Oczekiwane rezultaty:

Wskaźniki produktu:

- Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego
- Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego
- Zielona infrastruktura objęta wsparciem do celów innych niż przystosowanie się do zmian klimatu
- Powierzchnia wspieranych zrekultywowanych gruntów
- Liczba wspartych form ochrony przyrody
- Liczba przeprowadzonych kampanii informacyjno-edukacyjnych kształtujących świadomość ekologiczną

Wskaźniki rezultatu:

- Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielonej infrastruktury



4.2. Cel strategiczny 2 - MOBILNY I LEPIEJ POŁĄCZONY ŁOM

Powiązania transportowe to jeden z najważniejszych elementów kształtujących integralność ŁOM, zarówno w zakresie infrastruktury transportu, jak i organizacji komunikacji zbiorowej oraz natężenia ruchu w transporcie indywidualnym. Powiązania transportowe decydują o dostępności danego terenu, tym samym w dużym stopniu determinują zasięg i siłę powiązań społecznych i gospodarczych. Efektywność procesu integracji terytorialnej uzależniona jest od wzmocnienia kluczowych czynników jego rozwoju. Głównym z nich jest mobilność. Do tej pory tradycyjne podejście ograniczało kwestie transportowe jedynie do zdefiniowania ich, jako przemieszczanie osób i towarów z punktu wyjściowego do miejsca docelowego. Dynamika rozwoju, zmieniające się uwarunkowania, nowe trendy czy dostępne technologie ukazują konieczność zmiany sposobu postrzegania transportu i objęcie go znacznie szerszym, holistycznym spojrzeniem – zrównoważoną mobilnością, przez co należy rozumieć taką formę organizacji, która zaspokaja potrzeby społeczne i gospodarcze w zakresie przemieszczania osób i towarów, z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z potrzeb w zakresie ochrony środowiska i kształtowania ładu przestrzennego. Dlatego planując rozwój ŁOM należy brać pod uwagę efekty lokalizacji przestrzennej infrastruktury transportowej, które ujawniają się w sferze społecznej, gospodarczej i środowiskowej. Kluczową kwestią stanowić również będzie prowadzenie działań inwestycyjnych w sposób kompleksowy i skoordynowany. Skutecznym narzędziem umożliwiającym podejmowanie inicjatyw zakładających zbilansowany rozwój wszystkich środków transportu, a jednocześnie zgodnym ze stanowiskiem Komisji Europejskiej, jest przygotowanie dokumentu zawierającego długoterminową wizję rozwoju mobilności, a także przejrzysty plan jej wdrożenia. Funkcję takiego dokumentu będzie pełnił Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, którego jedną z cech charakterystycznych jest partycypacyjne podejście do jego opracowania.

Cel szczegółowy 2.1

Poprawa jakości, dostępności i zintegrowania systemu transportu zbiorowego na terenie ŁOM

Zwiększanie wygody i skracanie czasu podróżowania, podnoszenie jakości infrastruktury i przystosowanie jej do zmian klimatu, wymiana taboru, polepszenie zarządzania, a przede wszystkim integrowanie różnych gałęzi transportu oraz ograniczanie wykluczenia transportowego i negatywnych oddziaływań transportu to główne wyzwania stojące przed mobilnością w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym. Realizacja projektów będzie miała bezpośredni wpływ na ograniczenie nasilającego się zjawiska zatłoczenia (najbardziej widocznego w centrach ośrodków miejskich), a w konsekwencji, na redukcję



nadmiernej presji i negatywnego wpływu transportu na środowisko zarówno w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych jak i hałasu. Dzięki działaniom inwestycyjnym, ukierunkowanym na poprawę parametrów użytkowych i przyjazny środowisku charakter systemu transportowego, wzmocnione zostaną funkcje metropolitalne obszarów zurbanizowanych, przy jednoczesnym wypełnieniu ogólnoeuropejskich celów związanych z budową gospodarki niskoemisyjnej. W tym aspekcie główną rolę odgrywa infrastruktura - nowoczesna, wydajna, odporna na ekstremalne zjawiska pogodowe i hydrologiczne, przyjazna dla pasażerów i środowiska, a przede wszystkim sprawnie funkcjonująca i bezpieczna, która może wpłynąć na zmianę zachowań transportowych mieszkańek i mieszkańców ŁOM, przenosząc ciężar realizacji podróży ze zmotoryzowanych środków transportu indywidualnego na publiczny transport zbiorowy.

Do wzrostu konkurencyjności oferty systemu transportu zbiorowego i poprawy jakości jego funkcjonowania w ujęciu metropolitalnym, przyczynić się ma w szczególności kompleksowy rozwój infrastruktury przewozów tramwajowych. Ostatnie lata wymusiły zawieszenie funkcjonowania części międzygminnych połączeń tramwajowych, niemniej jednak, wśród mieszkańek i mieszkańców ŁOM, komunikacja tramwajowa ciągle postrzegana jest jako atrakcyjna alternatywa dla samochodu prywatnego. W szczególności realizowane więc powinny być inwestycje związane z rozbudową, modernizacją i utrzymaniem infrastruktury tramwajowej oraz integracją tramwajów z innymi środkami transportu, w tym w szczególności z koleją i transportem autobusowym. Największym wyzwaniem staje się, tam gdzie jest ona uzasadniona ekonomicznie, kontynuacja przebudowy najbardziej wyeksploatowanych odcinków sieci tramwajowej i infrastruktury przystankowej, zakup niskopodłogowego taboru, zapewnianie spójności połączeń międzygminnych i połączeń z miastem rdzeniem. Tam gdzie to możliwe należy wspierać powstawanie torowisk wydzielonych od ruchu ogólnego lub pasów autobusowo-tramwajowych oraz torowisk zielonych.

Wsparcia będą wymagały ponadto inwestycje w transport autobusowy, który w ŁOM będzie kluczowym środkiem transportu zbiorowego na tych obszarach, do których nie dociera kolej bądź tramwaj. Będzie on pełnił także funkcję dowozową do linii kolejowych. Wspierane interwencje powinny koncentrować się na zakupie niskoemisyjnego lub bez emisyjnego taboru autobusowego wraz z niezbędnym dla jego funkcjonowania zapleczem technicznym oraz, tam gdzie jest to możliwe, na wprowadzaniu rozwiązań drogowych usprawniających funkcjonowanie komunikacji autobusowej, jej priorytetyzację lub przyczyniających się do



poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenia ruchu samochodowego w centrach miast.

Determinantą ograniczenia szkodliwego wpływu transportu na środowisko naturalne poprzez zmianę zachowań transportowych w ŁOM będzie również multimodalny charakter systemu transportowego, dający możliwość wygodnego łączenia różnych form transportu. Dlatego ważne jest uzupełnienie systemu transportu publicznego o infrastrukturę taką jak zintegrowane węzły przesiadkowe, obiekty typu Park&Ride, Bike&Ride, przy jednoczesnym zapewnieniu punktualności i możliwie pełnej synchronizacji rozkładów. Węzły powinny być projektowane w sposób uwzględniający dogodne, bezbarierowe i jak najkrótsze przejścia piesze pomiędzy peronami komunikacji zbiorowej oraz miejscami parkingowymi dla rowerów czy samochodów. Budowane i przebudowywane parkingi powinny poprzez łączenie podróży samochodem i/lub rowerem z komunikacją zbiorową stać się jednym z narzędzi zarządzania transportem samochodowym w sposób zrównoważony i zmniejszania udziału podróży samochodowych do minimum w ogólnym modelu zachowań transportowych ŁOM.

Coraz ważniejszą rolę w poprawie jakości świadczonych usług w obszarze transportu zbiorowego będzie odgrywało także ulepszenie zarządzania zrównoważoną mobilnością oraz cyfryzacja rozwiązań, zwłaszcza w zakresie informacji pasażerskiej oraz systemów sprzedaży biletów. Dzięki wspieraniu takich działań będzie możliwe stworzenie bardziej przyjaznego i intuicyjnego, a poprzez to, bardziej dostępnego systemu.

Docelowo wyraźną zmianę jakościową stanowić będą działania związane z integracją biletową i koordynacją rozkładów jazdy, a także przyszłościowo integracją zarządzania transportem publicznym. Znalezienie najlepszych rozwiązań w tym zakresie poprzedzone zostanie kompleksową analizą funkcjonalno-przestrzenną oraz diagnozą systemu transportowego i poszczególnych rodzajów mobilności zawartą w kompleksowych dokumentach analitycznych, w tym w szczególności Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Określi on długoterminową wizję rozwoju mobilności, scenariusze rozwoju w powiązaniu z planem realizacji zidentyfikowanych celów, stanowiąc podstawowy dokument planistyczny w sektorze transportu.

Kierunki działań:

Zakładany cel szczegółowy realizowany będzie m.in. poprzez następujące typy przedsięwzięć:

- Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury transportu publicznego, w tym:



- inwestycje w układ torowy, w szczególności wydzielone torowiska tramwajowe, zielone torowiska, pasy autobusowo-tramwajowe, sieć trakcyjna oraz infrastruktura zasilająca;
- budowa lub przebudowa przystanków tramwajowych lub autobusowych (bezpieczne zatoki przystankowe, pętle wraz z drogami dojazdowymi, zakup i montaż wiat przystankowych, przebudowa peronów przystankowych z dostosowaniem dla potrzeb osób z niepełnosprawnościami);
- działania z zakresu infrastruktury drogowej przeznaczonej wyłącznie dla transportu publicznego i służące poprawie jego funkcjonowania lub przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenia ruchu samochodowego w centrach miast np.: buspasy, obiekty przeznaczone dla transportu autobusowego (tunele, wiadukty), przebudowa skrzyżowań w celu ułatwienia ruchu transportowi autobusowemu (pasy skrętu dla autobusów, śluzy autobusowe na skrzyżowaniach);
- Zakup taboru przyjaznego dla środowiska oraz dostępnego dla wszystkich grup społecznych wraz z dostosowaniem zaplecza technicznego do obsługi i eksploatacji danego rodzaju taboru (zajezdnie tramwajowe lub autobusowe);
- Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych zapewniających sprawną zmianę środka transportu z uwzględnieniem dogodnych, bezbarierowych i jak najkrótszych przejść pieszych;
- Budowa obiektów typu P&R, B&R i K&R;
- Tworzenie i rozwój narzędzi cyfrowych i centrów zarządzania usprawniających proces zarządzania infrastrukturą transportową, służących optymalnemu wykorzystaniu publicznego transportu zbiorowego, organizacji przewozów, zarządzaniu ruchem;
- Rozwój systemów informacji pasażerskiej, portali komunikacyjnych, specjalistycznych aplikacji mobilnych, systemów sprzedaży biletów, w tym cyfrowe systemy typu „wspólny bilet”;
- Kreowanie zrównoważonej mobilności ŁOM w oparciu o kompleksowe dokumenty strategiczne (np. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej)



Oczekiwane rezultaty:

Wskaźniki produktu:

- Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra
- Liczba zakupionych jednostek taboru autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej
- Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego
- Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego

Wskaźniki rezultatu:

- Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego
- Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra
- Szacowana emisja gazów cieplarnianych

Cel szczegółowy 2.2.

Rozwój bezpiecznego niezmotoryzowanego transportu indywidualnego, infrastruktury paliw alternatywnych oraz elektromobilności.

Promowaniu zrównoważonej multimodalnej mobilności metropolitalnej, obok inwestycji w transport publiczny, służyć będą inwestycje w rozwój bezpiecznego niezmotoryzowanego transportu indywidualnego, infrastruktury paliw alternatywnych oraz elektromobilności. Dzięki podejmowanym interwencjom, możliwe będzie systematyczne odchodzenie od tradycyjnych form realizacji podróży, na rzecz zrównoważonej mobilności, co w konsekwencji znajdzie przełożenie na redukcję emisji szkodliwych substancji generowanych przez transport.

Głównym celem w zakresie podróży rowerowych będzie uzyskanie spójnej, bezpiecznej, komfortowej i funkcjonalnej sieci, zapewniającej możliwość przejazdów rowerem na co dzień do takich kluczowych celów podróży jak praca, szkoła, sklepy, miejsca rozrywki itp. Ważne będzie także zapewnienie możliwości bezpiecznego pozostawienia roweru lub wygodnego przewiezienia go transportem zbiorowym. Efektem zrealizowania założonych działań i celów będzie znaczne zwiększenie dostępności i jakości sieci rowerowej, a tym samym zwiększenie udziału tego ruchu w modal split (z ang. podział gałęzi transportu) i jednocześnie zmniejszenie natężenia ruchu drogowego, z czym związana będzie poprawa bezpieczeństwa i jakości środowiska na terenie ŁOM.



Jednym z głównych działań w ramach rozwoju niezmotoryzowanego transportu indywidualnego będzie ponadto rozwój wysokiej jakości liniowej i punktowej infrastruktury pieszej. Piesi nie będą postrzegani w przestrzeni publicznej ŁOM jako problem dla kierowców i rowerzystów. Ich ruch będzie priorytetyzowany, a bezpieczeństwo ciągów pieszych będzie najważniejsze. Niezwykle istotna stanie się dostępność piesza do wszelkich celów podróży, w tym szczególnie do punktów styku sieci pieszej i transportu zbiorowego. Szczególna uwaga zostanie poświęcona zapewnieniu bezpieczeństwa i dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, seniorów, osób prowadzących wózki, pasażerów z ciężkimi bagażami itp.

W zakresie poprawy bezpieczeństwa szczególny nacisk kładziony będzie na separację różnych rodzajów ruchu (pieszego, rowerowego, samochodowego). Problem ten dotyczy przede wszystkim obszarów o charakterze podmiejskim oraz wiejskim i objawia się w postaci np. braku chodnika czy drogi dla rowerów, zbyt małej szerokości chodnika czy braku barier ochronnych i wygrodzeń. W tym kontekście duże znaczenie ma również odpowiednie doświetlenie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych.

Wspierany będzie także rozwój mobilności współdzielonej, która może mieć istotne znaczenie w transporcie łączonym na pośrednich odcinkach podróży, zapewniając dojazd, np. pomiędzy domem a przystankiem autobusowym lub stacją kolejową, czyli w tzw. transporcie ostatniej mili (z ang. last mile). Mobilność współdzielona może obejmować podsystemy roweru publicznego, hulajnóg elektrycznych czy też carsharingu.

Aspekt zmniejszenia presji na środowisko, szczególnie mając na względzie zmieniające się trendy technologiczne, powinien również zostać uwidoczniiony w rozbudowie sieci punktów ładowania pojazdów z wykorzystaniem paliw alternatywnych. Docelowo punkty ładowania powinny znajdować się m.in. przy najważniejszych węzłach przesiadkowych, urzędach i punktach administracyjnych, gdzie pojazdy podczas postoju będą mogły uzupełniać energię niezbędną do dalszej podróży.

Kierunki działań:

Zakładany cel szczegółowy realizowany będzie m.in. poprzez następujące typy przedsięwzięć:

- Budowa, instalacja lub modernizacja infrastruktury służącej wykorzystaniu alternatywnych źródeł zasilania w tym budowa i integracja sieci stacji szybkiego ładowania pojazdów elektrycznych indywidualnych i transportu zbiorowego,



wykorzystywanie alternatywnych źródeł zasilania w publicznej infrastrukturze transportowej;

- Poprawa spójności przestrzennej tras rowerowych oraz powiązań układu rowerowego pomiędzy obszarem miejskim a wiejskim ŁOM m.in. poprzez:
 - rozbudowę systemu istniejących tras rowerowych oraz dróg dla pieszych i rowerów wraz z niezbędną infrastrukturą;
 - uruchomienie, rozbudowę lub modernizację systemu rowerów publicznych (miejskich);
 - budowę nowej infrastruktury rowerowej powiązanej z systemem transportu zbiorowego lub z uwzględnieniem walorów krajobrazowo-przyrodniczych ŁOM (w tym budowa lub przebudowa rowerowych szlaków turystycznych);
- Inwestycje w rozwój wysokiej jakości liniowej i punktowej infrastruktury pieszej, dostępność piesza do wszelkich celów podróży, w tym szczególnie do punktów styku sieci pieszej i transportu zbiorowego;
 - inwestycje z zakresu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem pieszych i rowerzystów oraz bezpieczeństwa i dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, seniorów i osób ze szczególnymi potrzebami.

Oczekiwane rezultaty:

Wskaźniki produktu:

- Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego
- Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego
- Wspierana infrastruktura rowerowa
- Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania)

Wskaźniki rezultatu:

- Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej
- Liczba pojazdów korzystających z infrastruktury paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania)
- Szacowana emisja gazów cieplarnianych



4.3. Cel strategiczny 3 - ATRAKCYJNY ŁOM

Jednym z podstawowych celów dla ŁOM jest podejmowanie inicjatyw dążących do wsparcia zrównoważonego, kompleksowego rozwoju usług kulturalno – turystycznych.

W ramach ZIT wspierane będą również inicjatywy na rzecz rozwoju terytorialnego, podejmowane przez członków SŁOM, służące wzmocnieniu i rozwojowi współpracy, zwiększeniu integracji wewnętrznej.

Występujący na terenie całego obszaru potencjał do rozwijania funkcji kulturalnych, turystycznych i rekreacyjnych, wymaga jednak wsparcia inwestycyjnego pozwalającego na stworzenie atrakcyjnej, kompleksowej oferty uwzględniając jej użytkowników. Dlatego działania w ramach celu skierowane są na stworzenie nowoczesnej innowacyjnej infrastruktury, zapewniającej komfortowe i bezpieczne warunki korzystania z oferty kulturalnej, turystycznej oraz rekreacyjnej, sprzyjającej wzmocnieniu poczucia tożsamości społeczno-kulturowej oraz integracji społecznej.

Cel szczegółowy 3.1

Wzmocnianie atrakcyjności i tożsamości kulturalnej ŁOM

Obszar ŁOM charakteryzuje się unikalnymi zasobami i walorami dziedzictwa kulturowego, szeroką, aczkolwiek zróżnicowaną, gamą instytucji kultury z różnorodną ofertą kulturalną, których rozpoznawalność i atrakcyjność powinna być wzmocniana na różnych poziomach zarówno wewnętrznym dla mieszkańek i mieszkańców ŁOM, tj. w skali lokalnej i regionalnej, jak i zewnętrznym dla turystów tj. oddziałując w skali krajowej oraz międzynarodowej.

Wzmocnienie atrakcyjności kulturalnej ŁOM wymaga kompleksowego podejścia. W szczególności działania będą ukierunkowane na rozwój i poszerzenie oferty kulturalnej opartej na wspólnym dziedzictwie kulturowym, bazując na wzmocnieniu współpracy instytucji kultury oraz mechanizmach współpracy międzysektorowej, uzupełnionych o inwestycje w nowoczesną infrastrukturę kulturalną, a także poprzez adaptację oraz dostosowanie budynków i przestrzeni w obiektach, również w tych objętych ochroną konserwatorską, do potrzeb różnych grup odbiorców.

Głównym celem jest stworzenie wspólnych przestrzeni do organizacji atrakcyjnych wydarzeń kulturalnych o zasięgu zarówno lokalnym i regionalnym, jak i krajowym oraz międzynarodowym, w tym m.in. spotkań, warsztatów, szkoleń, edukacji kulturalnej i artystycznej, inspiracji twórczej, w tym dla grup wymagających działań włączających.



Efektom podejmowanych działań będzie wzmocnienie unikalnej tożsamości kulturowej ŁOM, będącej owocem wielowiekowej historii oraz różnorodności etnicznej i społecznej, uwzględniającej wpływy przemysłowe, artystyczne i akademickie, atrakcyjnej dla mieszkańców i turystów.

Kierunki działań:

Zakładany cel szczegółowy realizowany będzie m.in. poprzez:

- Inwestycje w infrastrukturę służącą prowadzeniu działalności kulturalnej, których realizacja związana jest z wdrażaniem wspólnej oferty kulturalnej i wypracowaniem mechanizmów współpracy instytucji kultury oraz współpracy międzysektorowej, angażującej sektor prywatny i pozarządowy;
- Przedsięwzięcia związane z tworzeniem wspólnej oferty instytucji kultury i wypracowaniem mechanizmów współpracy sieciowej instytucji kultury;
- Przedsięwzięcia dotyczące rozwoju międzysektorowej współpracy w ramach zwiększania zaangażowania sektora prywatnego i pozarządowego w sektorze kultury;
- Wsparcie inicjatyw na rzecz rozwoju terytorialnego.

Oczekiwane rezultaty:

Wskaźniki produktu:

- Liczba obiektów kulturalnych i turystycznych objętych wsparciem
- Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego
- Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego
- Zintegrowane projekty rozwoju terytorialnego]

Wskaźniki rezultatu:

- Liczba osób odwiedzających obiekty kulturalne i turystyczne objęte wsparciem

Cel szczegółowy 3.2

Wzmacnianie atrakcyjności turystycznej ŁOM

Oferta turystyczna i rekreacyjna w łódzkim obszarze metropolitalnym jest niezwykle różnorodna dla odwiedzających. Z jednej strony są to propozycje turystyki miejskiej lub



industrialnej, związanej z bogatą historią przemysłową i kulturową regionu, w tym szeroka gama wydarzeń kulturalnych i sportowych, jak i powszechna oferta usług rozrywkowych oraz gastronomicznych. Z drugiej strony, ŁOM oferuje turystykę rekreacyjną w oparciu o walory przyrodnicze, tereny zielone oraz parki, sprzyjając aktywnemu wypoczynkowi mieszkańców i mieszkank, jak i przyjezdnych.

Niemniej jednak wzmocnienie rozpoznawalności i atrakcyjności turystycznej ŁOM wymaga kompleksowego podejścia. Dziedzictwo kulturowe oraz walory przyrodnicze i rekreacyjne powinny być wspólnym punktem wyjścia dla wzmocnienia potencjału turystycznego, jak również przyczyniać się do kreowania turystycznej marki ŁOM.

W szczególności działania będą ukierunkowane na opracowanie wspólnej oferty turystycznej, bazującej w szczególności na lokalnych walorach historycznych, kulturowych oraz przyrodniczych ŁOM. Konieczne będzie wykorzystanie obiektów już istniejących i funkcjonujących w społeczności lokalnej, ale wymagających modernizacji i dostosowania do potrzeb różnych odbiorców, a także tworzenie nowych obiektów, spełniających standardy dostępności, ukierunkowanych na integrację różnych grup społecznych.

Z uwagi na zróżnicowany charakter gmin tworzących obszar funkcjonalny, ważne jest, aby poprawa atrakcyjności oferty turystycznej ŁOM uwzględniała ich lokalne walory i zasoby przyrodnicze, turystyczne i rekreacyjne.

Kierunki działań:

Zakładany cel szczegółowy realizowany będzie m.in. poprzez przedsięwzięcia:

- Inwestycje w infrastrukturę turystyczną, w tym szlaki piesze i rowerowe;
- Przedsięwzięcia w zakresie tworzenia wspólnej oferty turystycznej.

Oczekiwane rezultaty:

Wskaźniki produktu:

- Liczba obiektów kulturalnych i turystycznych objętych wsparciem
- Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego
- Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego
- Zintegrowane projekty rozwoju terytorialnego



Wskaźniki rezultatu:

- Liczba osób odwiedzających obiekty kulturalne i turystyczne objęte wsparciem

4.4. Cel strategiczny 4 - ŁOM PRZYJAZNY MIESZKAŃCOM

W kontekście zdiagnozowanych problemów dotyczących Łódzki Obszar Metropolitalny, istotne jest ukierunkowanie działań na aspekty wzmacniające spójność społeczną, minimalizujące zjawisko wykluczenia społecznego czy też ograniczające skalę ubóstwa. Koncentracja podejmowanych inicjatyw na obszarach integracji społecznej, poprawa dostępu do usług społecznych i zdrowotnych, wsparcie dzieci i młodzieży, rodzin, seniorów, migrantów, pozwoli na stworzenie przestrzeni przyjaznej mieszkańcom, a realizacja pakietu zdeinstytucjonalizowanych usług sprzyjających włączeniu społecznemu, w konsekwencji przyniesie wymierne efekty wzmacniające kapitał społeczny i tym samym umożliwi realizację zakładanego celu. Przy kreowaniu usług na rzecz mieszkanki i mieszkańców Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego ważna jest także partycypacja organizacji pozarządowych i instytucji społecznych.

Cel strategiczny skoncentrowany jest na:

- osobach potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu z powodu wieku, stanu zdrowia, niepełnosprawności, a także na ich otoczeniu,
- osobach najbardziej zagrożonych wykluczeniem społecznym, w tym m.in. dzieciach, młodzieży i rodzinach znajdujących się w sytuacji kryzysowej, osobach w kryzysie bezdomności oraz migrantach.

Działania niniejszego celu zintegrowane z pozostałymi celami wpłyną na polepszenie warunków życia i zwiększą atrakcyjność obszaru. Zostaną one zrealizowane za pomocą trzech celów szczegółowych.

Cel szczegółowy 4.1

Wspieranie dostępu do dobrej jakości usług społecznych lub zdrowotnych

Cel ten obejmuje rozwój usług społecznych i zdrowotnych wspierających proces deinstytucjonalizacji o charakterze rodzinnym i środowiskowym. Ważne jest, aby pomoc była zindywidualizowana, kompleksowa, zapewniała jak najdłuższe funkcjonowanie w środowisku lokalnym i zapobiegała tym samym umieszczeniu w placówkach całodobowych.



Zdiagnozowane problemy w zakresie niekorzystnej sytuacji demograficznej, starzejącego się społeczeństwa pokazują skalę potrzeb w zakresie usług dla osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu z powodu wieku, choroby, czy niepełnosprawności. Niezbędne jest przede wszystkim świadczenie usług asystenckich i opiekuńczych.

Ponadto z uwagi na zdiagnozowane problemy zdrowotne mieszkanek i mieszkańców ŁOM istotne jest zapewnienie dostępności do usług zdrowotnych. Zdrowie to czynnik, który wpływa na wszystkie dziedziny życia, a przede wszystkim na jego jakość, dlatego bardzo ważne jest podjęcie działań sprzyjających budowaniu zdrowego społeczeństwa.

Kierunki działań:

Zakładany cel szczegółowy realizowany będzie m.in. poprzez:

- rozwój usług społecznych (usługi świadczone w miejscu zamieszkania; dzienne formy usług opiekuńczych np. usługi w środowiskowych domach samopomocy, w dziennych domach pomocy, klubach seniora; usługi krótkookresowego całodobowego i krótkookresowego dziennego pobytu; usługi asystenckie; teleopieka, systemy przywoławcze; upowszechnianie transportu indywidualnego typu door-to-door dla osób o ograniczonej mobilności; wsparcie procesu deinstytucjonalizacji placówek całodobowych o charakterze długoterminowym; mieszkania treningowe i wspomagane; wsparcie procesu usamodzielniania osób przebywających w placówkach całodobowych; pomoc opiekunom faktycznym osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu; usługi prawne, informacyjne, doradcze; dowożenie posiłków; wypożyczalnie sprzętu rehabilitacyjnego i opiekuńczego, działania podnoszące kwalifikacje i kompetencje kadry świadczącej usługi w środowisku lokalnym);
- rozwój zdeinstytucjonalizowanych usług zdrowotnych (m.in.: pielęgniarstwa opieka długoterminowa; domowa opieka hospicyjna, paliatywna, geriatryczna; opieka w Dziennych Domach Opieki Medycznej (DDOM); środowiskowa opieka psychiatryczna dla osób dorosłych; działania zwiększające dostępność do usług takich jak opieka ambulatoryjna, podstawowa opieka zdrowotna zwłaszcza w tych regionach, w których usługi te są na niewystarczającym poziomie; pomoc opiekunom faktycznym osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu np. wsparcie psychologiczne, wytchnieniowe, szkoleniowe i doradcze w zakresie sprawowania opieki; transport indywidualny typu door-to-



door; teleopieka i systemy przywoławcze; wypożyczalnie sprzętu rehabilitacyjnego i opiekuńczego, działania podnoszące kwalifikacje i kompetencje kadry świadczącej usługi w środowisku lokalnym).
<i>Oczekiwane rezultaty:</i>
<u>Wskaźniki produktu:</u> <ul style="list-style-type: none">▪ Liczba osób objętych usługami świadczonymi w społeczności lokalnej w programie <u>Wskaźniki rezultatu:</u> <ul style="list-style-type: none">▪ Liczba osób świadczących usługi w społeczności lokalnej dzięki wsparciu w programie▪ Liczba utworzonych miejsc świadczenia usług w społeczności lokalnej
<i>Cel szczegółowy 4.2</i>
Integracja społeczna osób najbardziej potrzebujących
<p>Istotnym wyzwaniem obszaru jest integracja społeczna osób najbardziej potrzebujących, zagrożonych wykluczeniem społecznym, w tym w kryzysie bezdomności. Wiele osób styka się z problemami wielowymiarowymi, którym towarzyszy ubóstwo. W celu zapobiegania długotrwałemu wykluczeniu ze społeczeństwa konieczne jest zapewnienie kompleksowego wsparcia osobom znajdującym się w sytuacji kryzysowej, w szczególności dzieciom i ich rodzinom.</p> <p>Niezbędne jest zapewnienie działań kształtujących umiejętności w zakresie pełnienia ról społecznych, wspierania samodzielności oraz niwelowania negatywnych zjawisk powodujących wykluczenie.</p>
<i>Kierunki działań:</i>
<p>Zakładany cel szczegółowy realizowany będzie m.in. poprzez rozwój usług dla osób najbardziej zagrożonych wykluczeniem społecznym, w tym osób w kryzysie bezdomności. Planuje się świadczenie usług dla osób zagrożonych bezdomnością oraz osób w kryzysie bezdomności, w tym aktywizację społeczną, zawodową, zdrowotną, edukacyjną, m.in.: poradnictwo specjalistyczne, rozwój usług środowiskowych np. streetworking, animacja lokalna, treningi kompetencji i umiejętności społecznych; wsparcie tworzenia i funkcjonowania mieszkań treningowych i wspomaganych oraz wykorzystania innych rozwiązań łączących wsparcie społeczne i mieszkaniowe, w tym społecznych agencji najmu</p>



oraz modelu Najpierw Mieszkanie, działania podnoszące kwalifikacje i kompetencje kadry świadczącej usługi w środowisku lokalnym.

Oczekiwane rezultaty:

Wskaźniki produktu:

- Całkowita liczba osób objętych wsparciem

Wskaźniki rezultatu:

- Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu

Cel szczegółowy 4.3

Wspieranie integracji społecznej obywateli państw trzecich, w tym migrantów

W związku z ciągłym napływem migrantów, w tym przede wszystkim uchodźców z Ukrainy należy zapewnić działania na rzecz włączenia ich do polskiego społeczeństwa. Cel ten zakłada realizację działań pozwalających na poprawę warunków funkcjonowania obywateli państw trzecich w tym migrantów na obszarze ŁOM, w szczególności na rzecz dzieci. Dlatego też założono szerokorozumianą integrację mającą na celu przewyższenie segregacji, uprzedzeń i dyskryminacji obywateli państw trzecich.

Wsparciem powinny zostać objęte również osoby mające na co dzień styczność z migrantami, gdyż przy planowaniu i realizacji działań na rzecz ich włączania do polskiego społeczeństwa i prawidłowej integracji zwrócić należy szczególną uwagę na zaangażowanie obu stron.

Kierunki działań:

Zakładany cel szczegółowy realizowany będzie m.in. poprzez:

- integrację społeczną, zawodową, edukacyjną (opracowanie kompleksowych ścieżek integracji obejmujących, w zależności od potrzeb, różne formy wsparcia oraz uwzględniających partnerstwa z organizacjami społeczeństwa obywatelskiego, zajęcia animacyjne i integracyjne dla dzieci i dorosłych, szkolenia językowe, działania o charakterze włączającym do życia społecznego, kursy adaptacyjne dotyczące wartości i kultury polskiej; działania związane z aktywizacją zawodową np. poradnictwo, doradztwo zawodowe, szkolenia; pomoc w poszukiwaniu zakwaterowania, wsparcie w zakresie kontaktów z lokalnymi instytucjami i społecznością lokalną, poradnictwo psychologiczne, socjalne i prawne oraz



zapewnienie dostępu do podstawowych usług opieki społecznej i opieki zdrowotnej; dostęp do wysokiej jakości wczesnej edukacji i pomoc w ukończeniu edukacji). Działania będą skierowane do dzieci i pozostałych członków rodzin obywateli państw trzecich).

- budowę zdolności i potencjału instytucji i organizacji wspierających obywateli państw trzecich (wzmocnienie instytucji i organizacji świadczących usługi wsparcia na rzecz integracji obywateli państw trzecich poprzez działania podnoszące kompetencje kadr i rozpowszechnienie dostępu do ich usług np. szkolenia, warsztaty, seminaria, superwizja, wsparcie wolontariatu, wsparcie zatrudnienia osób świadczących usługi na rzecz obywateli państw trzecich, wymiana doświadczeń z pracy z obywatelami państw trzecich);
- budowę potencjału JST w celu ułatwienia dostępu do usług dla obywateli państw trzecich (działania skierowane do pracowników instytucji podnoszące ich kompetencje w zakresie obsługi obywateli państw trzecich, np. szkolenia, warsztaty, seminaria, superwizja, wsparcie wolontariatu, wsparcie zatrudnienia osób świadczących usługi na rzecz obywateli państw trzecich, wymiana doświadczeń z pracy z obywatelami państw trzecich);
- przewyższanie segregacji, uprzedzeń i dyskryminacji obywateli państw trzecich, (działania adresowane m.in. do pracodawców zatrudniających obywateli państw trzecich mające na celu ochronę migrantów przed niewłaściwymi praktykami, informowanie o przysługujących stronom prawach i obowiązkach wynikających z zatrudnienia, kampanie społeczne i działania na rzecz społeczności lokalnej, działania informacyjno-promocyjne, wydarzenia o charakterze lokalnym przyczyniające się do integracji obywateli państw trzecich z obywatelami UE);
- wsparcie społeczeństwa przyjmującego (m.in.: działania promocyjno-informacyjne, środowiskowe skierowane do mieszkańek i mieszkańców poszczególnych miejscowości, dzielnic itp., kampanie społeczne i działania na rzecz społeczności lokalnej, wydarzenia o charakterze lokalnym przyczyniające się do integracji obywateli państw trzecich z obywatelami UE).



Oczekiwane rezultaty:

Wskaźniki produktu:

- Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie

Wskaźniki rezultatu:

- Liczba osób, które uzyskały kwalifikacje po opuszczeniu programu

4.5. Cel strategiczny 5 – NOWOCZEŚNIE ZARZĄDZANY ŁOM

Biorąc pod uwagę założenia nowej perspektywy finansowej przyjmujące konieczność rozszerzania skali podejścia zintegrowanego, kontynuacja roli Związku ZIT OW jakim jest SŁOM, jako podmiotu aktywnie uczestniczącego w programowaniu i wdrażaniu projektów ZIT, jest nie tylko zasadna, ale wysoce pożądana. Dodatkowo zaleca się, aby w perspektywie 2021-2027 zwiększona została rola ZIT (zarówno tych pełniących funkcje IP, jak i tych, którym nie powierzono tej roli) jako podmiotu inicjującego i koordynującego współpracę członków Związku ZIT, prowadzącego politykę informacyjno-promocyjną oraz wspierającego przygotowanie i realizację projektów. Aby zrealizować zakładany cel rozwojowy partnerstwa w ramach SŁOM należy wzmacniać postawę współpracy i zaangażowania między Członkami Stowarzyszenia, jak również budować relacje z otoczeniem zewnętrznym, jednocześnie kreując wizerunek ŁOM.

Cel szczegółowy 5.1

Wsparcie wdrażania ZIT na obszarze ŁOM

Celem jest wsparcie działalności JST we wdrażaniu ZIT na obszarze ŁOM. Podejmowane działania będą wzmacniać potencjał władz lokalnych do realizacji wspólnych, partnerskich projektów finansowanych z FE. Potencjał ZIT na obszarze ŁOM został już w dużej mierze zbudowany ze środków Programu Operacyjnego Program Techniczny 2014-2020. W celu jego podtrzymania niezbędne będą nowe, zintegrowane działania, w szczególności w zakresie komunikacji i wymiany doświadczeń, wspierające potencjał kadrowy i instytucjonalny SŁOM oraz jego poszczególnych Członków - wdrażających instrument ZIT. Funkcje Biura ZIT jako koordynatora działań JST, aktywizacji społeczno-politycznej w ramach ŁOM, a przede wszystkim wsparcie dla beneficjentów na etapie identyfikacji, przygotowania i realizacji projektów są niezwykle istotne, szczególnie dla



jednostek o mniejszym potencjale kadrowym, zatem nie należy z nich rezygnować w nowej perspektywie finansowej.

Kierunki działań:

Zakładany cel szczegółowy realizowany będzie m.in. poprzez przedsięwzięcia obejmujące:

- wsparcie eksperckie w przygotowaniu i wdrażaniu dokumentów strategicznych na poziomie lokalnym i ponadlokalnym niezbędnych do wdrażania instrumentów terytorialnych, np. strategii rozwoju, planów działań, pakietu projektów;
- wzmocnienie form współpracy/wymiany doświadczeń pomiędzy JST oraz innymi partnerami, w tym partnerami społecznymi, gospodarczymi, sektorem pozarządowym, uczelniami i jednostkami naukowymi, wspierające partycypacyjny model kreowania działań prorozwojowych;
- działania mające na celu koordynację i komplementarność różnych instrumentów terytorialnych na danym obszarze;
- promowanie sukcesów wspólnych inicjatyw celem upowszechniania kultury współpracy i eksponowania zalet jej inicjowania, a także zwiększania poparcia mieszkańców i mieszkańców dla idei kooperacji;
- wzmacnianie mechanizmów zarządzania strategicznego oraz potencjału analityczno-ewaluacyjnego w oparciu o obszary funkcjonalne.

Oczekiwane rezultaty:

Wskaźnik produktu:

- Liczba uczestników form szkoleniowych dla beneficjentów
- Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego
- Podmioty zaangażowane w przygotowanie i realizację strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego

Wskaźnik rezultatu:

- Liczba osób, które podniosły swoje kompetencje dzięki działaniom podjętym w ramach strategii



5. System monitorowania Strategii ZIT

Oczekiwane wskaźniki rezultatu i produktu powiązane z realizacją właściwego programu

Cel Strategii ZIT	Wskaźnik	Jednostka miary	Wartość docelowa wskaźnika	Cel szczegółowy FELD 2021-2029
WSKAŹNIKI HORYZONTALE				
Wszystkie cele Strategii ZIT	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	1 019 263	Wszystkie cele dedykowane ZIT
	Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	
WSKAŹNIKI PRODUKTU				
Cel strategiczny 1 ZIELONY ŁÓDŹ	Lokale mieszkalne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej	szt.	353	RSO 2.1
	Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej	m ²	19 554	RSO 2.1
	Dodatkowa zdolność wytwarzania energii odnawialnej (w tym: energii elektrycznej, energii ciepłej)	MW	2,5	RSO 2.2
	Liczba wybudowanych jednostek wytwarzania energii elektrycznej z OZE	szt.	585	RSO 2.2
	Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu	ha	1	RSO 2.4
	Powierzchnia objęta środkami ochrony przed niekontrolowanymi pożarami	ha	8	RSO 2.4
	Zielona infrastruktura objęta wsparciem do celów innych niż przystosowanie się do zmian klimatu	ha	2	RSO 2.7
	Liczba wspartych form ochrony przyrody	szt.	5	RSO 2.7
	Powierzchnia wspieranych rekultywowanych gruntów	ha	7	RSO 2.7
	Liczba przeprowadzonych kampanii informacyjno-edukacyjnych kształtujących świadomość ekologiczną	szt.	2	RSO 2.1 RSO 2.7
Cel strategiczny 2 MOBILNY I LEPIEJ POŁĄCZONY ŁÓDŹ	Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra	km	5	RSO 2.8
	Liczba zakupionych jednostek taboru autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej	szt.	12	RSO 2.8



	Wspierana infrastruktura rowerowa	km	10	RSO 2.8
	Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ladowania)	szt.	16	RSO 2.8
Cel strategiczny 3 ATRAKCYJNY ŁOM	Liczba obiektów kulturalnych i turystycznych objętych wsparciem	obiekty kulturalne i turystyczne	23	RSO 5.1
	Zintegrowane projekty rozwoju terytorialnego	projekty	10	RSO 5.1
Cel strategiczny 4 ŁOM PRZYJAZNY MIESZKAŃCOM	Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie	osoby	500	ESO 4.9
	Liczba osób objętych usługami świadczonymi w społeczności lokalnej w programie	osoby	947	ESO 4.11
	Całkowita liczba osób objętych wsparciem	osoby	400	ESO 4.12
Cel strategiczny 5 NOWOCZEŚNIE ZARZĄDZANY ŁOM	Liczba uczestników form szkoleniowych dla beneficjentów	osoby	60	
	Podmioty zaangażowane w przygotowanie i realizację strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	podmioty	30	
WSKAŹNIKI REZULTATU				
Cel strategiczny 1 ZIELONY ŁOM	Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych)	MWh/rok	19 768	RSO 2.1
	Szacowana emisja gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO2/rok	3 987	RSO 2.1
	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i ciepłej	MWh/rok	4 184	RSO 2.1
	Wytworzona energia odnawialna ogółem (w tym: energia elektryczna, energia ciepła)	MWh/rok	5 363	RSO 2.2
	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed niekontrolowanymi pożarami	osoba	2 469	RSO 2.4
	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów)	osoba	2 830	RSO 2.4
	Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielonej infrastruktury	osoby	9 380	RSO 2.7
Cel strategiczny 2 MOBILNY I LEPIEJ POŁĄCZONY ŁOM	Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego	użytkownicy/rok	1 900 000	RSO 2.8
	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra	użytkownicy/rok	3 965 439	RSO 2.8
	Liczba pojazdów korzystających z infrastruktury paliw alternatywnych (punkty tankowania/ladowania)	szt.	300	RSO 2.8
	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej	użytkownicy	90 000	RSO 2.8
	Szacowana emisja gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO2/rok	630	RSO 2.8



Cel strategiczny 3 ATRAKCYJNY ŁOM	Liczba osób odwiedzających obiekty kulturalne i turystyczne objęte wsparciem	osoby odwiedzające/rok	105 300	RSO 5.1
Cel strategiczny 4 ŁOM PRZYJAZNY MIESZKAŃCOM	Liczba osób, które uzyskały kwalifikacje po opuszczeniu programu	osoby	50	ESO 4.9
	Liczba osób świadczących usługi w społeczności lokalnej dzięki wsparciu w programie	osoby	266	ESO 4.11
	Liczba utworzonych miejsc świadczenia usług w społeczności lokalnej	sztuki	11	ESO 4.11
	Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu	osoby	106	ESO 4.12
Cel strategiczny 5 NOWOCZEŚNIE ZARZĄDZANY ŁOM	Liczba osób, które podniosły swoje kompetencje dzięki działaniom podjętym w ramach strategii.	osoby	60	



6. Plan finansowy Strategii ZIT

Źródła finansowania

Fundusz	Program	Priorytet w ramach PROGRAMU	Nr celu szczegółowego	Nr działania	Nazwa działania	Alokacja (euro)
EFRR	Program Regionalny Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027	Fundusze europejskie dla zielonego Łódzkiego / CP 2	RSO 2.1	FELD.02.02	Efektywność energetyczna – ZIT	43 203 791
			RSO 2.2	FELD.02.06	Odnawialne źródła energii – ZIT	15 679 209
			RSO 2.4	FELD.02.09	Dostosowanie do zmian klimatu, zapobieganie klęskom i katastrofom – ZIT	5 029 500
			RSO 2.7	FELD.02.16	Bioróżnorodność – ZIT	10 110 532
			RSO 2.7	FELD.02.18	Ochrona przyrody – ZIT	3 595 468
		Fundusze europejskie dla mobilnego Łódzkiego / CP 2	RSO 2.8	FELD.03.02	Mobilność miejska – ZIT	47 054 882
		Fundusze europejskie dla rozwoju lokalnego w Łódzkiem / CP5	RSO 5.1	FELD.05.01	Kultura i turystyka – ZIT	23 753 434



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

EFS+	Fundusze europejskie dla zatrudnienia i integracji w Łódzkiem / CP 4 EFS+	ESO 4.9	FELD.07.08	Integracja obywateli państw trzecich – ZIT	488 000
		ESO 4.11	FELD.07.10	Usługi społeczne i zdrowotne – ZIT	10 000 000
		ESO 4.12	FELD.07.14	Włączenie społeczne – ZIT	2 182 000
RAZEM EFRR					148 426 816
RAZEM EFS+					12 670 000
RAZEM					161 096 816



7. Opis zintegrowanego podejścia

Zgodnie z art. 29 rozporządzenia ogólnego, Strategia ZIT Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027 zawiera opis zintegrowanego podejścia służącego zaspokojeniu zidentyfikowanych potrzeb rozwojowych i wykorzystaniu potencjału danego obszaru. Istotą ZIT w perspektywie 2021-2027 jest realizacja projektów zintegrowanych przyczyniających się do rozwiązywania wspólnych problemów, skoordynowanego zaspakajania potrzeb oraz wzmacniania potencjałów obszaru objętego ZIT. Zgodnie z dokumentem „Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027” projekt zintegrowany to projekt, który wpisuje się w cele rozwoju obszaru funkcjonalnego objętego instrumentem i jest ukierunkowany na rozwiązywanie wspólnych problemów – oznacza to, że projekt ma wpływ na więcej niż jedną gminę w MOF oraz jego realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i w części kierunkowej strategii.

Każdy projekt wskazany na liście projektów w niniejszej Strategii ZIT, spełnia wymogi projektu zintegrowanego zgodnie z definicją wykazaną w „Zasadach realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej na lata 2021-2027”, tzn. spełnia przynajmniej jeden z dwóch warunków:

- a) jest projektem partnerskim w rozumieniu art. 39 ustawy o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027;
- b) deklarowany jest wspólny efekt, rezultat lub produkt końcowy projektu, np. wspólne wykorzystanie stworzonej w jego ramach infrastruktury w przypadku projektów „twardych”, lub objęcie wsparciem w przypadku projektów „miękkich”, mieszkańców co najmniej 2 gmin OF.

Uwzględniając wymogi definicyjne, w ramach niniejszej Strategii ZIT wyróżniamy kilka kategorii zintegrowania, które może odbywać się na poziomie pojedynczego projektu, ale także na poziomie wiązki projektów.

W ramach każdej wiązki projektów wskazano, zgodnie z wymogami definicji, np. wspólny efekt, rezultat lub produkt końcowy.

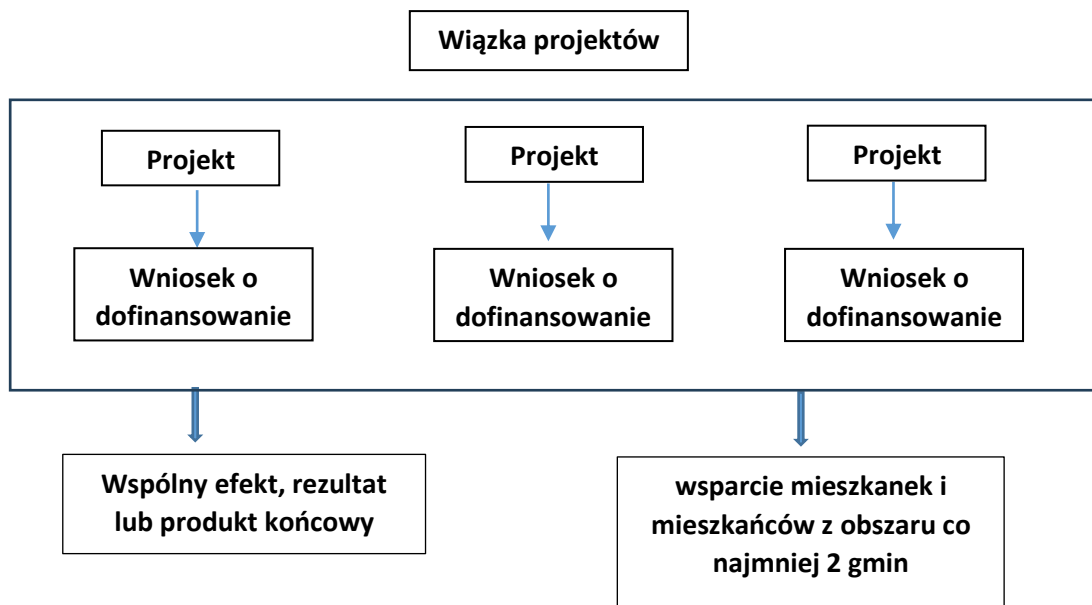
Ponadto, każdy z projektów wskazany na liście projektów w niniejszej Strategii ZIT realizują jeden lub kilka z następujących celów:

- a) wspiera rozwój gospodarczy;
- b) dąży do neutralności klimatycznej;
- c) wpływa na zwiększenie dostępności do usług publicznych;
- d) realnie przekłada się na poprawę jakości życia mieszkańców;



e) opiera się na inteligentnym zarządzaniu.

Zgodnie z definicją oraz ustawą wdrożeniową, projektem nazywamy całość wykonawczą (przedsięwzięcie), który będzie przedmiotem wniosku o dofinansowanie. Natomiast szersza całość wykonawcza to wiązka projektów.



W ramach niniejszej Strategii ZIT, oprócz **projektów partnerskich** w rozumieniu art. 39 ustawy o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027, dodatkowo wyodrębniono **projekty komplementarne**, które spełniają wymogi definicji projektu zintegrowanego i będą realizowane z poziomu krajowego, tj. w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Środowisko, Klimat 2021-2027.



7.1. Wiązki projektów

Zintegrowane podejście w Strategii ZIT dla ŁOM								
<i>Cel strat.</i>	<i>Cel szczegółowy</i>	<i>Numer/ symbol wiązki</i>	<i>Wiązka projektów</i>	<i>Uzasadnienie zintegrowanego charakteru</i>	<i>Wskaźniki</i>	<i>Liczba proj.</i>	<i>Źródło fin. Cel szczeg.</i>	<i>Źródło fin.- Działanie programu</i>
	1.1 Zwiększenie efektywności energetycznej oraz redukcja emisji gazów cieplarnianych w ŁOM	ZW1	Termomodernizacja budynków	Projekty wchodzące w skład wiązki spełniają wymogi definicji projektu zintegrowanego, tj. wpisują się w cele rozwojowe ŁOM, i są ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych w obszarze efektywności energetycznej i ograniczenia niskiej emisji. Ponadto ich realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i kierunkowej Strategii ZIT ŁOM. Efektem wspólnym będzie poprawa jakości powietrza w ŁOM w wyniku kompleksowej termomodernizacji budynków użyteczności publicznych, komunalnych oraz zabytków na terenie ŁOM.	Lokale mieszkalne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej - szt. Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej - szt. Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych) - MWh/rok Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i ciepłej - MWh/rok	48	FEŁ2027 -RSO2.1.	FELD.02.02



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

		ZW2	Sieci ciepłownicze	Projekty wchodzące w skład wiązki spełniają wymogi definicji projektu zintegrowanego, tj. wpisują się w cele rozwojowe ŁOM, i są ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych w obszarze efektywności energetycznej i ograniczenia niskiej emisji. Ponadto ich realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i kierunkowej Strategii ZIT ŁOM. Efektem wspólnym będzie poprawa jakości powietrza w ŁOM w wyniku modernizacji systemów ciepłowniczych na terenie ŁOM.	Wybudowane lub zmodernizowane sieci ciepłownicze i chłodnicze - km Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i ciepłej - MWh/rok	2	FEŁ2027 -RSO2.1.	FELD.02.02
		ZW3	Edukacja klimatyczna	Projekty wchodzące w skład wiązki spełniają wymogi definicji projektu zintegrowanego, tj. wpisują się w cele rozwojowe ŁOM, i są ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych w obszarze podnoszenia świadomości ekologicznej mieszkańców i mieszkańek ŁOM. Ponadto ich realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i kierunkowej Strategii ZIT ŁOM. Efektem wspólnym będzie poprawa świadomości	Liczba przeprowadzonych kampanii informacyjno-edukacyjnych kształtujących świadomość ekologiczną - szt. Zasięg działań/ kampanii edukacyjno-informacyjnych - osoby	1	FEŁ2027 -RSO2.1.	FELD.02.02



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

				ekologicznej mieszkańców i mieszkańek ŁOM w wyniku przeprowadzonych działań informacyjno-edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska, zmian klimatycznych oraz działań adaptacyjnych.				
	1.2 Wspieranie energii odnawialnej na terenie ŁOM	ZW4	Energia z OZE	Projekty wchodzące w skład wiązki spełniają wymogi definicji projektu zintegrowanego, tj. wpisują się w cele rozwojowe ŁOM, i są ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych w obszarze wzrostu wykorzystania surowców odnawialnych w ŁOM. Ponadto ich realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i kierunkowej Strategii ZIT ŁOM. Efektem wspólnym będzie wzrost produkcji "czystej" energii elektrycznej i ciepłej z OZE na terenie ŁOM, będącej wynikiem szeregu inwestycji w zakresie budowy nowych instalacji i systemów produkcji oraz magazynowania energii z OZE na potrzeby indywidualne mieszkańców i mieszkańek ŁOM oraz użyteczności publicznej.	Liczba wybudowanych jednostek wytwarzania energii elektrycznej z OZE - szt. Dodatkowa zdolność wytwarzania energii odnawialnej (w tym: energii elektrycznej, energii ciepłej) - MW Wytworzona energia odnawialna ogółem (w tym: energia elektryczna, energia ciepła) - MWh/rok	41	FEŁ2027 -RSO2.2.	FELD.02.06



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

	<p>1.3 Adaptacja do zmian klimatu i nieoczekiwanych wydarzeń żywiołowych na terenie ŁOM</p>	ZW5	Zielono-niebieska adaptacja klimatyczna	<p>Projekty wchodzące w skład wiązki spełniają wymogi definicji projektu zintegrowanego, tj. wpisują się w cele rozwojowe ŁOM, i są ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych w obszarze adaptacji do zmian klimatu, szczególnie w kontekście zagrożeń związanych z procesem pustynnienia, suszy hydrologicznej oraz miejskich wysp ciepła. Ponadto ich realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i kierunkowej Strategii ZIT ŁOM. Efektem wspólnym będzie wzrost bezpieczeństwa i odporności na zmiany klimatyczne na terenie ŁOM, szczególnie w zakresie właściwego gospodarowania wodami, będącej wynikiem szeregu inwestycji w infrastrukturę retencyjną, kanalizację deszczową, a także przedsięwzięcia oparte na naturalnych systemach wodnych.</p>	<p>Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu - ha</p> <p>Długość wybudowanej sieci kanalizacji deszczowej - km</p> <p>Długość zmodernizowanej sieci kanalizacji deszczowej - km</p> <p>Pojemność obiektów małej retencji - m3</p> <p>Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów) - osoba</p>	13	FEL2027 -RSO2.4.	FELD.02.09
--	--	-----	---	---	--	----	------------------	------------



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

		ZW6	Sprzęt ratowniczy	<p>Projekty wchodzące w skład wiązki spełniają wymogi definicji projektu zintegrowanego, tj. wpisują się w cele rozwojowe ŁOM, i są ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych w zakresie budowy bezpieczeństwa i odporności na klęski żywiołowe, szczególnie związane z usuwaniem skutków ekstremalnych zjawisk pogodowych np. pożarów, nawałnic, deszczy nawaalnych itp. Ponadto ich realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i kierunkowej Strategii ZIT ŁOM. Efektem wspólnym będzie wzrost bezpieczeństwa i ochrona przed skutkami klęsk żywiołowych na terenie ŁOM, szczególnie w zakresie ochrony przeciwpożarowej i przeciwpowodziowej, w wyniku szeregu inwestycji dot. zakupu sprzętu do prowadzenia akcji ratowniczych lub usuwania skutków zjawisk katastrofalnych lub poważnych awarii chemiczno-ekologicznych.</p>	<p>Powierzchnia objęta środkami ochrony przed niekontrolowanymi pożarami - ha</p> <p>Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed niekontrolowanymi pożarami - osoba</p> <p>Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów) - osoba</p>	10	FEL2027 -RSO2.4.	FELD.02.09
--	--	-----	-------------------	--	--	----	---------------------	------------



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

1.4 Bioróżnorodność	ZW3	Edukacja klimatyczna	j.w.		2	FEL2027 -RSO2.7.	FELD.02.16
	ZW7	Remediacja, rekultywacja, usuwanie odpadów	Projekty wchodzące w skład wiązki spełniają wymogi definicji projektu zintegrowanego, tj. wpisują się w cele rozwojowe ŁOM, i są ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych w zakresie postępującej degradacji środowiska, w tym zanieczyszczenie gleb i wód gruntowych oraz składowaniem odpadów. Ponadto ich realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i kierunkowej Strategii ZIT ŁOM. Efektem wspólnym będzie wzrost terenów poddanych remediacji, rekultywacji oraz po usunięciu składowisk odpadów w ŁOM.	Powierzchnia wspieranych zrekultywowanych gruntów - ha Masa odpadów zebranych, niewłaściwie składowanych lub magazynowanych - tony Grunty zrekultywowane wykorzystywane jako tereny zielone, pod budowę lokali socjalnych lub pod działalność gospodarczą lub inną - ha	3	FEL2027 -RSO2.7.	FELD.02.16



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

		ZW8	Tereny zielone	Projekty wchodzące w skład wiązki spełniają wymogi definicji projektu zintegrowanego, tj. wpisują się w cele rozwojowe ŁOM, i są ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych w zakresie postępującej degradacji środowiska, w tym zanieczyszczenie gleb i wód gruntowych oraz postępującego procesu wylesiania i pustynnienia. Ponadto ich realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i kierunkowej Strategii ZIT ŁOM. Efektem wspólnym przeprowadzonych inwestycji będzie wzrost powierzchni terenów zielonych oraz ochrona gatunków cennych przyrodniczo.	Zielona infrastruktura objęta wsparciem do celów innych niż przystosowanie się do zmian klimatu Liczba wspartych form ochrony przyrody Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielonej infrastruktury	4	FEŁ2027 -RSO2.7.	FELD.02.16
1.5 Ochrona przyrody w ŁOM		ZW3	Edukacja klimatyczna	j.w.		1	FEŁ2027 -RSO2.7.	FELD.02.18
		ZW8	Tereny zielone	j.w.		4	FEŁ2027 -RSO2.7.	FELD.02.18
SUMA						130		



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

	<p>2.1 Poprawa jakości, dostępności i zintegrowania systemu transportu zbiorowego na terenie ŁOM</p>	<p>MW1</p>	<p>Transport zbiorowy</p>	<p>Projekty wchodzące w skład wiązki spełniają wymogi definicji projektu zintegrowanego, tj. wpisują się w cele rozwojowe ŁOM i są ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych w obszarze transportu zbiorowego. Wspólnym efektem realizacji projektów tworzących wiązkę będzie zapewnienie wysokiej jakości transportu zbiorowego, dostosowanego do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym do oczekiwanej dostępności dla osób z różnymi potrzebami. Dzięki podejmowanym działaniom wytworzona zostanie realna alternatywa dla podróży samochodem osobowym, a przez to nastąpi zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego, zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza, poprawa stanu środowiska naturalnego oraz wzrośnie mobilność mieszkańców. Wzrost konkurencyjności oferty systemu transportu zbiorowego i poprawa jakości jego funkcjonowania nastąpi w wyniku realizacji szeregu działań polegających na poprawie stanu technicznego taboru, lepszej integracji</p>	<p>Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra - km</p> <p>Liczba zakupionych jednostek taboru autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej - szt.</p> <p>Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego - użytkownicy/rok</p> <p>Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra - użytkownicy/rok</p>	<p>21</p>	<p>FEL2027 -RSO2.8. FEnIKS - CS 2.8</p>	<p>FELD.03.02 FENX.03.01</p>
--	---	------------	---------------------------	--	--	-----------	---	----------------------------------



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

				systemu transportu indywidualnego z transportem zbiorowym miejskim i podmiejskim (m.in. B&R, P&R), poprawie jakości i dostępności infrastruktury węzłów przesiadkowych oraz systemów Park&Ride.				
	2.2 Rozwój bezpiecznego niezmotoryzowanego transportu indywidualnego, infrastruktury paliw alternatywnych oraz elektromobilności.	MW2	Niezmotoryzowany transport indywidualny	Projekty wchodzące w skład wiązki spełniają wymogi definicji projektu zintegrowanego, tj. wpisują się w cele rozwojowe ŁOM i są ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych w obszarze niezmotoryzowanego transportu indywidualnego, który stanowić będzie alternatywę dla wykorzystywania samochodów. Wspólnym efektem realizacji projektów tworzących wiązkę będzie poprawa spójności przestrzennej tras rowerowych, powiązań układu rowerowego oraz pieszo-rowerowego pomiędzy obszarem miejskim i wiejskim na terenie ŁOM. Projekty obejmują budowę, rozbudowę lub modernizację dróg, tras, ścieżek rowerowych, ciągów pieszych i pieszo-rowerowych. Kwestią bardzo istotną z punktu widzenia mieszkańców i mieszkank ŁOM,	Wspierana infrastruktura rowerowa - km Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej - użytkownicy	16	FEŁ2027 -RSO2.8.	FELD.03.02



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

				<p>stanowiącą o zintegrowanych charakterze projektów, jest poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Wiązka projektów stanowi odpowiedź na wyzwania zdefiniowane w części diagnostycznej Strategii poprzez jak najszerze wpieranie indywidualnych form mobilności aktywnej. Realizowane projekty, poprzez efekt synergii, pozwolą na uzyskanie spójnej, bezpiecznej, wygodnej i funkcjonalnej sieci pieszej i rowerowej w ŁOM. Rowerzyści i piesi będą mogli dotrzeć w miejsca, do których dotąd nie mogli dotrzeć lub nie mogli dotrzeć bezpiecznie. Poprzez to znacząco wrośnie udział mobilności aktywnej w modal split i jednocześnie nastąpi zmniejszenie natężenia ruchu drogowego, z czym związana będzie poprawa bezpieczeństwa i jakości środowiska, na terenie ŁOM.</p>				
--	--	--	--	--	--	--	--	--



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

		MW3	Elektromobilność	Projekty wchodzące w skład wiązki spełniają wymogi definicji projektu zintegrowanego, tj. wpisują się w cele rozwojowe ŁOM i są ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych w obszarze dostosowania tempa rozwoju sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych do zapotrzebowania mieszkańców i mieszkańek ŁOM, co w szerszym kontekście będzie miało wpływ na obniżenie presji na środowisko ze strony sektora transportu. Wspólnym efektem realizacji projektów tworzących wiązkę będzie wsparcie sektora mobilności indywidualnej w dążeniu do zmiany napędu na proekologiczny, z czym związana będzie redukcja wysokiego poziomu emisji gazów cieplarnianych oraz poprawa bezpieczeństwa i jakości środowiska. Projekty obejmują zwiększenie liczby ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów umożliwiających użytkownikom niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury na terenie ŁOM. Wiązka projektów stanowi odpowiedź na	Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania) - szt.	2	FEL2027 -RSO2.8.	FELD.03.02
--	--	-----	------------------	--	--	---	------------------	------------



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

				wyzwania zdefiniowane w części diagnostycznej Strategii odnoszące się do jak najszerzego wspierania przyspieszenia transformacji energetycznej w kierunku wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie poprzez wprowadzenie elementów smart city, obejmujących m.in. wspieranie rozwoju elektromobilności na obszarze ŁOM.				
					SUMA	39		
	3.1 Wzmacnianie atrakcyjności i tożsamości kulturalnej ŁOM	AW1	Rozwój oferty kulturalnej	Projekty wchodzące w skład wiązki spełniają wymogi definicji projektu zintegrowanego, tj. wpisują się w cele rozwojowe ŁOM i są ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych w obszarze kultury. Wspólnym efektem realizacji projektów tworzących wiązkę będzie wzmocnienie unikalnej tożsamości kulturowej wyrażonej zasobami i walorami dziedzictwa kulturowego kształtowanymi poprzez charakter regionu oraz różnorodność etniczną i społeczną. Wiązka projektów stanowi odpowiedź na	Liczba obiektów kulturalnych i turystycznych objętych wsparciem [obiekty kulturalne i turystyczne] Liczba osób odwiedzających obiekty kulturalne i turystyczne objęte wsparciem [osoby odwiedzające/rok]	25	FEŁ2027 - RSO5.1	FELD.05.01



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

				<p>wyzwania zdefiniowane w części diagnostycznej Strategii poprzez stworzenie wspólnych przestrzeni do organizacji atrakcyjnych wydarzeń kulturalnych o zasięgu zarówno lokalnym i regionalnym, jak i krajowym oraz międzynarodowym. W szczególności działania ukierunkowane na rozwój i poszerzenie oferty kulturalnej, wzmocnienie współpracy instytucji kultury oraz wypracowanie mechanizmów współpracy międzysektorowej, uzupełnione o inwestycje w nowoczesną infrastrukturę kulturalną, przyczynią się do postrzegania Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, jako regionu atrakcyjnego, z bogatą ofertą kulturalną i nowoczesną bazą infrastrukturalną.</p>				
	<p>3.2 Wzmacnianie atrakcyjności turystycznej ŁOM</p>	AW2	Rozwój oferty turystycznej	<p>Projekty wchodzące w skład wiązki spełniają wymogi definicji projektu zintegrowanego, tj. wpisują się w cele rozwojowe ŁOM i są ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych w obszarze turystyki. Wspólnym efektem realizacji projektów tworzących wiązkę będzie wzmocnienie</p>	<p>Liczba obiektów kulturalnych i turystycznych objętych wsparciem [obiekty kulturalne i turystyczne]</p> <p>Liczba osób odwiedzających obiekty kulturalne i turystyczne</p>	19	FEŁ2027 - RSO5.1	FELD.05.01



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

				rozpoznawalności i atrakcyjności turystycznej ŁOM wyrażonej zasobami o charakterze miejskim lub industrialnym oraz walorami przyrodniczymi i rekreacyjnymi, sprzyjającymi wypoczynkowi i aktywnemu spędzaniu czasu wolnego. Wiązka projektów stanowi odpowiedź na wyzwania zdefiniowane w części diagnostycznej Strategii poprzez wykorzystanie obiektów już istniejących i funkcjonujących w społeczności lokalnej, ale wymagających modernizacji i dostosowania do potrzeb różnych odbiorców, a także tworzenie nowych, spełniających standardy dostępności, ukierunkowanych na integrację różnych grup społecznych. Opracowanie wspólnej oferty turystycznej, zintegruje prowadzone działania i przyczyni się do kreowania turystycznej marki ŁOM.	objęte wsparciem [osoby odwiedzające/rok]			
					SUMA	44		



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

	<p>4.1Wspieranie dostępu do dobrej jakości usług społecznych lub zdrowotnych</p>	SP1	Usługi społeczne i zdrowotne	<p>Projekty wchodzące w skład wiązki spełniają wymogi definicji projektu zintegrowanego, tj. wpisują się w cele rozwojowe ŁOM, i są ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych w zakresie dostępności usług społecznych i zdrowotnych. Ich realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i kierunkowej Strategii ZIT tj. realizacja projektów stanowiących wiązkę wynika z części kierunkowej Strategii ZIT, Cel strategiczny 4 ŁOM PRZYJAZNY MIESZKAŃCOM, Cel szczegółowy 4.1 Wspieranie dostępu do dobrej jakości usług społecznych lub zdrowotnych. W związku ze zdiagnozowanymi zmianami w strukturze demograficznej regionu, zapotrzebowanie na publiczne usługi społeczne i zdrowotne stale rośnie, dlatego zwiększanie dostępności tych usług na obszarze ŁOM jest jednym z głównych wyzwań w nadchodzących latach. Projekty w ramach wiązki nr 1 mają na celu zbudowanie skutecznego i trwałego systemu świadczenia usług w środowisku lokalnym dla osób</p>	<p>Liczba osób objętych usługami świadczonymi w społeczności lokalnej w programie Liczba osób świadczących usługi w społeczności lokalnej dzięki wsparciu w programie Liczba utworzonych miejsc świadczenia usług w społeczności lokalnej</p>	7	<p>FEL2027 - ESO4.11 .</p>	FELD.07.10
--	---	-----	------------------------------	---	---	---	--	------------



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

				<p>potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, z powodu wieku, stanu zdrowia, niepełnosprawności. W ramach wiązki kluczowe będzie zapewnienie usług opiekuńczych, asystenckich i zdrowotnych dla osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, a także uwzględnianie potrzeb opiekunów i opiekunek faktycznych poprzez rozwój usług wytchnieniowych, wsparcie szkoleniowe i psychologiczne oraz zapewnienie lepszej jakości usług. Wspólnym efektem planowanych działań jest rozwój ww. usług oraz zwiększenie ich dostępności dla mieszkańców gmin ŁOM.</p>				
	<p>4.2 Integracja społeczna osób najbardziej potrzebujących</p>	SP2	Włączenie społeczne	<p>Projekty wchodzące w skład wiązki spełniają wymogi definicji projektu zintegrowanego, tj. wpisują się w cele rozwojowe ŁOM, i są ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych w zakresie włączenia społecznego. Ich realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i kierunkowej Strategii ZIT tj. realizacja projektów</p>	<p>Liczba utworzonych miejsc świadczenia usług w społeczności lokalnej Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu</p>	3	<p>FEL2027 - ESO4.12 .</p>	FELD.07.14



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

				<p>stanowiących wiązkę wyniku z części kierunkowej Strategii ZIT, Cel strategiczny 4 ŁOM PRZYJAZNY MIESZKAŃCOM, Cel szczegółowy 4.2 Integracja społeczna osób najbardziej potrzebujących. W związku ze zdiagnozowanymi problemami w obszarze włączenia społecznego, konieczna jest realizacja projektów mających na celu rozwój usług dla osób najbardziej zagrożonych wykluczeniem społecznym, w tym osób w kryzysie bezdomności na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Istnieje również konieczność podnoszenia kwalifikacji pracowników, dzięki którym będą oni mogli znaleźć alternatywne rozwiązania problemów grupy osób zagrożonej wykluczeniem społecznym. Realizacja projektów w wiązce zgodnie ze Strategią ZIT przyczyni się do zwiększenia kompetencji osób pracujących w sektorze usług społecznych, którzy realizują usługi na rzecz najbardziej zagrożonych wykluczeniem społecznym. Wspólnym efektem planowanych działań jest</p>				
--	--	--	--	---	--	--	--	--



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

				rozwój ww. usług dla najbardziej zagrożonych wykluczeniem społecznym mieszkańców gmin ŁOM, w tym dzieci i młodzieży. Wspólnym efektem planowanych działań jest rozwój ww. usług dla mieszkańców gmin ŁOM).				
4.3	Wspieranie integracji społecznej obywateli państw trzecich, w tym migrantów	SP3	Integracja obywateli państw trzecich	Projekty wchodzące w skład wiązki spełniają wymogi definicji projektu zintegrowanego, tj. wpisują się w cele rozwojowe ŁOM, i są ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych w obszarze usług na rzecz integracji obywateli państw trzecich, w tym migrantów na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Ich realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i kierunkowej Strategii ZIT tj. realizacja projektów stanowiących wiązkę wynika z części kierunkowej Strategii ZIT, Cel strategiczny 4 ŁOM PRZYJAZNY MIESZKAŃCOM, Cel szczegółowy 4.3 Wspieranie integracji społecznej obywateli państw trzecich, w tym migrantów. W związku ze zdiagnozowanymi problemami/wyzwaniami istnieje	Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie Liczba osób, które uzyskały kwalifikacje po opuszczeniu programu	2	FEŁ2027 - ESO4.9.	FELD.07.08



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

				<p>potrzeba kontynuacji podejmowanych dotąd działań na rzecz integracji w ulepszonej formule, odpowiadającej zgłoszonym dotąd potrzebom. Projekty w ramach wiązki mają na celu wsparcie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich, w tym migrantów.</p> <p>Wspólnym efektem planowanych działań jest rozwój ww. usług dla mieszkańców gmin ŁOM.</p>				
SUMA						12		
	5.1 Wsparcie wdrażania ZIT na obszarze ŁOM	NW1	Mechanizmy zarządzania strategicznego	<p>Projekty wchodzące w skład wiązki spełniają wymogi definicji projektu zintegrowanego, tj. wpisują się w cele rozwojowe ŁOM i są skierowane do mieszkańców i mieszkańek całego obszaru ŁOM. Wspólnym efektem realizacji projektów tworzących wiązkę będzie wzmocnienie potencjału administracyjnego poprzez opracowanie dokumentów strategicznych, mających bezpośredni wpływ na procesy zarządcze i kreowanie długofalowej polityki rozwoju, Wartością dodaną będzie również efekt</p>	<p>Podmioty zaangażowane w przygotowanie i realizację strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego - podmioty</p> <p>Liczba osób, które podniosły swoje kompetencje dzięki działaniom podjętym w ramach strategii - osoby</p>	2	<p>FEnIKS - CS 2.8 FEŁ2027 - RSO5.1</p> <p>Środki własne</p>	FENX.03.01 Środki własne



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2021-2027

				wzmocnienia mechanizmów opartych na wzajemnej komunikacji i wymianie doświadczeń.				
					SUMA	2		



8. Lista projektów

Tabela:1 Lista projektów realizujących cele Strategii ZIT

Lp	Tytuł projektu	Beneficjent	Wartość ogółem (zł)
1	Termomodernizacja budynku użyteczności publicznej w Pabianicach, ul. Zamkowa 6	Powiat Pabianicki	2 500 000,00 zł
2	Termomodernizacja budynku użyteczności publicznej w Pabianicach, ul. Kościuszki 25	Powiat Pabianicki	3 500 000,00 zł
3	Termomodernizacja budynku użyteczności publicznej w Pabianicach, ul. Św. Jana 33	Powiat Pabianicki	4 500 000,00 zł
4	Termomodernizacja budynku Filii Domu Pomocy Społecznej w Pabianicach, ul. Łaska 86	Powiat Pabianicki	4 500 000,00 zł
5	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej na terenie gmin w powiecie zgierskim	Powiat Zgierski	19 680 000,00 zł
6	Termomodernizacja zasobu komunalnego miasta Ozorkowa – kamienica przy Pl. Jana Pawła II 7	Gmina Miasto Ozorków	1 512 000,00 zł
7	Termomodernizacja zasobu komunalnego miasta Ozorkowa – kamienice przy ul. Łęczycka 2 i ul. Łęczycka 2a	Gmina Miasto Ozorków	3 500 000,00 zł
8	Termomodernizacja budynku Szkoły Podstawowej Nr 3 w Głownie	Gmina Miasta Głowno	3 000 000,00 zł
9	Termomodernizacja budynku użyteczności publicznej przy ul. Kościuszki 11/13 w Głownie	Gmina Miasta Głowno	4 000 000,00 zł
10	Termomodernizacja budynku użyteczności publicznej „Willa Marta”	Gmina Tuszyn	5 000 000,00 zł
11	Podnoszenie świadomości ekologicznej wśród mieszkańców województwa łódzkiego	Gmina Parzęczew	321 000,00 zł
12	MODERNIZACJA BUDYNKU GMINNEGO OŚRODKA KULTURY W LEŚMIERZU	Gmina Ozorków	2 000 000,00 zł
13	Modernizacja sieci ciepłowniczej, budowa magazynu ciepła	Gmina Aleksandrów Łódzki/PGKiM sp. z o.o.	10 000 000,00 zł
14	Ciepłe Byszewy	Gmina Nowosolna	2 500 000,00 zł



15	Termomodernizacja budynku hali sportowej przy Szkole Podstawowej nr 15 w Pabianicach	Miasto Pabianice	1 200 000,00 zł
16	Kompleksowa termomodernizacja budynków w Pabianickim Centrum Medycznym Sp. z o.o.	Miasto Pabianice/Pabianickie Centrum Medyczne Sp. z o.o.	60 000 000,00 zł
17	Termomodernizacja budynku Przedszkola Miejskiego nr 2 w Pabianicach	Miasto Pabianice	1 200 000,00 zł
18	Termomodernizacja budynku Przedszkola Miejskiego nr 12 w Pabianicach	Miasto Pabianice	1 200 000,00 zł
19	Termomodernizacja budynku Szkoły Podstawowej nr 2 w Pabianicach	Miasto Pabianice	3 100 000,00 zł
20	Termomodernizacja budynku Szkoły Podstawowej nr 15 w Pabianicach	Miasto Pabianice	3 100 000,00 zł
21	MODERNIZACJA SYSTEMU CIEPŁOWNICZEGO NA TERENIE MIASTA PARZĘCZEW	Gmina Parzęczew	13 096 800,00 zł
22	Przedsięwzięcie Termomodernizacyjne Wielorodzinnych Komunalnych Budynków Mieszkaniowych - Dąbrowskiego 42	Miasto Pabianice	535 939,52 zł
23	Przedsięwzięcie Termomodernizacyjne Wielorodzinnych Komunalnych Budynków Mieszkaniowych - Dąbrowskiego 43	Miasto Pabianice	342 984,80 zł
24	Przedsięwzięcie Termomodernizacyjne Wielorodzinnych Komunalnych Budynków Mieszkaniowych - Dąbrowskiego 45	Miasto Pabianice	342 332,48 zł
25	Przedsięwzięcie Termomodernizacyjne Wielorodzinnych Komunalnych Budynków Mieszkaniowych - Wyszyńskiego 4	Miasto Pabianice	1 141 588,88 zł
26	Przedsięwzięcie Termomodernizacyjne Wielorodzinnych Komunalnych Budynków Mieszkaniowych - Kilińskiego 11	Miasto Pabianice	688 812,68 zł
27	Przedsięwzięcie Termomodernizacyjne Wielorodzinnych Komunalnych Budynków Mieszkaniowych - Kolbego1	Miasto Pabianice	554 862,44 zł
28	Przedsięwzięcie Termomodernizacyjne Wielorodzinnych Komunalnych Budynków Mieszkaniowych - Kolbego 4	Miasto Pabianice	1 161 242,48 zł
29	Przedsięwzięcie Termomodernizacyjne Wielorodzinnych Komunalnych Budynków Mieszkaniowych - Moniuszki 94a i 94	Miasto Pabianice	485 931,44 zł
30	Termomodernizacja Szkoły Podstawowej w Kołacinie	Gmina Dmosin	6 000 000,00 zł



31	Termomodernizacja budynku Gminnej Biblioteki Publicznej.	Gmina Dmosin	7 000 000,00 zł
32	Poprawa efektywności energetycznej budynku Starostwa Powiatowego w Brzezinach przy ulicy Reformackiej 9	Powiat Brzeziński	4 500 000,00 zł
33	Podniesienie efektywności energetycznej Szpitala Powiatowego w Brzezinach	Powiat Brzeziński/Powiatowe Centrum Zdrowia w Brzezinach sp. z o.o.	10 000 000,00 zł
34	Termomodernizacja zabytkowego budynku przy ul. Dolnej w Bukowcu	Gmina Brójce	2 000 000,00 zł
35	Termomodernizacja zabytkowego budynku dawnej szkoły w Bukowcu	Gmina Brójce	2 000 000,00 zł
36	Termomodernizacja Gminnego Domu Kultury z Biblioteką w Ksawerowie	Gmina Ksawerów	4 000 000,00 zł
37	Termomodernizacja pałacyku Domu Pomocy Społecznej w Lisowicach	Powiat Łódzki Wschodni	8 610 000,00 zł
38	Termomodernizacja zabytkowego obiektu edukacyjnego – IV Liceum Ogólnokształcące w Łodzi	Miasto Łódź	30 000 000,00 zł
39	Termomodernizacja zabytkowego obiektu edukacyjnego – Przedszkole Miejskie nr 15 w Łodzi	Miasto Łódź	15 000 000,00 zł
40	Termomodernizacja zabytkowego obiektu edukacyjnego – Szkoła Podstawowa nr 83 w Łodzi	Miasto Łódź	30 000 000,00 zł
41	Termomodernizacja zabytkowego obiektu edukacyjnego – XI Liceum Ogólnokształcące w Łodzi	Miasto Łódź	30 000 000,00 zł
42	Termomodernizacja zabytkowego obiektu edukacyjnego – Szkoła Podstawowa nr 5 w Łodzi	Miasto Łódź	20 000 000,00 zł
43	Termomodernizacja zabytkowego obiektu edukacyjnego – VIII Liceum Ogólnokształcące w Łodzi	Miasto Łódź	20 000 000,00 zł
44	Termomodernizacja budynku Wielofunkcyjnej Hali Sportowej przy ul. ks. Skorupki 21 w Łodzi	Miasto Łódź	25 000 000,00 zł
45	Termomodernizacja gminnych wielorodzinnych budynków mieszkalnych w Łodzi etap I	Miasto Łódź	35 419 000,00 zł
46	Termomodernizacja gminnych wielorodzinnych budynków mieszkalnych w Łodzi etap II	Miasto Łódź	33 989 000,00 zł



47	Termomodernizacja gminnych wielorodzinnych budynków mieszkalnych w Łodzi etap III	Miasto Łódź	32 440 000,00 zł
48	Zwiększenie efektywności energetycznej Ośrodka „HARNAM” – filii Miejskiej Strefy Kultury w Łodzi	Miasto Łódź	14 000 000,00 zł
49	Kompleksowa termomodernizacja budynku użyteczności publicznej na terenie Gminy Dobroń	Gmina Dobroń	5 500 000,00 zł
50	Kompleksowa modernizacja energetyczna budynków komunalnych na terenie Gminy Miasto Zgierz	Miasto Zgierz	35 154 871,50 zł
51	Modernizacja energetyczna budynków komunalnych i użyteczności publicznej na terenie Zgierza – etap II	Miasto Zgierz	10 138 594,35 zł
52	Odnawialne źródła energii w Gminie Brzeziny – III edycja	Gmina Brzeziny	9 200 000,00 zł
53	OZE w budynkach użyteczności publicznej na terenie Głowna	Gmina Miasta Głowno	1 500 000,00 zł
54	OZE w Gminie Ozorków	Gmina Ozorków	3 000 000,00 zł
55	Odnawialne źródła energii w Pabianickim Centrum Medycznym Sp. z o.o.	Miasto Pabianice	5 000 000,00 zł
56	Budowa OZE - instalacji fotowoltaicznej na potrzeby MZP w Pabianicach	Miasto Pabianice	200 000,00 zł
57	Zwiększenie produkcji energii ze źródeł odnawialnych na terenie Miasta Brzeziny – Etap III	Miasto Brzeziny	3 500 000,00 zł
58	Zwiększenie produkcji energii ze źródeł odnawialnych na terenie Miasta Brzeziny – Etap IV	Miasto Brzeziny	3 300 000,00 zł
59	Zwiększenie produkcji energii ze źródeł odnawialnych na terenie Miasta Brzeziny – Etap V	Miasto Brzeziny	3 500 000,00 zł
60	Zwiększenie produkcji energii ze źródeł odnawialnych na terenie Miasta Brzeziny – Etap VI	Miasto Brzeziny	3 300 000,00 zł
61	Wykorzystanie w Konstantynowie Łódzkim odnawialnych źródeł energii - wód termalnych, jako źródła ciepła.	Gmina Konstantynów Łódzki	80 000 000,00 zł
62	Budowa infrastruktury służącej do wytwarzania energii elektrycznej, pochodzącej ze źródeł odnawialnych, wraz z magazynami energii działającymi na potrzeby danego źródła OZE.	Miasto Pabianice	700 000,00 zł



63	Montaż instalacji OZE dla mieszkańców Gminy Pabianice	Gmina Pabianice	12 000 000,00 zł
64	Instalacja paneli fotowoltaicznych oraz magazynów energii w obiektach użyteczności publicznej w powiecie zgierskim	Powiat Zgierski	10 000 000,00 zł
65	Budowa instalacji paneli fotowoltaicznych dla budynków użyteczności publicznej w Gminie Aleksandrów Łódzki	Gmina Aleksandrów Łódzki	6 000 000,00 zł
66	Budowa geotermalnego źródła ciepła	Gmina Aleksandrów Łódzki/PGKiM sp. z o.o.	85 000 000,00 zł
67	Budowa kotłowni biomasowej	Gmina Aleksandrów Łódzki/PGKiM sp. z o.o.	26 300 000,00 zł
68	Budowa farmy solarnej	Gmina Aleksandrów Łódzki/PGKiM sp. z o.o.	6 000 000,00 zł
69	Budowa instalacji OZE wraz z magazynami energii	Gmina Nowosolna	11 000 000,00 zł
70	Budowa instalacji fotowoltaicznych dla obiektów użyteczności publicznej w Gminie Lutomiersk – etap I	Gmina Lutomiersk	1 250 000,00 zł
71	Budowa instalacji fotowoltaicznych dla obiektów użyteczności publicznej w Gminie Lutomiersk – etap II	Gmina Lutomiersk	1 250 000,00 zł
72	Wykorzystanie OZE w budynkach użyteczności publicznej Gminy Zgierz	Gmina Zgierz	7 500 000,00 zł
73	Budowa instalacji fotowoltaicznej na ujęciu wody w Brzezinach – etap II	Miasto Brzeziny/ZUK Sp. z o.o.	700 000,00 zł
74	Budowa sytemu energetycznego w Mieście i Gminie Parzęczew	Gmina Parzęczew	12 005 400,00 zł
75	Odnawialne źródła energii w Gminie Dmosin- Etap I	Gmina Dmosin	14 000 000,00 zł
76	Odnawialne źródła energii w Gminie Dmosin- Etap II	Gmina Dmosin	14 000 000,00 zł
77	Wymiana konwencjonalnych źródeł ciepła na pompy ciepła w Gminie Dmosin	Gmina Dmosin	5 633 400,00 zł
78	OZE w Gminie Andrespol – etap II	Gmina Andrespol	4 160 475,00 zł



79	Budowa OZE w budynkach użyteczności publicznej Powiatu Brzezińskiego	Powiat Brzeziński	2 200 000,00 zł
80	Zielona Gmina Brójce - OZE	Gmina Brójce	4 000 000,00 zł
81	OZE w Gminie Brójce	Gmina Brójce	3 288 500,00 zł
82	Instalacje OZE wraz z bankami energii na budynkach użyteczności publicznej na terenie Gminy Dobroń	Gmina Dobroń	1 500 000,00 zł
83	Montaż instalacji do produkcji energii elektrycznej z OZE w budynku Szkoły Podstawowej nr 17 w Pabianicach	Miasto Pabianice	500 000,00 zł
84	Budowa instalacji fotowoltaicznych w Gminie Koluszki	Gmina Koluszki	5 000 000,00 zł
85	Montaż instalacji fotowoltaicznych na łódzkich obiektach edukacyjnych etap 1	Miasto Łódź	4 813 065,00 zł
86	Montaż instalacji fotowoltaicznych na łódzkich obiektach edukacyjnych etap 2	Miasto Łódź	4 749 787,00 zł
87	Montaż instalacji fotowoltaicznych na łódzkich obiektach edukacyjnych etap 3	Miasto Łódź	4 820 975,00 zł
88	Montaż instalacji fotowoltaicznych na łódzkich obiektach edukacyjnych etap 4	Miasto Łódź	4 781 426,00 zł
89	Montaż instalacji fotowoltaicznych na obiektach instytucji kultury	Miasto Łódź	4 314 752,00 zł
90	Montaż instalacji fotowoltaicznych na obiekcie Miejskiej Areny Kultury i Sportu	Miasto Łódź	2 875 280,00 zł
91	Montaż instalacji fotowoltaicznych na obiektach użyteczności publicznej etap 1	Miasto Łódź	3 357 119,00 zł
92	Montaż instalacji fotowoltaicznych na obiektach użyteczności publicznej etap 2 - Urząd Miasta Łodzi	Miasto Łódź	2 246 930,00 zł
93	Zakup wozu wysokociśnieniowego na potrzeby przeciwdziałania klęskom i katastrofom w Gminie Rzgów	Gmina Rzgów	2 000 000,00 zł
94	Regulacja rzeki Dobrzyńki dla potrzeb uporządkowania wylotów kanalizacji deszczowej w Pabianicach wraz z rozbudową miejskiej kanalizacji deszczowej	Miasto Pabianice	14 145 000,00 zł



95	Minimalizowanie skutków zmian klimatycznych i zwiększenie odporności Miasta Brzeziny na klęski żywiołowe poprzez budowę systemu kanalizacji deszczowej w centralnej części miasta	Miasto Brzeziny	12 000 000,00 zł
96	Minimalizowanie skutków zmian klimatycznych i zwiększenie odporności Miasta Brzeziny na klęski żywiołowe poprzez budowę systemu kanalizacji deszczowej w zachodniej części miasta	Miasto Brzeziny	10 000 000,00 zł
97	Modernizacja systemu kanalizacji deszczowej wraz z układem do retencjonowania wody na terenie miasta i gminy Parzęczew	Gmina Parzęczew	4 365 600,00 zł
98	Poprawa bezpieczeństwa przeciwpowodziowego Główna	Gmina Miasta Główna	15 000 000,00 zł
99	Modernizacja zbiornika małej retencji wraz z zagospodarowaniem terenów zielonych	Gmina Tuszyń	5 043 000,00 zł
100	Zakup samochodu pożarniczego dla OSP Szydłów	Gmina Lutomiersk	1 600 000,00 zł
101	Zakup urządzenia ciśnieniowego do usuwania skutków klęsk żywiołowych i awarii chemiczno-ekologicznych na terenie Miasta Brzeziny	Miasto Brzeziny/ZUK Sp. z o.o.	2 700 000,00 zł
102	Zakup samochodów ratowniczo-gaśniczych z wyposażeniem dla Ochotniczych Straży Pożarnych dla Miasta i Gminy Parzęczew	Gmina Parzęczew	3 210 000,00 zł
103	Budowa kanalizacji deszczowej w Konstancynie Łódzkim	Gmina Konstancynów Łódzki	50 000 000,00 zł
104	Budowa zbiornika retencyjno - ewaporacyjnego w Konstancynie Łódzkim	Gmina Konstancynów Łódzki	4 000 000,00 zł
105	Zapobieganie klęskom i katastrofom poprzez zakup samochodów pożarniczych – I etap	Gmina Andrespol	3 075 000,00 zł
106	Zapobieganie klęskom i katastrofom poprzez zakup samochodów pożarniczych – II etap	Gmina Andrespol	2 583 000,00 zł
107	Budowa zbiorników retencyjnych w gminie Andrespol	Gmina Andrespol	2 583 000,00 zł
108	Zakup samochodów ratowniczo – gaśniczych i sprzętu ratowniczego gaśniczego dla Ochotniczych Straży Pożarnych na terenie Gminy Dmosin	Gmina Dmosin	7 500 000,00 zł
109	Zakup samochodów ratowniczo-gaśniczych dla jednostek OSP z terenu Gminy Koruszki	Gmina Koruszki	2 500 000,00 zł



110	Zakup samochodów ratowniczo-gaśniczych	Gmina Dłutów	9 000 000,00 zł
111	Modernizacja uzbrojenia sieci wodociągowej na terenie Gminy Dłutów poprzez wymianę hydrantów i zasuw wodociągowych	Gmina Dłutów	1 500 000,00 zł
112	Budowa rowów bioretencyjnych w celu uregulowania systemów gospodarowania wodami opadowymi i roztopowymi w Gminie Dłutów	Gmina Dłutów	5 000 000,00 zł
113	Zakup samochodu ratowniczo – gaśniczego na potrzeby dla OSP z terenu Gminy Dobroń	Gmina Dobroń	1 800 000,00 zł
114	Adaptacja centrum miasta do zmian klimatycznych - przebudowa placu Dąbrowskiego do pełnienia funkcji retencyjnych	Miasto Łódź	25 500 000,00 zł
115	Zielono-niebieska infrastruktura w Konstantynowie Łódzkim	Gmina Konstantynów Łódzki	13 000 000,00 zł
116	Budowa infrastruktury hydrotechnicznej wraz ze zbiornikiem retencyjnym w Gminie Rogów	Gmina Rogów	7 000 000,00 zł
117	Eliminacja zagrożenia środowiskowego w Brzezinach poprzez usunięcie odpadów znajdujących się na terenie instalacji kompostowni i sortowni wraz z rekultywacją terenu	Miasto Brzeziny	22 500 000,00 zł
118	Wzmacnianie bioróżnorodności poprzez ochronę istniejących, tworzenie nowych obszarów niebiesko-zielonej infrastruktury oraz przeprowadzenie kampanii edukacyjno-promocyjnej dotyczącej ochrony środowiska i zmian klimatycznych	Powiat Brzeziński	1 200 000,00 zł
119	Łódzkie Szkoły dla klimatu. Kompetencje przyszłości 2.0.	Miasto Łódź	3 200 000,00 zł
120	Przywrócenie odpowiednich warunków siedliskowych na terenie Brusa, poprzez usunięcie inwazyjnych gatunków obcego pochodzenia - odtworzenie wrzosowiska wraz z utworzeniem ścieżki edukacyjnej.	Miasto Łódź	7 000 000,00 zł
121	Odtwarzanie siedlisk i ekosystemów na terenie parków leśnych w Łodzi	Miasto Łódź	9 000 000,00 zł
122	Edukacja środowiskowa mieszkańców Gminy Dłutów	Gmina Dłutów	300 000,00 zł
123	Budowa Centrum Rozwoju Strykowa – zagospodarowanie terenu zielenią	Gmina Stryków	5 000 000,00 zł
124	STAW-iamy na wypoczynek	Gmina Ozorków	2 500 000,00 zł



125	Budowa Ekoparku na terenie dawnej cegielni Natolin	Gmina Koluszki	4 000 000,00 zł
126	Zagospodarowanie terenu wzdłuż rzeki Strugi w Rzgowie	Gmina Rzgów	6 000 000,00 zł
127	Edukacja ekologiczna wśród mieszkańców województwa łódzkiego	Gmina Parzęczew	11 776 420,00 zł
128	Zachowanie cennych kolekcji roślinnych poprzez budowę ścieżek edukacyjnych na terenie łódzkiego Ogrodu Botanicznego	Miasto Łódź	8 500 000,00 zł
129	Czynna ochrona wybranych gatunków roślin rzadkich i zagrożonych wyginięciem na terenie łódzkiego Ogrodu Botanicznego	Miasto Łódź	15 500 000,00 zł
130	Kompleksowe zagospodarowanie parku w Leźnicy Wielkiej w gminie Parzęczew	Gmina Parzęczew	3 055 920,00 zł
131	Budowa infrastruktury stacji ładowania pojazdów w Gminie Rzgów	Gmina Rzgów	3 700 000,00 zł
132	Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w ciągu drogi powiatowej nr 3300E w mieście i w gminie Lutomiersk	Powiat Pabianicki	9 000 000,00 zł
133	Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w ciągu drogi powiatowej nr 3312E i 3303E w Pabianicach, gmina miejska Pabianice	Powiat Pabianicki	8 000 000,00 zł
134	Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w ciągu drogi powiatowej nr 3307E w Konstancynie Łódzkim	Powiat Pabianicki	3 700 000,00 zł
135	Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w ciągu drogi powiatowej nr 3301E w mieście i w gminie Lutomiersk	Powiat Pabianicki	3 800 000,00 zł
136	Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w ciągu drogi powiatowej nr 4911E w gminie Pabianice	Powiat Pabianicki	8 200 000,00 zł
137	Przebudowa przystanków autobusowych na terenie Gminy Miasto Ozorków	Gmina Miasto Ozorków	3 000 000,00 zł
138	Budowa parkingu park&ride i bike&ride przy węźle przesiadkowym Ozorków Nowe Miasto	Gmina Miasto Ozorków	3 000 000,00 zł
139	Rozbudowa węzła przesiadkowego przy dworcu kolejowym w Ozorkowie	Gmina Miasto Ozorków	2 300 000,00 zł
140	Zakup taboru przyjezdnego dla środowiska oraz dostępnego dla wszystkich grup społecznych	Gmina Tuszyn	29 500 000,00 zł



141	Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach – etap II	Miasto Pabianice	114 377 700,00 zł
142	Budowa ścieżek pieszo-rowerowych na terenie Gminy Pabianice	Gmina Pabianice	38 000 000,00 zł
143	Przebudowa parkingu Park&Ride przy ul. Wojska Polskiego w Rogowie	Gmina Rogów	650 000,00 zł
144	Budowa parkingu Park&Ride wraz z infrastrukturą towarzyszącą przy ul. Dworcowej w Rogowie	Gmina Rogów	2 100 000,00 zł
145	Budowa niskoemisyjnego systemu mobilności w Gminie Aleksandrów Łódzki – budowa dróg dla pieszych i rowerów II etap.	Gmina Aleksandrów Łódzki	10 000 000,00 zł
146	Budowa dróg dla pieszych i dróg pieszo-rowerowych wraz z niezbędną infrastrukturą na terenie powiatu zgierskiego	Powiat Zgierski	9 697 076,00 zł
147	Budowa dróg dla rowerów na terenie Gminy Zgierz	Gmina Zgierz	20 000 000,00 zł
148	Pojazdy elektryczne dla transportu zbiorowego w Gminie Zgierz	Gmina Zgierz	15 000 000,00 zł
149	Rozwój infrastruktury zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie Miasta i Gminy Parzęczew	Gmina Parzęczew	7 639 800,00 zł
150	Modernizacja torowiska tramwajowego na terenie Gminy Lutomiersk	Gmina Lutomiersk	55 000 000,00 zł
151	Budowa stacjonarnej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania pojazdów wraz z dostosowaniem dla osób z niepełnosprawnościami.	Gmina Dmosin	3 813 000,00 zł
152	Budowa systemu mobilności lokalnej w Konstantynowie Łódzkim	Gmina Konstantynów Łódzki	20 000 000,00 zł
153	Budowa ciągów pieszo-rowerowych na terenie Powiatu Brzezińskiego wraz z niezbędną infrastrukturą	Powiat Brzeziński	15 000 000,00 zł
154	Autobusy w węźle przesiadkowym	Gmina Koluszki	9 000 000,00 zł
155	Rozwój transportu niskoemisyjnego na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie Zgierza	Miasto Zgierz	90 000 000,00 zł
156	Modernizacja sieci tramwajowej w ciągu ulic Aleksandrowskiej i Limanowskiego od ul. Szczecińskiej do ul. Woronicza wraz z budową węzła multimodalnego Łódź Żabieniec	Miasto Łódź	150 000 000,00 zł



157	Budowa węzła multimodalnego Łódź-Koziny wraz z infrastrukturą zasilającą i przystankową	Miasto Łódź	55 000 000,00 zł
158	Przebudowa sieci tramwajowej w ciągu ulic Żeromskiego i Politechniki od ul. Kopernika do Ronda Lotników Lwowskich wraz z budową nowej linii w ul. Cieszyńskiej oraz zintegrowanego węzła przesiadkowego z ŁTR Rondo Lotników Lwowskich	Miasto Łódź	200 000 000,00 zł
159	Przebudowa sieci tramwajowej w ul. Telefonicznej na odcinku od ul. Weselnej do ul. Czorszyńskiej	Miasto Łódź	40 000 000,00 zł
160	Przebudowa sieci tramwajowej w ul. Warszawskiej od ronda Powstańców 1863 r. do ul. Wycieczkowej	Miasto Łódź	150 000 000,00 zł
161	Modernizacja linii tramwajowej w ciągu ulicy Franciszkańskiej od ul. Północnej (wraz ze skrzyżowaniem) do ul. Bojowników Getta Warszawskiego wraz z przebudową pętli Północna	Miasto Łódź	47 400 000,00 zł
162	Budowa infrastruktury rowerowej na terenie miasta łączącej Łódź z gminą Konstantynów Łódzki i Aleksandrów Łódzki	Miasto Łódź	15 000 000,00 zł
163	Budowa infrastruktury rowerowej na terenie miasta łączącej Łódź z gminą Ksawerów	Miasto Łódź	15 000 000,00 zł
164	Budowa infrastruktury rowerowej na terenie miasta łączącej Łódź z gminą Nowosolna	Miasto Łódź	50 000 000,00 zł
165	Budowa infrastruktury rowerowej na terenie miasta łączącej Łódź z gminą Zgierz	Miasto Łódź	17 500 000,00 zł
166	Budowa infrastruktury rowerowej na terenie miasta łączącej Łódź z gminą Stryków	Miasto Łódź	35 000 000,00 zł
167	Kompleksowy program integracji sieci niskoemisyjnego transportu publicznego w metropolii łódzkiej wraz z zakupem taboru do obsługi trasy W-Z oraz innych linii komunikacyjnych i modernizacją zajezdni tramwajowych w Łodzi (projekt fazowany)	Miasto Łódź	413 228 559,00 zł
168	Przebudowa sieci tramwajowej w ul. Rzgowskiej na odcinku od ul. Broniewskiego do pętli „Kurczaki”	Miasto Łódź	100 000 000,00 zł
169	Budowa linii tramwajowej od skrzyżowania Rzgowska / Strażacka / Kurczaki do Instytutu Centrum Zdrowia Matki Polki	Miasto Łódź	150 000 000,00 zł
170	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego	Stowarzyszenie Łódzki Obszar Metropolitalny	906 000,00 zł
171	Restauracja i konserwacja Sali Złotej Pałacu Endera w Pabianicach	Powiat Pabianicki	2 500 000,00 zł



172	Przebudowa gminnej biblioteki	Gmina Nowosolna	14 000 000,00 zł
173	Kultura dostępna	Gmina Nowosolna	18 000 000,00 zł
174	Modernizacja terenu rekreacyjnego nad Lindą w Grotnikach	Gmina Zgierz	4 000 000,00 zł
175	Budowa sali w Gminnym Centrum Kultury, Sportu, Turystyki i Rekreacji w Dzierżąznej	Gmina Zgierz	10 000 000,00 zł
176	Budowa domków turystycznych na terenie Gminnego Centrum Kultury, Sportu, Turystyki i Rekreacji w Dzierżąznej	Gmina Zgierz	4 500 000,00 zł
177	Rozwój infrastruktury turystycznej ośrodka rodzinnej aktywności „Lewityn”.	MOSiR w Pabianicach ⁵	4 600 000,00 zł
178	Rozbudowa bazy noclegowej Hotelu „Włókniarz” na potrzeby ośrodka turystyczno-rekreacyjnego Lewityn	Miasto Pabianice/MOSiR	6 000 000,00 zł
179	Nowe Centrum Kultury w Konstancynie Łódzkim	Gmina Konstancynów Łódzki	30 000 000,00 zł
180	Szlak tematyczny Andre Citroena nad zalewem Huta Józefów w Głownie	Gmina Miasta Głowno	2 500 000,00 zł
181	Zagospodarowanie terenów przy rzece Mrodze i zalewie Mrożyczka w Głownie oraz utworzenie szlaku turystycznego	Gmina Miasta Głowno	7 000 000,00 zł
182	Budowa Centrum Rozwoju Strykowa – budowa Boisk	Gmina Stryków	30 000 000,00 zł
183	Budowa Centrum Rozwoju Strykowa – budowa Domu Kultury	Gmina Stryków	30 000 000,00 zł
184	Centrum aktywnej turystyki i rekreacji	Gmina Dmosin	8 000 000,00 zł
185	Przebudowa sali widowiskowej przy Gminnym Ośrodku Kultury w Wiśniowej Górze	Gmina Andrespol	6 396 000,00 zł
186	Budowa zaplecza kulturalno-turystycznego na terenie Gminnego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Wiśniowej Górze	Gmina Andrespol	11 685 000,00 zł
187	Przeprowadzenie prac w zakresie odbudowy budynku dworu rodziny Kochanowskich	Gmina Andrespol	10 135 200,00 zł



188	Budowa centrum sportowo-widowiskowego w Tuszynie	Gmina Tuszyn	5 430 000,00 zł
189	Nowe formy tworzenia i doświadczania kultury. Cykl działań edukacyjnych dla animatorów	Gmina Parzęczew	500 000,00 zł
190	Gmina Brójce – budowa Gminnego Ośrodka Kultury	Gmina Brójce	20 000 000,00 zł
191	Rozbudowa bazy kulturalnej w Gminie Brójce	Gmina Brójce	4 000 000,00 zł
192	Rozbudowa infrastruktury turystycznej w Lisowicach	Gmina Kolaszki	5 000 000,00 zł
193	Budowa mediateki	Gmina Kolaszki	10 000 000,00 zł
194	Rozbudowa ścieżki rowerowej o tereny w miejscowości Regny	Gmina Kolaszki	1 500 000,00 zł
195	Rozwój infrastruktury kulturalnej w Dłutowie	Gmina Dłutów	5 000 000,00 zł
196	Budowa Dobrońskiego Centrum Kultury – Dom Kultury i Biblioteka	Gmina Dobroń	19 000 000,00 zł
197	Wykorzystanie walorów przyrodniczych Główna – budowa turystycznego szlaku pieszo-rowerowego na terenach zielonych w śladzie dawnego połączenia kolejowego	Gmina Miasta Głowno	4 500 000,00 zł
198	Ścieżka spacerowa po zabytkowym parku w Szydłowie	Gmina Lutomiernik	6 000 000,00 zł
199	Budowa szlaku pieszo-rowerowego na terenie gm. Tuszyn	Gmina Tuszyn	3 500 000,00 zł
200	Twórcza przestrzeń – remont budynków pofabrycznych na potrzeby Fabryki Sztuki w Łodzi	Miasto Łódź	19 354 406,00 zł
201	Modernizacja, remont, przebudowa i wyposażenie Teatru Nowego im. Kazimierza Dejmka w Łodzi	Miasto Łódź	44 000 000,00 zł
202	Rozwój oferty Centrum Nauki i Techniki EC1 w Łodzi	Miasto Łódź	46 000 000,00 zł
203	Zwiększenie oferty kulturalnej Muzeum Kinematografii poprzez rewaloryzację zabytkowego kompleksu Karola Scheiblera wraz z jego otoczeniem	Miasto Łódź	13 150 000,00 zł



204	Rewitalizacja siedziby Muzeum Tradycji Niepodległościowych w Łodzi wraz z nadaniem nowych funkcji w budynku przy ul. Gdańskiej 13. Między tradycją a dostępnością. Muzeum Tradycji Niepodległościowych w Łodzi kreatorem współczesnej turystyki historycznej.	Miasto Łódź	25 000 000,00 zł
205	Bibliosfera jako kulturalne i bezpieczne centrum integracji społecznej z wykorzystaniem potencjału turystycznego strefy śródmiejskiej obszarów rewitalizowanych w siedzibie głównej Biblioteki Miejskiej w Łodzi	Miasto Łódź	4 900 000,00 zł
206	Utworzenie otwartej strefy wolontariatu w filii Miejskiej Strefy Kultury – Centrum Animacji i Rewitalizacji Rondo	Miasto Łódź	17 000 000,00 zł
207	WIDOK na kulturę – Punkt informacji o kulturze w Miejskiej Strefie Kultury w Łodzi	Miasto Łódź	14 000 000,00 zł
208	Kulturowo-przyrodniczy szlak łódzkiej tożsamości	Miasto Łódź	6 000 000,00 zł
209	Centrum produkcji muzycznej i tańca w Domu Kultury Ariadna – filii Miejskiej Strefy Kultury w Łodzi	Miasto Łódź	17 000 000,00 zł
210	Tu mieszkam tu żyję	Gmina Nowosolna	11 000 000,00 zł
211	Modernizacja Kina Ludowego w Ozorkowie w celu stworzenia przestrzeni służącej prowadzeniu działalności kulturalnej	Gmina Miasto Ozorków	20 000 000,00 zł
212	Modernizacja Miejskiego Ośrodka Kultury w Ozorkowie w celu stworzenia przestrzeni służącej prowadzeniu działalności kulturalnej	Gmina Miasto Ozorków	5 000 000,00 zł
213	Rozbudowa infrastruktury turystycznej w parku w Hucie Dłutowskiej	Gmina Dłutów	6 000 000,00 zł
214	Rozwój infrastruktury turystycznej kolei wąskotorowej w Gminie Rogów	Gmina Rogów	2 500 000,00 zł
215	Wsparcie inicjatyw na rzecz rozwoju terytorialnego	Stowarzyszenie Łódzki Obszar Metropolitalny	600 000,00 zł
216	Brzezińskie centrum wsparcia obywateli Ukrainy	Miasto Brzeziny	545 225,00 zł
217	Integracja społeczna, zawodowa, edukacyjna obywateli krajów trzecich	Miasto Łódź	2 556 890,00 zł
218	Lepsze Życie	Gmina Rzgów/ MOPS	3 589 500,00 zł



219	Zaopiekowani	Miasto Pabianice/ MCPS	3 000 000,00 zł
220	Rozwój usług społecznych i zdrowotnych dla mieszkańców powiatu brzezińskiego, zgierskiego	Gmina Parzęczew	1 310 000,00 zł
221	Usługi społeczne w powiecie brzezińskim	Miasto Brzeziny	3 588 241,50 zł
222	Wsparcie opieki geriatrycznej na terenie gminy Andrespol	Gmina Andrespol	6 000 000,00 zł
223	Usługi społeczne dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego	Miasto Łódź/MOPS	37 395 295,00 zł
224	Pogodna Jesień Życia	Miasto Łódź	17 250 000,00 zł
225	Aktywna integracja	Miasto Pabianice/ MCPS	3 000 000,00 zł
226	Brzezińska Integracja Społeczna	Miasto Brzeziny	1 681 944,00 zł
227	Rozwiązywanie problemu bezdomności w ŁOM - kompleksowe wsparcie dostosowane do indywidualnych potrzeb osób doświadczających bezdomności lub zagrożonych bezdomnością	Miasto Łódź	11 432 650,00 zł



9. Mechanizmy włączenia społecznego i system wdrażania Strategii ZIT

9.1. Warunki i procedury obowiązujące w realizacji Strategii ZIT

Na podstawie postanowień Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce, a także ustawy wdrożeniowej, Wytycznych Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej dotyczących realizacji zasady partnerstwa na lata 2021-2027 oraz „Zasad realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027”, określone zostały warunki, procedury oraz zakres zadań i obowiązków związanych z opracowaniem i wdrażaniem Strategii ZIT. Stowarzyszenie realizuje swoje cele poprzez wdrażanie strategii terytorialnych, w tym Strategii ZIT. Funkcję programową w systemie wdrażania pełni Rada SŁOM, a funkcje administracyjne Biuro SŁOM. W zakresie realizacji wyznaczonych zadań Biuro SŁOM stosuje warunki i procedury, przyjęte zgodnie z przepisami prawa wspólnotowego i krajowego, jak również zapisami dokumentów programowych, zasadami zawartymi w systemie realizacji programów operacyjnych, a także wytycznymi krajowymi i programowymi oraz zaleceniami Instytucji Zarządzającej.

W konsekwencji przyjęcia Uchwały nr 3/2022 z dnia 8 kwietnia 2022 r. w sprawie przystąpienia do opracowania projektu dokumentu Strategii ZIT, Rada SŁOM dokonała zmiany Statutu Stowarzyszenia w zakresie powołania Komitetu Doradczego, a Zarząd przyjął uchwałę w sprawie Regulaminu Komitetu Doradczego Stowarzyszenia oraz ogłoszenia otwartego naboru kandydatów na członków Komitetu.

Komitet Doradczy Stowarzyszenia stanowi ciało opiniujące i doradcze oraz forum współpracy i dialogu z ekspertami z terenu Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w sprawach dotyczących Strategii ZIT. Celem działania Komitetu jest w szczególności zapewnienie włączenia społecznego w opracowanie i realizację Strategii. Na etapie przygotowania i wdrażania Strategii ZIT udział partnerów społecznych i gospodarczych zapewniony jest poprzez otwarty charakter konsultacji społecznych i gospodarczych prowadzony przy współdziałaniu Członków Komitetu Doradczego SŁOM. Udział partnerów społecznych w spotkaniach roboczych, jak również w konsultacjach treści Strategii ZIT zapewni spełnienie zasady partnerstwa.

Zadania i kompetencje Komitetu Doradczego:

- opiniowanie strategii na etapie jej opracowania i realizacji;
- inicjowanie i wspieranie działań służących rozwijaniu dialogu między interesariuszami oraz ich integracja;



- doradzanie w zakresie rozwiązań służących zapobieganiu dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną - na wszystkich etapach opracowania i realizacji strategii;
- wspieranie Członków SŁOM w prowadzeniu działań edukacyjnych i informacyjnych o procesie realizacji instrumentu ZIT.

Rada SŁOM pełni funkcję programową, a do jej najważniejszych zadań należy m.in.:

- kształtowanie działalności programowej Stowarzyszenia;
- uchwalanie budżetu Stowarzyszenia;
- podejmowanie uchwał w sprawach przyjęcia członków Stowarzyszenia;
- wybór projektów ujętych na liście projektów strategicznych, które będą ubiegać się o dofinansowanie w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych oraz na liście projektów komplementarnych, które będą ubiegać się o dofinansowanie w ramach krajowych programów operacyjnych (listy będą załącznikami stanowiącymi integralną część Strategii Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego);
- akceptowanie składu Komitetu Doradczego Stowarzyszenia, powołanego przez Zarząd;
- podejmowanie uchwał ws. opracowania, uchwalenia lub zmiany strategii terytorialnych, w tym Strategii ZIT oraz strategii rozwoju ponadregionalnego.

Do najważniejszych kompetencji Zarządu SŁOM należy m.in.:

- przygotowanie i wykonywanie uchwał Rady Stowarzyszenia;
- delegowanie przedstawicieli Stowarzyszenia do innych organizacji i instytucji;
- podejmowanie decyzji w sprawie zaciągania zobowiązań, w tym podpisywanie umów i porozumień o współpracy;
- wykonywanie budżetu Stowarzyszenia.

Najważniejsze zadania Biura SŁOM w zakresie opracowania i wdrażania Strategii ZIT:

- przygotowanie projektu Strategii ZIT ŁOM oraz jej aktualizacji;
- zadania związane z udziałem w wyborze projektów do dofinansowania, o którym mowa w art. 29 ust. 3 rozporządzenia ogólnego, projektów wynikających ze Strategii ZIT ŁOM, w szczególności przez umieszczenie w strategii listy projektów, które mogą ubiegać się o dofinansowanie;



- przygotowanie i obsługa posiedzeń Zarządu, Rady i Komitetu Doradczego;
- opracowanie projektów raportów monitoringowych z realizacji Strategii ZIT;
- prowadzenie działań informacyjno-promocyjnych,
- współpraca z IZ FEŁ 2021-2027.

9.2. Opis procesu zaangażowania partnerów i włączenia społecznego

Ważnym elementem procesu tworzenia Strategii ZIT ŁOM jest partycypacja opierająca się na uczciwym, efektywnym i w możliwie wysokim stopniu angażującym obywateli i zainteresowane podmioty w podejmowanie decyzji dotyczących treści Strategii. Informowanie, konsultacje i współdecydowanie to trzy poziomy partycypacji, których realizacja zapewni wsparcie procesu oraz ułatwi zrozumienie i wdrożenie. Przy konstruowaniu Strategii ZIT wzięto pod uwagę naturalne sprzeczności głosów poszczególnych interesariuszy, które wynikały zarówno z różnego charakteru realizowanych przez nich zadań, ograniczeń organizacyjnych i operacyjnych, również różnych priorytetów budżetowych. Kluczową rolą było zidentyfikowanie tego ryzyka i jego zredukowanie poprzez identyfikację punktów spornych i wspólne wypracowanie możliwych wariantów rozwiązań.

Istotą sprawnego procesu konsultacji Strategii ZIT było zagospodarowanie całego spektrum głosów dotyczących stanu i przyszłości Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego oraz próba zachęcenia mieszkank i mieszkańców do przejścia od etapu formułowania opinii (często krytycznych) do tworzenia realistycznych i wykonalnych celów. Rola Stowarzyszenia w procesie wzajemnych uzgodnień pomiędzy interesariuszami o charakterze instytucjonalnym opierała się na wskazywaniu długofalowych korzyści z przyjmowania rozwiązań kompromisowych w wypadku występowania obszarów problemowych. Do głównych grup interesariuszy zaangażowanych w proces kształtowania przyszłych działań prorozwojowych należeli: przedstawiciele poszczególnych JST, mieszkańcy z terenu ŁOM, przedstawiciele NGO i lokalnych środowisk naukowych, w szczególności szkół wyższych itp.

Partycypacyjny charakter procesu opracowywania Strategii ZIT, oparty na dialogu społecznym z interesariuszami, w tym z mieszkańcami, wyrażony został poprzez organizację cyklu spotkań konsultacyjnych, w trakcie których wykorzystywano również metodę warsztatową. Proces włączenia jednej z głównych grup interesariuszy, jakimi są samorządy lokalne zrzeszone w Stowarzyszeniu, zainicjowany został już w 2021 r. Podczas spotkań odbywających się w formacie grup roboczych, na podstawie dostępnych opracowań diagnostyczno-analitycznych, zostały zidentyfikowane potrzeby, kierunki i zarysy działań kluczowe dla rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.



Spotkania konsultacyjne projektu Strategii ZIT były metodą wypracowania ostatecznych zapisów dokumentu, które odpowiadały specyfice obszaru i potrzebom mieszkańek i mieszkańców. Otwarte konsultacje społeczne rozpoczęto w II kwartale 2022r., gdzie w okresie od dnia 1 czerwca 2022 r. do dnia 5 lipca 2022 r. zaprezentowane zostały założenia do projektu dokumentu Strategii ZIT 2021-2027. Założenia zostały opublikowane zgodnie z art. 39 ust. 1 i art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2022 r. 1029). Wersja elektroniczna konsultowanego społecznie dokumentu została umieszczona na stronie Stowarzyszenia www.lom.lodz.pl, a drukowany egzemplarz został udostępniony do wglądu w siedzibie Biura SŁOM. Jednocześnie informację o rozpoczęciu procesu konsultacji podano do publicznej wiadomości dnia 14 czerwca 2022 r. za pośrednictwem obwieszczenia w lokalnej prasie.

Zasada partnerstwa realizowana jest przede wszystkim poprzez włączenie w proces przygotowania, wdrażania oraz sprawozdawczości i monitoringu wszystkich Członków SŁOM. Projekt Strategii ZIT przekazywany jest gminom i powiatom tworzącym SŁOM w celu uzgodnienia jej ostatecznych zapisów.

Obok partnerskiej współpracy JST zapewnione zostało tzw. uspołecznienie Strategii ZIT ŁOM poprzez udział partnerów społeczno-gospodarczych oraz właściwych podmiotów reprezentujących społeczeństwo obywatelskie, podmiotów działających na rzecz ochrony środowiska oraz podmiotów odpowiedzialnych za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób z niepełnosprawnościami, równości płci i niedyskryminacji na etapie przygotowania i opiniowania Strategii. Właśnie w tym celu powołano Komitet Doradczy Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny.

Na podstawie Uchwały Zarządu Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny nr 17/2022 z dnia 29 września 2022 r. w sprawie przyjęcia i wprowadzenia Regulaminu Komitetu Doradczego Stowarzyszenia oraz ogłoszenia otwartego naboru kandydatów na członków Komitetu, zaproszeni zostali przedstawiciele społeczeństwa obywatelskiego oraz przedstawiciele podmiotów społeczno-gospodarczych działających na rzecz ochrony środowiska, odpowiedzialnych za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób ze specjalnymi potrzebami, równości płci i niedyskryminacji lub innych podmiotów stanowiących potencjalne partnerstwa społeczno-gospodarcze z terenu Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, do zgłaszania Kandydatów na Członków Komitetu Doradczego Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny na lata 2021-2027.



Nabór na Członków Komitetu SŁOM prowadzono w trzech etapach. Pierwszym z nich było uruchomienie proces naboru partnerów do prac Komitetu Doradczego Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny na lata 2021-2027 poprzez zamieszczeni informacji na stronie internetowej Stowarzyszenia ŁOM oraz na stronach Członków Stowarzyszenia. Kolejny krok obejmował przekazanie do wybranych organizacji pism z prośbą o zgłoszenie kandydata do pracy w Komitecie Doradczym SŁOM. Ostatni krok to ogłoszenie na stronie Stowarzyszenia ŁOM otwartego naboru do Komitetu Doradczego SŁOM prowadzonego w trybie ciągłym, który umożliwia aplikowanie na Członka na każdym etapie prac nad Strategią ZIT. Komitet Doradczy został powołany Uchwałą nr 1/2023 Zarządu Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny z siedzibą w Łodzi z dnia 17 lutego 2023 r. w sprawie powołania Komitetu Doradczego Stowarzyszenia, a następnie liczebność i skład Komitetu zatwierdzony Uchwałą Rady Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny z dnia 28 lutego 2023 r.

Ostatecznie uzgodniony dokument poddawany jest zawsze konsultacjom społecznym. Wynikające z konsultacji ustalenia wprowadzane są do dokumentu, który jako projekt Strategii ZIT poddany zostaje Strategicznej Ocenie Oddziaływania na Środowisko. Rekomendacje organów określonych w Ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko uwzględniane są w treści dokumentu. Raport z konsultacji stanowi załącznik do Strategii. Decyzję o zatwierdzeniu Strategii podejmuje Rada Stowarzyszenia po zapoznaniu się opinią Komitetu Doradczego. Uchwały Rady Stowarzyszenia w sprawie Strategii ZIT zapadają większością 2/3 głosów członków Stowarzyszenia w obecności co najmniej połowy członków Stowarzyszenia w głosowaniu jawnym.

Strategia ZIT podlega opiniowaniu przez IZ FEŁ 2021-2027 oraz ministrowi właściwemu do spraw rozwoju regionalnego. Pozytywna opinia w/w podmiotów jest warunkiem realizacji ZIT. Zmiany dokumentu dokonywane są analogicznie do procedury zatwierdzania. Zatwierdzona Strategia ZIT i jej zmiany publikowane są na stronie internetowej Stowarzyszenia ŁOM.

9.3. System wdrażania Strategii ZIT

9.3.1. Podstawa wdrażania Strategii ZIT

W związku z pełnieniem funkcji jednostki odpowiedzialnej za wdrażanie Strategii ZIT, Biuro SŁOM posługuje się procedurami ustanowionymi dla systemu wdrażania polityki spójności w latach 2021-2027 oraz regulaminami wewnętrznymi.



Biuro SŁOM realizuje zadania związane z koordynacją działań planowanych do realizacji w ramach Strategii ZIT, informowaniem i promocją w zakresie uzgodnionym z właściwymi Instytucjami Zarządzającymi, monitorowaniem postępu realizacji Strategii i będącym jego konsekwencją procesem sprawozdawania właściwym instytucjom, zgodnie z przepisami prawa wspólnotowego i krajowego, jak również zapisami dokumentów programowych, zasadami zawartymi w systemie realizacji programów, a także wytycznymi krajowymi i programowymi oraz zaleceniami Instytucji Zarządzających.

Zaangażowanie społeczności lokalnej w budowanie Strategii ZIT jest ważnym procesem jej uspołeczniania, jednak nie jedynym. Społeczność lokalna powinna mieć możliwość włączenia się również w proces realizacji Strategii, jako współdecydująca o kierunkach rozwoju, zmianach w dokumencie strategicznym oraz ocenie jego wdrażania. Kluczową rolę w tym zakresie pełnić będzie powołany Komitet Doradczy, którego kompetencje umocowane statutowo, dają możliwość reprezentacji stanowisk różnych grup społecznych. Zmieniające się uwarunkowania, zarówno zewnętrzne, jak i wewnętrzne, oraz postępujący proces ewolucji gospodarczej, wymusza konieczność weryfikacji założeń dokumentu w trakcie jej wdrażania, a w przypadku zidentyfikowania potrzeb, także jego modyfikacji.

9.3.2. Procedura monitoringu realizacji Strategii ZIT

Procedura monitorowania realizacji Strategii ZIT będzie miała charakter cykliczny. Zgodnie z logiką postępowania w przypadku ewaluacji dokumentów strategicznych, kluczowe znaczenie mają trzy etapy oceny: ewaluacja ex-ante (dokonana w ramach przeprowadzonej diagnozy), ewaluacja mid-term oraz ewaluacja ex-post (po zakończeniu procesu wdrażania). Równie ważne, co wskazane powyżej etapy, jest prowadzenie bieżącego monitorowania postępów realizacji Strategii. Sposób monitorowania określony jest zestawem procedur obowiązujących w Biurze SŁOM i polega on przede wszystkim na analizie postępów osiągniętych celów i informowaniu członków Zarządu Stowarzyszenia (w ujęciu kwartalnym) o bieżących postępach wykonania Strategii ZIT. Stosowne sprawozdania zostaną również przekazane do Zarządu SŁOM po zakończeniu każdego roku kalendarzowego, a po upływie ram czasowych określonych w Strategii, sporządzony zostanie również raport końcowy. Projekt rocznego sprawozdania monitoringowego przygotowujący jest przez Biuro SŁOM i przekazywany do Zarządu w celu uzyskania pozytywnej opinii. Proces monitorowania wdrażania Strategii ZIT uzależniony jest w dużej mierze od sposobu przygotowania i realizacji samych projektów składających się na osiągnięcie zakładanych celów i rezultatów. Zintegrowany charakter projektów, przejawiający się w formule zestawienia działań inwestycyjnych w wiązki projektów o tożsamym zakresie rzeczowym, realizujących ten sam



cel Strategii i przyczyniających się do osiągnięcia wspólnych wskaźników produktu i rezultatu, znajduje odzwierciedlenie w listach planowanych do realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych (listach projektów). Priorytetyzacja potrzeb inwestycyjnych stanowi podstawę do skonstruowania układu projektów w formie listy podstawowej i rezerwowej. Model ten, pozwala na wskazanie działań, które z perspektywy rozwoju obszaru funkcjonalnego stanowią, czynnik decydujący. Dlatego też, skuteczna realizacja projektów wymaga pełnego zaangażowania zarówno ze strony wnioskodawców, jak i Związku ZIT. Rola Stowarzyszenia (szczególnie pracowników biura) w tym aspekcie, skupia się przede wszystkim na dwóch aspektach:

- wsparciu doradczym i konsultacyjnym w procesie przygotowania dokumentacji aplikacyjnej oraz w fazie realizacyjnej projektu;
- bieżącym monitorowaniu postępów prac, zarówno na etapie przygotowania wniosku o dofinansowanie, jak i w trakcie realizacji.

Kluczowe znaczenie w wypełnieniu powierzonej roli odgrywa wzmocnienie kompetencji pracowników biura i pracowników jednostek samorządu terytorialnego zrzeszonych w Stowarzyszeniu. Determinuje to konieczność wypracowania programu, którego systematyczne działania przyczynią się do poszerzenia, ugruntowania i aktualizacji wiedzy, przekładając się tym samym na wzrost efektywności procesu wdrożenia Strategii ZIT. Wymiar realizacji działań wzmacniających potencjał Stowarzyszenia określony został w Celu strategicznym 5 Nowocześnie zarządzany ŁOM, gdzie wskazano podstawowe kierunki działań, których realizacja przyczyni się do efektywnego kreowania współpracy prorozwojowej. Doświadczenia poprzedniej perspektywy pokazały, że przyjęta formuła stowarzyszenia pozwoliła stworzyć i wypromować partnerski model współpracy, zarówno na poziomie operacyjnym, jak i na szczeblu strategicznym. Rada Stowarzyszenia, oprócz podstawowych zadań statutowych, stała się również platformą wymiany doświadczeń, w zakresie wykonywanych zadań własnych gmin i powiatów oraz zadań im zleconych przez administrację rządową, a także stanowiła inspirację do podejmowania wspólnych inicjatyw gospodarczych, mających wpływ na rozwój jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład Stowarzyszenia. Dobra praktyka, wypracowana w latach ubiegłych, stanowi czynnik przesądzający o kontynuacji przyjętych rozwiązań, gwarantujących dalsze wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.