



ZARZĄD WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

AKTUALIZACJA



Łódź, wrzesień 2010 r.



Łódzkie

Biurowo Planowania Przestrzennego
Województwa Łódzkiego w Łodzi
ul. Sienkiewicza 3, 90-113 Łódź
tel./fax 042 630 57 69 do 72



Opracowanie wykonano
w
BIURZE PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO W ŁODZI

przy współpracy
DEPARTAMENTU POLITYKI REGIONALNEJ
URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO W ŁODZI

Dyrektor Departamentu
Marcin Podgórski

p.o. Dyrektora Departamentu
Artur Stelmach

Naczelnik Wydziału Planowania Przestrzennego
Witold Sikorski

GENERALNY PROJEKTANT PLANU

EWA PATURALSKA-NOWAK

uprawnienie do projektowania
w planowaniu przestrzennym nr 1358/94
członek Okręgowej Izby Urbanistów
z siedzibą w Warszawie nr WA-153

GŁÓWNI PROJEKTANCI

Agnieszka Jaszczyńska

Marianna Nalewajczyk

Jan Zeman

PROJEKTANCI

Maciej Bąk
Maria Budzyńska-Michalska
Patrycja Czarnecka
Alina Ditberner
Michał Grzelak
Jolanta Kowalska
Lidia Lamcha
Renata Leśniak-Kordzińska
Jacek May
Marta Pabich
Sławomir Podkoński
Agnieszka Pora
Aleksandra Strzelczyk
Jakub Szałowski
Anna Szymańska
Małgorzata Wrąbel-Budner
Barbara Zalega

OPRACOWANIE GRAFICZNE

Małgorzata Chrobak
Lucyna Cichocka
Justyna Dolaczyńska
Adam Garncarek
Małgorzata Jura
Krystyna Kozłowska
Jolanta Maj
Krzysztof Paczkowski
Danuta Rycerz
Magdalena Siwik

KOREKTA I REDAKCJA TEKSTU:

Biurokorekty.pl
ul. Kilińskiego 10 lok. 83
41-200 Sosnowiec
www.biurokorekty.pl

SPIS TREŚCI:

I.	WPROWADZENIE - UWARUNKOWANIA PRAWNE I ASPEKTY PROGRAMOWE	1
	1. PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA W SYSTEMIE PLANOWANIA	1
	2. POTRZEBA NOWYCH ROZWIĄZAŃ	2
	3. METODA OPRACOWANIA PLANU	3
	4. PRZEBIEG PRAC NAD PLANEM	4
II.	UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE - WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE W DOKUMENTACH STRATEGICZNYCH	5
	1. REGION ŁÓDZKI W PRZESTRZENI EUROPEJSKIEJ	5
	2. UWARUNKOWANIA I USTALENIA ZAWARTE W KONCEPCJI POLITYKI PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU MAJĄCE ZWIĄZEK Z ZAGOSPODAROWANIEM PRZESTRZENNYM WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO	9
	3. WNIOSKI DLA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO WYNIKAJĄCE Z KRAJOWYCH DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH I POGRAMÓW OPERACYJNYCH	16
	4. DOKUMENTY STRATEGICZNE I OPERACYJNE ORAZ PROGRAMY ROZWOJOWE WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO	21
III.	UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE - POTENCJAŁ I MOŻLIWOŚCI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO - WNIOSKI	25
	1. SYSTEM OSADNICZY	26
	A. ASPEKTY SPOŁECZNE	26
	• <i>Demografia</i>	26
	• <i>Mieszkalnictwo</i>	28
	• <i>Infrastruktura społeczna</i>	30
	– <i>Ochrona zdrowia i opieka społeczna</i>	30
	– <i>Kultura</i>	31
	– <i>Edukacja i szkolnictwo wyższe</i>	31
	B. ASPEKTY GOSPODARCZE	33
	• <i>Struktura gospodarcza województwa</i>	33
	• <i>Rolnictwo</i>	36
	• <i>Innowacyjna gospodarka</i>	38
	• <i>Rynek pracy</i>	39
	C. SIEĆ OSADNICZA	42
	• <i>Osadnictwo miejskie</i>	43
	• <i>Osadnictwo wiejskie</i>	51
	2. POWIĄZANIA INFRASTRUKTURALNE	53
	A. SYSTEM TRANSPORTOWY	53
	• <i>Układ drogowy</i>	53
	• <i>Układ kolejowy</i>	54
	• <i>Lotnictwo</i>	56
	• <i>Transport zbiorowy</i>	56
	• <i>Logistyka</i>	57
	B. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	59

•	<i>Elektroenergetyka</i>	59
•	<i>Gazownictwo i gospodarka paliwowa</i>	59
•	<i>Telekomunikacja</i>	60
•	<i>Odnawialne źródła energii</i>	61
–	<i>Energia wody</i>	61
–	<i>Energia geotermalna</i>	61
–	<i>Energia wiatru</i>	61
–	<i>Energia biomasy i biogazu</i>	62
–	<i>Energia słońca</i>	62
•	<i>Gospodarka wodno-ściekowa</i>	63
•	<i>Gospodarka odpadami</i>	64
3.	POWIĄZANIA ŚRODOWISKOWE I KULTUROWE	67
A.	OBSZARY CENNE PRZYRODNICZO	67
B.	DZIEDZICTWO KULTUROWE	72
C.	TURYSTYKA I REKREACJA	76
4.	ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE	79
•	<i>Kopaliny</i>	79
•	<i>Wody powierzchniowe</i>	80
•	<i>Wody podziemne</i>	81
•	<i>Powietrze</i>	82
•	<i>Gleby</i>	83
•	<i>Leśnictwo</i>	83
•	<i>Zagrożenia</i>	84
–	<i>Klimat akustyczny</i>	84
–	<i>Promieniowanie elektromagnetyczne PEM</i>	84
–	<i>Zagrożenie awariami</i>	85
–	<i>Zagrożenie ruchami masowymi ziemi</i>	85
5.	OBRONNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE	86
•	<i>Tereny zamknięte i przedsiębiorstwa o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym</i>	86
6.	PODSUMOWANIE	88
IV.	WIZJA ROZWOJU - SKOK CYWILIZACYJNY CZY STAGNACJA ROZWOJU	93
1.	WIZJA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO	94
2.	ZAGROŻENIA DLA OSIĄGNIĘCIA PRZYJĘTEJ WIZJI ROZWOJU	100
V.	CELE I KIERUNKI POLITYKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA	102
1.	SYSTEM OSADNICZY	104
2.	POWIĄZANIA INFRASTRUKTURALNE	125
3.	POWIĄZANIA ŚRODOWISKOWE I KULTUROWE	143
4.	ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE	164
5.	OBRONNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE	177
6.	OBSZARY PROBLEMOWE	181

VI.	WSPÓŁPRACA MIĘDZYREGIONALNA - STRATEGICZNE KIERUNKI DZIAŁAŃ	187
VII.	REALIZACJA PLANU - PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA JAKO PRZESTRZENNY WYMIAR PLANOWANIA OPERACYJNEGO	195
	1. ZASADY REALIZACJI PLANU	195
	2. MONITORING PLANU	196
	3. ZADANIA WYNIKAJĄCE Z PROGRAMÓW RZĄDOWYCH, SŁUŻĄCYCH REALIZACJI INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU KRAJOWYM	198
	4. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU PONADLOKALNYM UWZGLĘDNIONE W DOKUMENTACH PRZYJĘTYCH PRZEZ SEJM RP, RADĘ MINISTRÓW, WŁAŚCIWEGO MINISTRA LUB SEJMIK WOJEWÓDZTWA	199
VIII.	ROZWIĄZANIA ZAWARTE W „PLANIE...” STANOWIĄCE PRZENIESIENIE USTALEŃ KONCEPCJI POLITYKI PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU NA POZIOM WOJEWÓDZKI	210
IX.	REKOMENDACJE	218
	1. REKOMENDACJE DO KONCEPCJI PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU / PLANU PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU	218
	2. REKOMENDACJE I WNIOSKI DO POLITYKI PRZESTRZENNEJ WOJEWÓDZTW SĄSIEDNICH	222
	3. REKOMENDACJE DO PROGRAMÓW WYNIKAJĄCYCH Z PRZEPISÓW ODRĘBNYCH ORAZ PROGRAMÓW ROZWOJU WOJEWÓDZTWA	230
	4. REKOMENDACJE DO ZARZĄDCÓW DRÓG I OPERATORÓW SIECI	233
	5. REKOMENDACJE DO POLITYKI PRZESTRZENNEJ SAMORZĄDÓW LOKALNYCH	237
X.	SŁOWNIK	238
XI.	BIBLIOGRAFIA I MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE	248
XII.	SPIS RYSUNKÓW	264
XIII.	SPIS ZAŁĄCZNIKÓW	267



1. PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA W SYSTEMIE PLANOWANIA

Aktualizacja „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego” jest opracowywana na podstawie przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. W świetle zapisów ww. ustawy plan zagospodarowania przestrzennego województwa nie jest aktem prawa miejscowego, jednak będąc wyrazem polityki przestrzennej samorządu województwa, odgrywa bardzo istotną rolę w gospodarowaniu przestrzenią. Jest dokumentem długookresowym (perspektywa najbliższych 20 lat), ściśle powiązany ze strategią rozwoju województwa oraz określającym cele i kierunki rozwoju przestrzennego regionu.

Ustalenia planu odnoszą się do obszaru województwa w jego granicach administracyjnych.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa:

- Nie jest aktem prawa miejscowego.
- Jest elementem regionalnego planowania strategicznego, w którym następuje konkretyzacja przestrzenna celów sformułowanych w strategii rozwoju województwa. Wobec faktu, że obecnie obowiązująca strategia rozwoju województwa podlega aktualizacji i musi być spójna z planem zagospodarowania przestrzennego województwa, przyjmuje się, że założenia rozwoju do „Planu...” będą również założeniami do strategii rozwoju województwa w wymiarze przestrzennym. Jednocześnie zakłada się, że z przyjętych w aktualizacji „Planu...” kierunków działań, strategia rozwoju województwa wskaże działania priorytetowe dla kolejnych okresów programowania.
- Jest elementem systemu planowania przestrzennego, odgrywającym rolę koordynacyjną między planowaniem krajowym a planowaniem miejscowym.
- Formułuje cele i kierunki polityki przestrzennej, dając podstawę do formułowania tej polityki w programach operacyjnych i programach rozwoju.
- Jest aktem kierownictwa wewnętrznego, wiążąc organy i jednostki organizacyjne samorządu województwa oraz inne organy, które go uzgodniły.

„Plan...”, poza szeroką sferą informacyjno-poznawczą, pozwalającą wszystkim wspólnotom samorządowym wzbogacić wiedzę o regionie, umiejscawia wartości przestrzeni w grze rynkowej, zakreślając pole dla inicjatyw i przedsiębiorczości.



2. POTRZEBA NOWYCH ROZWIĄZAŃ

Prace planistyczne nad planem mają charakter ciągły, a aktualność jego zapisów podlega okresowej ocenie przeprowadzanej przez zarząd województwa co najmniej raz w czasie kadencji sejmiku. Okresowa ocena „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego”, przeprowadzona w 2005 r., wykazała potrzebę jego aktualizacji m.in. ze względu na wiele zmian przestrzennych i legislacyjnych na szczeblu krajowym i wojewódzkim, mających istotny wpływ na kształt polityki przestrzennej regionu.

Najważniejszym uwarunkowaniem wpływającym na konieczność aktualizacji „Planu...” była zmiana kolejnych rozporządzeń RM w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz zmiana myślenia w politykach dotyczących międzynarodowego i krajowego układu kolejowego, w którym Łódź została wreszcie dostrzeżona jako bardzo ważny węzeł kolejowy.

Także na szczeblu wojewódzkim zaistniały nowe dokumenty wpływające w istotny sposób na kształt polityki przestrzennej regionu. Po 2002 r. sejmik województwa uchwalił m.in.: „Strategię rozwoju województwa łódzkiego na lata 2007–2020”, „RPO Województwa Łódzkiego na lata 2007–2013”, „Program opieki nad zabytkami”, „Plan gospodarki odpadami”, „Program ochrony środowiska”, „Program małej retencji”.

Poza tym pojawiło się wiele nowych aktów prawnych warunkujących zakres opracowań planistycznych. Jednym z najważniejszych jest ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 r., m.in. poszerzająca tematykę podejmowaną w planie województwa o tereny zamknięte i dobra kultury współczesnej. Innych kryteriów wyboru wymagają również obszary problemowe, a odrębnych prac plan zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego.

Wszystkie powyższe uwarunkowania przestrzenne i okoliczności społeczno-gospodarcze sprawiają, że konieczne jest nowe spojrzenie na region łódzki. Oddziaływanie powszechnej globalizacji, otwarcie na rynki europejskie i światowe, szybkie rozprzestrzenianie się nowych technologii i standardów powoduje, że nastąpiła niezwykła dynamizacja zmian. Aby sprostać dzisiejszym wyzwaniom cywilizacyjnym, zwłaszcza w kontekście wzrastającej konkurencyjności regionów, należy wzmocnić walory województwa łódzkiego, określić jego rzeczywiste predyspozycje rozwojowe i bieguny dynamicznych przekształceń, a także zidentyfikować istniejące i przyszłe zagrożenia wymagające działań naprawczych.

Jednocześnie z podjęciem prac nad aktualizacją „Planu...” rozpoczęto opracowywanie „Planu zagospodarowania przestrzennego Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego”. Jednak zakończono je na etapie fazy uwarunkowań. Wstrzymanie prac było spowodowane brakiem dokumentów wiążących szczebla rządowego dotyczących obszarów metropolitalnych.



3. METODA OPRACOWANIA PLANU

Prace nad projektem aktualizacji „Planu...” podzielono na dwie podstawowe fazy: fazę przedprojektową i fazę projektową.

W ramach fazy przedprojektowej wyodrębniono dwa etapy prac:

Etap I. Prace analityczne – przeprowadzono wiele branżowych analiz z zakresu transportu i infrastruktury, środowiska przyrodniczego, dziedzictwa kulturowego i turystyki oraz dotyczących zagadnień społeczno-gospodarczych. Przeprowadzono także delimitację kształtującego się obszaru metropolitalnego oraz przeanalizowano wszystkie dokumenty planistyczne gmin.

Etap II. Ekofizjografia – charakteryzująca poszczególne elementy przyrodnicze na obszarze województwa oraz ich wzajemne powiązania; opracowanie stanowi kompendium wiedzy o środowisku przyrodniczym regionu.

Analizy i studia, sporządzone na podstawie najświeższych dostępnych wówczas danych z 2006 r., które częściowo zostały zaktualizowane w dalszych pracach planistycznych, oraz **ekofizjografia** stanowiły podstawę dla opracowania uwarunkowań rozwoju.

W fazie projektowej prace wykonywano w trzech etapach:

Etap I. Uwarunkowania – w podziale na:

- uwarunkowania zewnętrzne, odnoszące się do roli i miejsca województwa w Europie i kraju oraz obrazujące uwarunkowania wynikające ze strategii rozwoju województwa i innych dokumentów regionalnych,
- uwarunkowania wewnętrzne, w których przeanalizowano aspekty społeczne, gospodarcze, infrastrukturalne, ekologiczne, kulturowe, turystyczne i osadnicze,
- uwarunkowania rozwoju funkcji metropolitalnych, zawierające m.in. ocenę potencjału społeczno-gospodarczego miast kształtującego się obszaru metropolitalnego oraz obrazujące metropolię łódzką na tle wybranych metropolii w kraju.

Podsumowaniem tego etapu prac była analiza SWOT, na podstawie której sformułowano wnioski końcowe, gdzie zidentyfikowano wiele zagadnień, które będą miały bezpośredni wpływ na dalszy rozwój społeczno-gospodarczy i przestrzenny regionu.

Etap II. Założenia rozwoju, w których sformułowano główne cele i kierunki rozwoju województwa.

Etap III. Projekt planu – w ostatnim etapie nastąpiło rozwinięcie założeń rozwoju. Przyjęto, że „Plan...” realizowany będzie przez:

- zadania wynikające z programów rządowych służących realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym,
- inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, uwzględnione w dokumentach przyjętych przez Sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa.

W tym zakresie ustalenia „Planu...” są wiążące dla gmin przy sporządzaniu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Druga grupa interwencji planistycznej to rekomendacje kierowane do poziomu regionalnego, krajowego i lokalnego, które określają pożądane kierunki rozwoju dla realizacji celów zapisanych w „Planie...” i stanowią wytyczne do aktualizowanych dokumentów strategicznych i operacyjnych województwa.



4. PRZEBIEG PRAC NAD PLANEM

- Uchwała Nr XIV/346/07 z dnia 30 października 2007 r. Sejmiku Województwa Łódzkiego w sprawie aktualizacji „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego”.
- Obwieszczenie Marszałka Województwa o przystąpieniu do sporządzania aktualizacji „Planu...”, określające miejsce i termin składania wniosków; Dziennik Gazeta Wyborcza z dnia 27 listopada 2007 r., Dziennik Gazeta Prawna z dnia 26 listopada 2007 r.
- Zawiadomienie Marszałka Województwa o przystąpieniu do sporządzania aktualizacji „Planu...” skierowane do instytucji i organów właściwych do uzgadniania i opiniowania „Planu...”, informujące o możliwości składania wniosków – listopad 2007 r.
- Rozpatrzenie uwag i wniosków do projektu aktualizacji „Planu...” i udostępnienie wstępnej analizy wniosków w BIP – sierpień 2008 r.
- Opracowanie Założeń Rozwoju Województwa, przyjętych na posiedzeniu Zarządu Województwa Łódzkiego dnia 22 kwietnia 2009 r., i udostępnienie założeń w BIP – maj 2009 r.
- Obwieszczenie Marszałka Województwa o przystąpieniu do sporządzania aktualizacji „Planu...” w trybie ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko – Gazeta Wyborcza z dnia 30 kwietnia 2009 r.
- Opracowanie projektu aktualizacji „Planu...” i przekazanie Departamentom Urzędu Marszałkowskiego do opiniowania – lipiec 2009 r.
- Opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko – listopad 2009 r.
- Zaopiniowanie projektu aktualizacji „Planu...” przez Wojewódzką Komisję Urbanistyczno-Architektoniczną – listopad 2009 r.
- Przyjęcie projektu planu przez Zarząd Województwa Łódzkiego – listopad 2009 r.
- Obwieszczenie Marszałka Województwa o wyłożeniu projektu aktualizacji „Planu...” wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko” do publicznego wglądu – Gazeta Wyborcza z dnia 1 grudnia 2009 r.
- Udostępnienie projektu aktualizacji „Planu...” wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko” w BIP – grudzień 2009 r.
- Skierowanie projektu aktualizacji „Planu...” do opiniowania i uzgadniania przez instytucje i organy właściwe do opiniowania i uzgadniania projektu planu zagospodarowania przestrzennego województwa – grudzień 2009 r.
- Rozpatrzenie opinii i wniosków do projektu aktualizacji „Planu...” – kwiecień 2010 r.
- Dokonanie weryfikacji projektu aktualizacji „Planu...” w kontekście przekazanych wniosków w fazie opiniowania – marzec 2010 r.
- Przedstawienie projektu planu Ministrowi Infrastruktury w celu stwierdzenia zgodności z „Koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju” – kwiecień 2010 r.
- Uzgodnienie projektu „Planu...” z organami określonymi w przepisach odrębnych.
- Przyjęcie przez zarząd projektu aktualizacji „Planu...” i skierowanie go do Sejmiku Województwa Łódzkiego w celu uchwalenia – 7 września 2010 r.
- Podjęcie przez Sejmik Województwa Łódzkiego uchwały o przyjęciu aktualizacji „Planu...” – 21 września 2010 r.



U WARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE W DOKUMENTACH STRATEGICZNYCH

1. REGION ŁÓDZKI W PRZESTRZENI EUROPEJSKIEJ

W świetle pełnego członkostwa Polski w Unii Europejskiej i transformacji społeczno-gospodarczej pojęcie regionu nabiera nowego znaczenia, a trafne zdefiniowanie i określenie polityki regionalnej staje się jednym z najważniejszych wyzwań i warunkiem dalszego rozwoju. Obecnie szczególnie istotny jest znacznie szerszy kontekst funkcjonowania poszczególnych regionów europejskich – daje większe możliwości wymiany doświadczeń i podejmowania wspólnych działań przy jednoczesnym wzroście konkurencyjności.

Do najważniejszych dokumentów wyznaczających strategiczne kierunki rozwoju przestrzennego na szczeblu europejskim należą m.in.:

**Strategia Lizbońska,
Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego,
Agenda Terytorialna dla Unii Europejskiej,
Karta Lipska,
Program INTERREG IV.**

W dokumentach tych podkreśla się przede wszystkim konieczność:

- wzmocnienia spójności państw UE, a także podnoszenia ich atrakcyjności poprzez m.in. poprawę dostępności, zapewnienie odpowiedniej jakości usług oraz zachowanie potencjału środowiskowego,
- rozwoju policentrycznego i równoważenia systemu osadniczego poprzez tworzenie sieci współpracy regionów miejskich i miast oraz wzmocnianie związków między terenami miejskimi i wiejskimi,
- kształtowania i ochrony środowiska przyrodniczego i dziedzictwa kulturowego w celu zachowania zróżnicowania regionów i wzmocnienia ich tożsamości, a także traktowania ich jako istotnych czynników rozwojowych,
- wzmocnienia i rozbudowy sieci transeuropejskich oraz promocji zintegrowanych koncepcji transportu,
- rozwoju gospodarki opartej na wiedzy i tworzenia regionalnych klasterów konkurencyjności i innowacji.

Dwa obszary działań mają szczególne znaczenie dla kształtowania przestrzeni – są to transport i środowisko przyrodnicze.



Do najistotniejszych dokumentów określających kierunki działań w zakresie transportu należą m.in.:

Traktat o Unii Europejskiej z Maastricht (TUE z 7 lutego 1992 r.), którego artykuły 154–156 stanowią podstawę funkcjonowania Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Sieci te mają przyczynić się do sprawnego działania i rozwoju rynku wewnętrznego oraz zapewnić spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną. Projekty tej sieci zostały określone w wytycznych wspólnotowych na temat rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Decyzja Nr 1692/96) ze zmianami.

W wymiarze europejskim strategiczne powiązania województwa tworzą szlaki transportowe sieci TEN-T:

- autostrada A-1 łącząca województwo ze Skandynawią i krajami Europy Południowej,
- autostrada A-2 łącząca województwo z krajami Europy Zachodniej oraz z Rosją i krajami nadbałtyckimi,
- droga krajowa nr 8 Wrocław – Piotrków Trybunalski – Warszawa – Augustów – Budzisko – (Kowno),
- linia kolejowa E20 Kunowice – Poznań – Warszawa – Łuków – Terespol,
- linia kolejowa CE20 Łowicz – Pilawa – Łuków (dla transportu towarowego),
- linia kolejowa E65 Gdynia – Gdańsk – Tczew – Iława – Warszawa – Zawiercie – Katowice – Bielsko-Biała – Zwardoń/Zebrzydowice,
- linia kolejowa CE65 – Tczew – Inowrocław – Zduńska Wola – Tarnowskie Góry (dla transportu towarowego).

Dwa szlaki transportowe sieci TEN-T są objęte projektami priorytetowymi:

- Nr 23 oś kolejowa Gdańsk – Warszawa – Brno/Bratysława – Wiedeń,
- Nr 25 autostrada Gdańsk – Brno/Bratysława – Wiedeń.

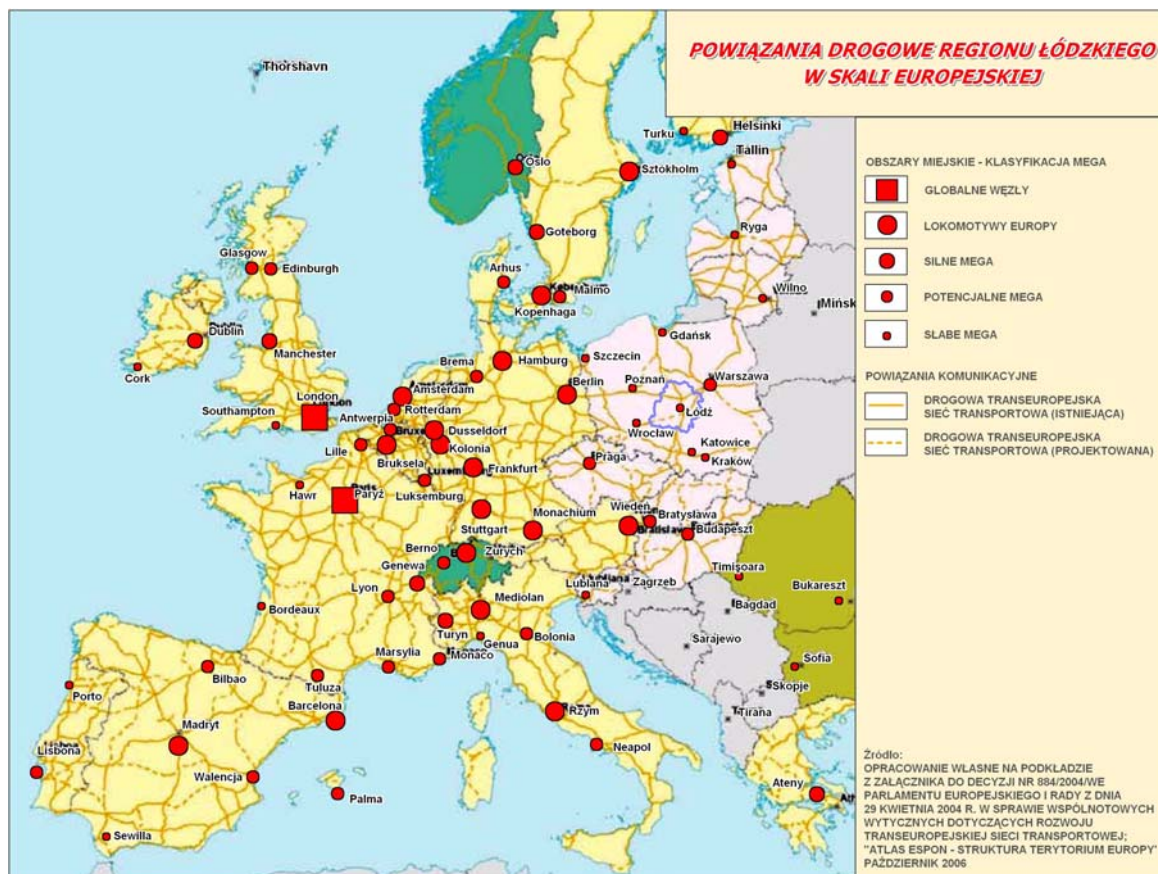
Dostępność komunikacyjną Polski i regionu z Unią Europejską nadal ocenia się jako słabą, o niskim wskaźniku dróg szybkiego ruchu. Brakuje również dogodnych połączeń na niektórych kierunkach, jak np. kierunek południowo-wschodni łączący województwo z Ukrainą i Bałkanami.

Wytyczne odnoszące się do sieci podlegają przeglądowi co 5 lat w celu dostosowania do zmian zachodzących w rozwoju gospodarczym i technologicznym w sektorze transportu. Najbliższa weryfikacja sieci TEN-T odbędzie się w 2010 r.

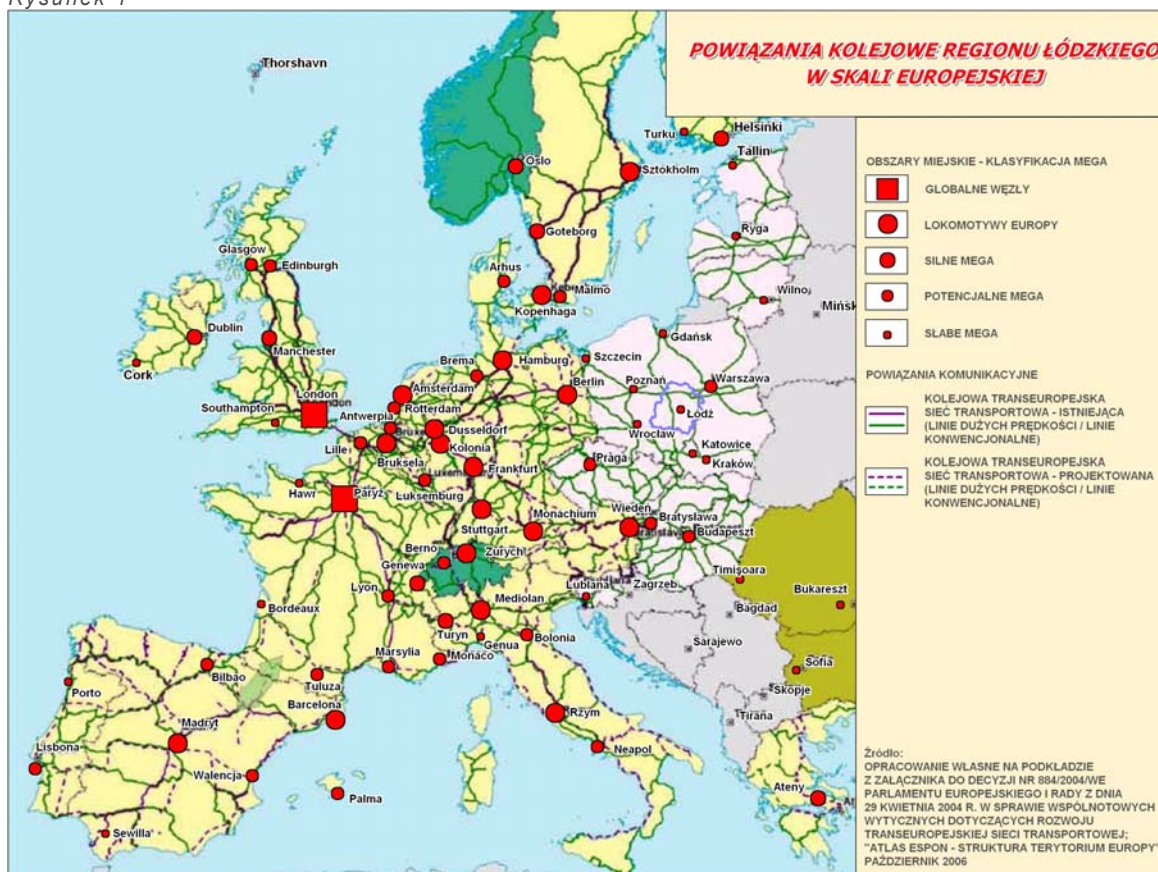
Biała Księga Transportu – Europejska Polityka Transportowa w horyzoncie do 2010 r. Jest to Dyrektywa Europejska zawierająca wytyczne dla wszystkich rodzajów transportu, przyjmująca zasadę koncentracji liniowej powiązań infrastrukturalnych oraz równowagę pomiędzy różnymi rodzajami transportu.

Dla środowiska przyrodniczego cele strategiczne w wymiarze globalnym wyznaczają m.in.:

**Program Działań Wspólnoty Europejskiej w Dziedzinie Środowiska,
Strategia Zrównoważonego Rozwoju dla UE,
Strategia w dziedzinie ochrony gleb.**



Rysunek 1



Rysunek 2



Konwencje międzynarodowe i dyrektywy unijne z zakresu ochrony środowiska, m.in.:

- **Konwencja o różnorodności biologicznej;**
- **Europejska Konwencja Krajobrazowa;**
- **Konwencja o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do informacji w sprawach dotyczących środowiska;**
- **Dyrektywa Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dziko żyjących ptaków,** zgodnie z którą na terenie Polski wyznaczono obszary specjalnej ochrony ptaków, w tym na terenie województwa łódzkiego cztery obszary NATURA 2000 o łącznej powierzchni 38,2 tys. ha, co stanowi 2,1% powierzchni województwa:
 - Pradolina Warszawsko-Berlińska *PLB 100001* o pow. 21 968,9 ha,
 - Dolina Pilicy *PLB 140003* o pow. 2 345,5 ha,
 - Dolina Środkowej Warty *PLB 300002* o pow. 4 271,6 ha,
 - Zbiornik Jeziorsko *PLB 100002* o pow. 9 570,4 ha;
- **Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.**

Na obszarze województwa przewiduje się utworzenie 37 obszarów NATURA 2000 o łącznej powierzchni ok. 54,5 tys. ha.

Powyższe działania formułowane na poziomie europejskim wpłyną na zwiększenie atrakcyjności lokalizacyjnej przestrzeni województwa, wzmocnią jego pozycję na tle regionów konkurujących i wpłyną na znaczne poszerzenie możliwości współpracy międzyregionalnej, a w konsekwencji na wzrost potencjału społeczno-gospodarczego regionu.



2. UWARUNKOWANIA I USTALENIA ZAWARTE W KONCEPCJI POLITYKI PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU, MAJĄCE ZWIĄZEK Z ZAGOSPODAROWANIEM PRZESTRZENNYM WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Obowiązująca **Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju** została przyjęta przez Sejm RP w dniu 17 listopada 2000 r.¹. Od tego czasu zaistniało wiele nowych czynników wpływających na kształt polityki przestrzennej kraju. Polska stała się pełnoprawnym członkiem Unii Europejskiej, Rada Ministrów przyjęła wiele strategicznych dokumentów, które w sposób znaczący wpływają na kształtowanie polskiej przestrzeni. Zaistniały nowe okoliczności gospodarcze, znacznie wzrosła dynamika zachodzących zmian, pojawiły się nowe potrzeby i nowe sektory rynku. Część zapisów „Koncepcji...” straciła swoją aktualność i wymaga weryfikacji zarówno pod kątem uwzględnienia nowych uwarunkowań, jak dostosowania do nowych przepisów prawnych (m.in. zgodnie z ustawą z 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie ma już dokumentu pt. „Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju”. Zastąpiła ją „Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju”, o zmienionym zakresie ustaleń w stosunku do dokumentu wcześniejszego). Dlatego **niektóre zapisy KPPZK nie są zgodne zarówno z nowymi dokumentami rządowymi, powstałymi po 2001 r., a tym samym z projektem aktualizacji „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego”**.

Wobec nowych uwarunkowań dnia 5 października 2004 r. Prezes Rady Ministrów powołał Międzyresortowy Zespół do aktualizacji Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Dnia 6 września 2005 r. projekt został przyjęty przez RM i dnia 19 września 2005 r. skierowany do Sejmu. Nie uzyskał on jednak statusu formalnego dokumentu rządowego. Dnia 9 października 2006 r. nowa Rada Ministrów podjęła decyzję o rozpoczęciu prac nad kolejną „Koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju”. W grudniu 2008 r. zostały zakończone prace nad „Eksperckim projektem koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju do roku 2033” a od 2009 r. wszystkie województwa czekają na formalny dokument rządowy. Województwo łódzkie na kolejnych etapach konsultacji zgłaszało wiele wniosków do KPPZK.

Do głównych celów strategicznych sformułowanych w KPPZK zaliczono:

- stymulowanie i umacnianie integracji Polski z UE,
- kształtowanie mechanizmów generujących efektywny rozwój społeczno-gospodarczy,
- społecznie odczuwalną poprawę standardu cywilizacyjnego społeczeństwa,
- ochronę i racjonalne kształtowanie środowiska przyrodniczego,
- ochronę dziedzictwa kulturowego,
- podnoszenie bezpieczeństwa państwa.

Cele te będą realizowane poprzez kształtowanie struktur przestrzennych:

- nawiązujących do europejskiego systemu gospodarki przestrzennej,
- tworzących warunki wzrostu efektywnego gospodarowania,
- umożliwiających poprawę jakości życia społeczeństwa,

¹ Opublikowana w Monitorze Polskim nr 26, Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2001 r. o ogłoszeniu Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju.



- hamujących degradację środowiska przyrodniczego, umożliwiających aktywną ochronę jego wartości,
- umożliwiających ochronę krajobrazu kulturowego i zabytków przed zniszczeniem, degradacją i dewaloryzacją,
- zapewniających maksymalne bezpieczeństwo i ochronę ludności, niezawodność i ciągłość funkcjonowania w warunkach wojennych oraz w wysokim stopniu odpornych na skutki lokalnych awarii i klęsk żywiołowych.

• **Podstawowe elementy krajowej sieci osadniczej, z wyodrębnieniem obszarów metropolitalnych**

Według KPPZK Aglomeracja Łódzka, wraz z Gdańską, Szczecińską, Poznańską, Wrocławską, Katowicką, Krakowską, Lubelską, Białostocką i Rzeszowską, zostały wskazane jako tzw. potencjalne europole. Jednocześnie uznano ją za obszar wymagający kontynuowania działań restrukturyzacyjnych, opartych na czynnikach endogenicznych, w tym potencjale badawczym łódzkich uczelni i lokalnym kapitale, pozwalających na rozwinięcie działalności przemysłowej o zaawansowanej technologii. KPPZK zwraca uwagę na funkcje tranzytowe Łodzi w skali krajowej i międzynarodowej oraz konieczność powiązań wielomodalnych z Warszawą.

W otwartym systemie przestrzennym kraju XXI w. znalazły się:

- Łódź – potencjalny europol – biegun rozwoju społeczno-gospodarczego o znaczeniu europejskim,
- Piotrków Trybunalski – ponadregionalny ośrodek równoważenia rozwoju,
- Skierniewice, Tomaszów Mazowiecki, Bełchatów, Kutno i Sieradz – regionalne ośrodki równoważenia rozwoju.

„Koncepcja...” zakłada realizację polityki polaryzacji aktywności społeczno-gospodarczej w wybranych węzłach (europole, krajowe i regionalne ośrodki równoważenia rozwoju) oraz potencjalnych pasmach przyspieszonego rozwoju. Politykę kształtowania pasm przyspieszonego rozwoju oparto na osiach wyznaczonych przez przyszłe autostrady (zwłaszcza A-1, A-2 i A-4) tworzące układ kręgosłupa transportowego Polski oraz drogi ekspresowe o znaczeniu europejskim i ogólnokrajowym. Realizacja węzła autostradowego A-1 i A-2 w rejonie Łodzi będzie miała oddziaływanie transgraniczne w skali europejskiej.

Na tle przyjętego modelu równoważenia rozwoju województwo łódzkie (z wyjątkiem południowo-wschodniej części) znalazło się w zasięgu strefy narastającej koncentracji (polaryzacji) potencjału cywilizacyjno-ekonomicznego, konkurencyjnego w skali gospodarki europejskiej i światowej. Obszar wieloboku pomiędzy Gdańskiem, Bydgoszczą, Poznaniem, Wrocławiem, Krakowem, Łodzią i Warszawą wyznacza zasięg polskiego bieguna wzrostu Europy Środkowo-Wschodniej, który ma szansę ukształtować się w pierwszym dwudziestolecu XXI w. Głównym centrum polaryzacji europejskiej tego wieloboku wg KPPZK powinna stać się wielka konurbacja warszawsko-łódzka.

W „Koncepcji...” brak odniesienia do obszarów metropolitalnych.



• **Wymagania z zakresu ochrony środowiska i zabytków, z uwzględnieniem obszarów podlegających ochronie**

W KPPZK jako jeden z głównych kierunków polityki przestrzennego zagospodarowania kraju wskazano „Politykę ochrony i uwarunkowanego ekologicznie kształtowania przestrzeni przyrodniczej”, której istotnym elementem jest kształtowanie krajowej sieci ekologicznej.

Krajowa sieć ekologiczna ECONET składa się z 78 obszarów węzłowych (46 międzynarodowych i 32 krajowych), połączonych siecią korytarzy ekologicznych, i obejmuje 46% powierzchni kraju. Na terenie województwa znalazły się fragmenty 2 obszarów węzłowych o znaczeniu międzynarodowym, tj. Obszar Doliny Środkowej Warty (19M) i Obszar Puszczy Pilickiej (21M), oraz fragmenty 3 obszarów węzłowych o znaczeniu krajowym, tj. Obszar Puszczy Bolimowskiej (11K), Obszar Wyżyny Wieluńskiej (15K) i Obszar Przedborski (18K). Korytarze ekologiczne umożliwiają rozprzestrzenianie się gatunków pomiędzy obszarami węzłowymi. Na terenie województwa wskazano korytarze ekologiczne o randze krajowej. Tworzą je doliny głównych rzek: Warty, Pilicy, Bzury, Prośny, Rawki oraz Słudwi- Przysowy.

W ramach polityki kształtowania krajowej sieci ekologicznej wyróżniono Sieć Natura 2000. Obszary Natura 2000 stanowią europejski system ochrony przyrody i w przypadku Polski powstanie on niezależnie od krajowych rozwiązań w zakresie ochrony przyrody. Będzie on oparty w części na istniejących obszarach chronionych, a także na tych, które kwalifikują się do ochrony w ramach sieci Natura 2000, a nie są objęte żadną formą ochrony.

Ponadto polityka kształtowania przestrzeni przyrodniczej ma być oparta na:

- eksponowaniu wartości krajobrazowych i ich harmonizowaniu z zagospodarowaniem,
- tworzeniu warunków przestrzennych zapewniających ochronę unikalnych wartości środowiska i umożliwiających odzyskiwanie utraconej równowagi ekologicznej,
- znacznym podniesieniu lesistości kraju (do 30%) oraz kształtowaniu bardziej odpornej, zbliżonej do naturalnej, struktury zalesień,
- tworzeniu warunków dla ochrony i rozwoju terenów zielonych wewnątrz i wokół miast oraz odpowiednim zagospodarowaniu terenów rekreacyjnych,
- zachowaniu zasobów gruntów rolnych preferowanych do produkcji żywności.

W zakresie polityki proekologicznej zaakcentowano potrzebę realizacji przedsięwzięć mających na celu:

- eliminację największych zdiagnozowanych zagrożeń ekologicznych Polski, do których zaliczono nadmierną emisję SO₂, deficyt wody oraz źle prowadzoną gospodarkę odpadami,
- przeciwdziałanie katastrofalnym powodziom,
- aktywną ochronę obszarów przyrodniczych jeszcze niezdegradowanych.

W KPPZK brak konkretnych zapisów dla województwa łódzkiego dotyczących ochrony zabytków. Sama ochrona jest traktowana jako filar turystyki, a główne zasady zagospodarowania, sformułowane dla Polski, dotyczą:

- przestrzennego oddalenia trwałych źródeł dewaloryzacji od obiektów dziedzictwa kulturowego,
- dostępności komunikacyjnej krajobrazu kulturowego w sposób eksponujący jego najwyższe wartości i walory oraz przeciwdziałający jej degradacji,
- wkomponowania obiektów dziedzictwa kulturowego narodu we współczesne struktury funkcjonalno-przestrzenne,



- powiązania funkcjonalno-przestrzennego obiektów dziedzictwa kulturowego z krajobrazem przyrodniczym.

Podstawą ochrony dziedzictwa kulturowego, ze szczególnym uwzględnieniem krajobrazu kulturowego i dziedzictwa archeologicznego, powinny być eliminacja konfliktów przestrzennych z zasobami kulturowymi oraz zapobieganie unifikacji krajobrazu. Podjęte działania ochronne powinny eksponować walory i różnorodność zasobów kulturowych.

- ***Rozmieszczenie obiektów infrastruktury społecznej o znaczeniu międzynarodowym i krajowym***

W „Koncepcji...” zakłada się utrzymanie, modernizację i rozwój obiektów infrastruktury społecznej o randze krajowej i międzyregionalnej. W zakresie rozmieszczenia infrastruktury społecznej, na terenie województwa łódzkiego, wskazano jedynie do zakończenia budowę Centrum Kliniczno-Dydaktycznego w Łodzi.

- ***Rozmieszczenie obiektów infrastruktury technicznej i transportowej, strategicznych zasobów wodnych i obiektów gospodarki wodnej o znaczeniu międzynarodowym i krajowym***

W „Koncepcji...” do podstawowych systemów przestrzennych stabilizujących politykę przestrzennego zagospodarowania kraju zaliczono Krajowy System Infrastruktury Technicznej, który na obszarze województwa łódzkiego obejmuje podsystemy: transport, telekomunikację, energetykę i gospodarkę wodną. W ramach poszczególnych podsystemów sprecyzowano uwarunkowania ich rozwoju, a także wyszczególniono elementy go tworzące:

W zakresie transportu:

1. *Dwa paneuropejskie korytarze transportowe*: II – Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa oraz VI – Gdańsk – Katowice – Żilina, których rozwój ma na celu poprawę nie tylko ruchu międzynarodowego, lecz także i krajowego.
2. *Krajowe sieci transportowe obejmujące* na obszarze województwa **kolej, transport drogowy, transport lotniczy, transport pasażerski**, przy czym kreuje się zrównoważony system transportowy, w którym wyznaczono rolę i miejsce poszczególnych podsystemów transportowych, a **logistykę transportową** potraktowano jako proces zintegrowany:
 - **Kolej** ma odgrywać znaczącą rolę i konkurować z transportem drogowym w kwalifikowanych przewozach pasażerskich (EC, IC) oraz towarowych, zwłaszcza w tranzycie, a priorytety rozwoju sieci związane głównie z modernizacją (budową) linii kolejowych, gdzie w KPPZK wskazano:
 - planowaną linię kolejową o prędkości do 250 km/h relacji Wrocław – Idzikowice (CMK) – *(nieaktualna, zastąpiona Koleją Dużych Prędkości Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań)*,
 - linie kolejowe biegnące wzdłuż europejskich korytarzy transportowych, które przekształcane będą w linie ekspresowe: E20 Berlin – Kunowice – Poznań – Warszawa – Terespol – Mińsk – Moskwa oraz linię Gdynia/Gdańsk – Warszawa – Zebrzydowice/Zwardoń,
 - linie kolejowe AGC i AGTC: Tczew – Bydgoszcz – Tarnowskie Góry, Chorzew/Siemkowice – Częstochowa, Warszawa – Skierniewice – Łódź, Łowicz – Skierniewice – Biała Podlaska, Zduńska Wola – Łódź, Kutno –



Bydgoszcz, Koluszki – Piotrków Trybunalski – Częstochowa do modernizacji do prędkości do 120 km/h (wariant 2015 r.) (*linie Kutno – Bydgoszcz, Koluszki – Piotrków Trybunalski – Częstochowa oraz Skierniewice – Warszawa nie są objęte umowami międzynarodowymi AGC i AGTC*).

- **Transport drogowy** koncentruje ruch na sieci dróg ruchu szybkiego (autostrad i ekspresowych) na odległościach 300–500 km. W sieci dróg krajowych, oprócz nowoczesnej sieci tworzonej z autostrad i dróg ekspresowych, wskazano również na konieczność kompleksowej modernizacji i unowocześnienia ważnych linii krajowych, zwłaszcza w obrębie korytarzy transportowych. Dla województwa w układzie pokazano:
 - projektowane autostrady A-1, A-2 oraz A-8 Wrocław – Łódź z zapisem, że należy zbadać możliwość zastąpienia jej drogą ekspresową,
 - drogi ekspresowe S-8 Piotrków Trybunalski – Warszawa i S-74 Piotrków Trybunalski – Kielce,
 - „wielką obwodnicę Warszawy” (droga nr 12, nr 60 na obszarze województwa łódzkiego) jako uzupełnienie istniejącego programu budowy dróg ekspresowych o potencjalne drogi, główne ruchu przyspieszonego.
- **Transport lotniczy** – koncentruje się na połączeniach i lotniskach międzynarodowych uzupełnionych siecią połączeń regionalnych. KPPZK wskazuje na konieczność rozbudowy lotniska Warszawa – Okęcie oraz zapasowych Kraków – Balice, Gdańsk – Rębiechowo i Katowice – Pyrzowice. Należy również oczekiwać szybkiego wzrostu roli pozostałych portów regionalnych pierwszego rzędu. Konieczność rozbudowy lotniska Okęcie wskazuje do 2015 r. lub budowę nowego lotniska dla Warszawy (*aktualnie rozważana jest konieczność budowy nowego lotniska dla Polski*).
- **Transport pasażerski** – preferencje dla transportu zbiorowego w dużych miastach ze wskazaniem na szynowe środki transportu w aglomeracjach.
- **Logistyka transportowa** – planowane centrum logistyczne w rejonie Łodzi.

W zakresie telekomunikacji:

Przyjęto, że celem strategicznym rozwoju telekomunikacji powinno być zbliżenie warunków funkcjonowania krajowego sektora telekomunikacyjnego do warunków otwartego rynku telekomunikacyjnego. Jednym z najważniejszych zadań w tym zakresie jest zaprojektowanie i budowa w Polsce ISDN – zintegrowanej sieci usług cyfrowych, włączonej w EURO-ISDN i sieć globalną. W najbliższych latach należy kontynuować rozbudowę i modernizację sieci międzymiastowych światłowodowych i bezprzewodowych (radiowych), która swym zasięgiem powinna objąć wszystkie miasta i siedziby gmin, z uwzględnieniem połączeń międzycentralowych z prawdopodobieństwem do 2010 r. dotarcia do wszystkich miejscowości w Polsce.

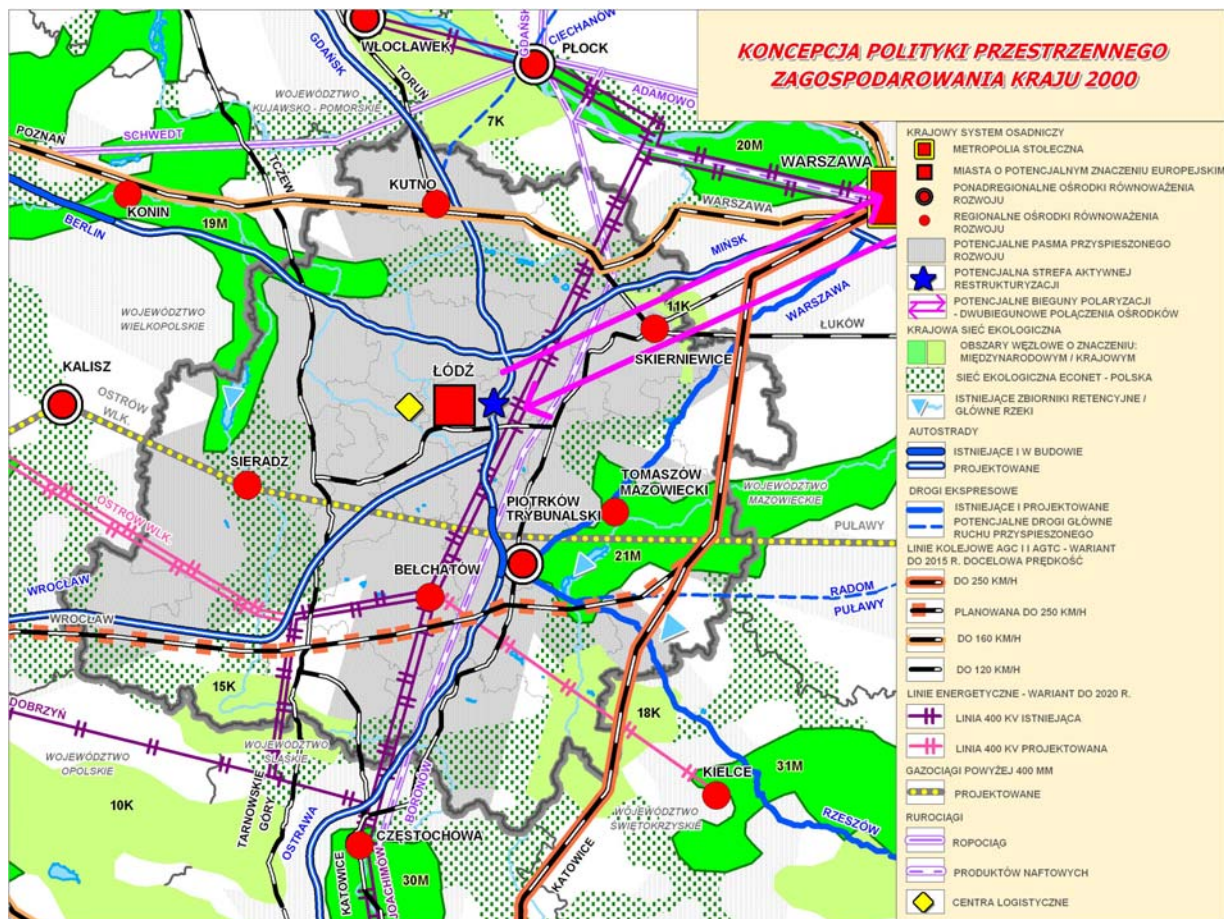


W zakresie energetyki:

Ze względów ekonomicznych i ekologicznych powinien być preferowany wzrost udziału importu gazu i ropy przy hamowaniu (redukcji) wydobycia węgla. System elektroenergetyczny podlegał będzie w wyższym stopniu regułom gospodarki rynkowej, co wywoła problemy o skutkach przestrzennych spowodowanych koniecznością zaprzestania, ze względów technicznych i ekologicznych, produkcji przez część elektrowni ciepłych, koniecznością restrukturyzacji polskiego górnictwa węgla kamiennego i brunatnego (najtańsza energia pochodzi, między innymi, z bełchatowskiego centrum energetycznego).

Natomiast podjęcie budowy elektrowni atomowej uzależnione będzie od tempa przyrostu zapotrzebowania na energię – wstępne analizy wykazały, że udział energetyki jądrowej w bilansie paliw może pojawić się około 2020 r. i tylko w warunkach wysokich wymagań ekologicznych, dotyczących między innymi radykalnej redukcji emisji CO₂.

KPPZK zakłada zmianę polityki paliwowo-energetycznej, wiążącej się między innymi ze zmianą kierunku importu paliw płynnych i wzrostem udziału dostaw z krajów Bliskiego Wschodu i Europy Zachodniej, co powoduje konieczność rozbudowy związanych z nim rurociągów.



Rysunek 3. Źródło: opracowanie własne na podstawie „Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju”, 2000.



Dla województwa w krajowym systemie paliwowo-energetycznym wskazano na mapie:

- projektowaną linię elektroenergetyczną dwutorową 400 kV na kierunku od Ostrowa Wielkopolskiego – do istniejącej linii 400kV Trębaczew – Rogowiec (*zrealizowana*),
- projektowaną linię elektroenergetyczną 400 kV Rogowiec – Kielce,
- istniejącą linię elektroenergetyczną dwutorową 400kV Rogowiec – Mościska (woj. mazowieckie),
- istniejącą linię elektroenergetyczną 400kV Rogowiec – Trębaczew,
- istniejącą linię elektroenergetyczną dwutorową 400 kV Rogowiec – Joachimów (woj. śląskie),
- istniejącą linię elektroenergetyczną 400 kV Trębaczew – Dobrzyń (woj. śląskie),
- projektowany gazociąg powyżej $\phi 400$ relacji Puławy – Ostrów Wielkopolski,
- rurociąg produktów naftowych Płock – Koluszki – Boronów.

W zakresie gospodarki wodnej:

W ramach integracji z Unią Europejską istnieje konieczność stosowania dyrektyw UE w zakresie gospodarki wodnej, dotyczących między innymi:

- ochrony przed zanieczyszczeniem i przywrócenia jakości ekologicznej wodom powierzchniowym,
- prowadzenia racjonalnego gospodarowania zasobami wodnymi,
- zapewnienia zdrowej wody do picia w należytej ilości.

Wskazuje się również na wymóg równoczesnego rozwiązywania problemów zaopatrzenia w wodę i oczyszczania ścieków przy podejmowaniu decyzji dotyczących gospodarki wodno-ściekowej miast i wsi.

Istotnym zagadnieniem związanym z realizacją celów strategicznych w zakresie gospodarki wodnej są rozbudowa i rozwój małej retencji. Na terenie województwa wskazano 2 istniejące zbiorniki retencyjne: Jeziorsko i Sulejów oraz obszary najwyższej i wysokiej ochrony wód podziemnych, jak również zlewnię Pilicy jako obszary zlewni wód o wysokiej jakości w rejonach ujęć wód pitnych i zbiorników retencyjnych.

• **Obszary problemowe o znaczeniu krajowym, w tym obszary zagrożeń wymagających szczegółowych analiz i studiów**

W KPPZK brak jest jednoznacznego wyodrębnienia obszarów problemowych.



3. WNIOSKI DLA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO WYNIKAJĄCE Z KRAJOWYCH DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH I PROGRAMÓW OPERACYJNYCH

Polska Przestrzeń – Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego kraju, który jako główne ośrodki rozwoju wskazuje metropolie i otaczające je obszary metropolitalne, a jako zadanie priorytetowe uznaje rozwój transportu i infrastruktury telekomunikacyjnej, wpływający na poprawę dostępności i będący istotnym czynnikiem wzmacniania atrakcyjności inwestycyjnej ośrodków, a także rozwoju policentrycznego systemu osadniczego. Za istotny element generujący przemiany gospodarcze i społeczne uznano także potencjał przyrodniczy. Natomiast za alarmujące i zagrażające jakości polskiej przestrzeni uznano zjawisko rozlewania się obszarów zurbanizowanych.

Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015. Główne priorytety przyjęte w dokumencie to:

- wzrost konkurencyjności i innowacyjności gospodarki,
- poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej,
- wzrost zatrudnienia i podniesienie jego jakości,
- budowa zintegrowanej wspólnoty społecznej i jej bezpieczeństwa,
- rozwój obszarów wiejskich,
- rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej.

Województwo łódzkie wspierane będzie w działaniach zmierzających do:

- poprawy jego dostępności transportowej (drogowej, kolejowej a także lotniczej – w tym z centralnym lotniskiem dla Polski), szczególnie w relacjach z Warszawą oraz innymi metropoliami,
- rozwoju Centralnego Węzła Komunikacyjnego (skrzyżowanie autostrad A-1, A-2, dróg ekspresowych S-8, S-14, S-74),
- wzmocnienia funkcji metropolitalnych Łodzi,
- rewitalizacji materialnej substancji przemysłowej i historycznej Łodzi oraz innych miast posiadających zabytkowe układy architektoniczno-urbanistyczne,
- rozwoju regionalnego potencjału akademickiego i naukowo-badawczego,
- wzmocnienia sieci instytucji wspierających przedsiębiorczość, w tym na terenach wiejskich.

Polska 2025. Długookresowa Strategia Trwałego i Zrównoważonego Rozwoju, która zakłada m.in. powstanie społeczeństwa innowacyjnego, wzrost konkurencyjności polskiej gospodarki, zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego kraju oraz powstanie duopolu Warszawa – Łódź.

Polska. Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013 – wzrost gospodarczy i zatrudnienie. Narodowa Strategia Spójności, w której jako cele horyzontalne wyznaczono m.in.:

- budowę i modernizację infrastruktury technicznej i społecznej, mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski i jej regionów, m.in. poprzez powiązanie głównych ośrodków gospodarczych kraju siecią autostrad i dróg ekspresowych oraz nowoczesnymi sieciami kolejowymi,
- wzrost konkurencyjności polskich regionów i przeciwdziałanie ich marginalizacji poprzez lepsze wykorzystanie potencjału endogenicznego największych ośrodków



miejskich oraz przeciwdziałanie marginalizacji i peryferyzacji obszarów problemowych,

- wyrównywanie szans rozwojowych i wspomaganie zmian strukturalnych na obszarach wiejskich.

Program Rozwoju Obszarów Wiejskich, w którym przyjęte cele priorytetowe to:

- poprawa konkurencyjności rolnictwa i leśnictwa przez wspieranie restrukturyzacji, rozwoju i innowacji,
- poprawa stanu środowiska naturalnego i obszarów wiejskich przez wspieranie gospodarowania gruntami,
- poprawa jakości życia na obszarach wiejskich oraz popieranie różnicowania działalności gospodarczej.

Z punktu widzenia zagadnień ochrony i kształtowania środowiska do najważniejszych dokumentów o randze krajowej należy **Polityka ekologiczna państwa w latach 2009–2012 z perspektywą do roku 2016**, która do najważniejszych wyzwań w zakresie środowiska, zgodnie z priorytetami Unii Europejskiej, zalicza działania na rzecz zapewnienia realizacji zasady zrównoważonego rozwoju, przystosowanie do zmian klimatu oraz ochronę różnorodności biologicznej.

W zakresie ochrony zasobów naturalnych zakłada:

- ochronę przyrody, w tym kontynuację tworzenia krajowej sieci obszarów chronionych, powstanie form i obiektów ochrony przyrody, ochronę korytarzy ekologicznych,
- ochronę i zrównoważony rozwój lasów, w tym zwiększanie zasobów leśnych,
- racjonalne gospodarowanie zasobami wodnymi, w tym zapewnienie wystarczającej ilości odpowiedniej jakości wody na potrzeby społeczeństwa, rolnictwa, przemysłu, przy jednoczesnej ochronie ludności i jej mienia przed skutkami powodzi,
- ochronę powierzchni ziemi, w tym ochronę przed erozją, stosowanie dobrych praktyk rolnych, rekultywację terenów zdegradowanych i zdewastowanych,
- racjonalne gospodarowanie bogactwami mineralnymi, w tym lepsze rozpoznanie zasobów wód termalnych, a także możliwości sekwestracji dwutlenku węgla pod ziemią.

W zakresie poprawy jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego wskazuje na konieczność:

- ochrony powietrza przed zanieczyszczeniami, w tym ograniczenie emisji pyłów i gazów, dwutlenku węgla, opracowanie i wdrożenie programów naprawczych, wykorzystanie odnawialnych źródeł energii,
- racjonalizacji gospodarki odpadami, w tym stworzenie skutecznego systemu zbierania i recyklingu odpadów, zamknięcie składowisk niespełniających standardów UE i ich rekultywację, likwidację mogiłników,
- ochrony przed hałasem i promieniowaniem elektromagnetycznym, w tym sporządzenie planów ochrony przed hałasem na podstawie map akustycznych oraz rozwój systemu monitoringu hałasu i pól elektromagnetycznych,
- stworzenia systemu nadzoru nad substancjami chemicznymi, a także nad źródłami i odpadami promieniotwórczymi.



Szczególne znaczenie dla dalszego rozwoju i kształtowania powiązań zewnętrznych i wewnętrznych województwa będzie miała realizacja planowanych inwestycji transportowych. Najważniejszym dokumentem szczebla krajowego, obejmującym tę problematykę w całości, jest **Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025**, która za cel podstawowy przyjmuje poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. W zapisach szczegółowych wskazuje m.in. następujące działania:

- usprawnienie powiązań kolejowych między głównymi miastami Polski i dostosowanie ich do prędkości 160–200 km/h,
- przeanalizowanie celowości i opłacalności dostosowania CMK do prędkości 250 km/h,
- budowę wybranych odcinków autostrad i dróg ekspresowych z weryfikacją obecnego programu inwestycyjnego i koncentracją na odcinkach najbardziej istotnych dla systemu transportowego i najbardziej efektywnych ekonomicznie,
- wzmocnienie konstrukcji nawierzchni dróg, głównie w korytarzach sieci transeuropejskiej oraz na najbardziej obciążonych ruchem ciężarowym wraz z realizacją programu budowy obejść miejscowości,
- poprawę warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego w obszarach metropolitalnych i dużych miastach,
- modernizację i rozbudowę infrastruktury polskich portów lotniczych wraz z poprawą ich dostępności, ze szczególnym uwzględnieniem aglomeracji,
- włączenie sieci lotnisk w sieć krajową i unijną transportu intermodalnego,
- stworzenie korzystnych warunków technicznych, prawnych i organizacyjno-finansowych dla rozwoju transportu intermodalnego, przy wsparciu finansowym państwa,
- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych w miastach, w tym zachęcanie do tworzenia systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy „parkuj i jedź” – P+R itp.).

Zaznaczono, że szczególnie trudnym i ważnym problemem, w kontekście przyszłości portu lotniczego na Okęciu, jest decyzja dotycząca przyszłego lotniska centralnego dla Polski, która będzie uzależniona od wyników pogłębionej analizy społecznej, ekonomicznej i środowiskowej.

Kolejnym istotnym dokumentem całościowym, dotyczącym transportu kolejowego, jest **Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013**, która rozszerza zapisy „Polityki transportowej państwa...” o konieczność stworzenia alternatywy dla przewozów drogowych i lotniczych w postaci budowy nowoczesnego systemu kolei dużych prędkości ($V > 300$ km/h). Szczegółowe ustalenia w zakresie rozwoju systemu kolejowego w Polsce znajdują się w **Master Planie Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku** oraz w **Programie budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce**.

W zakresie rozwoju sieci drogowej podstawowe zadania określa **Program budowy dróg krajowych na lata 2008–2012**. Są to:

- stworzenie sieci autostrad i dróg ekspresowych,
- wzmacnianie nośności dróg krajowych do 115 kN/os.,



- budowa obwodnic drogowych w miejscowościach dotkniętych wysoką uciążliwością ruchu tranzytowego z zachowaniem dbałości o ochronę tych obszarów przed nową zabudową,
- przebudowa odcinków dróg krajowych pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu, w tym uruchomienie programu „uspokojenia ruchu” na przejściach dróg przez małe miejscowości oraz na jednopoziomowych skrzyżowaniach z koleją (przejazdy),
- poprawa warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i obsługi ruchu w obszarach metropolitalnych i dużych miastach,
- poprawa stanu utrzymania dróg krajowych.

Najważniejsze działania w zakresie rozwoju lotnictwa i infrastruktury lotniskowej określa **Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych**. Są to m.in.:

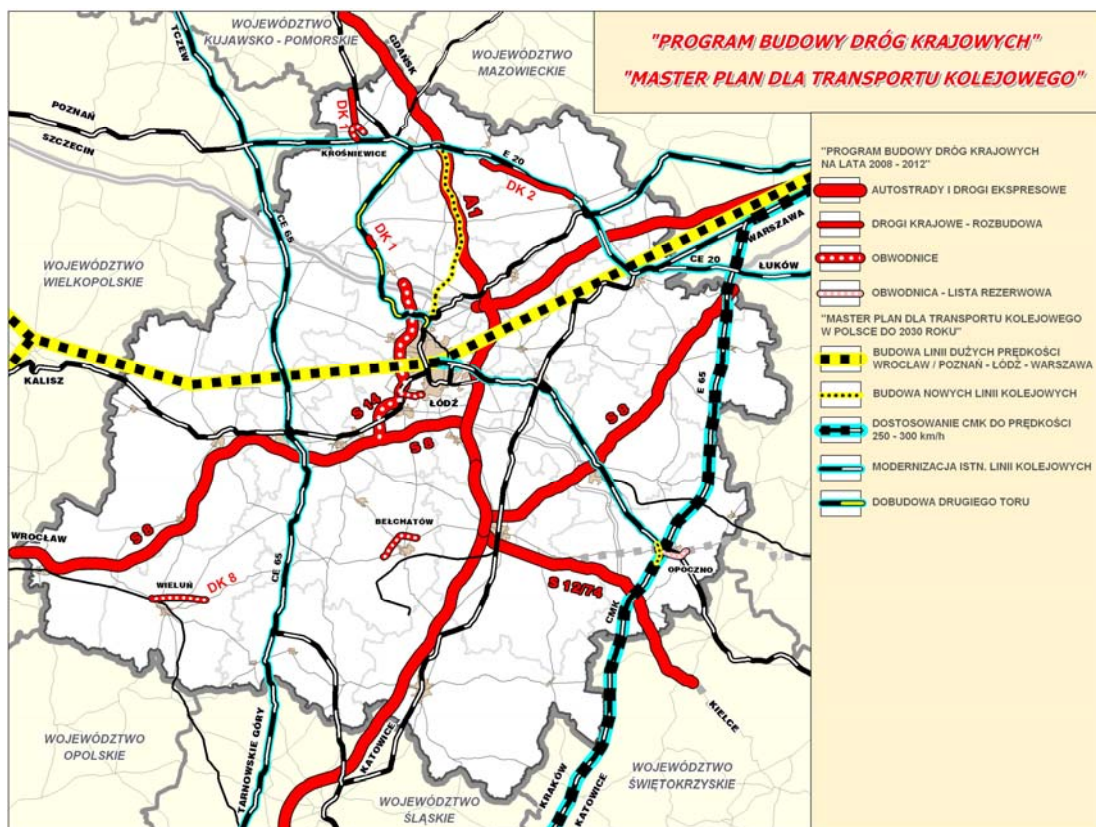
- nowe Lotnisko Centralne dla Polski – kontynuowane będą prace związane z przygotowaniem do budowy nowego lotniska centralnego, które na bazie siatki połączeń flagowego przewoźnika będzie odgrywać rolę portu węzłowego,
- włączenie do sieci TEN-T portów lotniczych spełniających warunki Decyzji Nr 1692/96/WE,
- działania w zakresie tworzenia systemu lotnisk regionalnych i lokalnych,
- rozwój i modernizacja infrastruktury portów regionalnych.

W zakresie rozwoju najważniejszych inwestycji infrastrukturalnych podstawowe zadania określa **Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko**, którego głównym celem jest podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej kraju i poszczególnych regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej.

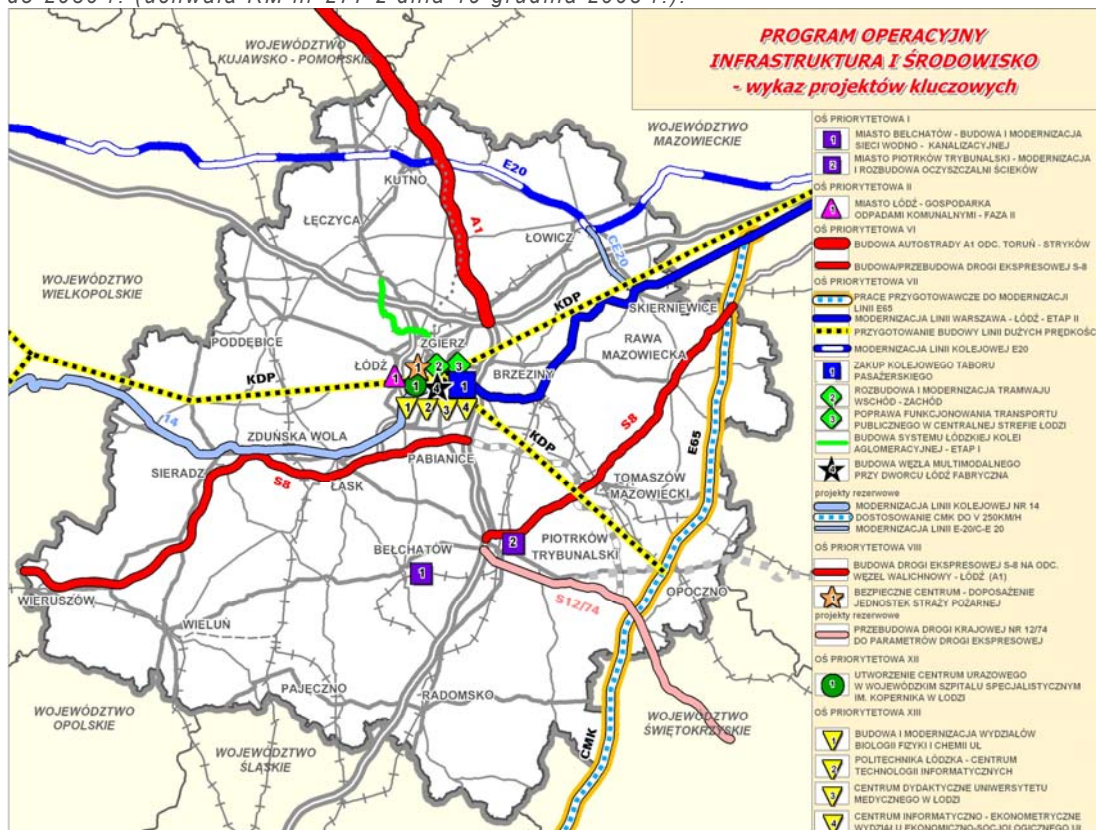
Istotnym dokumentem na szczeblu krajowym jest także **Polityka energetyczna Polski do 2030 roku**, której celami są: poprawa efektywności energetycznej, wzrost bezpieczeństwa dostaw paliw i energii, struktury wytwarzania energii elektrycznej poprzez wprowadzenie energetyki jądrowej, wykorzystanie odnawialnych źródeł energii oraz ochrona środowiska przed negatywnymi skutkami działalności energetycznej. Zapisy szczegółowe zawiera **Program dla elektroenergetyki**. Są to m.in.:

- budowa bloku 858 MW w Elektrowni Bełchatów,
- ograniczenia emisji gazów i pyłów, w szczególności gazów CO₂, SO₂ oraz NO_x,
- rozwój wytwarzania energii elektrycznej w skojarzeniu z ciepłem, pozwalający na uzyskanie energii elektrycznej przy znacznych oszczędnościach energii w paliwie pierwotnym,
- zmiana przestarzałego systemu sieci 220 kV na rzecz linii 400 kV,
- rozwój regionalnych i lokalnych rynków energii oraz energetyki rozproszonej,
- wytwarzanie energii w źródłach odnawialnych,
- wytwarzanie energii elektrycznej w elektrowniach atomowych.

Celem **Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka** jest tworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności gospodarki polskiej opartej na wiedzy i przedsiębiorczości, zapewniającej wzrost zatrudnienia oraz poziomu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej Polski w ramach UE i wewnątrz kraju. Dla województwa łódzkiego przewidziano w programie 7 projektów.



Rysunek 4. Źródło: Program budowy dróg krajowych na lata 2008–2012 (uchwała RM nr 163/2007 z dnia 25 września 2007 r.); Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r. (uchwała RM nr 277 z dnia 19 grudnia 2008 r.).

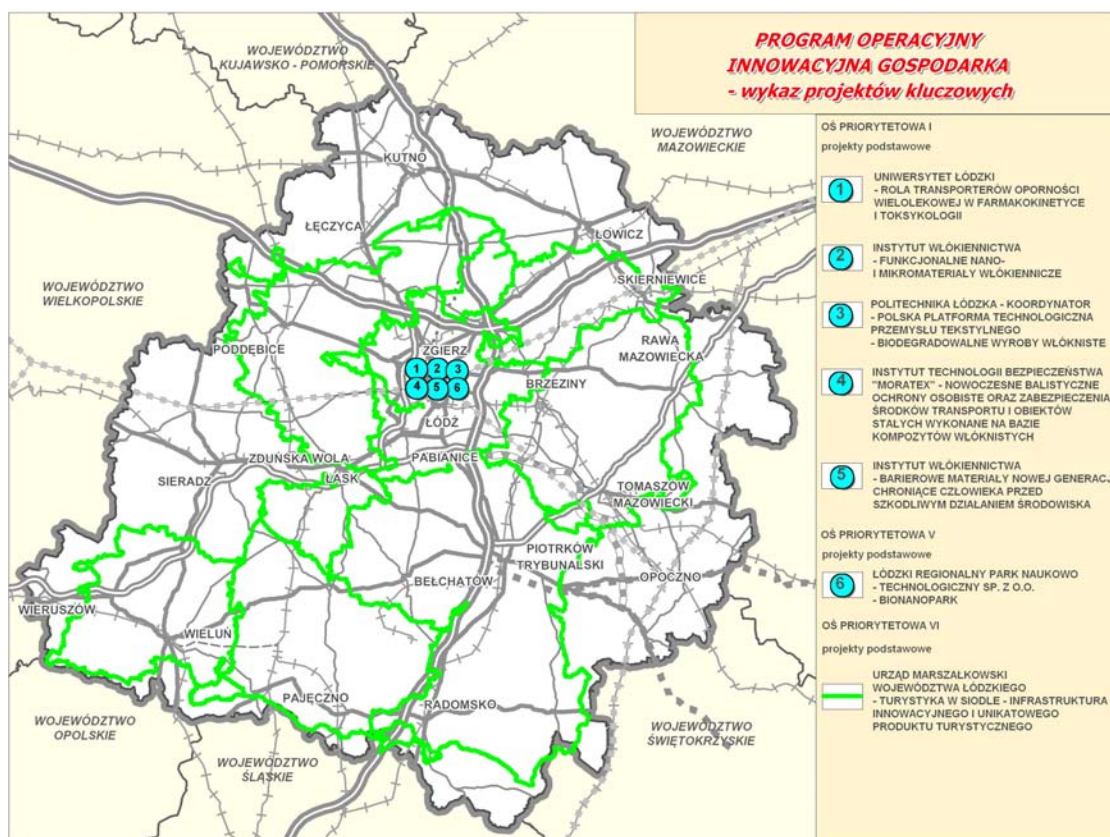


Rysunek 5. Źródło: opracowanie własne na podstawie Listy projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 (aktualizacja sierpień 2010 r.), www.poig.gov.pl.



Inwestycje przewidywane do realizacji w powyższych programach i dokumentach na obszarze województwa generalnie są spójne. Najważniejszym problemem dla kształtowania rozwoju regionu łódzkiego jest brak decyzji co do lokalizacji nowego portu lotniczego dla Polski. Istotny z punktu widzenia drogowych powiązań zewnętrznych oraz kształtowania spójności regionu jest inny przebieg drogi ekspresowej S-74, który nie zapewnia optymalnych powiązań wewnętrznych.

Bardzo istotne znaczenie w kontekście dalszego rozwoju regionu mają zagadnienia demograficzne. Opracowana przez GUS w marcu 2004 r. **Prognoza ludności na lata 2003–2030** nie przedstawia sytuacji demograficznej kraju w pozytywnym świetle. Zakłada się m.in., że liczba ludności ogółem zmniejszy się do 2020 r. o milion osób, a w następnej dekadzie o kolejne półtora miliona, przy czym ubytek ludności dotknie przede wszystkim miasta, a po 2020 r. nastąpi znaczny spadek liczby urodzeń, liczba ludności w wieku produkcyjnym będzie systematycznie maleć przy jednoczesnym wzroście liczby ludności w wieku poprodukcyjnym (postępować będzie proces starzenia się społeczeństwa). Poza tym nastąpi wzrost migracji zagranicznych, a w procesie migracji wewnętrznych przeważać będą przemieszczenia z miast na wieś. Problemy te szczególnie nasilą się w województwie łódzkim.



Rysunek 6. Źródło: opracowanie własne na podstawie Listy projektów indywidualnych w ramach PO IG po aktualizacji w sierpniu 2010 r., www.poig.gov.pl, ostatnia aktualizacja sierpień 2010.

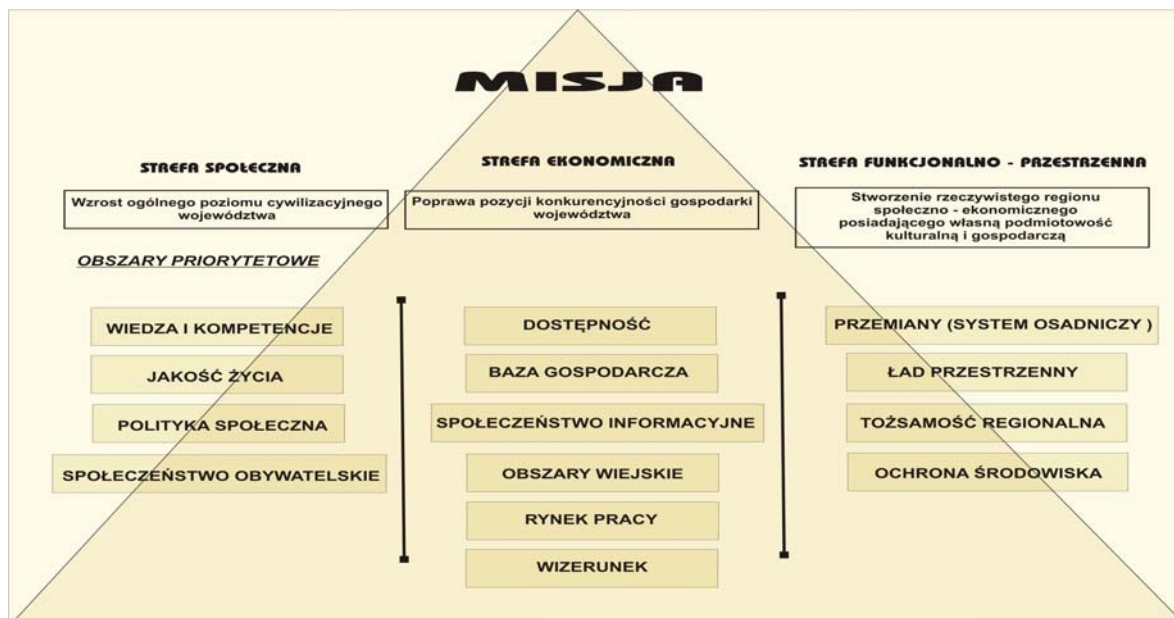
4. DOKUMENTY STRATEGICZNE I OPERACYJNE ORAZ PROGRAMY ROZWOJOWE WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego na lata 2007–2020 została uchwalona przez Sejmik Województwa Łódzkiego Uchwałą Nr LI/865/2006 z dnia 31 stycznia 2006 r. Określa ona politykę władz samorządowych oraz jest koncepcją świadomego i systemowego sterowania długookresowym rozwojem regionu.



„Strategia...” wyznacza także misję regionu jako:

„(...) podniesienie atrakcyjności województwa łódzkiego w strukturze regionalnej Polski i Europy, jako regionu sprzyjającego zamieszkanu i gospodarce przy dążeniu do budowy wewnętrznej spójności i zachowaniu różnorodności jego miejsc”.



Rysunek 7. Źródło: Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego na lata 2007–2020.

Strategia formułuje trzy sfery strategiczne:

- sferę społeczną, w której poruszane są kwestie związane z podniesieniem poziomu wykształcenia mieszkańców i poziomu jakości życia, zmniejszeniem zjawisk wykluczenia społecznego oraz wzrostem poziomu aktywności społecznej,
- sferę ekonomiczną, w której głównymi celami są zwiększanie dostępności gospodarczej regionu, budowa społeczeństwa informacyjnego, trwałe i zrównoważony rozwój obszarów wiejskich, wzrost mobilności zawodowej mieszkańców oraz tworzenie atrakcyjnego wizerunku regionu,
- sferę funkcjonalno-przestrzenną, odnoszącą się do zagadnień związanych z przemianami w sieci osadniczej i wzrostem roli miast, uporządkowaniem gospodarki przestrzennej, poprawą jakości środowiska oraz wzmacnianiem poczucia tożsamości regionalnej.

Strategia zakłada m.in.:

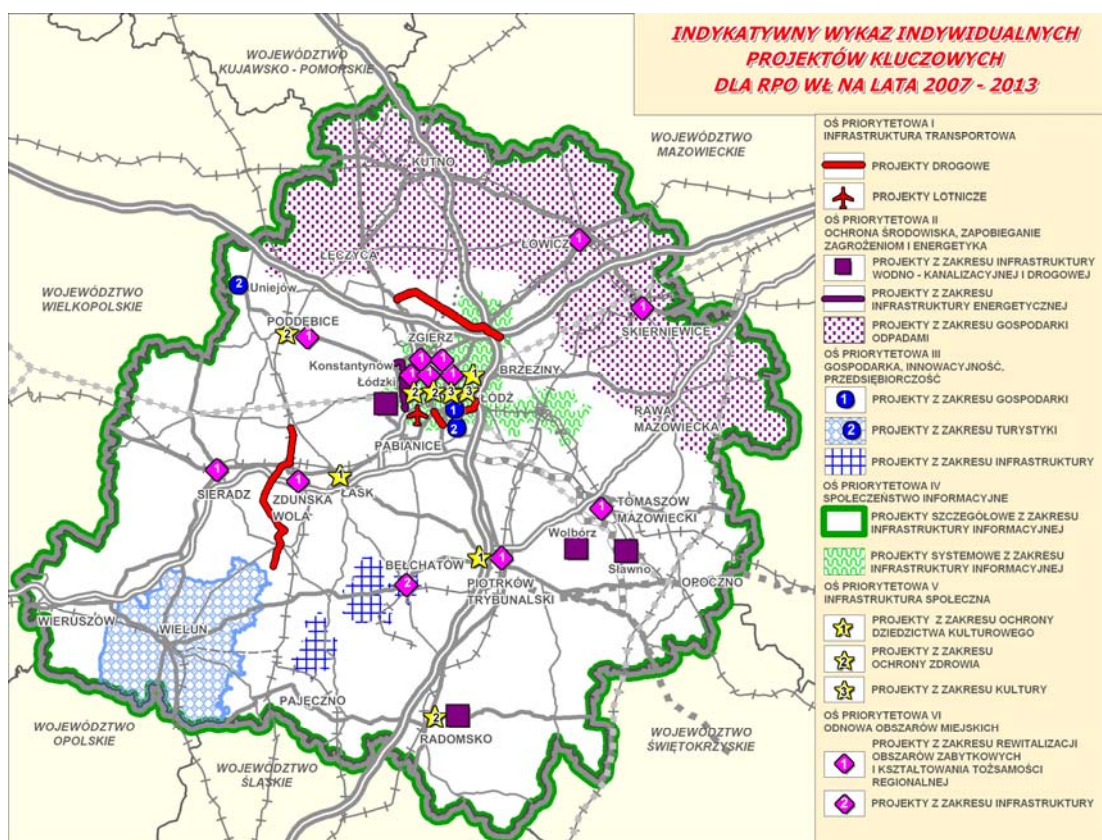
- wykorzystanie strategicznego położenia województwa w centrum kraju poprzez realizację Centralnego Węzła Komunikacyjnego wokół Łodzi, w ramach którego planuje się budowę autostrad A-1, A-2, dróg ekspresowych S-8, S-14, S-74 (Łódź – Kielce), szybkiej kolei (Warszawa – Łódź – Wrocław), transkontynentalnego lotniska centralnego dla Polski oraz rozwój portów lotniczych Łódź i cargo Łask,
- zwiększenie dostępności regionu poprzez rozwój i poprawę efektywności ekonomicznej i organizacyjnej infrastruktury transportowej i komunikacyjnej,
- kształtowanie i rozwój obszaru metropolitalnego Łodzi oraz wzmacnianie jego powiązań funkcjonalnych z regionalnymi i ponadlokalnymi ośrodkami osadniczymi oraz Warszawskim Obszarem Metropolitalnym.



Z uwagi na nowe uwarunkowania społeczno-gospodarcze zaistniałe na przestrzeni ostatnich lat oraz uwarunkowania wynikające z konieczności uzyskania zgodności ustaleń „Planu...” z KPPZK zapisy „Strategii...”, dotyczące sieci osadniczej, wymagają weryfikacji i aktualizacji².

Natomiast do najistotniejszych programów rozwojowych województwa zaliczono:

- **Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego na lata 2007–2013** przyjęty przez Zarząd Województwa Łódzkiego w 2007 r. oraz przez Komisję Europejską w październiku 2007 r. Program zakłada, że realizowane zadania przyczynią się do integracji regionu z europejską i globalną przestrzenią społeczno-gospodarczą, przekształcą województwo w środkowoeuropejskie nowoczesne i przyjazne centrum rozwoju oraz podniosą spójność wewnętrzną województwa.
- **Wieloletni Program Inwestycyjny Województwa Łódzkiego na lata 2008–2013**, przyjęty Uchwałą Sejmiku Województwa Łódzkiego w grudniu 2007 r. z późniejszymi zmianami, mający na celu m.in. stworzenie sprawnego i bezpiecznego systemu transportu wewnątrz województwa zgodnego z normami unijnymi. W programie zapisano także inwestycje związane z kulturą i ochroną dziedzictwa narodowego, oświatą i wychowaniem, administracją publiczną, informatyzacją, zdrowiem oraz infrastrukturą społeczną.

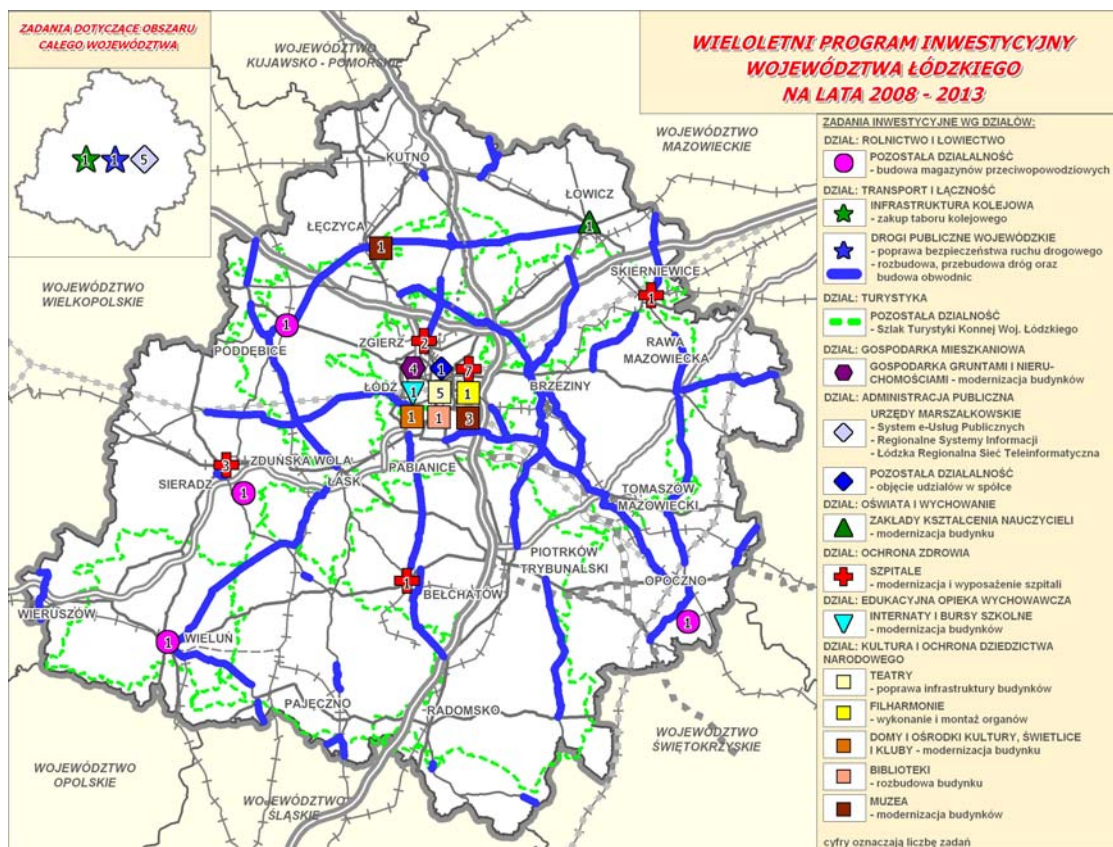


Rysunek 8. Źródło: opracowanie własne na podstawie www.rpo.lodzkie.pl, ostatnia aktualizacja sierpień 2010.

² Zgodnie z uchwałą nr XLVII/1349/09 Sejmiku WŁ z dnia 3 listopada 2009 r. w sprawie: określenia zasad, trybu i harmonogramu aktualizacji Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego na lata 2007–2020 przystąpiono do aktualizacji Strategii.



Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego



Rysunek 9. Źródło: opracowanie własne na podstawie WPI, załącznik nr 2 do Uchwały nr LVIII/1599/10 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 29 czerwca 2010 r.



UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE POTENCJAŁ I MOŻLIWOŚCI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO - WNIOSKI

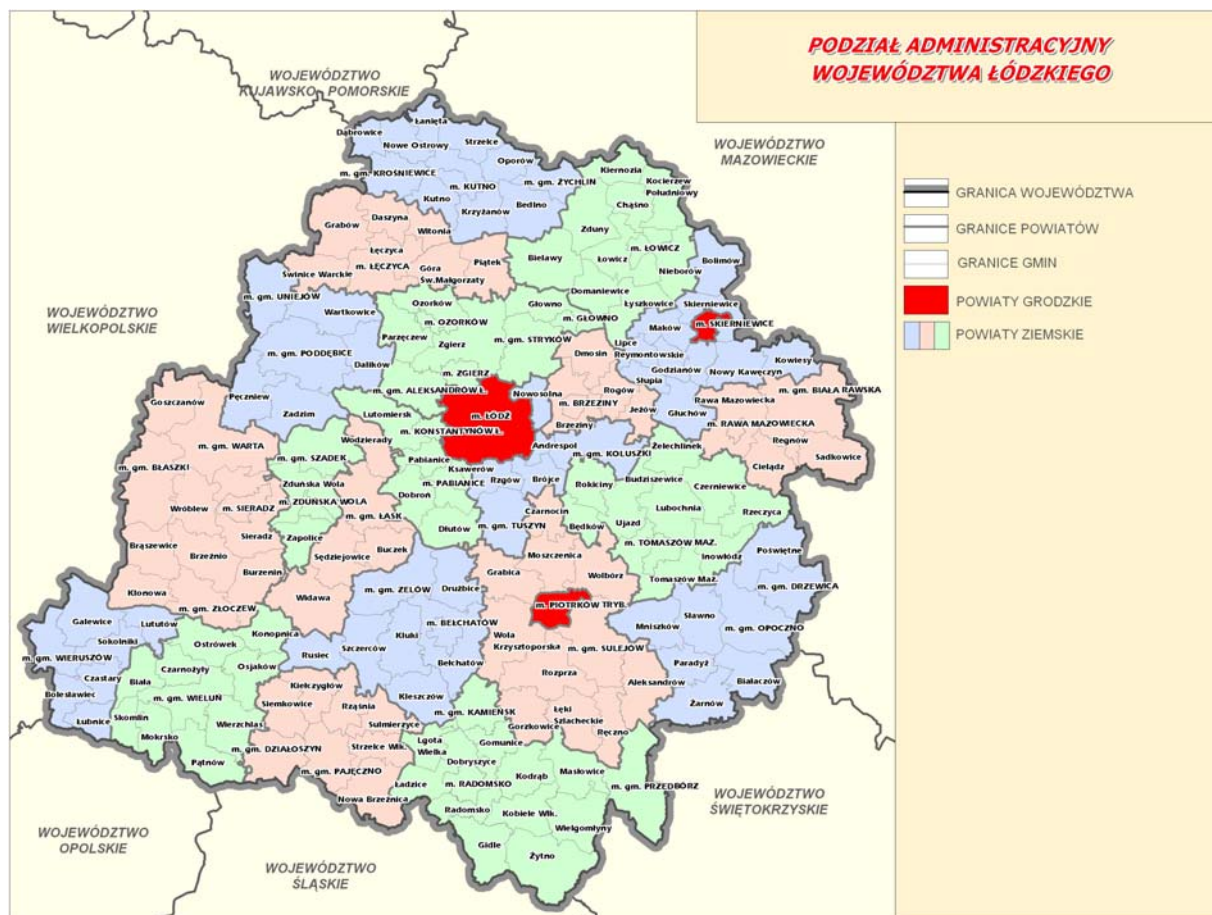
Na podstawie przeprowadzonej diagnozy oraz wieloaspektowych analiz uwarunkowań rozwoju województwa zidentyfikowano wiele zagadnień, które, zarówno w bliższej przyszłości, jak i w dalszej perspektywie, będą miały bezpośredni wpływ na dalszy rozwój społeczno-gospodarczy i przestrzenny obszaru, będą decydowały o jego wizerunku na arenie krajowej i międzynarodowej oraz stanowiły o jego konkurencyjności w wymiarze globalnym.

Województwo łódzkie położone jest w centrum Polski, na pograniczu Nizy Środkowoeuropejskiego i Wyżyn Polskich, w geometrycznych osiach kraju, krzyżujących się w rejonie miejscowości Piątek. Zajmuje powierzchnię 18 219 km² i jest zamieszkałe przez 2549 tys. mieszkańców (stan na 31 grudnia 2008 r.).

Średnia gęstość zaludnienia w regionie wynosi 140 osób/km² (31 grudnia 2008 r.).

Podstawową strukturę administracyjną województwa tworzą:

- 24 powiaty, w tym 3 powiaty grodzkie skupiające 34,5% ludności oraz 21 powiatów ziemskich,
- 177 gmin, w tym 18 miejskich, 25 miejsko-gminnych oraz 134 wiejskich.



Rysunek 10. Źródło: opracowanie własne.



1. SYSTEM OSADNICZY

A. Aspekty społeczne

• Demografia

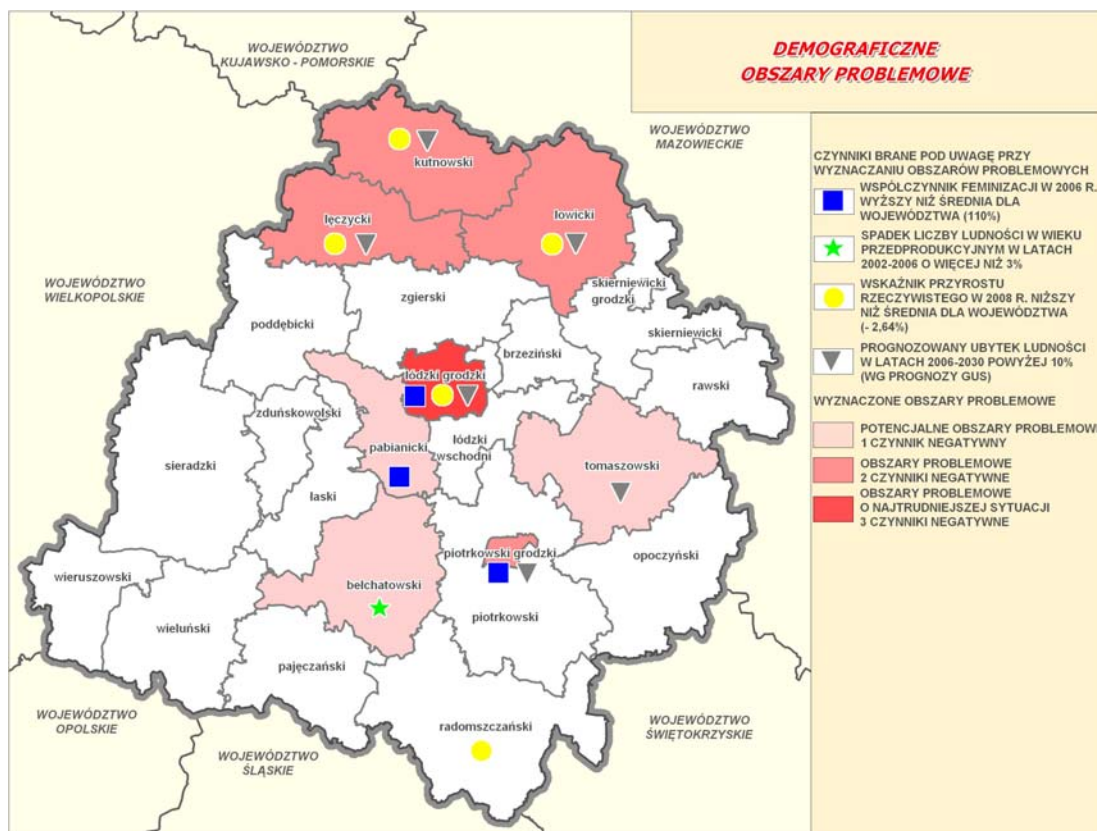
Według GUS liczba ludności województwa na koniec 2008 r. wynosiła 2 548 861 osób (z czego 910 204 osób zamieszkiwało na wsi), co daje Łódzkiemu 6. miejsce w kraju. Od 2002 r. liczba ludności spadła o 58 519 osób, a tempo spadku jest większe niż średnio dla kraju. Cechą charakterystyczną regionu jest nierównowaga struktury płci. W 2002 r. liczba kobiet przypadająca na 100 mężczyzn wynosiła 109,6, by do 2008 r. podnieść się do wartości 110,0. Silniejsza dysproporcja struktury płci występuje w miastach niż na obszarach wiejskich.

Odsetek ludności zamieszkującej w miastach wynosił w 2008 r. 64,29% i był wyższy niż średnia dla Polski (61,0%), również gęstość zaludnienia 140 osób/km² (piąta w kraju) była wyższa niż średnia krajowa (122 osoby/km²). Pod względem przyrostu naturalnego województwo zajmuje ostatnie miejsce w kraju (wartość -2,3% przy średniej krajowej 0,9%), a pod względem migracji wewnętrznych i zagranicznych na pobyt stały 6. miejsce (wartość -0,66% przy średniej krajowej -0,39%). Województwo charakteryzuje się ponadto najwyższym udziałem ludności powyżej 65 lat (18,2% w stosunku do średniej krajowej wynoszącej 13,4%).

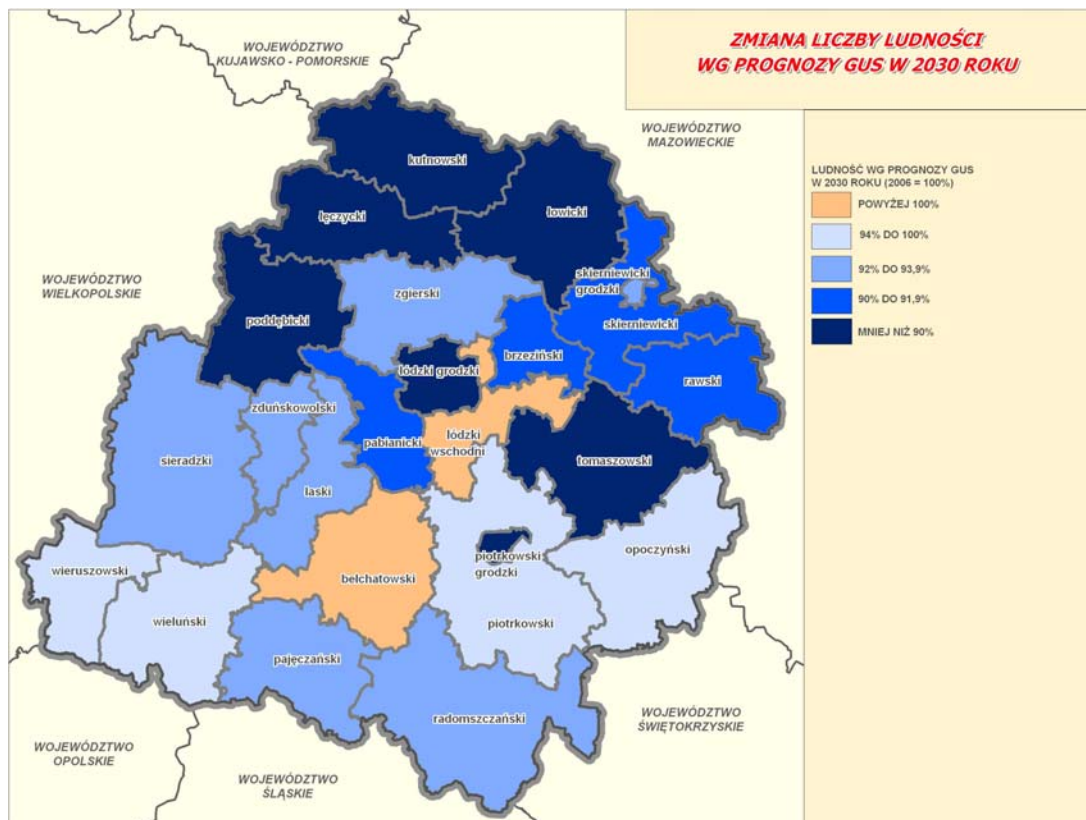
Sytuacja demograficzna regionu jest bardzo trudna. Koncentruje się tu największa ilość negatywnych trendów i procesów demograficznych, m.in. wysoki współczynnik feminizacji, bardzo niski wskaźnik przyrostu rzeczywistego, depopulacja, silna emigracja. Nie ma powiatu, który nie borykałby się z tym problemem. **Pod tym względem całe województwo zasługuje na miano obszaru problemowego.** Najtrudniejsza sytuacja występuje w dwóch największych miastach na prawach powiatu: Łodzi i Piotrkowie Trybunalskim oraz w powiatach: łęczyckim, kutnowskim i łowickim.

Istniejące, niekorzystne tendencje zmian w sferze demograficznej potwierdzają kierunki przewidywane w sporządzonej przez GUS „Prognozie demograficznej na lata 2003–2030”, a dostępne dane z przygotowywanej nowej prognozy demograficznej na lata 2008–2035 wskazują, że zostaną one utrzymane, a nawet pogłębione. Szacowany spadek liczby ludności jest silniejszy, niż poprzednio zakładano. Odwróceniu uległ prognozowany trend dalszego urbanizowania się województwa, przewidywano bowiem zmniejszanie się udziału ludności wiejskiej z 35,1% w 1999 r. do 32% w 2030 r., tymczasem nowa prognoza przewiduje wzrost udziału ludności wiejskiej do 36,7% w 2015 r. i 38,3% w 2030 r. Można przypuszczać, że zjawisko to w głównej mierze dotyczy obszarów podmiejskich, przede wszystkim aglomeracji Łodzi, i związane jest z suburbanizacją powszechną dla dużych ośrodków miejskich.

Obecnie przewidywany jest także ubytek ludności w wieku produkcyjnym (w latach 2016–2030), większy o 17 tys. mieszkańców.



Rysunek 11. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS (2008).



Rysunek 12. Źródło: opracowanie własne na podstawie „Prognozy demograficznej GUS na lata 2003–2030”.



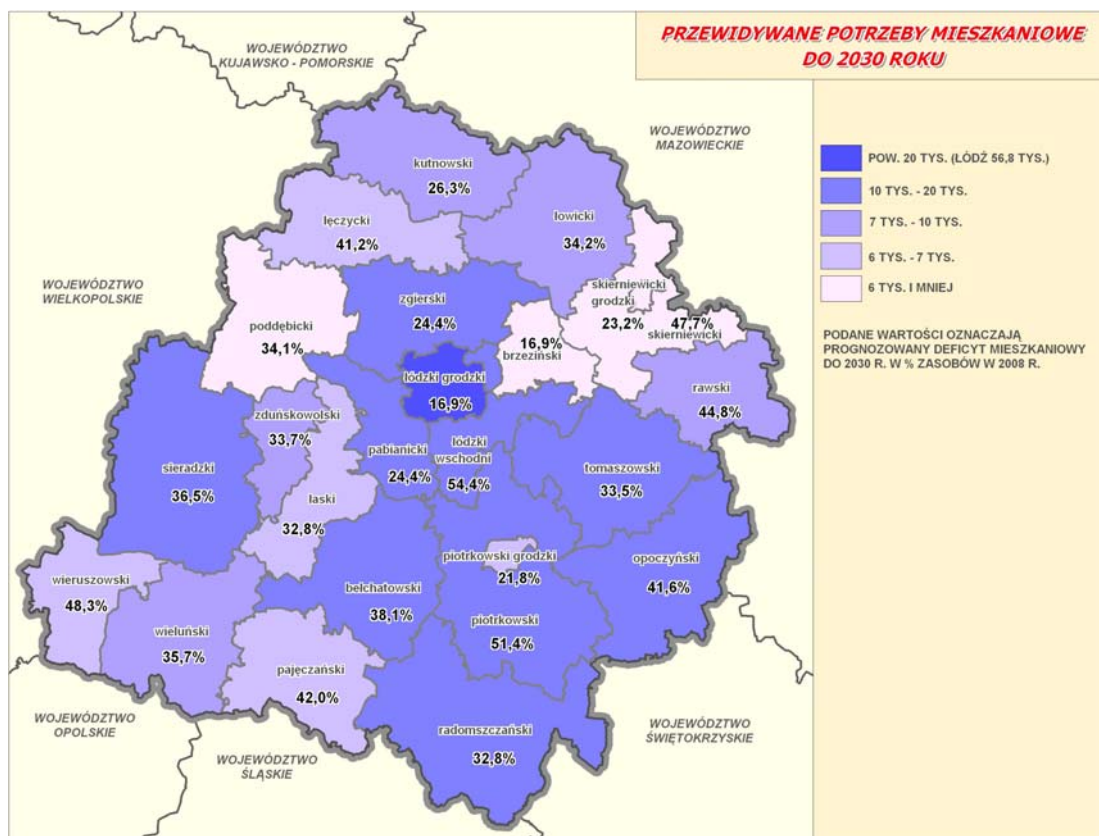
• **Mieszkalnictwo**

Na zasoby mieszkaniowe województwa w 2008 r. składało się 962 482 mieszkań (stanowiących 7,32% zasobów krajowych). Rozkład zasobów w województwie jest bardzo nierównomierny i odpowiada gęstości zaludnienia. Powiaty zlokalizowane w Aglomeracji Łódzkiej skupiają ponad połowę wszystkich zasobów. W latach 2004–2008 we wszystkich powiatach zanotowano wzrost liczby mieszkań. Zasoby mieszkaniowe najdynamiczniej powiększały się w powiatach: łódzkim wschodnim (do 104% wartości z 2004 r.), bełchatowskim (do 103,5%), opoczyńskim (do 103,3%) i piotrkowskim (do 103,2%). Najlepsze warunki mieszkaniowe (przedstawione za pomocą indeksu syntetycznego, na który składają się liczba mieszkań na 1000 ludności, średnia powierzchnia mieszkania na 1 osobę i średnia liczba osób na 1 izbę) panują w powiatach położonych w centrum regionu, natomiast dużą grupę o najgorszych warunkach mieszkaniowych stanowią powiaty o położeniu peryferyjnym w stosunku do Łodzi.

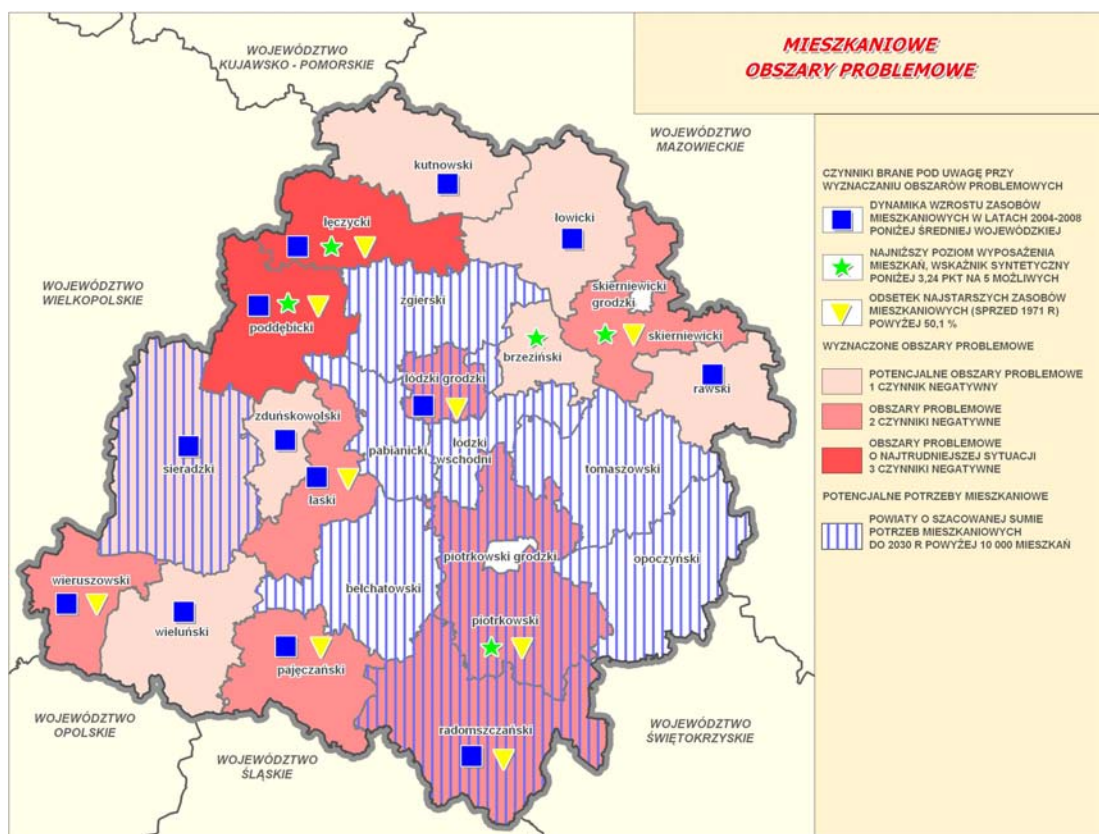
Sytuacja mieszkaniowa województwa jest bardzo złożona, co wykazała „Analiza potrzeb mieszkaniowych w miastach i na wsi powiatów województwa łódzkiego do 2030 r.” (BPPWŁ, 2006)³. Z jednej strony jest rynek mieszkaniowy miast, charakteryzujący się dość dobrym wyposażeniem i ogólnie dobrymi warunkami mieszkaniowymi, jednak zagrożony powstającą luką remontową i reprodukcyjną, z drugiej zaś – rynek mieszkań na wsi, słabo wyposażonych, o złych warunkach (przeludnienie), jednak dynamicznie rozwijający się w strefach podmiejskich. Na to nakłada się prognozowany deficyt mieszkań, który bezwzględnie (w liczbie nowych mieszkań) najdotkliwszy będzie w największych miastach województwa, natomiast względnie (w odsetku zasobów istniejących) na terenach wiejskich. Szacowane względne potrzeby mieszkaniowe, odniesione do uśrednionej liczby mieszkań oddawanych do użytku w latach 2002–2008, pozwalają określić, że największy konieczny stopień zintensyfikowania procesów budowlanych do 2030 r. musi nastąpić w powiatach: łódzkim wschodnim, piotrkowskim i wieruszowskim. Jednocześnie do powiatów, w których prognozowany jest największy deficyt mieszkaniowy, a szacowane potrzeby mieszkaniowe przekraczają 10 tys. mieszkań, należą: łódzki grodzki, zgierski, piotrkowski, tomaszowski, bełchatowski, sieradzki, radomszczański, łódzki wschodni, pabianicki i opoczyński. Są to w większości najludniejsze powiaty województwa, będące zapleczem największych ośrodków miejskich. Perspektywiczna suma potrzeb w tych powiatach do 2030 r. stanowi 65,52% ogółu potrzeb całego województwa. Największe bezwzględne potrzeby wystąpią w Łodzi (ok. 50–57 tys.⁴ mieszkań), najmniejsze w powiecie brzezińskim (ok. 4 tys. mieszkań), natomiast w całym województwie będą się one kształtowały na poziomie ok. 272 tys.

³ Szacowane na podstawie prognozy demograficznej GUS, NSP, Raportu o stanie województwa łódzkiego. Prognozowane potrzeby mieszkaniowe wynikają z potrzeb stanu istniejącego, wynikających z ilości gospodarstw domowych, oraz potrzeb perspektywicznych, wynikających z „Prognozy demograficznej do 2030 r.” i ubytków w tkance mieszkaniowej, spowodowanej niskim standardem mieszkań w stanie wyjściowym.

⁴ Wg opracowania E. Kucharskiej-Stasiak, które posłużyło za podstawę szacowania potrzeb mieszkaniowych w projekcie SUIKZP m. Łodzi oraz analiz BPPWŁ.



Rysunek 13. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS 2008, „Prognozy demograficznej GUS 2003–2030”.



Rysunek 14. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS (2008).

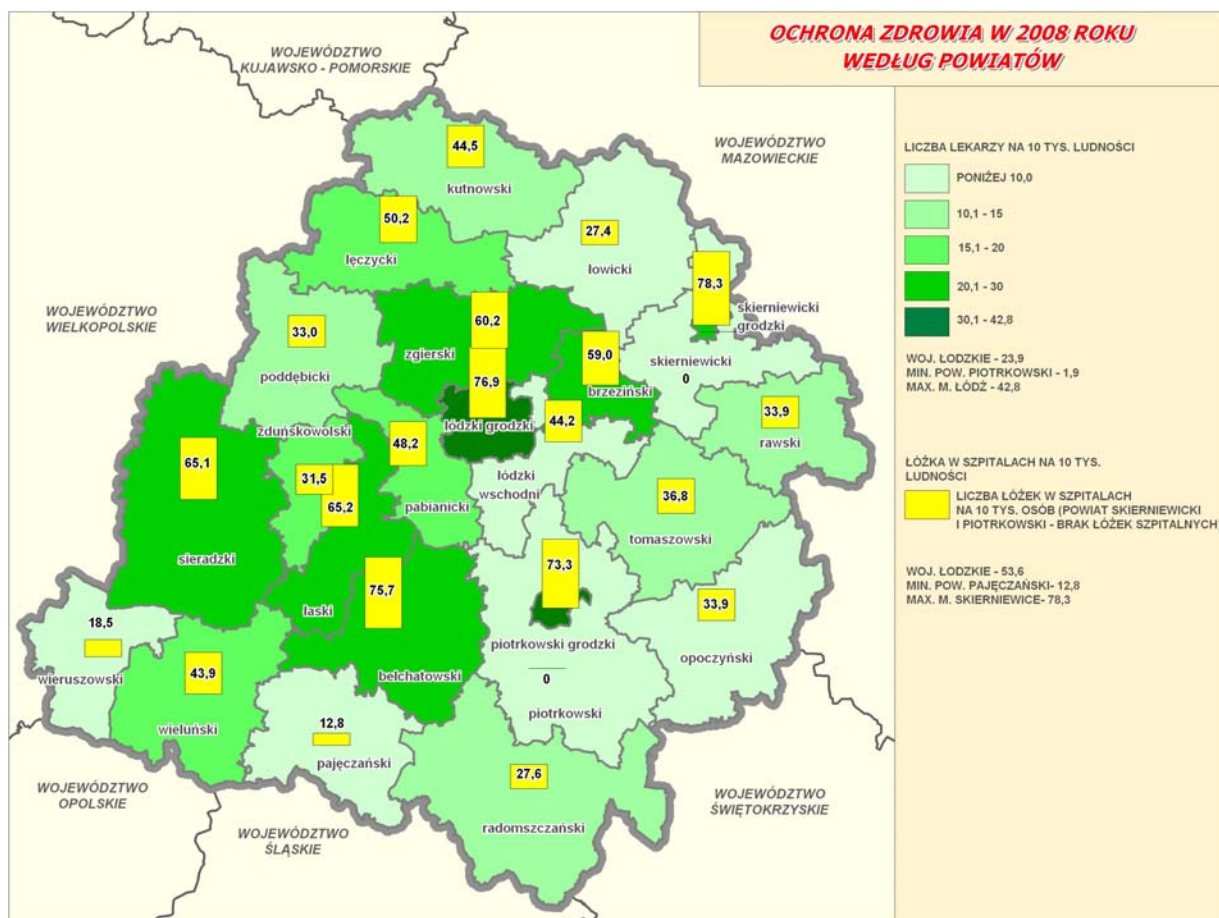


Do silnych stron regionu zaliczyć można rosnącą przeciętną wielkość mieszkań oraz ich stosunkowo dobre wyposażenie. Słabości regionu to: bardzo duży i pogłębiający się deficyt mieszkaniowy, zwłaszcza na obszarach wiejskich, słaby przyrost nowej tkanki mieszkaniowej, duży odsetek mieszkań starych i w złym stanie technicznym, niewystarczające nakłady remontowe, niekorzystna struktura własnościowa zasobów mieszkaniowych w największych miastach województwa i nadal niska przeciętna wielkość mieszkania.

- **Infrastruktura społeczna**

- Ochrona zdrowia i opieka społeczna**

Biorąc pod uwagę sytuację demograficzną regionu, jedną z najważniejszych sfer infrastruktury społecznej jest ochrona zdrowia i opieka społeczna. Sytuacja zdrowotna mieszkańców województwa jest zła, przede wszystkim z uwagi na najwyższy w kraju wskaźnik umieralności, najkrótsze przeciętne trwanie życia oraz najwyższe wskaźniki dotyczące zachorowalności i umieralności z powodu chorób cywilizacyjnych. Rosnący współczynnik zgonów związany jest ze zjawiskiem starzenia się społeczeństwa. Ma bardzo niekorzystny wpływ na wizerunek województwa i ogranicza jego rozwój gospodarczy. Zła sytuacja zdrowotna mieszkańców kontrastuje z dosyć dobrą bazą materialną ochrony zdrowia, dość licznymi kadrami medycznymi, wysokim potencjałem nauk medycznych oraz wysokiej klasy specjalistami. Poza tym województwo, jako jedno z pierwszych w kraju, realizuje strategię „eZdrowia”, służącą wykorzystaniu technik informatycznych do zarządzania placówkami ochrony zdrowia.



Rysunek 15. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS (2008).



Pod względem liczby łóżek w szpitalach ogólnych w stosunku do liczby ludności województwo zajmuje 2. miejsce w Polsce, natomiast pod względem liczby lekarzy pracujących w placówkach służby zdrowia łódzkie było w 2008 r. na 1. miejscu w kraju – 23,9 na 10 tys. mieszkańców. Istotnym problemem jest wewnątrzregionalne zróżnicowanie jakości leczenia i dostępności do usług medycznych na wysokim poziomie. W 2008 r. 52% lekarzy i dentystów pracowało w Łodzi.

Kolejnym problemem jest proces starzenia się społeczeństwa i wynikająca z tego konieczność rozwoju oddziałów opieki długoterminowej w szpitalach, zakładów opiekuńczo-leczniczych i pielęgnacyjno-opiekuńczych, hospicjów i domów pomocy społecznej. W 2008 r. 88 domów pomocy społecznej dysponowało 7799 miejscami (30,6 miejsc na 10 tys. mieszkańców), co dawało 5. miejsce w kraju. Na miejsca w domach pomocy społecznej oczekiwało 0,1 osób na 10 tys. mieszkańców, co jest najniższym wskaźnikiem w kraju (Polska – 2,5).

Dostępność usług medycznych w nagłych przypadkach ułatwiają lądowiska przyszpitalne w Łodzi (przy szpitalu CZMP i Wojewódzkim Szpitalu Specjalistycznym im. M. Kopernika), Piotrkowie Trybunalskim (przy Szpitalu Wojewódzkim im. M. Kopernika) i Zgierzu⁵.

Kultura

Sektor kultury tworzy około 4,5% PKB kraju⁶. Wydatki na kulturę w Polsce należą do najniższych w Europie i chociaż w województwie łódzkim przekraczają średnią krajową, to dostępność do usług kultury jest w regionie niższa niż przeciętnie w kraju. Spowodowane jest to przede wszystkim słabą dostępnością do bibliotek oraz słabą pozycją wydawnictw. Dobra sytuacja występuje pod względem poziomu wyposażenia w infrastrukturę teatralną. W Łodzi znajduje się 12 teatrów i instytucji muzycznych. Niekorzystnym zjawiskiem jest największy w kraju spadek liczby przedstawień, koncertów oraz widzów. W efekcie tego stanu rzeczy w 2008 r. roku na 10 tys. ludności przypadało zaledwie 2160 widzów i słuchaczy, przy średniej w Polsce 3040. W 2008 r. działały w Polsce 743 muzea, z czego 41 (5,5%) w województwie łódzkim, w tym 11 w Łodzi. Niestety liczba zwiedzających muzea w regionie w 2008 r. w porównaniu z 2002 r., zmniejszyła się o 2,8 p.p. Także kina są placówkami kulturalnymi, których liczba systematycznie spada. W 2008 r. w Polsce funkcjonowały ogółem 492 kina, z czego 31, czyli 6,3%, w województwie łódzkim. Ponadto do ważnych instytucji należą 2 archiwa państwowe zlokalizowane w Łodzi i Piotrkowie Trybunalskim.

Edukacja i szkolnictwo wyższe

Edukacja i rozwój kapitału ludzkiego stanowią bazę do budowy gospodarki opartej na wiedzy, konkurencyjnej, zdolnej do trwałego wzrostu i tworzenia nowych lepszych miejsc pracy. Na sytuację szkolnictwa rzutuje struktura demograficzna, a ponieważ łódzkie charakteryzuje się jednym z najniższych w kraju odsetkiem ludności w wieku przedprodukcyjnym, to wskaźniki dotyczące liczby uczniów na 10 tys. ludności na wszystkich szczeblach nauczania również należą do stosunkowo niskich. Słabością oferty edukacyjnej jest niedopasowanie profili kształcenia w szkołach zawodowych, liceach profilowanych i technikach do potrzeb rynku, co przejawia się deficytem kierunków technicznych. Są to nie

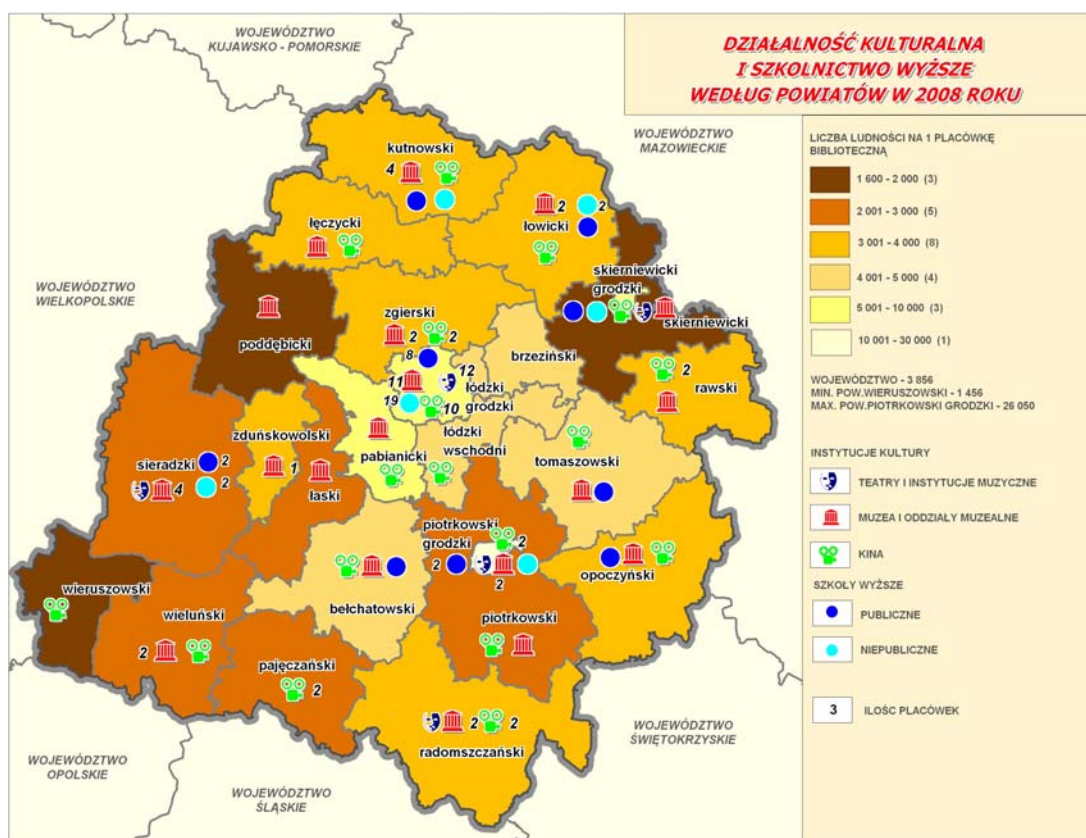
⁵ Lądowisko w Zgierzu znajduje się w fazie rejestracji. Lądowiska w Aleksandrowie Łódzkim i Orlej Górze znajdują się w fazie likwidacji.

⁶ Wg Narodowej Strategii Rozwoju Kultury na lata 2004–2008.



najlepsze perspektywy dla regionalnego rynku pracy, który odczuwa braki pracowników, szczególnie na stanowiskach robotniczych, technicznych i inżynierskich.

Szkolnictwo wyższe jest obecnie najbardziej prężnie rozwijającą się dziedziną infrastruktury społecznej. Coraz większy odsetek młodzieży zdobywa wykształcenie wyższe. Jest to bardzo istotne z perspektywy NSP z 2002 r., według którego społeczeństwo regionu było gorzej wykształcone niż przeciętnie w kraju. W 2008 r. zajmowało 4. miejsce w kraju pod względem współczynnika skolaryzacji młodzieży w wieku studenckim oraz liczby studentów szkół wyższych na 10 tys. mieszkańców. W roku akademickim 2008/2009 studiowało w regionie ponad 142 tys. studentów, z czego prawie 89% w Łodzi. Mniejszymi ośrodkami szkolnictwa wyższego są Kutno, Łowicz, Piotrków Trybunalski, Sieradz, Skierniewice, Tomaszów Mazowiecki. Pomimo niżu demograficznego oraz spadku liczby studentów w Polsce, w 2008 r., w porównaniu z rokiem poprzednim, województwo łódzkie było jednym z nielicznych województw w kraju, w którym liczba studentów w 2008 r. wzrosła.



Rysunek 16. Źródło: opracowanie własne na podstawie „Rocznika statystycznego województw 2008”.

Reasumując, należy stwierdzić, że województwo charakteryzuje się znaczącym zróżnicowaniem wyposażenia miast i ośrodków gminnych w urządzenia infrastruktury społecznej. Najlepiej wyposażona jest Łódź, która posiada sieć zróżnicowanych rodzajowo i repertuarowo teatrów, jest jednym z największych w kraju ośrodków akademickich, posiada wysoce specjalistyczne w skali ponadregionalnej placówki ochrony zdrowia i wysokiej klasy specjalistów z zakresu medycyny oraz jest dobrze wyposażona w bazę sportową. Stosunkowo dobrze w infrastrukturę społeczną zaopatrzone są największe miasta powiatowe oraz największe miasta centralnej części województwa, znacznie gorzej – małe miasta powiatowe i pozostałe miasta. Wielu mieszkańców województwa, zwłaszcza obszarów położonych peryferyjnie, ma problem z dostępem do określonych placówek infrastruktury



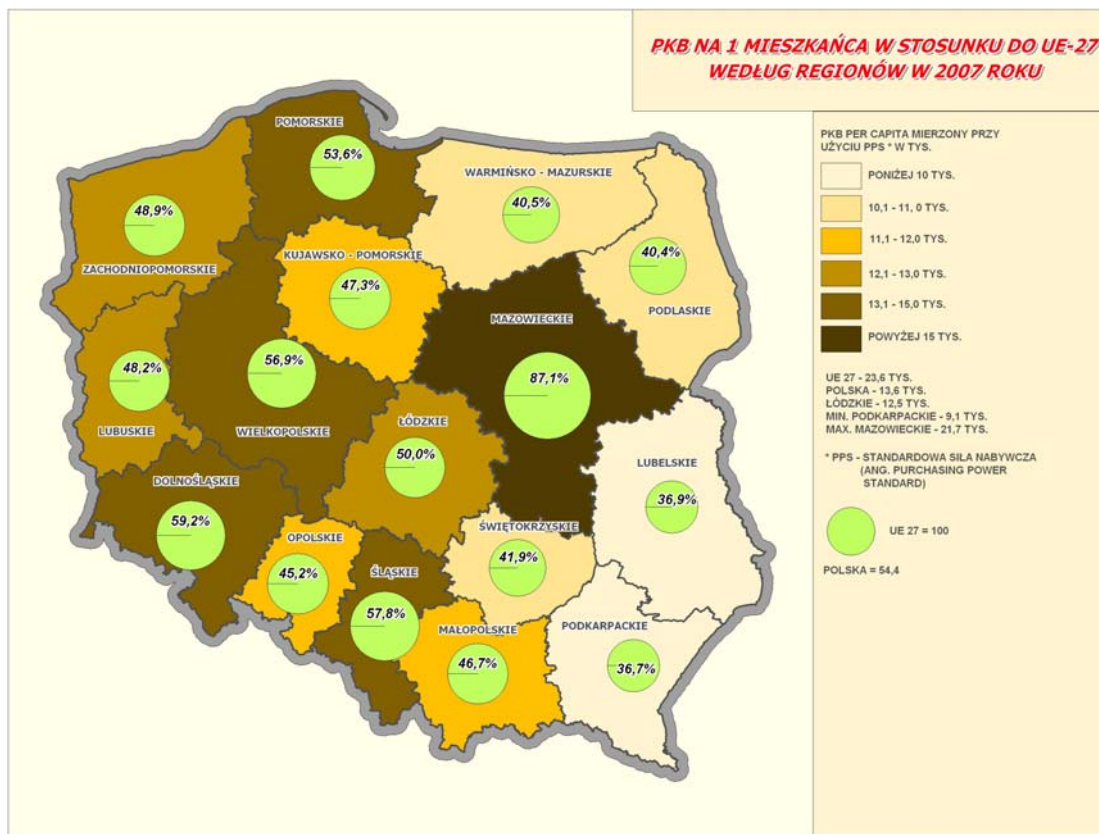
społecznej, szczególnie ochrony zdrowia, natomiast dla wielu instytucji, również z Łodzi, problemem jest zły stan techniczny ich bazy materialnej.

Słaba dostępność do placówek infrastruktury społecznej wpływa na niską jakość życia mieszkańców, co może przyczynić się do ich emigracji oraz zniechęca do osiedlania się mieszkańców innych województw. Ponadto sytuacja taka obniża w świadomości przedsiębiorców atrakcyjność lokalizacyjną województwa.

B. Aspekty gospodarcze

• Struktura gospodarcza województwa

Pod względem wartości PKB Łódzkie zajmowało w 2007 r. 6. miejsce w kraju, wytwarzając 6,2% wartości PKB Polski, a w przeliczeniu na 1 mieszkańca również 6. miejsce. PKB na 1 mieszkańca, mierzony standardową siłą nabywczą (PPS), stanowił 50% średniej dla UE-27, a 91,9% średniej krajowej. Należy jednak zauważyć, że w latach 2000–2007 w województwie łódzkim dynamika wzrostu PKB na 1 mieszkańca należała do najwyższych w Polsce i wyniosła 162%, przy średniej krajowej 158,7%. Biorąc pod uwagę stosunkowo niski wyjściowy poziom PKB oraz dynamikę wzrostu, można stwierdzić, że województwo wyróżniało się konwergencją wewnętrzną o charakterze doganiania. Na wielkość PKB miały wpływ przede wszystkim wydajność pracy, która mierzona wartością dodaną brutto (WDB) na 1 pracującego wyniosła w regionie zaledwie 87,3% średniej krajowej (11. miejsce w kraju), oraz dojazd do pracy poza teren województwa. Decydujący wpływ na niższą konkurencyjność regionu ma obecna struktura gospodarcza oraz struktura działowa przemysłu. Na wolumen WDB, a co za tym idzie – również PKB, największy wpływ mają usługi rynkowe, budownictwo i niektóre działy przemysłu charakteryzujące się wysoką innowacyjnością i produktywnością.



Rysunek 17. Źródło: opracowanie własne na podstawie EUROSTAT (2007).



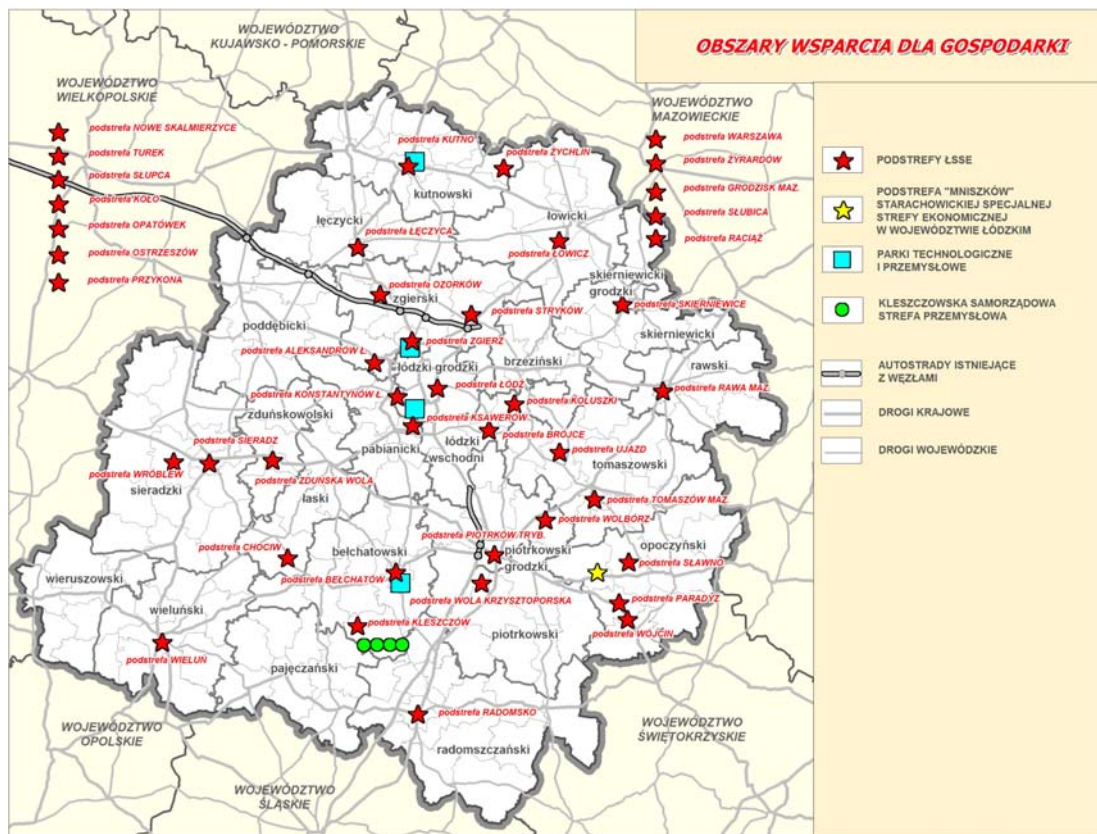
Główną siłą napędową gospodarki regionu łódzkiego stały się w ostatnich latach inwestycje sektora przedsiębiorstw i sektora publicznego. W latach 2004–2008 województwo łódzkie przodowało w Polsce pod względem dynamiki nakładów inwestycyjnych w gospodarce narodowej.

W porównaniu ze średnimi wskaźnikami dla Polski Łódzkie charakteryzuje się wyższym niż przeciętnie zatrudnieniem w rolnictwie i mało rentownych, tradycyjnych działach przemysłu, natomiast niższym – w usługach. Zwiększenie dynamiki rozwoju gospodarczego województwa, mierzonej wartością PKB, wymaga poprawy wydajności i innowacyjności przemysłu, większej dywersyfikacji jego struktury, większego eksportu, rozwoju usług rynkowych, zwiększenia aktywności zawodowej mieszkańców oraz efektywnego wykorzystania środków unijnych.

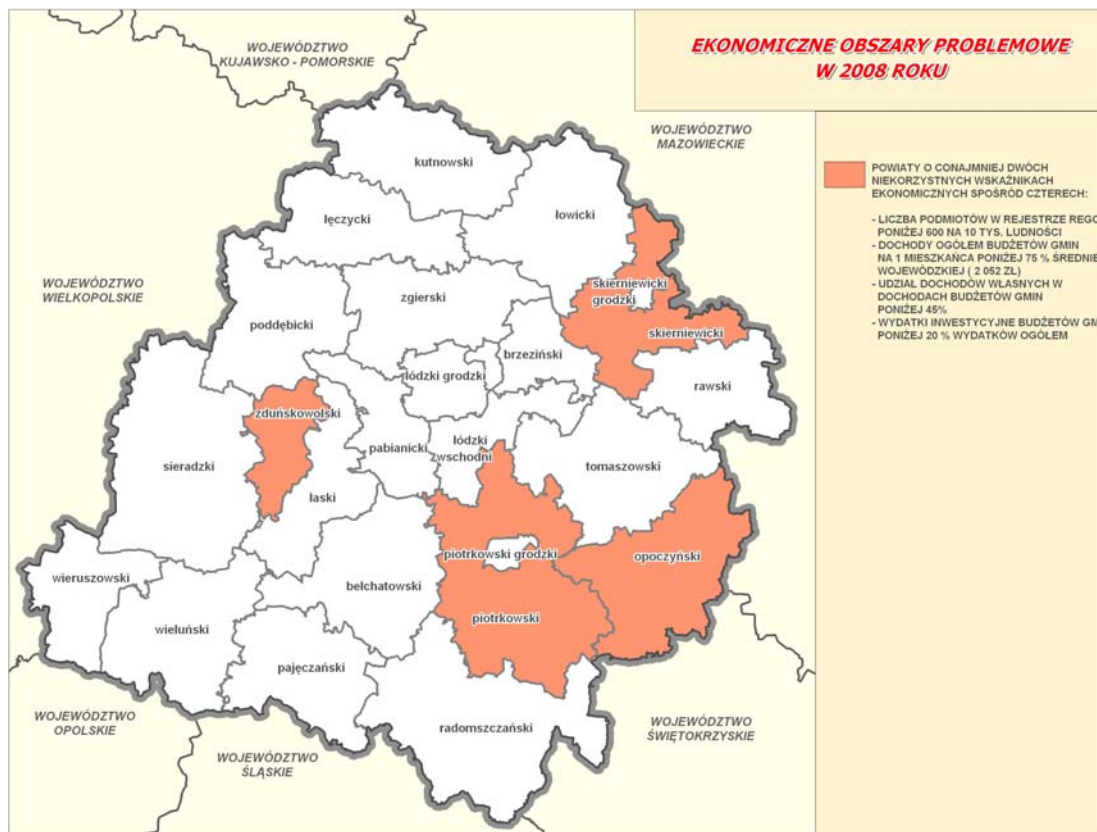
Województwo charakteryzuje się także nierównomiernym rozmieszczeniem działalności gospodarczej i zainwestowania. Zachodzące dynamiczne procesy inwestycyjne z dominującym udziałem kapitału zagranicznego oraz wzrost majątku trwałego przedsiębiorstw obejmują w pierwszym rzędzie tereny zlokalizowane w centralnej części regionu, ale w perspektywie mogą one objąć również pas powiatów ciągnący się od północy na południe. Aglomeracja Łódzka, miasta Skierniewice i Piotrków Trybunalski oraz powiat bełchatowski – to rejony o najwyższym poziomie rozwoju gospodarczego. Bardzo istotnym czynnikiem mającym wpływ na decyzje o lokalizacji nowych inwestycji gospodarczych jest dynamicznie rozwijająca się Łódzka Specjalna Strefa Ekonomiczna (ŁSSE). Według stanu na 31 grudnia 2009 r. obejmuje ona 1162 ha położone głównie na obszarze województwa łódzkiego, ale również mazowieckiego i wielkopolskiego. Przez ponad 13 lat istnienia ŁSSE pozyskała 124 inwestorów, którzy zainwestowali ok. 7 mld zł oraz stworzyli i utrzymali ok. 25 tys. miejsc pracy. W regionie działają również, utworzone przez samorządy lokalne, 4 parki przemysłowe i technologiczne oraz samorządowa strefa przedsiębiorczości w Kleszczowie.

Problemem wielu ośrodków miejskich i wiejskich jest utrata ich bazy ekonomicznej na skutek dezindustrializacji i słabego rozwoju sektora usług. Istnieje też groźba marginalizacji rejonów, w których kumulują się niekorzystne zjawiska gospodarcze, tj. bardzo niska przedsiębiorczość, niskie dochody własne budżetów gmin, niskie dochody ludności, brak rozwoju pozarolniczych sektorów gospodarki. Problemem jest także niska konkurencyjność, produktywność i innowacyjność przemysłu, co wynika z faktu, że w jego działowej strukturze, mimo postępującej dywersyfikacji, wciąż stosunkowo dużą rolę odgrywają tradycyjne, mało wydajne i pracochłonne gałęzie przemysłu. Ekonomiczne obszary problemowe są rozproszone na całym obszarze województwa z przewagą gmin i powiatów zlokalizowanych na obrzeżach regionu.

Szansą rozwoju dla województwa jest rozwój licznych inicjatyw klasterowych, opierających się na endogenicznym potencjale regionu, warunkowanym tradycjami w określonych branżach przemysłowych (m.in. farmaceutycznej, chemicznej), zasobami naturalnymi (m.in. węgla brunatnego, wód geotermalnych, piasków formierskich i szklarskich), wykształconymi zasobami siły roboczej, specjalistycznym rolnictwem (sadownictwem, warzywnictwem). Szansą wzrostu gospodarczego łódzkiego jest również lepsze wykorzystanie surowców naturalnych, na których opiera się przemysł elektroenergetyczny, ceramiczny i materiałów budowlanych, przetwórstwo rolno-spożywcze oraz geotermia.



Rysunek 18. Źródło: opracowanie własne na podstawie ŁSSE (2009).



Rysunek 19 Źródło: opracowanie własne na podstawie „Raportu o stanie zagospodarowania przestrzennego kraju”, IGiPZ PAN.



Obecnie na terenie województwa istnieją bądź kształtują się klaster: BPO, AGD, logistyczny, włókienniczo-odzieżowy, medyczno-farmaceutyczno-kosmetyczny, materiałów budowlanych i ceramiczny, rolno-spożywczy i odlewniczy. Biorąc pod uwagę realizowane duże inwestycje oraz nowe inicjatywy powstawania klastrów, jako potencjalne można określić: klaster elektroniczny, medialny, energetyczny „Ekoenergia”, „Bioenergia”, klaster mechatroniki, turystyki konnej. Są one zróżnicowane pod względem stopnia zaawansowania technologicznego, jednak budują podstawy nowoczesnej innowacyjnej gospodarki.

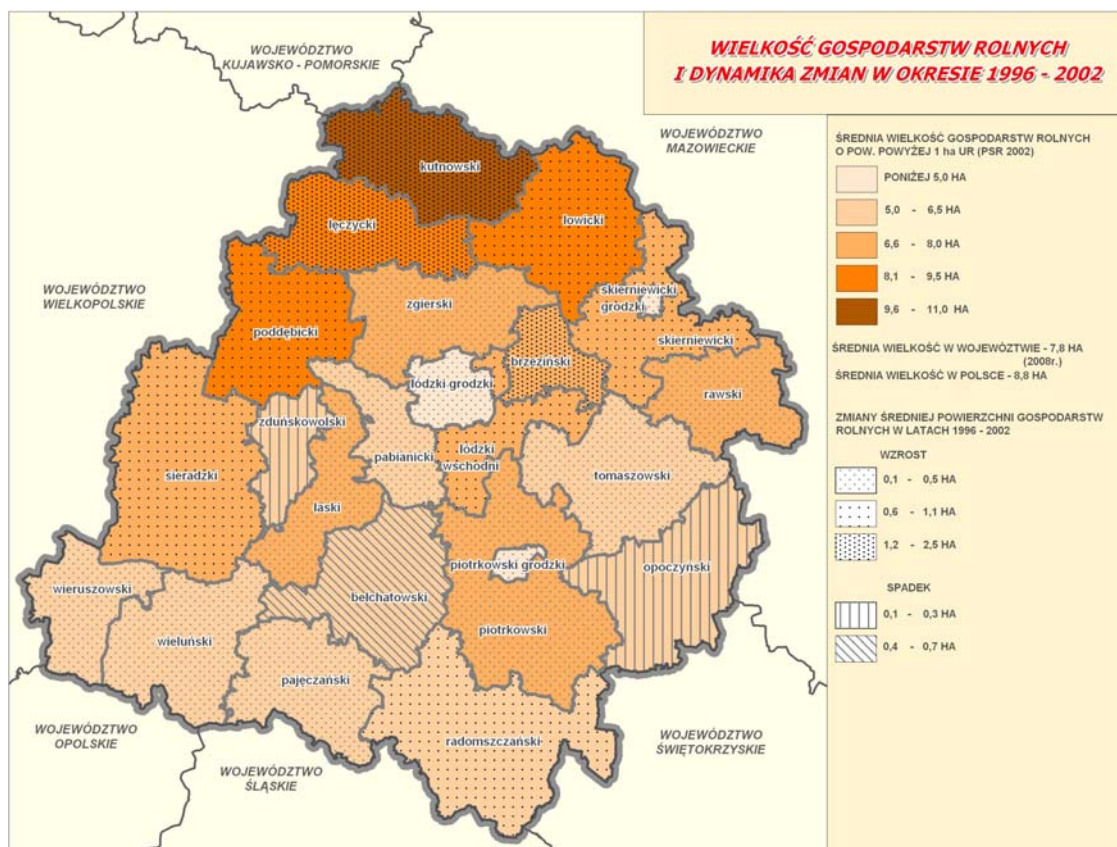
Reasumując, należy stwierdzić, że transformacja gospodarki regionu już się dokonała, natomiast jej restrukturyzacja trwa nadal. Konieczne są dalsze zmiany strukturalne gospodarki, w tym poprawa jej innowacyjności, wzrost sektora usług rynkowych i jego dyfuzja na całe województwo, wzrost branż wysokiej techniki i o wysokiej wartości dodanej w przemyśle oraz wzrost produktywności wszystkich sektorów.

• **Rolnictwo**

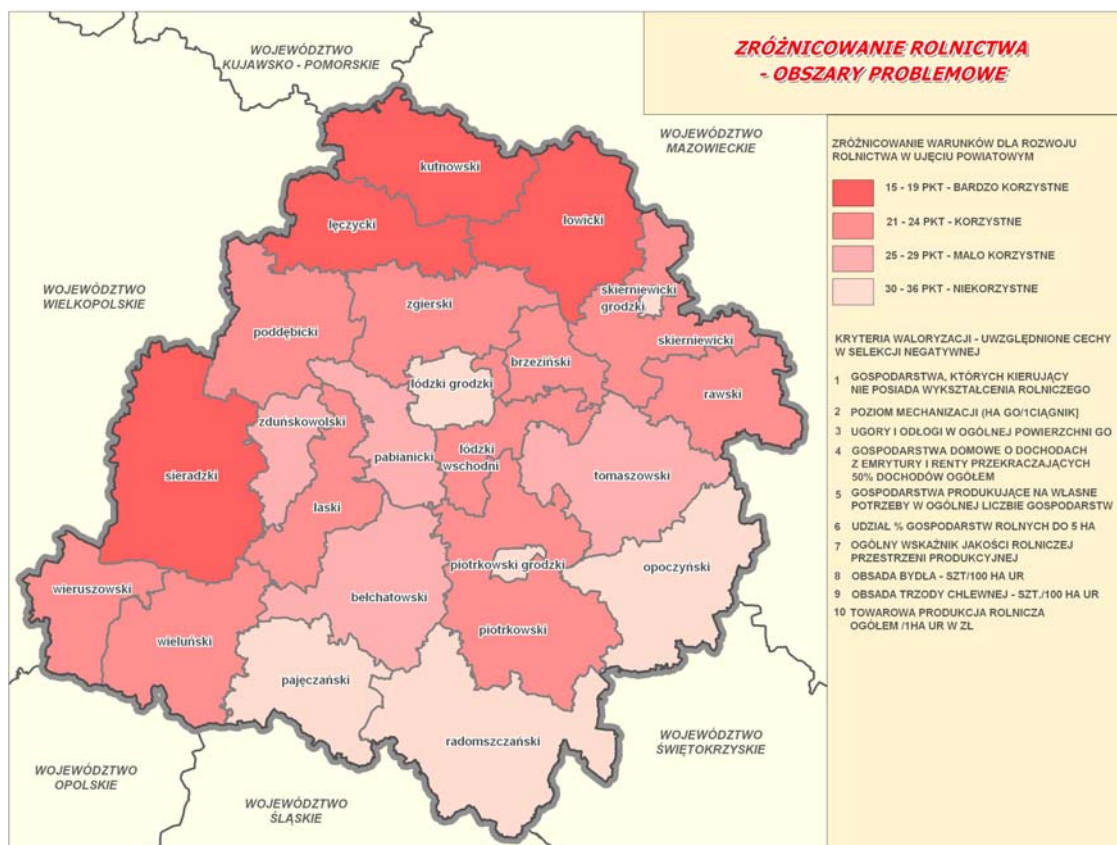
Województwo łódzkie posiada duże zasoby ziemi – drugi w skali kraju wskaźnik użytków rolnych (UR) 62% wg GUS 2009. Potencjał ten stwarza dogodne podłoże dla rozwoju rolnictwa. W strukturze użytkowania dominują grunty orne, które stanowią 78,8%, mniejszy areał stanowią użytki zielone – 15,5% i sady – 3,4%. Najbardziej korzystnymi warunkami przyrodniczymi, występowaniem kompleksów najlepszych gleb, rozwiniętą specjalizacją produkcji, a w ślad za tym – najwyższym poziomem produkcji rolnej, charakteryzuje się północna i północno-zachodnia część województwa.

Ważnym dla regionu atutem jest obszar z wysokotowarową produkcją sadowniczą w pasie gmin powiatów skierniewickiego i rawskiego. Województwo jest znaczącym w kraju producentem warzyw gruntowych, produkowanych pod osłonami, oraz owoców (3. lokata w kraju). Bogata baza surowcowa, pochodząca z produkcji roślinnej i zwierzęcej, stanowi istotny impuls dla rozwijania rodzimego przemysłu artykułów spożywczych. Do promowania województwa przyczynia się także wprowadzanie do obrotu niszowej żywności wysokiej jakości, tj. produktów tradycyjnych. Rozwój i wdrażanie nowych technologii wymaga skoordynowanej akcji placówek naukowo-badawczych i przedsiębiorców. Celowi temu ma służyć istniejące w województwie Centrum Zaawansowanych Technologii „AgroTech”. Szans regionu należy upatrywać w rozwoju rolnictwa ekologicznego, aktywizującego wyłącznie przyrodnicze mechanizmy produkcyjne i chroniące bioróżnorodność na obszarach wiejskich. Coraz więcej gospodarstw posiada certyfikat zgodności w rolnictwie ekologicznym. Czynnikiem wpływającym na stan rolnictwa i intensywność produkcji rolnej jest struktura agrarna, która w łódzkim jest niekorzystna i charakteryzuje się niewielką powierzchnią gospodarstw rolnych – w 2008 r. 7,8 ha (8,8 ha dla Polski). Wśród nich dominują gospodarstwa małe 1–5 ha – 49,7% i średnie 5–15 ha – 42,4%. Gospodarstwa rozwojowe, powyżej 15 ha, stanowią zaledwie 7,9% wszystkich gospodarstw i zajmują ok. 27% powierzchni UR województwa.

Najkorzystniejsza struktura obszarowa gospodarstw występuje w powiatach poddębickim, łęczyckim i łowickim, w których gospodarstwa duże (ponad 15 ha UR) zajmują 35% powierzchni, a w kutnowskim – nawet powyżej 50%. Zmiany w strukturze agrarnej, dotyczące liczby gospodarstw i ich struktury obszarowej, są bardzo powolne, co niewątpliwie będzie rzutować na produktywność i opłacalność rolnictwa.



Rysunek 20. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS – Powszechny Spis Rolny 1996–2002.



Rysunek 21. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS – Powszechny Spis Rolny 2002, IUNG.

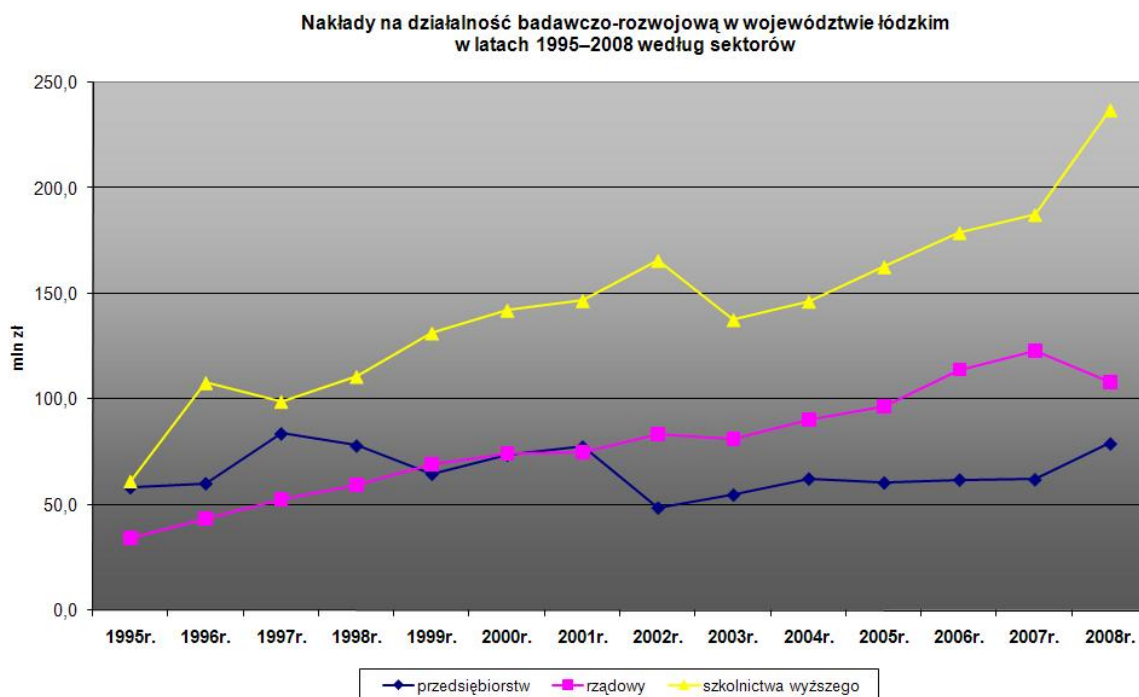


W województwie funkcjonuje wiele gospodarstw prowadzących produkcję wielokierunkową, która nie ma charakteru towarowego, a znaczna część wyprodukowanych dóbr jest wykorzystywana na samozaopatrzenie gospodarstw. Niski stopień specjalizacji i niedofinansowanie gospodarstw rolnych jest ważnym problemem strukturalnym, który bezpośrednio wpływa na zmniejszenie efektywności gospodarowania i ogranicza wdrożenie postępu technologicznego, a tym samym sprawia, że gospodarstwa te są mało konkurencyjne i z trudem dają sobie radę na rynku rolnym. Pomimo pozytywnych oznak w restrukturyzacji rolnictwa, na wsi nadal aktualnych jest wiele problemów natury społecznej. Utrzymują się wysoki wskaźnik pracujących w rolnictwie i niekorzystna struktura wykształcenia ludności wiejskiej.

• **Innowacyjna gospodarka**

W globalnej gospodarce o konkurencyjności krajów i regionów decydują wiedza i innowacje. Strategia Lizbońska zakłada przeznaczenie na badania i rozwój 3% unijnego PKB do 2010 r. Wydatki Polski w 2008 r. na B+R wyniosły zaledwie 0,57% PKB. Podobnie przedstawiały się w województwie łódzkim (0,51% PKB).

Kluczowymi problemami budowy innowacyjnej gospodarki są przyswajanie i komercjalizacja wiedzy naukowej w przedsiębiorstwach. Dyfuzja innowacji w Polsce jest jednak utrudniona z uwagi na bardzo słabą współpracę pomiędzy sektorem nauki a gospodarką. Dotyczy to również województwa łódzkiego, które dysponuje z jednej strony znaczącym, unikalnym w skali kraju oraz wyspecjalizowanym potencjałem naukowym i badawczo-rozwojowym, a z drugiej – dużym potencjałem gospodarczym, opartym w znacznej części na wewnętrznych, endogenicznych walorach regionu. Jednak współpraca między tymi sektorami jest znikoma. Obniża to konkurencyjność gospodarki i pogarsza perspektywy jej dynamicznego rozwoju. Innowacyjność gospodarki regionu łódzkiego należy do najniższych w kraju.



Rysunek 22. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS.

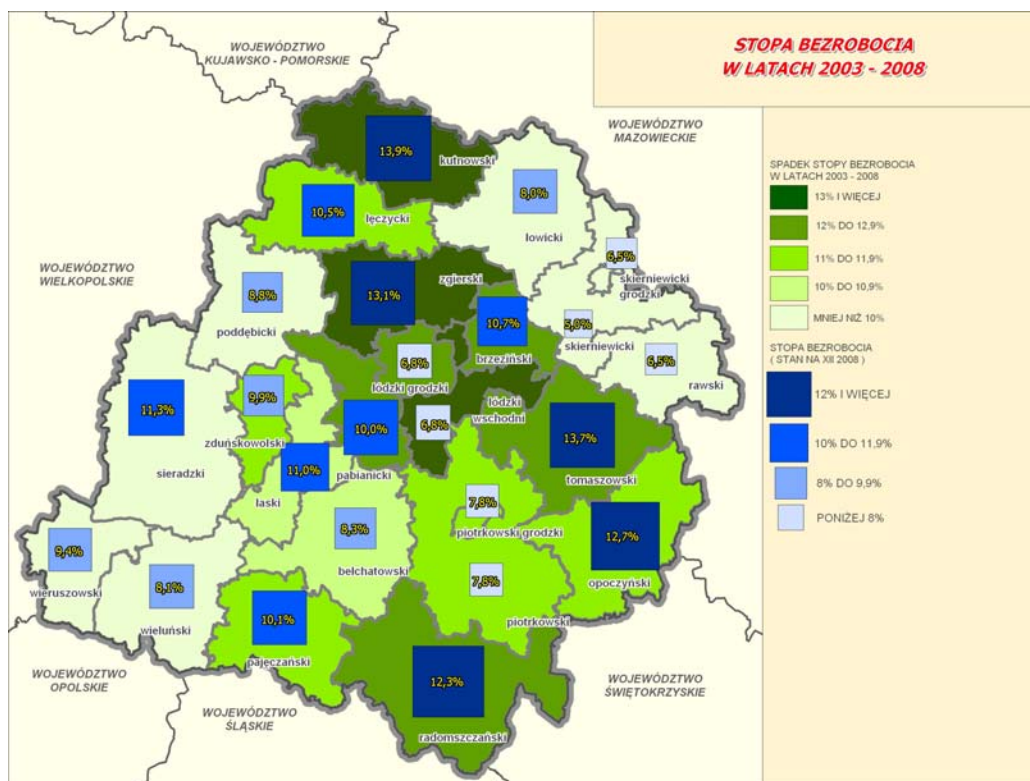


Lepiej przedstawia się sytuacja sfery badawczo-rozwojowej. Województwo pod tym względem zajmuje 6. miejsce w kraju. Słabym ogniwem regionalnej sfery B+R są jednostki rozwojowe w sektorze przedsiębiorstw, w których odnotowano w latach 1995–2005 gwałtowny, bo ponad 3-krotny spadek zatrudnienia, a nakłady na ich działalność dopiero w 2008 r. zbliżyły się do poziomu z 1997 r.

Gospodarka i przemysł regionu, w którym dominują branże należące do sektora niskich technologii, pod względem innowacyjności zajmują końcowe miejsca w stawce 16 województw w kraju. Stosunkowo duża liczba ośrodków dyfuzji innowacji w regionie (centra zaawansowanych technologii, inkubatory i parki technologiczne, centra doskonałości, akademickie inkubatory przedsiębiorczości) jak na razie nie wpłynęła na poprawę innowacyjności gospodarki. Wysoki wzrost nakładów na działalność innowacyjną przemysłu województwa łódzkiego w 2008 r. wynikał z wysokiego poziomu tych nakładów w sektorze paliwowo-energetycznym, a nie ze wzrostu innowacyjności ogółu przedsiębiorstw przemysłu przetwórczego w regionie.

• Rynek pracy

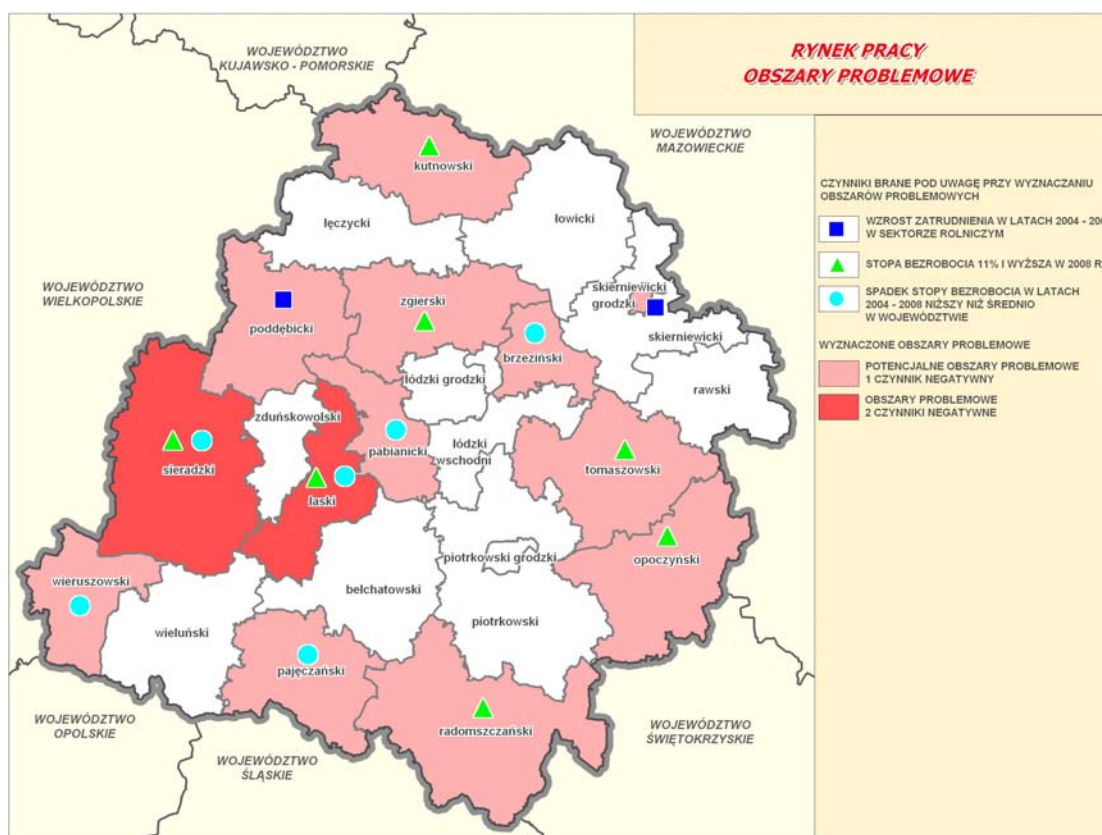
Podstawowymi elementami charakteryzującymi rynek pracy są wielkość i struktura bezrobocia oraz liczba pracujących w poszczególnych sektorach gospodarki narodowej. Od lat średnia stopa bezrobocia województwa była zbliżona do średniej krajowej, a pozostałe wskaźniki lokowały Łódź w środku stawki województw. Jednak w ostatnich latach nastąpiła znaczna poprawa na rynku pracy. Od 2003 r. systematycznie zaczęła spadać liczba bezrobotnych, a rosła liczba pracujących, przy czym zmiany te przebiegały szybciej niż w kraju. Obecnie (czerwiec 2009 r.) województwo notuje stopę bezrobocia niższą (10,4%) niż średnia dla Polski (10,7%), a Łódź przestała być miastem wojewódzkim o największej stopie bezrobocia.



Rysunek 23. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS (2008).



Istotnymi wyzwaniami są dalsza mobilizacja niepracującej ludności w wieku produkcyjnym i umożliwienie transferu pracujących z sektora rolniczego do pozostałych sektorów gospodarki narodowej. Stymulowanie tego procesu najszybciej może przynieść pożądane rezultaty na obszarach wiejskich, położonych w pobliżu ośrodków miejskich, dających zatrudnienie w przemyśle i usługach. Zakładane dotychczas zmniejszenie liczby i udziału pracujących w sektorze rolnictwa na korzyść liczby i udziału pracujących poza rolnictwem o ok. 170 tys. osób do 2015 r. wydaje się mało realne, zwłaszcza że w latach 2003–2008 liczba pracujących w sektorze rolniczym wzrosła o 462 osoby. Nawet w obliczu odwrócenia tego trendu nie da się w ciągu 6 lat uzyskać średniego tempa spadku pracujących w rolnictwie na poziomie 28 tys. pracujących rocznie.



Rysunek 24. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS (2008).

Szansą obszarów wiejskich o peryferyjnym położeniu mogą być próby zdyskontowania atrakcyjnego położenia geograficznego z ukierunkowaniem na cele turystyczne, przyciągnięcie wykształconych ludzi, którzy osiedlą na tych obszarach na stałe, a dzięki e-pracy ich miejsce zatrudnienia będzie w mieście. Powyższy proces obejmie jednak stosunkowo niewielką część peryferyjnych obszarów wiejskich i będzie miał – przynajmniej w początkowej fazie – niewielką skalę. W latach 2003–2008 sektor usługowy ogółem w województwie zwiększył poziom zatrudnienia o 12,5%. Najsilniejszy wzrost zanotowano w powiatach piotrkowskim, bełchatowskim, łódzkim wschodnim, łęczyckim, pączęchańskim, sieradzkim, łowickim, radomszczańskim i Piotrkowie Trybunalskim. W pozostałych powiatach wzrost zatrudnienia w usługach był niższy niż średnio w województwie. Jeśli powyższa sytuacja się utrzyma, to polaryzacja społeczno-gospodarcza między powiatami będzie się nasilała.



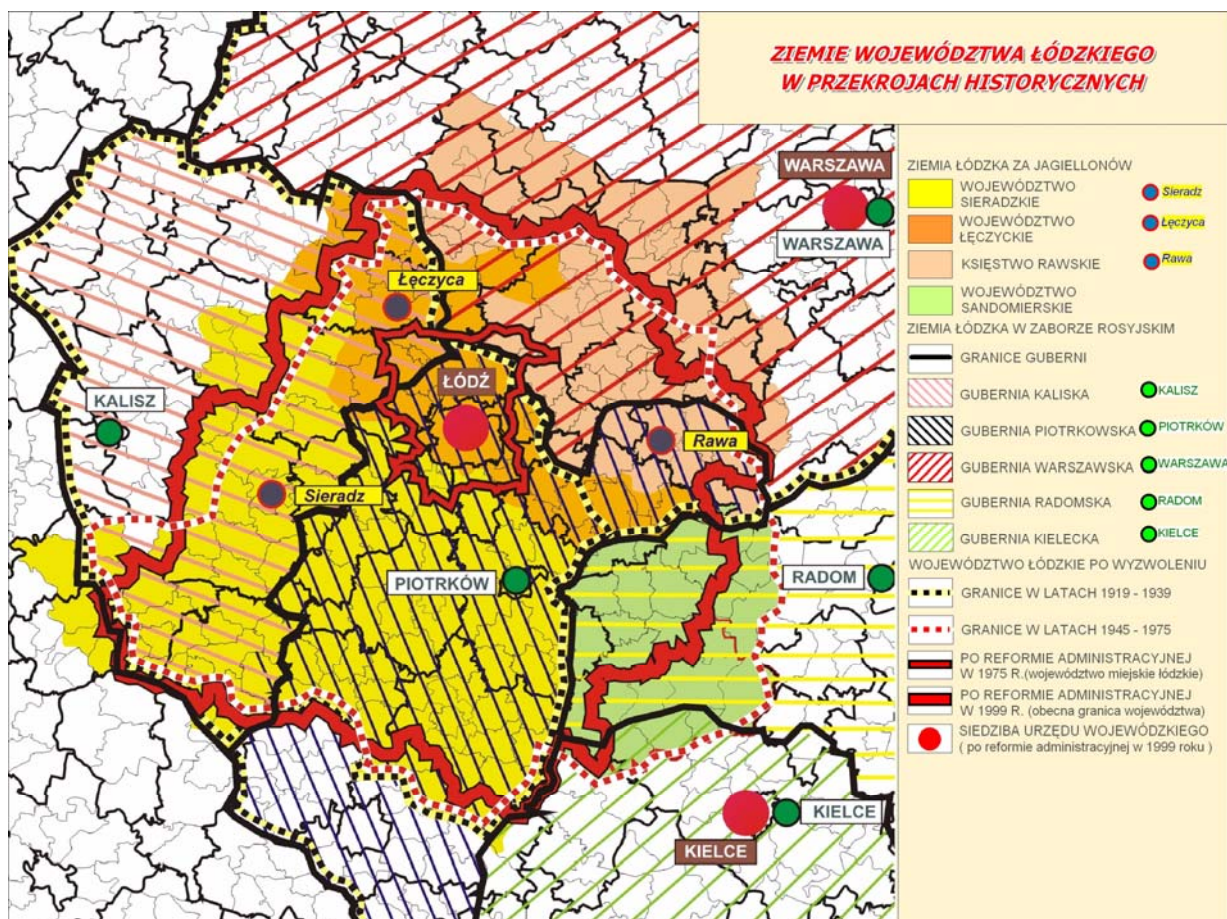
Pozytywnymi zjawiskami na rynku pracy są: szybszy spadek bezrobocia i wyższy wzrost zatrudnienia niż średnia krajowa, wysoka jakość zasobów rynku pracy, wysoki współczynnik aktywności zawodowej, duży poziom zatrudnienia w usługach w Łodzi, korzystne tendencje w strukturze pracujących, zaznaczające się zwłaszcza w powiatach centralnych i stosunkowo niski odsetek długotrwale bezrobotnych. Słabościami są natomiast: znaczna liczba osób utrzymujących się ze źródeł niezarobkowych, niskie zatrudnienie pozarolnicze na obszarach wiejskich, duże zróżnicowanie wewnątrzregionalne, ukryte bezrobocie na wsi oraz niski poziom wynagrodzeń. Szanse województwa upatrywane są głównie w dalszym wzroście jakości zasobów pracy i utrzymaniu wzrostu gospodarczego, co jednak w świetle światowego kryzysu może być trudne do osiągnięcia. Natomiast realne zagrożenie stanowi mała liczba specjalistów i inżynierów oraz zmniejszająca się liczebność grupy ludności w wieku przedprodukcyjnym.



C. Sieć osadnicza

Sieć osadniczą województwa łódzkiego ukształtowało wiele uwarunkowań zewnętrznych. Do najistotniejszych należą uwarunkowania:

- geograficzne, tj. położenie obszaru województwa w strefie wododziału I rzędu oraz na pograniczu pasa nizin Polski środkowej i wyżyn Polski południowej,
- historyczne, wynikające z położenia na obszarach pogranicza głównych dzielnic historycznych Polski,
- społeczno-gospodarcze, wynikające z procesów dynamicznej industrializacji w XIX w., przede wszystkim w jego II połowie, w wyniku których powstały ośrodki przemysłu lekkiego słabo powiązane funkcjonalnie w początkowym okresie rozwoju.



Rysunek 25. Źródło: Wojewódzki Program Opieki nad Zabytkami w Województwie Łódzkim (czerwiec 2007, Uchwała Nr X/186/07 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 19 czerwca 2007 r., Dz.U. Woj. Łódzkiego nr 239, poz. 2218, z. dnia 28 lipca 2007 r.



Szczególnie na obszarach bezpośrednio sąsiadujących z Łodzią struktura i wielkość sieci osadniczej są w dużym zakresie wynikiem zachodzących procesów industrializacji, które doprowadziły do powstania kolejnych ośrodków przemysłowych oraz przekształceń strukturalnych ośrodków już istniejących. Pod względem historycznym, społecznym i gospodarczym województwo łódzkie wykazuje cechy regionu stykowego, co wpływa do dzisiaj na dość słabe poczucie tożsamości regionalnej i duże zróżnicowanie funkcjonalno-przestrzenne. Dobrze rozwiniętą tożsamość regionalną można zaobserwować jedynie na poziomie lokalnym, względnie subregionalnym. Ukształtowana w tych warunkach sieć osadnicza województwa stanowi zatem zbiór różnych układów osadniczych, odzwierciedlających historyczne podziały polityczno-administracyjne, głównie na poziomie miast średnich i małych, dla których Łódź winna stać się centrum integrującym społeczność województwa w jedną regionalną całość.

• **Osadnictwo miejskie**

Ludność miast, według stanu na 31 grudnia 2008 r., wynosi 1639 tys. mieszkańców, co stanowi 64,3% udziału ludności województwa. Średnia gęstość zaludnienia w miastach, przy ogólnej powierzchni miast 1139 km², wynosi 1439 osób/km².

Największym miastem województwa jest Łódź licząca 747 tys. mieszkańców i prawie dziesięciokrotnie przewyższająca pod tym względem następne w kolejności Piotrków Trybunalski i Pabianice. Jednak na przestrzeni ostatnich lat liczba ludności Łodzi znacznie się zmniejszyła i stanowi jedynie 95,16% stanu z końca 2002 r. Znaczenie i pozycję Łodzi w systemie osadniczym województwa wyznacza nagromadzenie na jej obszarze najważniejszych funkcji administracyjnych i usługowych znaczenia ponadlokalnego oraz koncentracja funkcji gospodarczych. Do najważniejszych czynników wzmacniających endogeniczny potencjał rozwojowy Łodzi należą jej tradycje rozwoju wielokulturowego oraz wielkofabrycznego przemysłu włókienniczego. Tradycje te odzwierciedlają się w przestrzeni miasta specyficzną, unikatową architekturą i układem przestrzennym. Na endogeniczny potencjał rozwojowy miasta składa się również jego funkcja akademicka i kulturalna oparta na unikalnych w skali kraju i Europy uczelniach artystycznych i tradycjach produkcji filmowej. Ważny czynnik rozwoju może także stanowić nagromadzenie funkcji produkcyjnych, usługowych i badawczo-rozwojowych w dziedzinie medycyny i farmacji. Rolę miasta wzmacnia również jego położenie pomiędzy Warszawą a Poznaniem i Wrocławiem. Niestety na przestrzeni ostatnich lat zauważalny jest spadek względnego potencjału społeczno-gospodarczego miasta. Co prawda w latach 2006–2008 nastąpił pewien wzrost omawianego potencjału, ale nie zrekompensował on spadku obserwowanego przed 2006 r. Poza tym kumulują się tu wszystkie problemy demograficzne województwa. Wskazują na to analizowane wskaźniki cząstkowe z zakresu demografii, opieki medycznej i warunków mieszkaniowych, świadczące o spadku poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego Łodzi względem pozostałych miast województwa⁷. Wydaje się również, że spadły rola i znaczenie Łodzi w krajowym systemie osadniczym oraz powiększył się dystans dzielący ją od pozostałych dużych miast

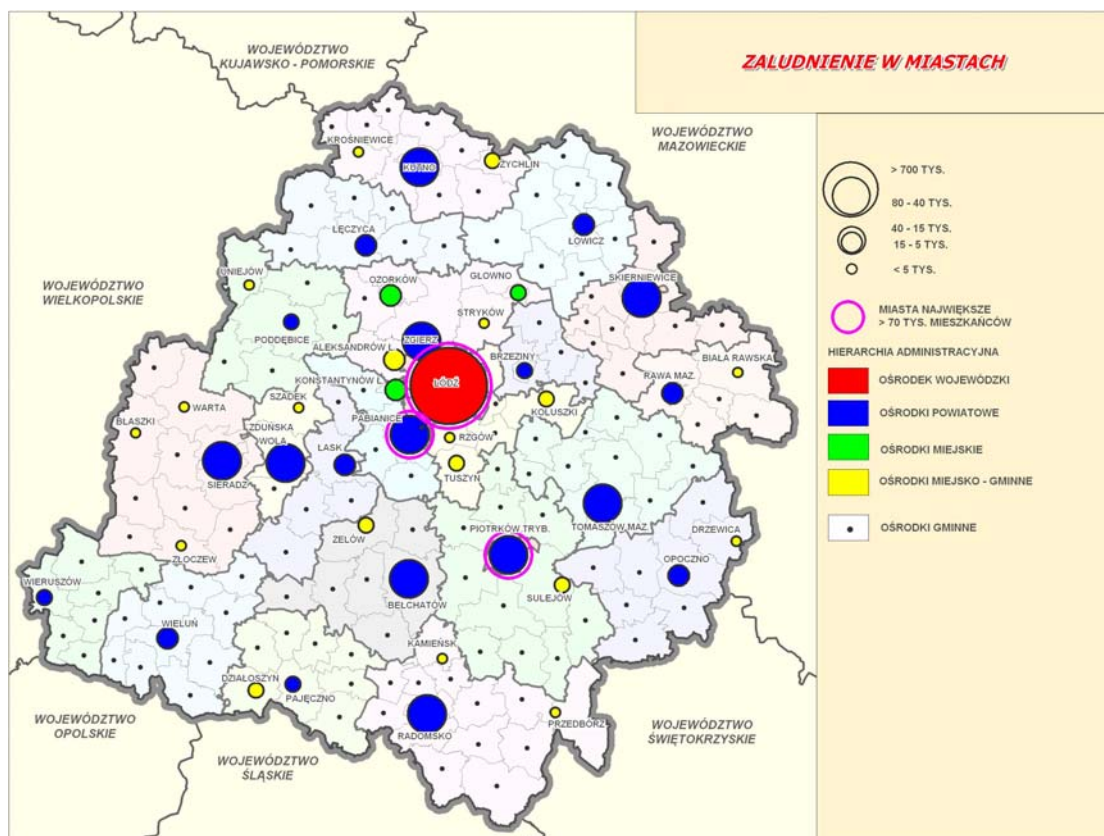
⁷ Na podstawie „Zmiany sytuacji społeczno-gospodarczej miast województwa łódzkiego w latach 1999–2008 – analiza porównawcza” (BPPWL, 2010). Analizując względny potencjał społeczno-ekonomiczny województwa łódzkiego i jego zmiany między 1999 a 2008 r., wykorzystano 30 zmiennych opisujących różne aspekty poziomu społeczno-ekonomicznego miast. Wzięte pod uwagę wartości zmiennych zestandaryzowano i dla każdego miasta obliczono wskaźniki syntetyczne, pokazujące poziom rozwoju społeczno-ekonomicznego każdego miasta względem pozostałych w latach 1999 i 2008. Względny spadek nie musi oznaczać zmniejszenia się rozwoju społeczno-gospodarczego, tylko zmniejszenie się jego dynamiki względem pozostałych miast.



w kraju. W strukturze administracyjnej Łódź pełni funkcję miasta wojewódzkiego, powiatu grodzkiego i ziemskiego oraz funkcję miasta archidiecezjalnego.

- Do miast dużych, o zaludnieniu 80–40 tys. mieszkańców, zaliczono ogółem 10 ośrodków, w tym: Piotrków Trybunalski (78,1 tys.) i Pabianice (69,5 tys.), Tomaszów Mazowiecki (65,9 tys.), Bełchatów (61,4 tys.), Zgierz (58,1 tys.), Skierniewice (49,0 tys.), Radomsko (48,8 tys.), Kutno (46,8 tys.), Zduńską Wolę (44,1 tys.) oraz Sieradz (43,6 tys.). Niestety w tej grupie do końca 2008 r. jedynie Skierniewice zanotowały nieznaczny wzrost liczby mieszkańców (100,67% stanu z 2002 r.), natomiast w pozostałych ośrodkach spadła liczba ludności (najwięcej w Pabianicach do 95,89% z 2002 r.). W strukturze administracyjnej ośrodki z tej grupy są siedzibami powiatów ziemskich (w przypadku Piotrkowa i Skierniewic także grodzkich) oraz dodatkowo siedzibami równoległych władz miejskich i gminnych.
- W grupie miast średnich, od 40 do 15 tys. mieszkańców, znalazło się 9 miejscowości, w tym: Łowicz (29,8 tys.), Wieluń (24,0 tys.), Opoczno (22,7 tys.), Aleksandrów Łódzki (20,7 tys.), Ozorków (20,4 tys.), Łask (18,5 tys.), Konstantynów Łódzki (17,6 tys.), Rawa Mazowiecka (17,6 tys.) i Łęczyca (15,3 tys.). Nieznaczny wzrost liczby ludności zanotowały: Aleksandrów Łódzki (102,27% z 2002 r.), Konstantynów Łódzki (100,72%) oraz Opoczno (100,61%). W pozostałych miastach nastąpił znaczny spadek liczby mieszkańców, największy w Łasku (do 96,61% stanu z 2002 r.). W strukturze administracyjnej, miasta średnie są w większości ośrodkami o podstawowej funkcji powiatowej (6 miejscowości), przy równoczesnym utrzymaniu równoległych siedzib władz miejsko-gminnych lub miejskich i gminnych.
- Miasta małe o zaludnieniu od 15 do 5 tys. mieszkańców to 11 ośrodków: Głowno (14,96 tys.), Koluszki (13,4 tys.), Brzeziny (12,3 tys.), Wieruszów (8,7 tys.), Żychlin (8,7 tys.), Zelów (8,0 tys.), Poddębice (7,8 tys.), Tuszyn (7,1 tys.), Pajęczno (6,7 tys.), Sulejów (6,3 tys.) oraz Działoszyn (6,2 tys.), wśród których jedynie dwa zwiększyły liczbę mieszkańców (Sulejów 100,70% i Poddębice 100,01%). Pozostałe miasta zanotowały spadek zaludnienia. W grupie tej znalazły się 4 miasta powiatowe: Brzeziny, Wieruszów, Koluszki, Pajęczno, a także 3 miasta o statusie miejsko-gminnym.
- Miasta bardzo małe, o zaludnieniu poniżej 5 tys. mieszkańców, to 12 ośrodków, począwszy od Krośniewic (4,6 tys.), a skończywszy na najmniejszym Szadku (2,0 tys.). Wśród tych miast wzrost zaludnienia zanotował Kamieńsk (101,28%), natomiast największy spadek liczby mieszkańców odnotowano w Błaszczkach (92,94% z 2002 r.).

Struktura wielkościowa miast województwa jest słabo zrównoważona. Charakteryzuje ją ogromna dysproporcja między Łodzią a następnymi w kolejności miastami, brak miast liczących ponad 100 tys. mieszkańców, które powinny być regionalnymi ośrodkami równoważenia rozwoju, pełnić funkcje komplementarne w stosunku do struktury gospodarczej miasta centralnego oraz tworzyć rynek zbytu dla usług centralnych i wyspecjalizowanych Łodzi. Jest natomiast nadreprezentacja miast liczących poniżej 40 tys. mieszkańców, zwłaszcza poniżej 15 tys., oraz bardzo zróżnicowany potencjał demograficzny miast powiatowych.



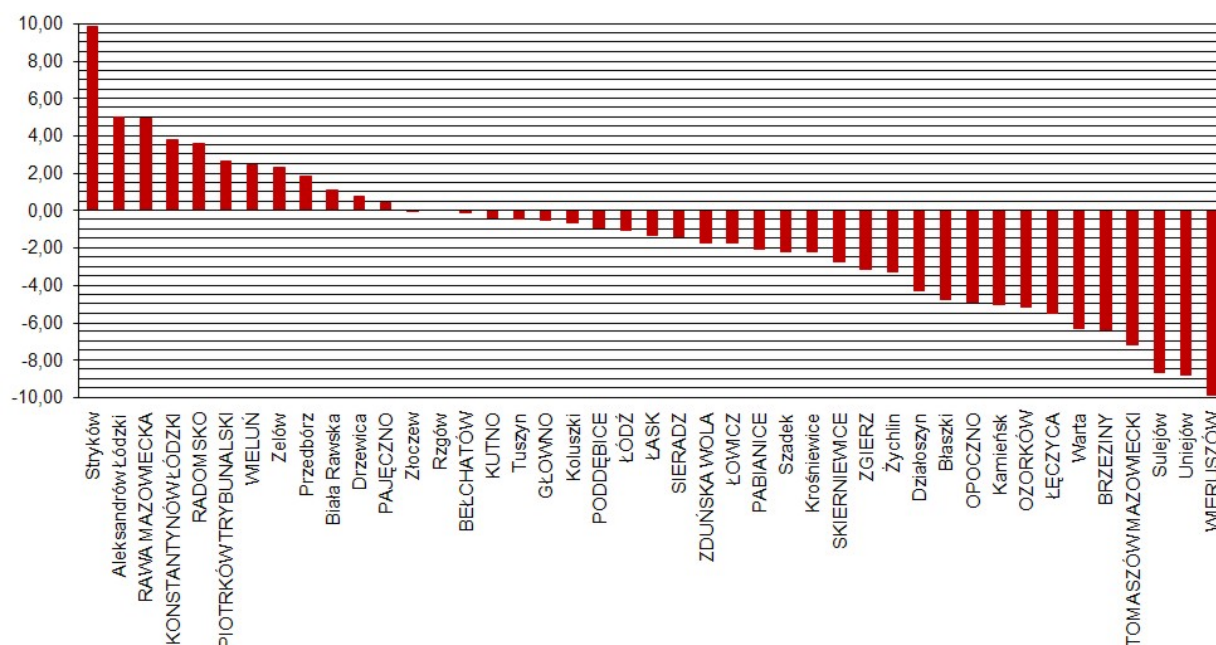
Rysunek 26. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS (2008).

Można również zaobserwować wyraźne zmniejszanie się wielkości miast wraz z odległością od miasta centralnego, nierównomierne rozłożenie większych ośrodków miejskich, brak większych ośrodków w południowo-zachodniej i północno-wschodniej części województwa oraz brak regularnej sieci miast w pasie na południowy zachód od Łodzi. Obszar o największej gęstości miast obejmuje rejon Łódzkiej Aglomeracji Miejskiej, która tworzy wyraźną, silnie zurbanizowaną strefę. Jednocześnie odległości między miastami powodują pewną izolację Aglomeracji Łódzkiej od reszty województwa, jak również ograniczenie w oddziaływaniu i tworzeniu powiązań funkcjonalno-przestrzennych pomiędzy Łodzią a pozostałymi obszarami.

W latach 2004–2008 nastąpił względnie duży spadek znaczenia potencjału społeczno-ekonomicznego w większości miast uważanych dotychczas za najsilniejsze w województwie. Do tak znacznych zmian przyczyniły się, przede wszystkim, niekorzystna struktura gospodarcza miast i procesy demograficzne – depopulacja wywołana zarówno niskim przyrostem naturalnym, jak i wysokim ujemnym saldem migracji. Obserwowane w ostatnich latach dodatnie wartości wskaźnika przyrostu naturalnego należy na razie traktować jako przejściowy efekt echa demograficznego. Istnieje stosunkowo duża dysproporcja poziomu rozwoju społeczno-ekonomicznego, mierzonego na 1 mieszkańca pomiędzy Łodzią a pozostałymi miastami województwa, w tym miastami powiatowymi – dysproporcja w zasadzie nie do zniwelowania ani obecnie, ani w przyszłości, która powoduje dominację dośrodkowych powiązań funkcjonalnych kosztem powiązań poziomych. Niepokojącym zjawiskiem, które utrzymuje się od dłuższego czasu, jest również niewystarczający potencjał społeczno-



ekonomiczny niektórych ośrodków pełniących funkcje powiatowe, a struktura społeczno-ekonomiczna miast w przestrzeni województwa nie jest zgodna z ich strukturą wielkośćowo-przestrzenną i statusem administracyjnym. Brak również instytucji tworzących kapitał społeczny – niewystarczająca baza szkolnictwa średniego i policealnego, braki w zakresie instytucji kulturowych, zróżnicowany i często niewystarczający poziom opieki medycznej.



Rysunek 27. Kierunki i wielkość zmian poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego miast województwa łódzkiego w latach 2004–2008 wg wartości wskaźnika syntetycznego. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS.

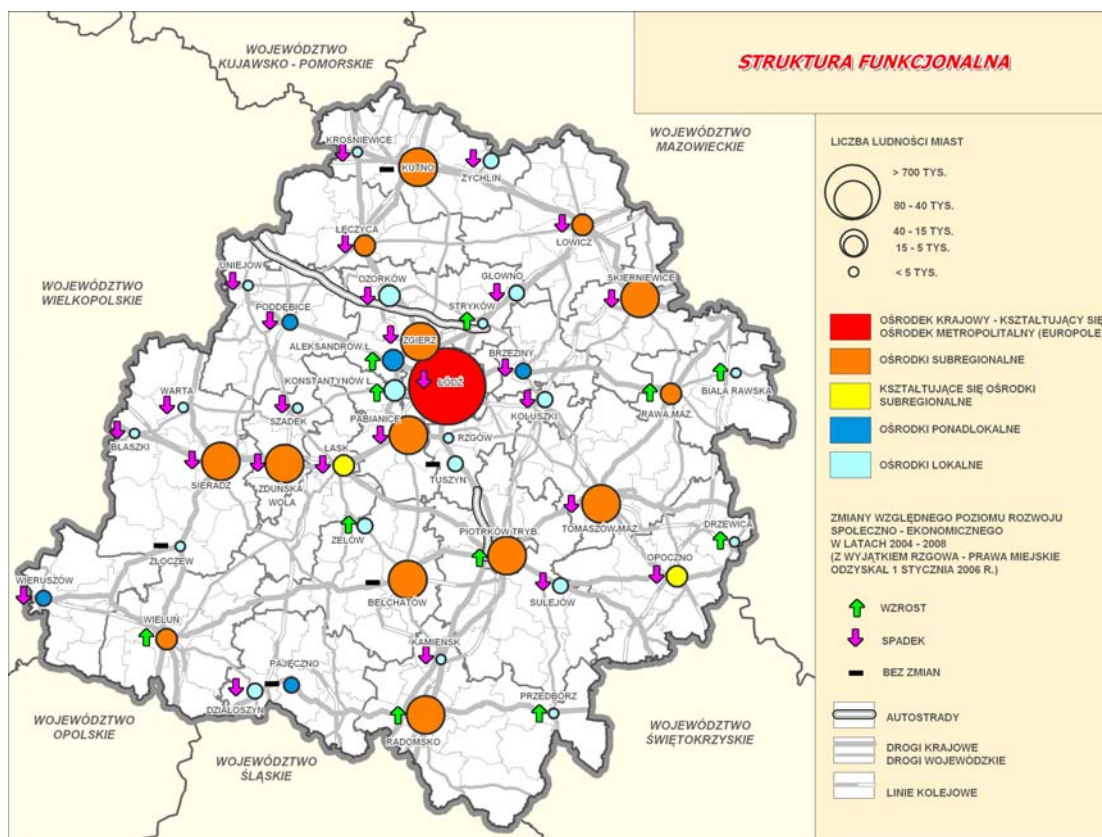
Ma to bezpośredni wpływ na strukturę funkcjonalno-przestrzenną systemu osadniczego, w której obecnie można wyodrębnić:

- Łódź – ośrodek o znaczeniu krajowym i kształtujący się ośrodek metropolitalny. Pomimo że proces kształtowania się funkcji metropolitalnej napotyka na wiele przeszkód, funkcja ta wydaje się konieczna, gdyż w Polsce środkowej, pomiędzy Warszawą a Poznaniem i Wrocławiem, wyraźnie brakuje ośrodka tej rangi;
- bardzo liczną grupę ośrodków pełniących funkcje subregionalne, do której należą: Piotrków Trybunalski, Kutno, Skierniewice, Tomaszów Mazowiecki, Radomsko, Zduńska Wola, Sieradz, Zgierz, Pabianice, Bełchatów, Rawa Mazowiecka, Łęczyca, Wieluń, Łowicz. Do tej grupy miast należą wszystkie duże miasta powiatowe o wysokim i średnim poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego oraz miasta powiatowe średniej wielkości o wysokim poziomie rozwoju gospodarczego. Miasta te są zróżnicowane pod względem potencjału społeczno-gospodarczego i skali oddziaływania;
- kształtujące się ośrodki subregionalne, do których należą: Łask, Opoczno jako średniej wielkości miasta powiatowe o średnim poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego, ale posiadające potencjał społeczny i wewnętrzny potencjał gospodarczy, umożliwiające rozwój funkcji egzogenicznych;
- Brzeziny, Pajęczno, Poddębice, Wieruszów i Aleksandrów Łódzki – ośrodki o oddziaływaniu ponadlokalnym, wśród których jedynie Aleksandrów Łódzki ma wysoki



poziom rozwoju społeczno-gospodarczego, natomiast znaczenie ponadlokalne pozostałych miast wynika jedynie z ich funkcji administracyjnych małego miasta powiatowego;

- grupę 21 miast małych i bardzo małych pełniących funkcje lokalne, z których jedynie Stryków ma bardzo wysoki, Rzgów wysoki poziom rozwoju społeczno-gospodarczego, a Złoczew i Biała Rawska – wysoki poziom rozwoju potencjału społecznego i funkcji endogenicznych.



Rysunek 28. Źródło: opracowanie własne na podstawie „Diagnozy stanu systemu osadniczego województwa łódzkiego” (2008).

Podsumowując, województwo łódzkie można podzielić na dwie części: północno-zachodnią i południowo-wschodnią w zakresie rozmieszczenia i poziomu rozwoju ośrodków miejskich. Granica pomiędzy tymi strefami przebiega orientacyjnie na linii Biała Rawska – Rawa Mazowiecka – Koluszki – Żelów – Wieluń.

Część północno-zachodnia wydaje się dobrze, chociaż nieregularnie, nasycona miastami o różnym poziomie rozwoju społeczno-ekonomicznego. Zróżnicowany potencjał tych miast wytwarza obszary rynkowe różnej wielkości, ale pozwala na stosunkowo zrównoważoną obsługę całego obszaru północno-zachodniego.

Obszar południowo-wschodni wydaje się natomiast mało zrównoważony pod względem możliwości obsługi. Potencjał Piotrkowa Trybunalskiego nie pozwala na objęcie swoim zasięgiem całego omawianego obszaru, a jego oddziaływanie nie jest odpowiednio silnie wspomagane przez ośrodki o niskim i średnim poziomie rozwoju społeczno-ekonomicznego, dodatkowo przestrzennie rozproszone.



Osobnym zagadnieniem jest kształtowanie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego jako generującego rozwój centralnej części województwa, a w przyszłości całego regionu. Jego rdzeniem jest Aglomeracja Łódzka charakteryzująca się najwyższym w województwie poziomem urbanizacji, najmniejszą odległością między miastami i ścisłymi związkami funkcjonalnymi między nimi. Dodatkowo w strukturze przestrzennej tego obszaru, wzdłuż szlaków komunikacyjnych, ukształtowały się pasmowe układy wzmożonej urbanizacji i aktywności gospodarczej: Łódź – Rzgów – Tuszyn wzdłuż drogi krajowej nr 1, Łódź – Andrespol – Koluszki wzdłuż linii kolejowej Łódź – Koluszki, Stryków – Głowno wzdłuż drogi krajowej nr 14, Łódź – Pabianice – Łask – Zduńska Wola wzdłuż drogi krajowej nr 12/14 i linii kolejowej do Poznania, która jest najsilniej zurbanizowanym kierunkiem rozwoju. Poziom rozwoju społeczno-ekonomicznego miast Aglomeracji Łódzkiej jest na ogół zgodny z ich wielkością i pełnionymi funkcjami administracyjnymi. Niski jest poziom rozwoju Brzezin, które pełnią funkcje powiatowe. Wyjątkowe szanse na dalszy rozwój i powiększenie swojej strefy oddziaływania ma Stryków, przede wszystkim ze względu na rozwój funkcji przemysłowej i związanej z planowanym skrzyżowaniem autostrad A-1 i A-2.

Za szczególnie ważne uznano przeprowadzenie delimitacji potencjalnego obszaru metropolitalnego, której podstawę stanowią następujące założenia:

- dobre powiązania komunikacyjne z miastem centralnym, umożliwiające 30- minutową dostępność do Łodzi,
- istnienie miast o silnym potencjale społeczno-ekonomicznym, pozwalającym na rozwój funkcji wyspecjalizowanych, komplementarnych lub wspomagających wobec funkcji metropolitalnych Łodzi,
- obecność terenów inwestycyjnych, umożliwiających powstanie atrakcyjnej podmiejskiej strefy mieszkaniowej, a także terenów dla wypoczynku i rekreacji.

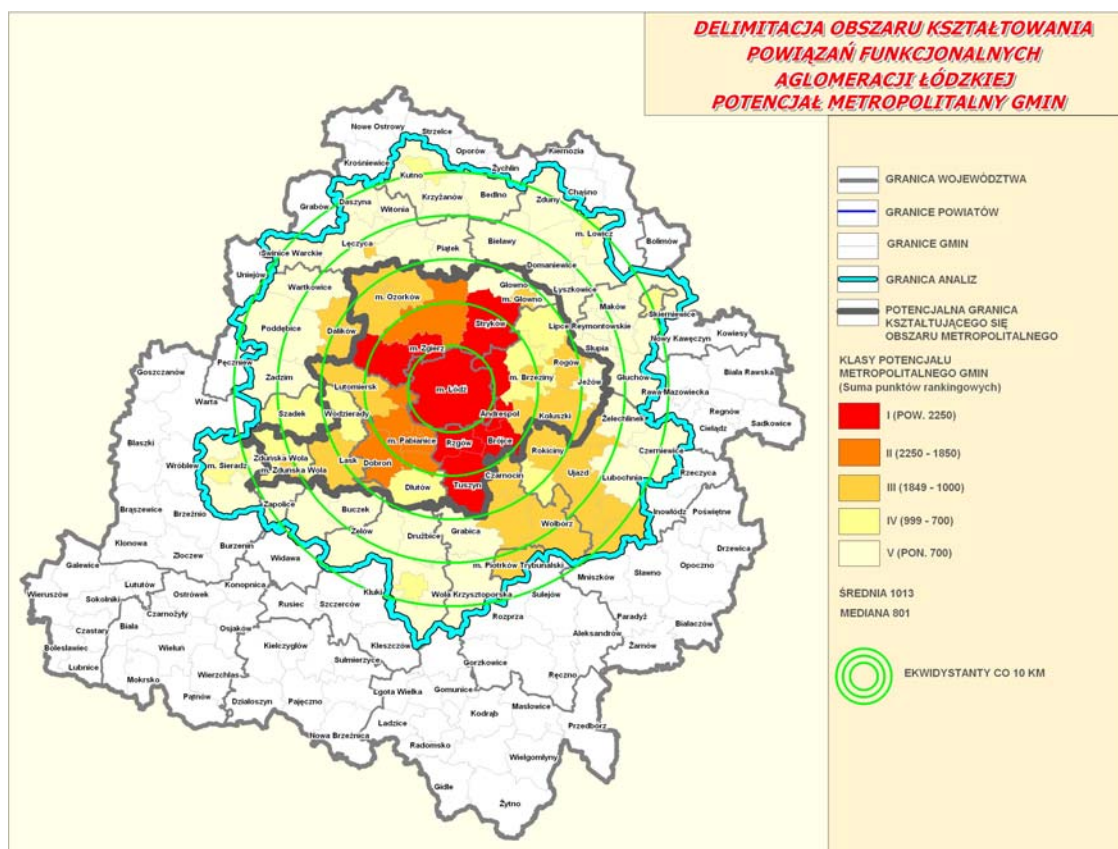
Analizie poddano 85 gmin, których siedziby są położone w obrębie ekwidystanty 50 km od Łodzi. Zdefiniowano i wyodrębniono podstawowe cechy świadczące o metropolitalności gmin. Kryteria podzielono na trzy grupy:

- ilościowe cechy społeczno-ekonomiczne, na podstawie których oszacowano potencjał gmin w zakresie funkcji wspomagających metropolitalne funkcje Łodzi oraz możliwości powiązań funkcjonalnych z miastem centralnym (m.in. udział ludności z wyższym wykształceniem w ludności ogółem, wydatki na kulturę w przeliczeniu na mieszkańca, udział zatrudnionych w usługach rynkowych w liczbie pracujących ogółem, odległość od Łodzi, dostępność czasowa środkami komunikacji zbiorowej),
- jakościowe cechy funkcjonalno-przestrzenne, określające powiązania oraz uwarunkowania rozwoju struktur funkcjonalno-przestrzennych (m.in. zasięg przestrzenny i zasięg oddziaływania Aglomeracji Łódzkiej, kierunki rozwoju powiązań funkcjonalnych, zasięg stref zurbanizowanych wokół Łodzi),
- predyspozycje obszarów dla rozwoju funkcji metropolitalnych, gospodarczych, kulturotwórczych, rekreacyjno-turystycznych, uzdrowiskowych, ochrony krajobrazu, ochrony dziedzictwa kulturowego.

Cechy społeczno-ekonomiczne poddano analizie metodą punktową, uzyskując 5 grup potencjału metropolitalnego gmin. Uznano, że gminy, które znalazły się w grupie 1 i 2, stanowią rdzeń potencjalnego OM. Gminy z grupy 3 dysponują potencjałem zbliżonym



do średniej, a ich przynależność do potencjalnego OM jest uzależniona m.in. od odległości od miasta centralnego i czynników funkcjonalno-przestrzennych. Gminy z grup 4 i 5 nie dysponują potencjałem predysponującym je do OM.



Rysunek 29. Źródło: opracowanie własne.

Analiza cech funkcjonalno-przestrzennych oraz predyspozycji dla rozwoju funkcji metropolitalnych potwierdziła istnienie silnego rdzenia OM i uzasadniła włączenie w obręb potencjalnego ŁOM miasta i gminy Łask oraz Zduńskiej Woli. Zasięg oddziaływania Aglomeracji Łódzkiej, jak również konieczność wykreowania funkcji turystycznych i wypoczynkowych pozwoliły na włączenie w granice potencjalnego OM gmin z grupy 4 i 5 potencjału metropolitalnego.

W strukturach przestrzennych OM wyodrębniono trzy podstawowe strefy rozwoju:

- strefę zurbanizowaną będącą obszarem koncentracji funkcji metropolitalnych, gospodarczych, kulturalnych oraz najcenniejszych walorów dziedzictwa kulturowego,
- strefę ochrony i kształtowania środowiska, w której zidentyfikowano obszary predysponowane do rozwoju funkcji rekreacyjnych i balneologicznych oraz szczególnie cenne obszary ochrony krajobrazu i dziedzictwa kulturowego,
- strefę wielofunkcyjnego rozwoju obszarów wiejskich, będącą zapleczem aglomeracji.

Potencjalny ŁOM podlega procesom kształtowania. Dlatego zakłada się jego otwarty charakter i możliwość zmiany zasięgu, uzależnione w znacznym stopniu od inicjatyw władz lokalnych.

Brak koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju i innych uregulowań prawnych uniemożliwia uwzględnienie ŁOM w „Planie zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego”.



• **Osadnictwo wiejskie**

Ludność wiejska, licząca pod koniec 2008 r. około 910 tys. mieszkańców, skupiona jest w 134 gminach wiejskich i 25 jednostkach administracyjnych o funkcji miejsko-gminnej i stanowi 35,7% mieszkańców województwa. Tym samym Łódzkie plasuje się na 11. pozycji w kraju i nieco poniżej średniej krajowej (38,9%). Powierzchnia ogółem obszarów wiejskich wynosi 17 080 km², a średnia gęstość zaludnienia tych obszarów to 53,6 osób/km². Do najsilniej zaludnionych gmin należy gmina Moszczenica – powyżej 12 tys. mieszkańców oraz gminy: Błaszki, Opoczno, Rozprza, Andrespol, Zgierz, Wola Krzysztoperska, Zduńska Wola i Tomaszów Mazowiecki. W grupie tej w 8 gminach nastąpił wzrost liczby mieszkańców w porównaniu z 2004 r. – największy w gminie Zgierz (106,5%) oraz Andrespol (105,5%). Druga grupa gmin to 14 jednostek o zaludnieniu od 10 do 8 tys., z których 11 zanotowało na przestrzeni ostatnich lat nieznaczny wzrost liczby mieszkańców – największy w gminie Bełchatów (108,1% stanu z 2004 r.). Tworzą one dość charakterystyczne układy pasmowe w zachodniej części województwa od Łasku przez Zduńską Wolę, Sieradz, Wartę po Błaszki oraz w części południowej od Bełchatowa przez Wolę Krzysztorską, Rozprzę, Gorzkowice po Sulejów i Tomaszów Mazowiecki. W pozostałych gminach wiejskich notuje się zaludnienie od 8 do 2 tys. mieszkańców, najniższe – poniżej 2 tys. – w gminie Regnów.

Podstawową funkcją ośrodków gminnych pozostaje funkcja rolnicza, jednak wsie znajdujące się w strefie bezpośredniego oddziaływania Aglomeracji Łódzkiej straciły część funkcji rolniczych na rzecz obszarów wielofunkcyjnych o charakterze podmiejskim, będąc zapleczem terenowym dla miast Aglomeracji Łódzkiej. Również w ramach obszarów turystycznie atrakcyjnych coraz wyraźniej zarysowuje się tendencja do przekształcania ośrodków wiejskich w miejscowości rekreacyjno-wypoczynkowe.

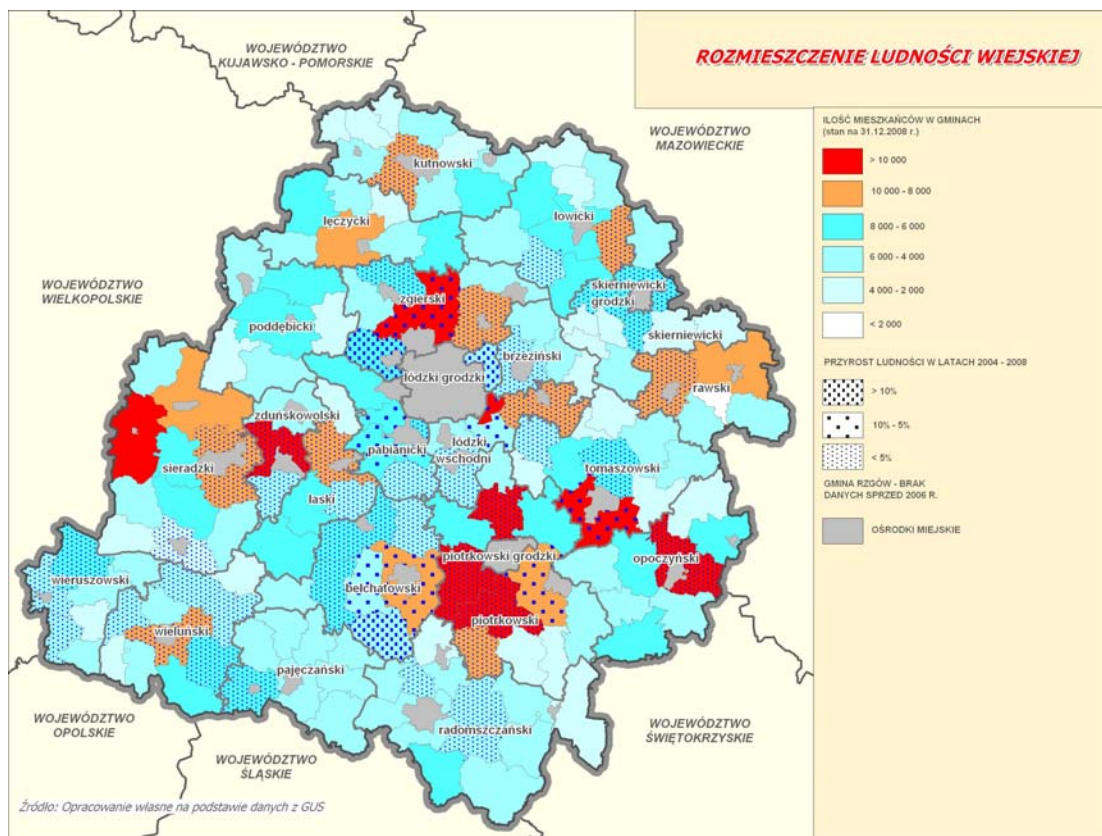
Zjawiskiem obserwowanym od wielu lat i wciąż się nasilającym jest suburbanizacja wokół miast, szczególnie widoczna w centrum regionu, gdzie chaotyczna urbanizacja obszarów wiejskich często powoduje konflikty przestrzenne i wpływa na zmniejszenie atrakcyjności osadniczej. Niekontrolowane procesy suburbanizacji przyczyniają się do degradacji obszarów cennych przyrodniczo i kulturowo oraz powodują chaos przestrzenny.

Reasumując, w odniesieniu do całej sieci osadniczej, za najistotniejsze problemy należy uznać:

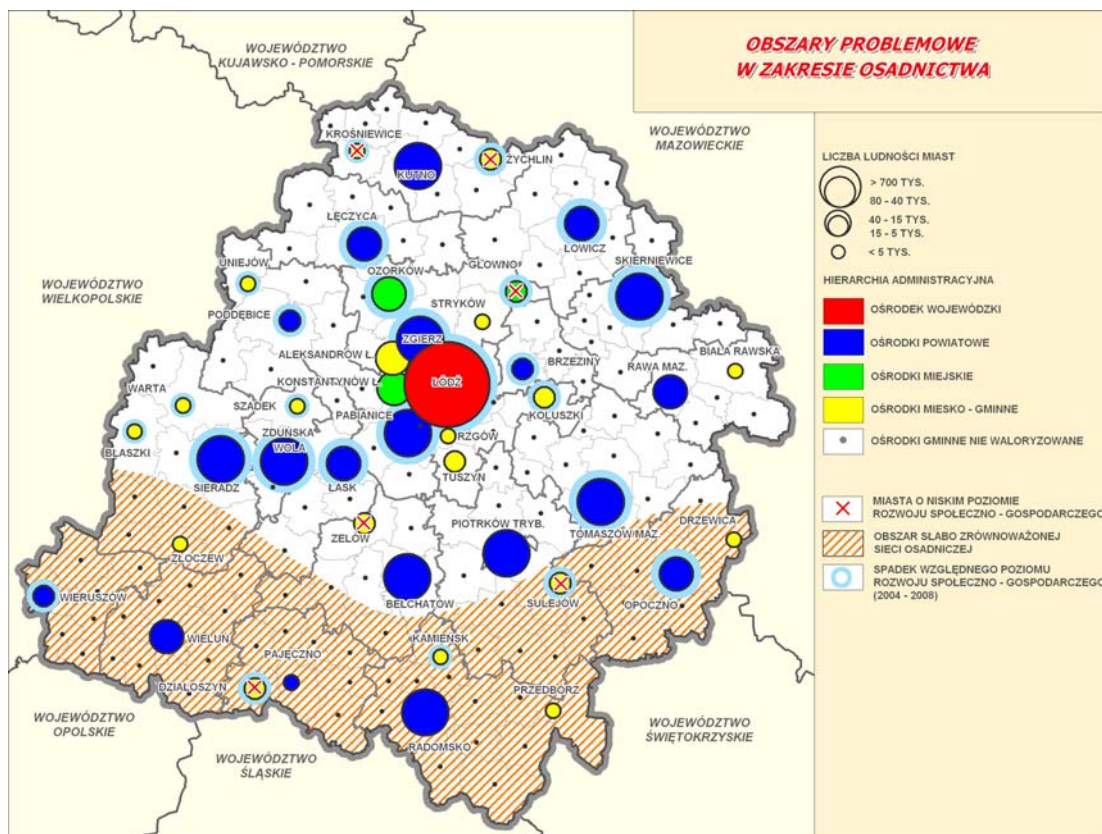
- nie zrównoważoną strukturę wielkościową sieci osadniczej – brak miast liczących ponad 100 tys. mieszkańców i znaczną liczbę miast małych i bardzo małych,
- brak miast o regionalnym zasięgu oddziaływania,
- trudności w kształtowaniu powiązań funkcjonalnych między Aglomeracją Łódzką a pozostałą częścią województwa zagrożoną peryferyzacją,
- średni poziom potencjału społeczno-ekonomicznego miast województwa oraz znaczne zróżnicowanie ośrodków powiatowych pod tym względem,
- znaczny spadek potencjału społeczno-ekonomicznego w większości dużych i średnich miast województwa, przy czym w latach 2006–2008 zaobserwowano w większości tych miast wzrosty potencjału społeczno-gospodarczego, które jednak nie zrekomensowały spadków sprzed 2006 r.,
- malejące zasoby kapitału społecznego miast – spadek liczby ludności i odpływ migracyjny ludzi młodych z wykształceniem wyższym, chociaż negatywne skutki odpływu migracyjnego z największych miast województwa są częściowo łagodzone przez procesy suburbanizacji obserwowane wokół tych miast,
- chaotyczną urbanizację obszarów wiejskich wokół dużych miast, powodującą konflikty przestrzenne i degradację krajobrazu kulturowego i przyrodniczego.



Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego



Rysunek 32. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS (2008).



Rysunek 33. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS (2008).



2. POWIĄZANIA INFRASTRUKTURALNE

A. System transportowy

• Układ drogowy

Województwo łódzkie należy do województw stosunkowo dobrze wyposażonych w sieć drogową, o czym świadczy wysoki wskaźnik gęstości dróg publicznych o nawierzchni twardej w 2008 r. (4. miejsce w kraju) i wysoki wskaźnik gęstości dróg krajowych (3. miejsce w kraju). Mimo relatywnie dużej gęstości dróg o nawierzchni twardej i dużej gęstości dróg krajowych, brak jest sprawnych i szybkich powiązań z krajem i Europą w postaci autostrad i dróg ekspresowych. Fakt ten uniemożliwia zdyskontowanie centralnego położenia w kraju, a opóźniający się proces realizacji tych połączeń oddala również szansę zwiększenia atrakcyjności województwa.

Dużym mankamentem istniejącego układu drogowego jest zły stan techniczny dróg. Dotyczy to głównie zniszczonych nawierzchni, parametrów technicznych dróg niedostosowanych do ich funkcji w układzie, małej przepustowości skrzyżowań, nośności niedostosowanej do przenoszonego ruchu. Problemem jest również brak obwodnic w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich, które przebiegają przez tereny zabudowane, co wpływa na brak płynności ruchu tranzytowego, zatłoczenie w rejonach miast i stanowi dużą uciążliwość dla mieszkańców. Drogi krajowe o charakterze międzynarodowym (nr 1, 2 [92] i 8), przebiegające przez województwo, należą do najbardziej obciążonych ruchem samochodowym (głównie ciężarowym) w kraju.

Mimo rozpoczęcia procesów modernizacji i rozbudowy infrastruktury drogowej, z wykorzystaniem funduszy unijnych, i stopniowej poprawy stanu technicznego, w dalszym ciągu duże są zaległości remontowe, wymagające natychmiastowej interwencji.

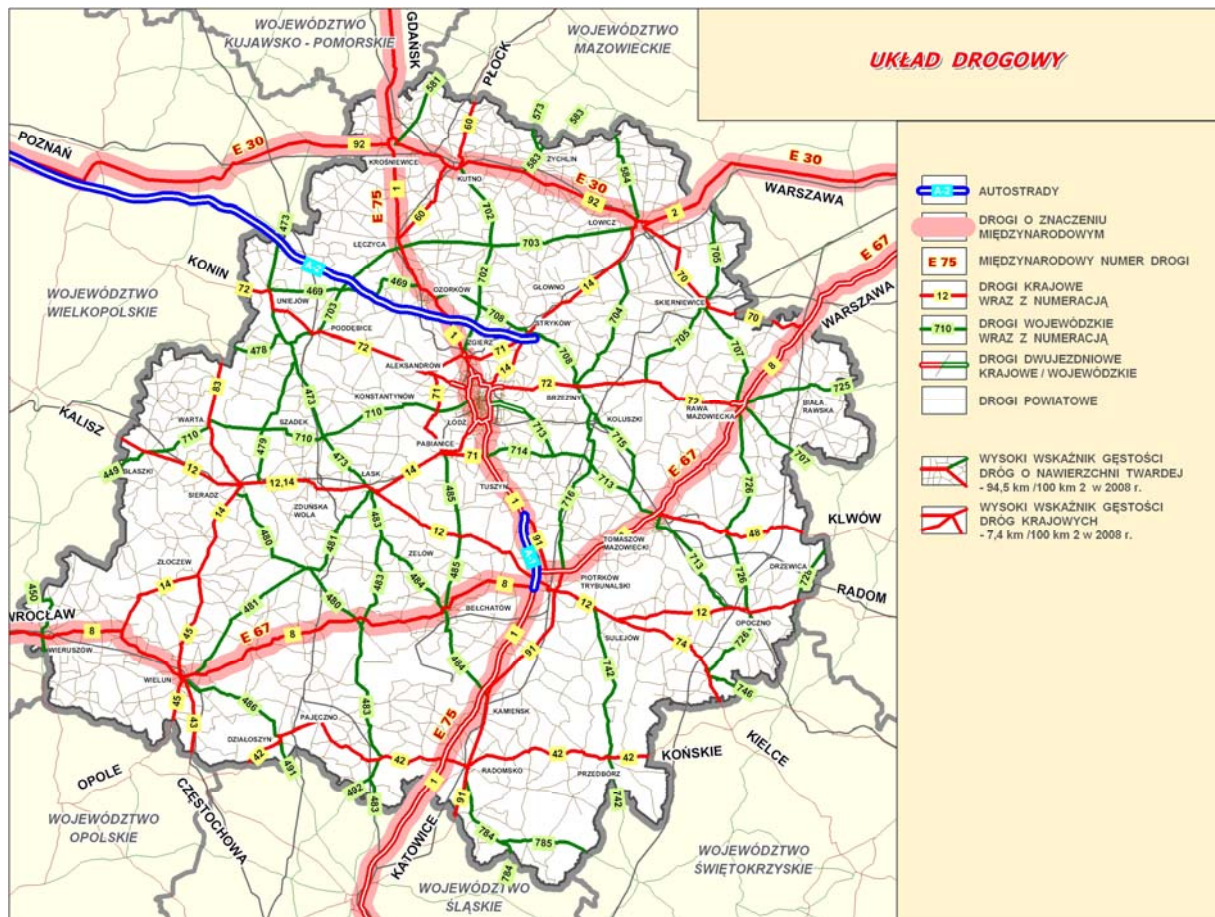
W ramach dróg krajowych w latach 2005–2009 zrealizowano: autostradę A-2 na odcinku Dąbie – Stryków i odcinku węzeł „Stryków II” – węzeł „Stryków I” wraz z łącznikiem do drogi krajowej nr 14, wschodnią obwodnicę Kutna w ciągu drogi krajowej nr 60, północną obwodnicę Rawy Mazowieckiej w ciągu drogi krajowej nr 72 oraz oddano do ruchu obwodnicę Krośniewic w ciągu dróg krajowych nr 1 i 92. Dodatkowo realizowano odnowy i przebudowy odcinków dróg, dostosowując je do nośności do 115 kN/oś.

Na sieci dróg wojewódzkich działania inwestycyjne ograniczały się do poprawy bezpieczeństwa i płynności ruchu poprzez przebudowę skrzyżowań i obiektów mostowych oraz modernizację dróg. Nie zrealizowano jednak żadnej obwodnicy.

Układ drogowy województwa będzie rozwijany poprzez realizację strategicznych elementów komunikacyjnych oraz tworzenie silnego układu dróg regionalnych, zapewniającego dostępność komunikacyjną i spójność terytorialną województwa. Na kształtowanie docelowego układu drogowego województwa wpływ miały kolejne rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, które od 2003 r. wprowadziły nowe drogi ekspresowe: S-8 na odcinku Piotrków Trybunalski – Warszawa, S-12 relacji A-1 (Piotrków Trybunalski) – Sulejów – Radom oraz S-74 Sulejów – Kielce – Opatów. Problemem jest przebieg drogi ekspresowej S-74, gdyż władze województwa i samorządy lokalne preferują ją na kierunku Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Kielce.



Analiza miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, SUIKZP gmin oraz szczegółowych opracowań branżowych, które wprowadziły zmiany przebiegu projektowanych dróg, wskazuje na konieczność weryfikacji podstawowego układu drogowego, ustalonego w „Planie...” z 2002 r.

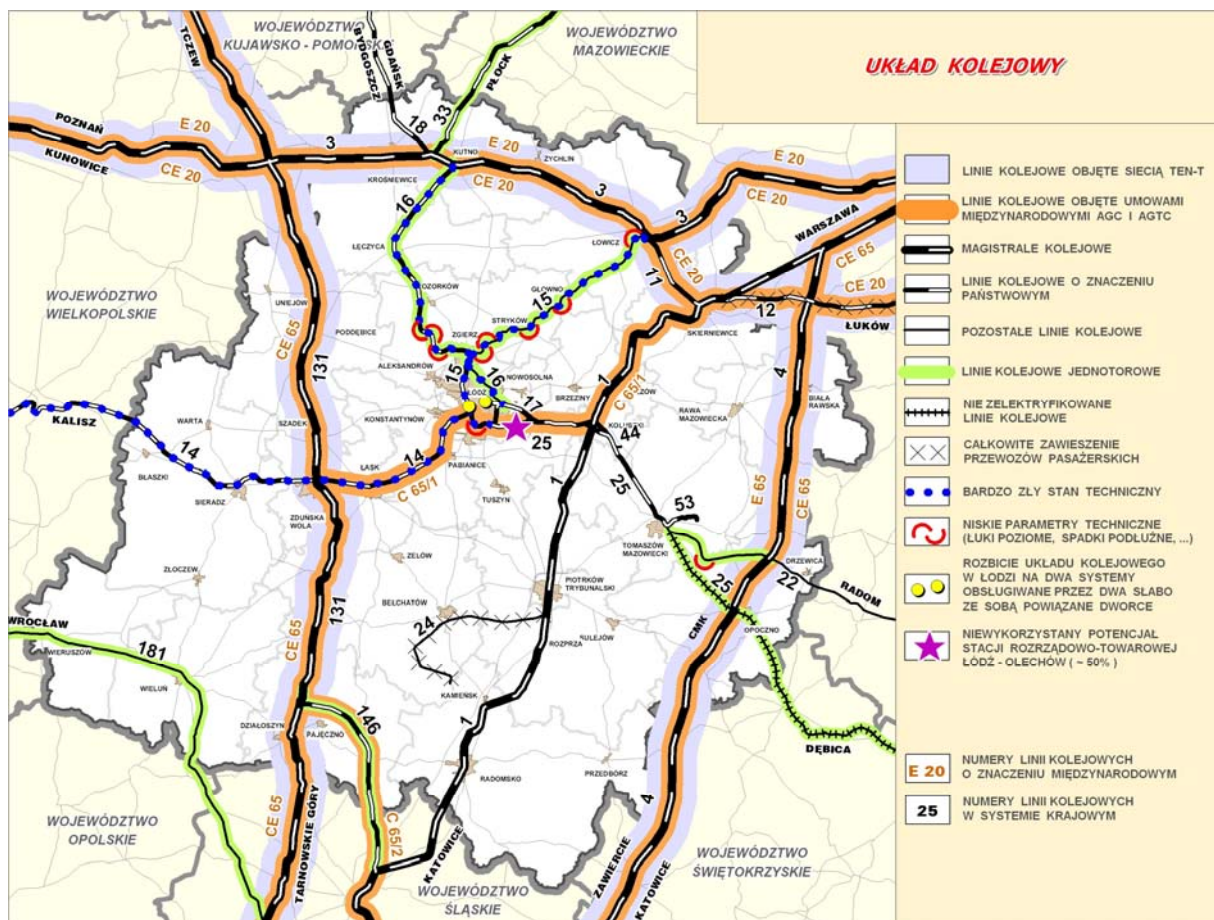


Rysunek 34. Źródło: opracowanie własne.

Zasadność tych zmian potwierdzają między innymi wymagania środowiskowe w trasowaniu dróg oraz pomiary ruchu wykonane w 2005 r. na drogach krajowych i wojewódzkich, uzasadniające budowę nowych obwodnic i przełożeń dróg wcześniej nieuwzględnianych.

• Układ kolejowy

Znaczenie międzynarodowych linii kolejowych sieci TEN-T, przebiegających przez obszar województwa, jest ograniczone. Linie E20 (Warszawa – Poznań), E65 (CMK) oraz CE65 (Śląsk – Porty) przebiegają po jego obrzeżach w odległości ~ 60 km od Łodzi. Taki przebieg skutkuje brakiem dobrych połączeń kolejowych Eurocity przez Łódź, jak również wyłączeniem miasta z krajowego układu sieci połączeń międzyregionalnych wyższego poziomu obsługi Intercity, z wyjątkiem kierunku Warszawa – Łódź, gdzie w 2008 r. zmodernizowano odcinek linii Skierniewice – Łódź Widzew. Łódź w skali połączeń krajowych stanowi barierę ograniczającą przelot, przepustowość i częstotliwość obsługi pociągów dalekobieżnych, gdyż te same linie, często jednotorowe, wykorzystywane są zarówno dla relacji podmiejskich osobowych, jak i dalekobieżnych.



Rysunek 35. Źródło: opracowanie własne.

Maksymalna prędkość układu to 100 do 120 km/h (faktycznie eksploatowana w granicach 40–80 km/h). Jedynie linia Warszawa – Łódź zapewnia dość dobre połączenie pomiędzy tymi dwoma miastami. Natomiast na trasach Łódź – Wrocław, Łódź – Katowice, Łódź – Poznań/Bydgoszcz czy Łódź – Kielce/Radom nadal brak dobrych połączeń kolejowych.

Łódzki Węzeł Kolejowy charakteryzuje się niskim standardem rozwiązań techniczno-funkcjonalnych. Jest daleki od wymaganych norm potrzebnych dla zaliczenia Łodzi do pierwszego rzędu węzłów kolejowych w kraju. Ponadto specyfiką Łodzi jest rozbieżność układu kolejowego na dwa systemy obsługiwane przez dwa słabo ze sobą powiązane dworce – Fabryczny (czołowy) i Kaliski (przelotowy). Brak dworca centralnego (przesiadkowego) skutkuje niemożliwością włączenia kolei do wewnętrznej obsługi komunikacyjnej Łodzi i Aglomeracji Łódzkiej oraz stworzenia efektywnego systemu kolei regionalnej. Szczególnie dotkliwa jest nieciągłość linii kolejowej towarzyszącej osi urbanizacji Częstochowa – Piotrków – Łódź – Kutno – Bydgoszcz. Z miast województwa łódzkiego będących ośrodkami subregionalnymi jedynie Wieluń i Rawa Mazowiecka nie posiadają powiązań kolejowych z Łodzią.

Nową okolicznością, która pojawiła się w 2008 r., jest rządowy „Program budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce”, w którym planowana jest linia Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań o prędkości > 300 km/h. Uwzględnienie przejścia tunelem pod centrum Łodzi, z podziemną stacją Łódź Fabryczna, z planowanym połączeniem z Centralną Magistralą Kolejową (CMK), uznaje się za zmianę myślenia w politykach



dotyczących kolejowego układu krajowego i międzynarodowego, gdzie wreszcie Łódź na mapie kraju dostrzeżona została jako bardzo ważny węzeł kolejowy.

Powyższy „Program...” stanowi szansę na rozwiązanie problemów z obsługą kolejową regionu łódzkiego i Łodzi, gdyż zapewni połączenia z metropoliami Zachodu (Berlin, Praga) i Wschodu (Kowno, Moskwa) oraz możliwość uruchomienia szybkich połączeń międzyregionalnych: Małopolski (Kraków) z Wielkopolską (Poznań) i Pomorzem Zachodnim (Szczecin) oraz Gdańsk (Bydgoszcz) – Katowice i Warszawa – Wrocław przez Łódź. Również działania zapisane w POIiŚ 2007–2013 (przebudowa linii Łódź – Kalisz, modernizacja CMK do prędkości 300 km/h, modernizacja linii kolejowej Łódź Widzew – Łódź Fabryczna ze stacją Łódź Fabryczna oraz budową części podziemnej dworca Łódź Fabryczna, a także budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej) pozwolą rozwiązać problemy związane z obsługą kolejową regionu i Łodzi.

• **Lotnictwo**

Regionalny, o znaczeniu międzynarodowym, Port Lotniczy Łódź im. W. Reymonta w ciągu ostatnich lat osiągnął najwyższe w kraju wskaźniki dynamiki wzrostu przewozów pasażerskich. W stosunku do innych lotnisk w kraju lotnisko łódzkie jest jednak mało konkurencyjne, z uwagi na ograniczoną przepustowość i małą liczbę stałych połączeń krajowych i międzynarodowych. Dalszy rozwój Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta opiera się głównie na, już rozpoczętej, realizacji terminalu III do obsługi 3 mln pasażerów rocznie. Realizacja ta wyczerpie jednak możliwości rozbudowy portu ograniczonego terenowo ze względu na bliskość osiedli mieszkaniowych. Szansę na dopełnienie długodystansowej obsługi lotniczej województwa (Europa, Azja i dalej) upatruje się w planowanej realizacji Centralnego Portu Lotniczego dla Polski między Łodzią a Warszawą. Nadal jednak nie ma przesądzeń na szczeblu rządowym, dotyczących zasadności budowy CPL i wyboru lokalizacji. Może to stanowić trudności w planowaniu obsługi lotniczej województwa.

Problemem może być dopełnienie obsługi lotów towarowych. Obecnie w województwie łódzkim jedynie w PL Łódź funkcjonuje terminal cargo, którego przepustowość, nawet po zakończeniu rozbudowy lotniska, może okazać się niewystarczająca dla zabezpieczenia potrzeb województwa w tym zakresie. W rozporządzeniu RM z dnia 24 grudnia 2008 r. w sprawie wykazu lotnisk wojskowych, które mogą być wykorzystane na potrzeby lotnictwa cywilnego, nie ujęto żadnego lotniska wojskowego zlokalizowanego na obszarze województwa. Pod znakiem zapytania stoi więc lokalizacja funkcji cargo, zarówno na lotnisku Łask (zaawansowane prace nad projektem), jak i opcjonalnie rozpatrywanym lotnisku Łęczycy.

Na terenie województwa zlokalizowane są lotnisko sportowe w Piotrkowie Trybunalskim, lotniska wojskowe w Tomaszowie Mazowieckim, Łasku i Łęczycy oraz lądowiska m.in. przyszpitalne w Łodzi (CZMP i Szpital im. M. Kopernika), Piotrkowie Trybunalskim (Szpital im. M. Kopernika), Zgierzu (Szpital im. Marii Skłodowskiej-Curie – w fazie rejestracji) oraz lądowisko Stowarzyszenia Lotniczego w Goszczanowie (obecnie niewykorzystywane).

W sąsiedztwie lotnisk obowiązują obszary ograniczeń w zagospodarowaniu przestrzennym dotyczące wysokości zabudowy.

• **Transport zbiorowy**

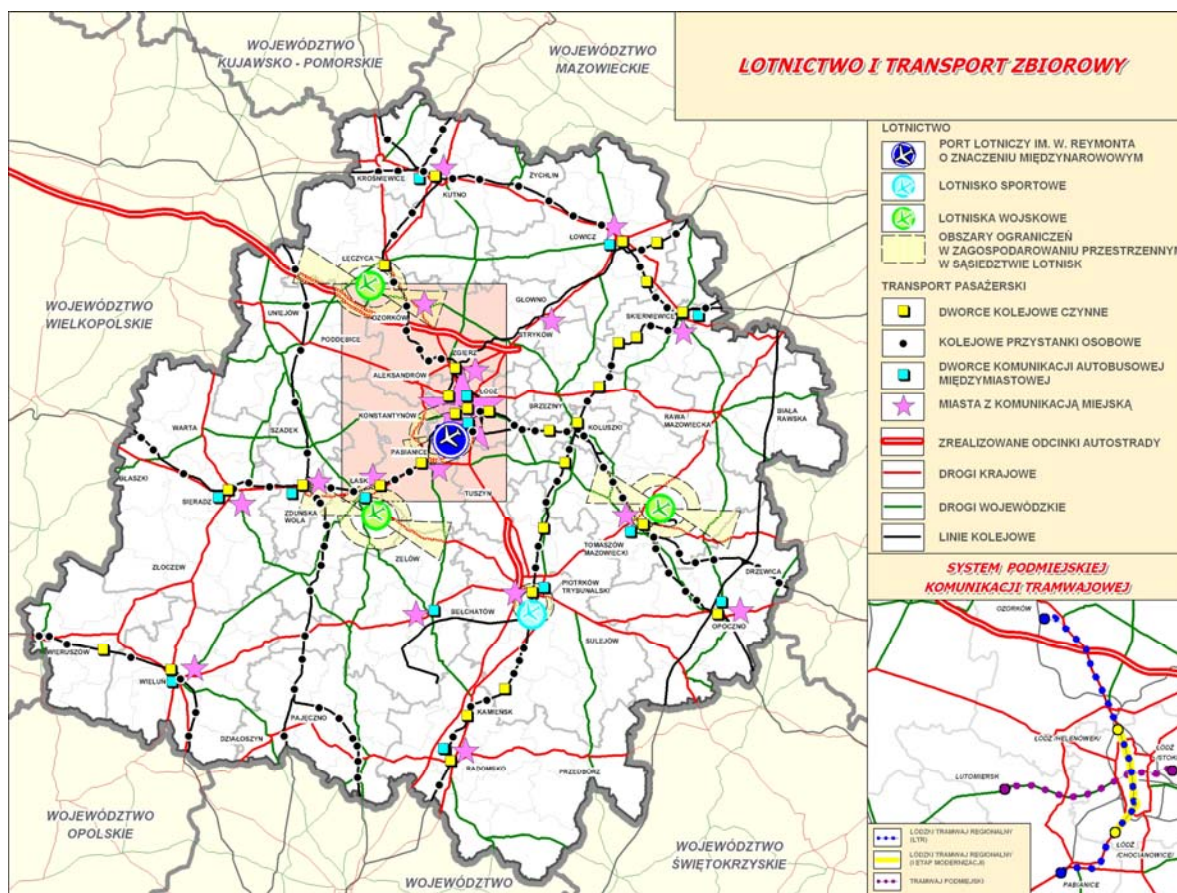
Międzydzielnicowa komunikacja autobusowa stanowi podstawowy system obsługi województwa transportem pasażerskim. Podlega ona procesom restrukturyzacji. Jej uzupełnienie to lokalna komunikacja miejska. W Łodzi ważną rolę odgrywa również



tramwaj. W ramach realizacji priorytetu dla komunikacji publicznej w 2008 r. został zakończony I etap budowy Łódzkiego Tramwaju Regionalnego (ok. 16 km). Malejące tendencje transportu kolejowego, związane z popytem na przewozy, zwłaszcza pasażerskie, wymagają zdecydowanych działań w kierunku poprawy relacji. Polityki dotyczące transportu w UE oraz związane z nimi fundusze strukturalne promują ekologiczny środek transportu, jakim jest kolej.

W ramach usprawnienia połączeń kolejowych na podstawowych kierunkach z Łodzi jedynie kierunek warszawski został częściowo usprawniony poprzez przebudowę odcinka kolejowego Skierniewice – Łódź Widzew do prędkości jazdy pociągów $V = 140$ km/h.

Jako ekologiczny zamiennik dla transportu zbiorowego na niewielkich odległościach obserwuje się stopniowy rozwój transportu rowerowego. Jednocześnie dostrzegając istotną rolę turystyki rowerowej, dąży się do stworzenia całościowego systemu tras rowerowych, zintegrowanych z miejskimi ścieżkami rowerowymi. Przykładem wyznaczonej trasy rowerowej o znaczeniu ponadregionalnym jest Łódzka Magistrała Rowerowa, będąca częścią planowanej transeuropejskiej trasy rowerowej Niemcy – Polska – Ukraina (aktualnie wyznakowano zachodnią część trasy).



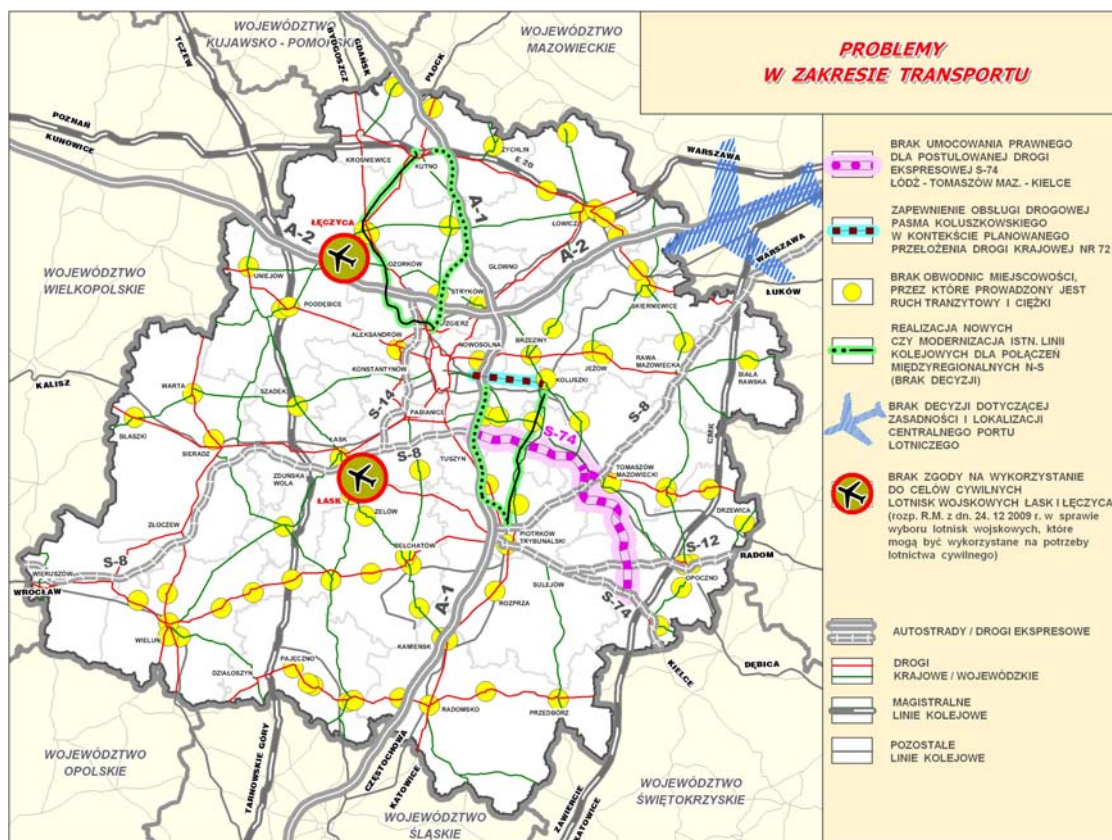
Rysunek 36. Źródło: opracowanie własne.

• Logistyka

Dostępność komunikacyjna to jeden z kluczowych czynników decydujących o lokalizacji działalności logistycznej. Rozpoczęcie budowy autostrad i perspektywa poprawy dostępności komunikacyjnej w skali europejskiej zaczynają ożywiać rynek gospodarczy w województwie.



Centralne położenie województwa oraz planowany przebieg autostrad A-1 i A-2, dróg ekspresowych S-8, S-12, S-14 i S-74 dają szansę na powstawanie centrów logistycznych o charakterze ponadregionalnym. Istniejące kolejowe stacje przeładunkowo-rozrządowe w Łodzi, Karsznicach i towarowa w Kutnie są dodatkowym atutem dla rozwoju działalności logistycznej. Najlepiej przygotowanymi rejonami pod względem ofert terenowych z przeznaczeniem na funkcje produkcyjno-usługowe lub magazynowo-składowe są okolice Piotrkowa Trybunalskiego i Strykowa oraz Łodzi, gdzie proces tworzenia centrów logistycznych jest już mocno zaawansowany.



Rysunek 37. Źródło: opracowanie własne.

Do głównych problemów w zakresie systemu transportowego należą:

- brak decyzji rządowej dotyczącej umieszczenia drogi ekspresowej S-74 relacji **Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Kielce** w rozporządzeniu RM w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. W rozporządzeniu RM z dnia 20 października 2009 r. uwzględniono drogę ekspresową S-74 relacji (Sulejów) – Kielce – Opatów, co burzy modelowy układ drogowy województwa i nie satysfakcjonuje władz wojewódzkich i lokalnych,
- brak decyzji dotyczącej budowy Centralnego Portu Lotniczego między Łodzią i Warszawą w kontekście braku w dalszej perspektywie możliwości rozbudowy Portu Łódzkiego (lokalizacja w sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych),
- nieuwzględnienie lotnisk wojskowych, zlokalizowanych na obszarze województwa, w rozporządzeniu RM z dnia 24 grudnia 2008 r. w sprawie wykazu lotnisk wojskowych, które mogą być wykorzystane na potrzeby lotnictwa cywilnego w kontekście



- planowanego portu cargo – mix na lotnisku Łask i zgłaszanych postulatów wykorzystania do tego celu lotniska Łęczyca w Leżnicy Wielkiej,
- brak obwodnic miejscowości, przez które prowadzony jest ruch tranzytowy i ciężki,
 - zapewnienie obsługi drogowej intensywnie urbanizującego się pasma koluszkowskiego w kontekście planowanego przełożenia drogi nr 72 w rejonie Brzezin,
 - brak decyzji dotyczących zasadności realizacji nowych linii kolejowych czy modernizacji istniejących na kierunku N-S dla zapewnienia szybkich połączeń Łodzi w systemie Inter i Eurocity,
 - trudności w trasowaniu infrastruktury transportowej, wywołujące konflikty ze środowiskiem przyrodniczym i opór społeczności lokalnych.

B. Infrastruktura techniczna

• Elektroenergetyka

Potencjał elektroenergetyczny regionu stanowi jego wyróżniającą i silną stronę. Głównym wytwórcą energii elektrycznej jest PGE Elektrownia Bełchatów SA o potencjale produkcyjnym 4450 MW. System ten uzupełniają mniejsze elektrociepłownie lokalnego znaczenia (elektrociepłownie łódzkie – 430 MW), elektrownie wodne (Sulejów, Jeziorsko) oraz przemysłowe (w Zgierzu i Zduńskiej Woli). Produkcja energii Elektrowni Bełchatów stanowi najwyższy udział w krajowej produkcji elektrycznej i wynosi ok. 17%. Województwo jest na pierwszym miejscu w Polsce pod względem mocy wytwarzanej, a na drugim pod względem mocy zainstalowanej w elektrowniach. Silną stroną regionu jest również rozbudowana sieć wysokich i najwyższych napięć. Mimo że aktualne zapotrzebowanie na energię elektryczną województwa jest zapewnione, to dla poprawy bezpieczeństwa energetycznego w przyszłości konieczna jest rozbudowa istniejących sieci i źródeł energii. Realizowana ona będzie poprzez uruchomienie bloku energetycznego Bełchatów II o mocy 858 MW, który zwiększy ogólną moc Elektrowni, budowę linii elektroenergetycznych 400 kV relacji: Bełchatów II – Trębaczew, Pątnów – Rogowiec, Rogowiec – Kielce oraz modernizację i przebudowy istniejących linii, które należy wkomponować w projektowane zagospodarowanie przedmiotowego terenu, zachowując bezpieczne odległości zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami. Dopuszcza się przebudowę sieci elektroenergetycznych z kolidującym planowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym. Sposób i warunki przebudowy sieci elektroenergetycznej określi właściwe przedsiębiorstwo energetyczne. Szansą na pełne bezpieczeństwo energetyczne, zarówno województwa, jak i kraju, jest budowa elektrowni jądrowej w rejonie Bełchatowa, z wykorzystaniem istniejących sieci przesyłowych oraz zbiornika wodnego, powstałego po wypełnieniu obecnie eksploatowanej odkrywki węgla brunatnego.

• Gazownictwo i gospodarka paliwowa

Województwo charakteryzuje się dość gęstą siecią gazową w centralnej i wschodniej części, natomiast słabym zainwestowaniem w części południowo-zachodniej, gdzie poza zasięgiem sieci znajduje się kilka miast. Gazyfikację miast obserwuje się głównie wzdłuż istniejących magistrali wysokiego ciśnienia. Procent ludności korzystającej z sieci gazowej w miastach jest jednak na przedostatniej pozycji w kraju. Z gazu ziemnego w miastach w 2008 r. korzystało zaledwie niecałe 60% ludności. W najbliższych latach planowana jest

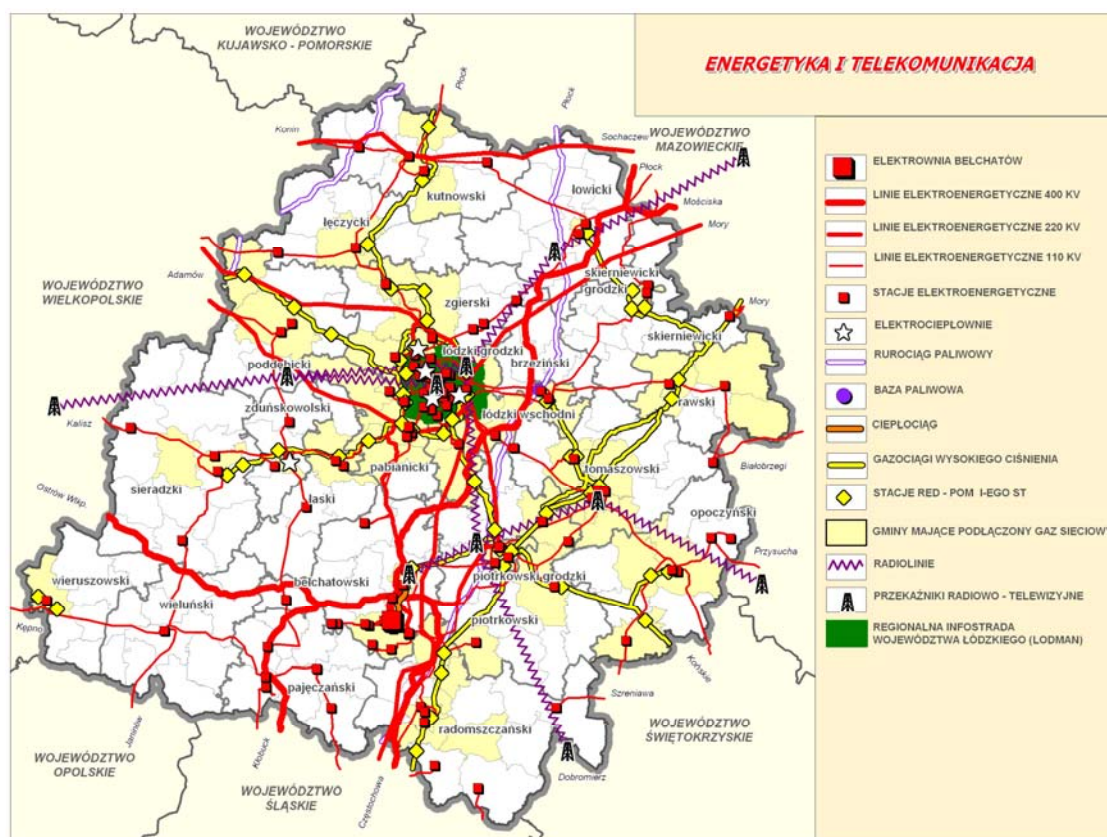


gazyfikacja Wielunia. Zdecydowanie gorzej wygląda gazyfikacja terenów wiejskich, gdzie dostęp ludności do sieci gazu ziemnego jest bardzo ograniczony. Stosowane wyłącznie ekonomiczne kryterium realizacji sieci, przy jednocześnie wysokich cenach gazu sieciowego, nie daje realnych podstaw do rozwoju tego kierunku energetyki na terenach wiejskich.

Dla poprawy bezpieczeństwa zasilania i zwiększenia ilości przesyłanego gazu w kierunku południowo-zachodnim układany jest gazociąg wysokiego ciśnienia relacji Mory – Częstochowa (zrealizowany do Wolborza), który pełnić będzie funkcję zastępczą dla gazociągu istniejącego na tej trasie. Planowana jest także realizacja tranzytowego gazociągu wysokiego ciśnienia relacji Odolanów – Meszcze – Wronów oraz gazociągu wysokiego ciśnienia Bąków – Wieluń. Rozdzielnia gazu Meszcze II może przyczynić się do zapewnienia bezpieczeństwa dostaw gazu dla regionu.

Dostawy paliw płynnych dla gospodarki regionu zaspokajane są za pośrednictwem rurociągu paliwowego Płock – terminal paliwowy (Koluszki) – Boronów (woj. śląskie). Przetworzone paliwa dystrybuowane są przez dobrze rozwiniętą sieć stacji paliw.

Przez północno-zachodnią część województwa przebiega rurociąg paliwowy relacji Płock – Krośnice – Uniejów – Ostrów Wielkopolski.



Rysunek 38. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych od operatorów sieci.

• Telekomunikacja

Pod względem wyposażenia w infrastrukturę teleinformatyczną, województwo należy do grupy regionów o średnich wartościach. W ostatnich latach nastąpił spadek liczby tradycyjnych łączy telefonicznych, natomiast gwałtownie wzrastała liczba osób korzystających z telefonii bezprzewodowej (Plus, Play, Orange, Era). Wskaźniki charakteryzujące województwo pod względem wyposażenia gospodarstw domowych w telefony komórkowe były



wyższe od średniej krajowej o 2,6%. Przez obszar województwa przebiegają radiolinie, a sygnał radiowo-telewizyjny przekazywany jest przez 7 przekaźników.

Województwo charakteryzują niskie wskaźniki wyposażenia gospodarstw domowych w komputer osobisty, gdzie region w 2008 roku zajął miejsce 12. Średnie wartości charakteryzują Łódzkie pod względem możliwości korzystania z Internetu bezprzewodowego. Przyszłość rozwoju Internetu widziana jest właśnie w sferze połączeń bezprzewodowych, szczególnie sieci szerokopasmowych. Obecnie realizowany jest pierwszy etap regionalnej infostrady województwa łódzkiego „LODMAN”, obejmujący swoim zasięgiem obszar Łodzi oraz Pabianic.

Zdecydowanie lepiej wyposażone w komputery i sprzęt z podłączeniem do Internetu są placówki oświatowe. Pod tym względem województwo uplasowało się na miejscu 6. w kraju. Pozytywnie przedstawia się również wyposażenie w infrastrukturę teleinformatyczną administracji publicznej, gdzie wszystkie urzędy posiadają dostęp do Internetu (głównie szerokopasmowego) oraz zdecydowanie wzrosła liczba pracowników wykorzystujących w pracy zarówno sprzęt komputerowy jak i Internet.

- **Odnawialne źródła energii**

- Energia wody**

W województwie jest 37 małych elektrowni wodnych (MEW), które wytwarzają niewiele ponad 10 MW energii, w tym jedynie 2 (Jeziorsko na Zbiorniku Jeziorsko oraz Smardzewice na Zalewie Sulejowskim) posiadają moc dużo większą niż pozostałe. Najwięcej MEW znajduje się na rzekach: Rawka, Mroga oraz Ner. Ze względu na charakter rzek regionu małe jest zainteresowanie tym rodzajem energii.

- Energia geotermalna**

Wykorzystanie wód geotermalnych dla ciepłownictwa w województwie jest znikome (tylko m. Uniejów). Duże bogactwo tych wód występuje w pasie Zduńska Wola – Łęczyca – Uniejów – Turek oraz Kalisz – Sieradz – Piotrków Trybunalski i Kutno – Skierniewice. W wielu rejonach województwa prowadzone są badania nad ich wykorzystaniem dla ciepłownictwa: w Łodzi, Poddębicach, Skierniewicach, Ozorkowie, Zduńskiej Woli, Radomsku, Wieluniu, Kleszczowie i Rogoźnie.

- Energia wiatru**

Na terenie województwa funkcjonuje elektrownia wiatrowa na Górze Kamieńsk o mocy 30 MW oraz kilka niewielkich elektrowni wiatrowych. Moc uzyskiwana z elektrowni wiatrowych jest niewielka, jednakże planowane jest jej znaczne zwiększenie poprzez budowę nowych farm wiatrowych w kilkunastu gminach, co stawia energetykę wiatrową na pierwszym miejscu najbardziej rozwijających się energii odnawialnych. Podstawowym uwarunkowaniem dla lokalizacji elektrowni wiatrowych będzie z jednej strony możliwość odbioru wytworzonej energii przez system energetyczny, a z drugiej – ochrona terenów o wysokich walorach przyrodniczych i kulturowych. Przy planowaniu ich lokalizacji niezbędne jest również uwzględnienie sąsiedztwa terenów osiedleńczych, elementów infrastruktury transportowej i technicznej oraz innych farm wiatrowych.

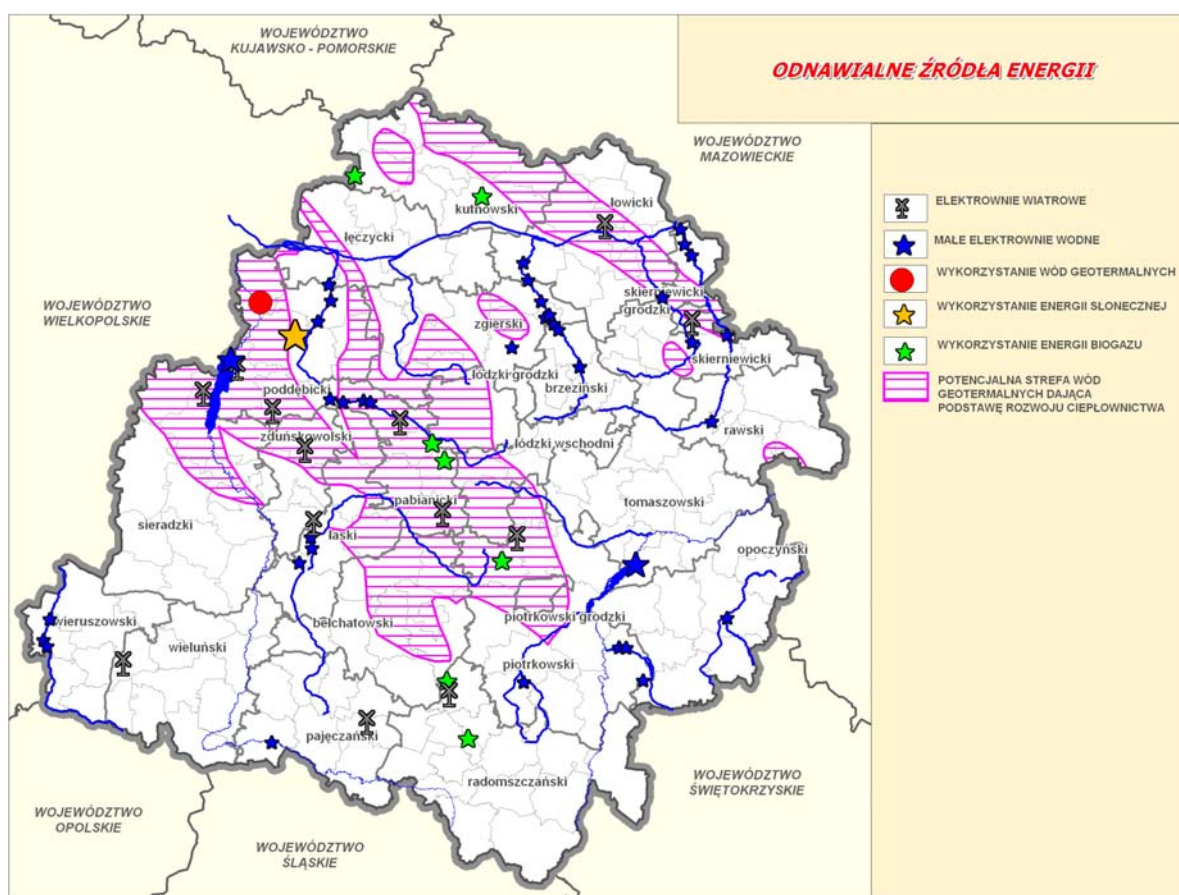


Energia biomasy i biogazu

Ze względu na swój rolniczy charakter województwo posiada duże możliwości produkcji biomasy roślinnej. Biopaliwa pochodzące z biomasy można podzielić na stałe (odpady z drewna), płynne (bioetanol i biodiesel) oraz gazowe (biogaz z fermentacji osadów). Powiaty, które charakteryzują się teoretycznie najbardziej korzystnymi warunkami do rozwoju energii z biomasy to: kutnowski, sieradzki, wieluński, opoczyński, radomszczański, piotrkowski, tomaszowski i łowicki. W województwie zostały podjęte działania związane z wykorzystaniem biogazu pozyskiwanego przede wszystkim ze składowisk odpadów komunalnych. Na 18 składowiskach komunalnych zainstalowana jest instalacja odgazowująca, z czego tylko w 7 – biogaz jest wykorzystywany jako źródło energii. Łączna moc znajdujących się elektrowni biogazowych wynosi ~ 5 MW.

Energia słońca

Energia słoneczna jest wykorzystywana głównie w Poddębicach, gdzie zlokalizowane solary słoneczne są jednymi z największych w Polsce. Energia słoneczna wykorzystywana jest również w pojedynczych obiektach użyteczności publicznej i gospodarstwach domowych. Wykorzystanie energii słonecznej jest dość drogie i sezonowe, a największym problemem jest jej zmagazynowanie i wykorzystanie we właściwym czasie (gromadzenie latem, a wykorzystywanie zimą). Produkcja energii elektrycznej ze źródeł alternatywnych w regionie, w 2008 r., wynosiła ok. 3,5% udziału produkcji energii ze źródeł odnawialnych w kraju (10. miejsce). Jest to nadal dwukrotnie mniej niż średnia krajowa wynosząca 240 GWh.



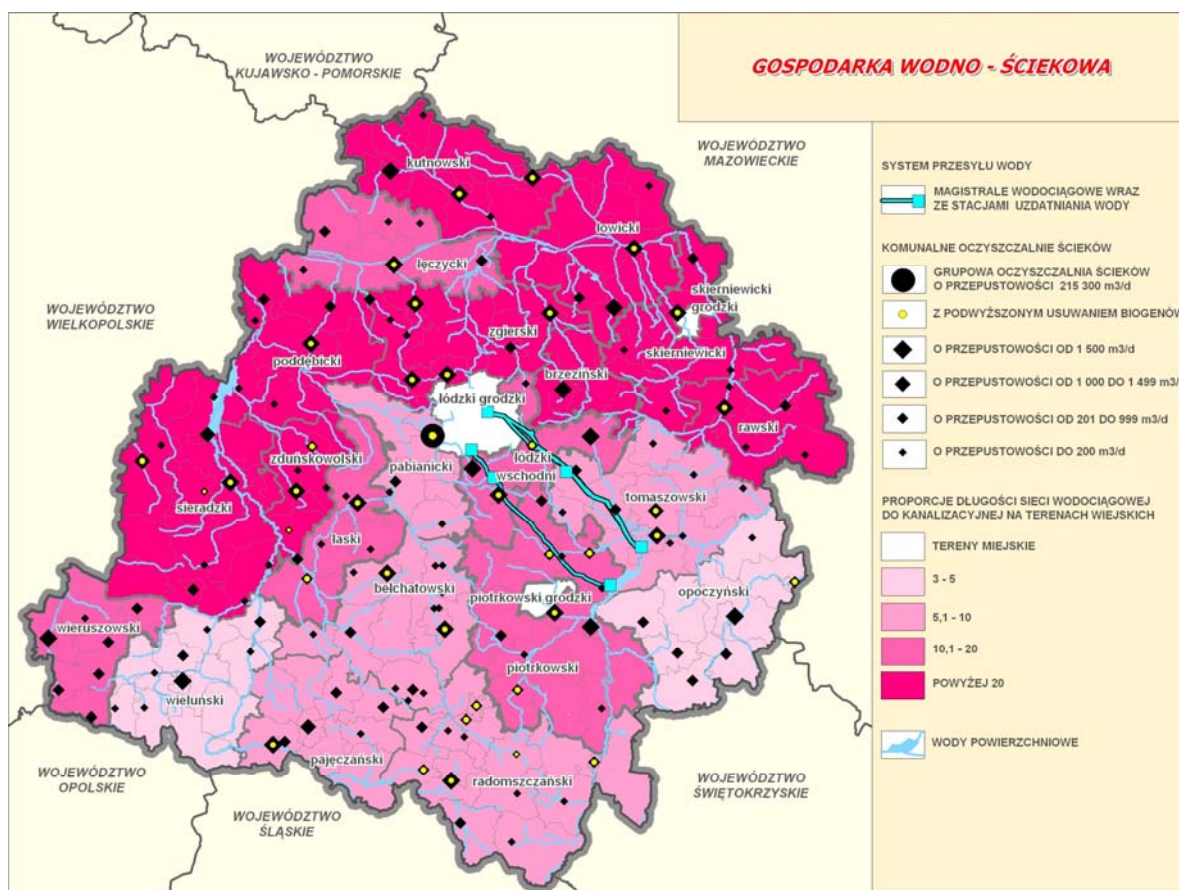
Rysunek 39. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z urzędów gmin, „Atlasu zasobów energii geotermalnej na Niżu Polskim”, Warszawa 2003.



• Gospodarka wodno-ściekowa

Generalnie systemy sieciowego zaopatrzenia w wodę w województwie opierają się na ujęciach dobrych jakościowo wód głębinowych. Jedyne ujęcie wód powierzchniowych do celów konsumpcyjnych znajduje się na Pilicy we wsi Brzustówka i wykorzystywane jest do zaopatrzenia w wodę mieszkańców głównie Tomaszowa Mazowieckiego (25% poboru) oraz gminy Rokiciny, Andrespola i częściowo Łodzi. W Łodzi z roku na rok zmniejsza się udział wód powierzchniowych w ogólnym zużyciu wody. Na terenie miasta rozbudowywana jest sieć ujęć wód podziemnych, a ujęcie powierzchniowe na Zbiorniku Sulejowskim w miejscowości Bronisławów zostało już w całości zastąpione zrealizowanym tam ujęciem wód podziemnych.

W ostatnich latach obserwuje się korzystną tendencję zmniejszania zużycia dobrych jakościowo wód podziemnych przez przemysł na rzecz wzrostu zużycia wód powierzchniowych. Systemy wodociągowe są sukcesywnie rozbudowywane i modernizowane, zwłaszcza na wsi, dzięki czemu procent ludności wiejskiej obsługiwanej przez sieć wzrósł do ponad 80% i jest wyższy od krajowego (74%). Miasta są dobrze wyposażone w sieć wodociągową – średnio w 94%, ale nieco poniżej średniej krajowej (95%). Jedynie miasta Żelów i Tuszyn oraz gminy: Żelów, Ksawerów, Kowiesy, Biała Rawska, Sadkowie i Gidle posiadają wskaźnik zwodociągowania o 20% niższy od średniej wojewódzkiej.



Rysunek 40. Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS, Raportu o stanie środowiska województwa łódzkiego w 2008 r., projektów aglomeracji.

Od 2002 r. znacznie zmniejszyła się ilość nieoczyszczonych ścieków dzięki budowie oczyszczalni w Łowiczu, Żłoczewie, Błaskach, Poddębicach, Pajęcznie i Aleksandrowie Łódzkim oraz poprzez podłączenie Pabianic, Ksawerowa i Konstantynowa Łódzkiego



do Grupowej Oczyszczalni Ścieków w Łodzi. Miasta są skanalizowane w stopniu zadowalającym – średnio w 83%, ale jednak poniżej średniej krajowej (85%). Pomimo wielu inwestycji porządkujących gospodarkę ściekową na terenach wiejskich, systemami kanalizacji objętych jest nadal jedynie ok. 14% mieszkańców (kraj 23%). Ponadto wiejskie oczyszczalnie ścieków często nie spełniają warunku likwidacji wymaganego ładunku zanieczyszczeń. Widoczne są nadal dysproporcje między długością funkcjonujących wodociągów a długością kanałów sanitarnych. Powiaty, w których na terenach wiejskich sieci doprowadzające wodę do mieszkańców są ponad 20 razy dłuższe od sieci odprowadzających ścieki, to: sieradzki, zduńskowolski, kutnowski, poddębicki, zgierski, brzeziński, łowicki, skierniewicki i rawski.

Zmiana polityki w dziedzinie gospodarki wodno-ściekowej w stosunku do „Planu...” z 2002 r. to rezygnacja z budowy kolektorów opaskowych w zlewniach zbiorników Jeziorsko i Sulejów, ze względu na koszty i trudności techniczne, na rzecz budowy sieciowych systemów odprowadzania ścieków w ramach aglomeracji Wolbórz, Tomaszów Mazowiecki i Sulejów (zlewnia Zbiornika Sulejów) oraz Warta, Pęczniew (zlewnia Zbiornika Jeziorsko).

• Gospodarka odpadami

Gospodarka odpadami stanowi jeden z istotniejszych problemów w województwie ze względu na dużą ilość wytwarzanych odpadów innych niż niebezpieczne (6717,8 tys. Mg w 2008 r.), a także duży udział odpadów komunalnych trafiających na składowiska (około 73% ogółu zebranych w 2008 r.), które często nie spełniają wymogów ochrony środowiska (52% funkcjonujących).



Rysunek 41. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UM, Departament Ochrony Środowiska i Rolnictwa.



Według stanu na 2008 r. odzyskowi poddano: 50,5% zebranych odpadów komunalnych, 101,7%⁸ wytworzonych odpadów niebezpiecznych i 41,5% wytworzonych odpadów innych niż niebezpieczne, co jest skutkiem niewystarczającej liczby i wydajności instalacji do odzysku oraz niskiej efektywności selektywnej zbiórki odpadów⁹.

Dużym zagrożeniem dla środowiska jest występowanie wyłączonych z eksploatacji niezrekultywowanych składowisk odpadów: innych niż niebezpieczne i obojętne, na których były składowane odpady komunalne (23), oraz niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne i obojętne (6 w 2008 r.). Osobnym problemem są tzw. mogilniki (w 2009 r. – 14 szt. wg WIOŚ), w których zdeponowano przeterminowane środki ochrony roślin, jakie zgodnie z Krajowym Planem Gospodarki Odpadami 2010 należy usunąć do końca 2010 r. (Zarząd Województwa Łódzkiego podjął działania zmierzające do likwidacji mogilników). Również wyroby zawierające azbest, zgodnie z „Programem Oczyszczania Kraju z Azbestu na lata 2009-2032”, na terytorium Polski należy całkowicie unieszkodliwić do 2032 r.

Dodatkowy problem stanowią miejsca nielegalnego składowania odpadów, co częściowo jest związane z niewystarczającym monitoringiem w odniesieniu do sektora małych i średnich przedsiębiorstw wytwarzających odpady niebezpieczne i inne niż niebezpieczne.

Korzystnymi zjawiskami zaobserwowanymi w latach 2006–2008 były: spadek ilości odpadów komunalnych składowanych na składowiskach o 7%, 18-krotny wzrost ilości odpadów niebezpiecznych poddanych odzyskowi oraz wzrost ilości odpadów komunalnych poddanych odzyskowi o 77,8%, a także wzrost ilości odpadów komunalnych, zebranych ogółem od mieszkańców, o 25,5%.

Do najważniejszych problemów w zakresie infrastruktury technicznej należą:

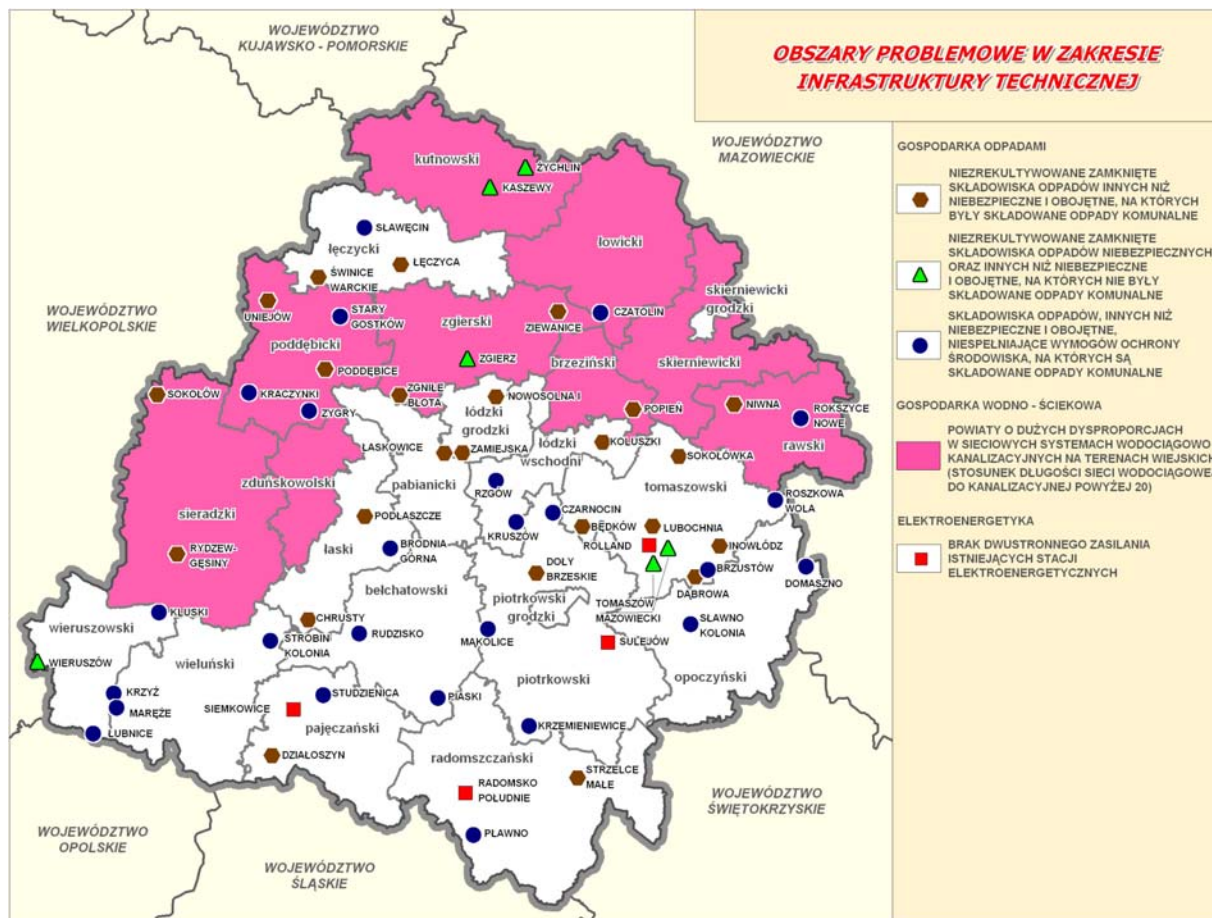
- zbyt słabo rozbudowana sieć kanalizacyjna w stosunku do wodociągowej – na koniec 2008 r. średnio w województwie długość sieci kanalizacyjnej była blisko 5-ciokrotnie mniejsza niż wodociągowej. Dysproporcja między sieciami szczególnie jest widoczna na terenach wiejskich;
- duże ilości zebranych odpadów komunalnych, z których około 59,2% trafia na składowiska odpadów często niespełniających wymogów ochrony środowiska (25 na 49 funkcjonujących);
- brak dwustronnego zasilania czterech istniejących stacji elektroenergetycznych, co w przypadku awarii linii elektroenergetycznej zasilającej stację spowoduje brak dostaw prądu do mieszkańców i instytucji;
- trudności w trasowaniu linii elektroenergetycznych wysokich napięć wywołujące konflikty ze środowiskiem przyrodniczym i opór społeczności lokalnych;
- zbyt mały udział energii odnawialnej (1,75% energii odnawialnej wytwarzane jest w woj. łódzkim wg Banku Danych Regionalnych na 2008 r.).

⁸ W instalacjach na terenie województwa łódzkiego dodatkowo poddano odzyskowi odpady niebezpieczne niewytworzone na jego terenie.

⁹ Według Raportu o stanie środowiska w województwie łódzkim w 2008, Biblioteka Monitoringu Środowiska, Łódź 2009.



Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego



Rysunek 42. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UM, Departament Ochrony Środowiska i Rolnictwa, Zakład Energetyczny Łódź – Teren, BDR GUS.



3. POWIĄZANIA ŚRODOWISKOWE I KULTUROWE

A. Obszary cenne przyrodniczo

Województwo łódzkie należy do obszarów o stosunkowo małej ilości obszarów o wysokich walorach przyrodniczych. Część z nich została objęta różnymi formami ochrony prawnej, które obejmują łącznie 19,9% powierzchni województwa (bez dublowania się form). Wśród nich na szczególną uwagę zasługuje Ośrodek Hodowli Żubrów stanowiący **część Kampinoskiego Parku Narodowego**, utworzony w 1934 r., a włączony do Kampinoskiego Parku w 1997 r.

Na terenie województwa znajduje się w całości lub w części **7 parków krajobrazowych** o łącznej powierzchni ok. 13,5% obszaru województwa. Pięć parków posiada otuliny:

- **Park Bolimowski** – utworzony w 1986 r. obejmuje w większości teren dawnej Puszczy Bolimowskiej, z której na skutek niewłaściwej polityki gospodarczej pozostała obecnie tylko nazwa. Bogactwo przyrodnicze koncentruje się wokół doliny Rawki. Teren parku jest zalesiony w ok. 70%. Zbiorowiska leśne, mimo dużych przeobrażeń, tworzą mozaikę różnorodnych drzewostanów sosnowych z domieszką innych drzew. Bogactwo roślinności kryje się w podszybie i runie, w nadrzecznych zaroślach i szuwarach, śródleśnych polankach, wyrobiskach torfowych oraz na podmokłych łąkach.
- **Park Międzyrzecza Warty i Widawki** – utworzony w 1989 r. Jego podstawowe wartości przyrodnicze stanowią dobrze wykształcone zbiorowiska roślinności leśnej, bagiennej, torfowiskowej, szuwarowej, wodnej, łąkowej i muraw kserotermicznych oraz cenne struktury geomorfologiczne, obejmujące formy rzeźby polodowcowej z towarzyszącymi im procesami peryglacjalnymi i eolicznymi, a także stanowiące przykłady współczesnych procesów geomorfologicznych, zachodzących w strefie krawędziowej doliny Warty.
- **Park Przedborski** – utworzony w 1988 r. posiada środowisko przyrodnicze uznawane za jedno z najcenniejszych w Polsce Środkowej, a niektóre jego fragmenty należą do unikalnych w skali Polski. Są to pozostałości Puszczy Pilickiej, malownicze wypiętrzenia utworów jurajskich i kredowych z punktami widokowymi, formy glacifluwalne, takie jak kemy i liczne wydmy z towarzyszącymi im terenami bagienno-torfowiskowymi, liczne głazy narzutowe, odsłonięcia i kamieniołomy.
- **Park Spalski** – utworzony w 1995 r. chroni szczególne walory przyrodniczo-krajobrazowe doliny Pilicy oraz przyległych terenów. Rzeka płynie naturalnym korytem, silnie meandrując. Wynikiem tego są liczne wysepki, mielizny i starorzecza, które stwarzają dogodne warunki siedliskowe dla wielu gatunków roślin i zwierząt. Najcenniejszy fragment doliny to przełomowy odcinek rzeki w okolicy Inowłódza z wychodniami skał jurajskich, parowami i stromymi zboczami. Ponad połowę powierzchni parku zajmują lasy nazywane Puszczą Pilicką.
- **Park Sulejowski** – utworzony w 1994 r. obejmuje dolinę rzeki Pilicy w jej środkowym biegu oraz Zbiornik Sulejowski. Walory parku to przede wszystkim naturalny krajobraz rzeczny Pilicy, „delty” Luciąży, Czarnej Malenieckiej, śródleśnych strumieni oraz lasy stanowiące pozostałość Puszczy Pilickiej z fragmentami naturalnej przyrody. Poza lasami występują tu zbiorowiska łąkowe, mokradłowe, torfowiskowo-bagienne oraz murawy napiaskowe i kserotermiczne.



- **Park Wniesień Łódzkich** – utworzony w 1996 r. charakteryzuje się urozmaiconym ukształtowaniem, znacznymi wysokościami względnymi, występowaniem form dolinowych oraz zjawisk erozyjnych. Cechą charakterystyczną jest gęsta sieć rzeczna z licznymi źródłami i torfowiskami. Mimo bliskości dużego miasta i silnej urbanizacji występują tu jeszcze tereny, gdzie przyroda zachowała zbliżony do pierwotnego charakter: torfowiska, bagienne lasy, łąki i zarośla. Można również odnaleźć pozostałości Puszczy Łódzkiej.
- **Załęczański Park** – utworzony w 1978 r. Jego bogactwo i piękno tworzą dolina Warty o stromych wyrazistych zboczach, wapienne pagóry ostańcowe o ciekawej rzeźbie, z ich osobliwą fauną i florą, jaskinie ze szczątkami zwierząt plioceńskich sprzed 4,4–3,2 milionów lat i źródła krasowe oraz wzgórze morenowe.

W województwie funkcjonuje **17 obszarów chronionego krajobrazu**. Są to: OChK Dolina Przysowy, OChK Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej, OChK Doliny Bzury, OChK Bolimowsko-Radziejowski z doliną środkowej Rawki, Brąszewicki OChK, OChK Doliny Widawki, OChK Dolina Prosnicy, OChK Górnej Rawki, OChK Mrogi i Mrożycy, OChK Nadwarciański, OChK Puczniewski, OChK Środkowej Grabii, Przedborski OChK, OChK Dolina Miazgi pod Andrespołem, OChK Doliny Wolbórki, OChK Dolina Chojnatki, OChK Piliczański. Część obszarów jest ze sobą powiązanych, nie tworzą jednak, szczególnie w centralnej części województwa, spójnego systemu obszarów chronionych.

Tereny o najwyższych walorach przyrodniczych zostały objęte ochroną w formie **rezerwatów przyrody**. Jest ich **89**, spośród których przeważają formy mające na celu ochronę naturalnych zbiorowisk leśnych (66). Ponadto występują rezerwaty: florystyczne – 10, torfowiskowe – 6, krajobrazowe – 3 oraz po jednym słonoroślowy, faunistyczny, wodno-krajobrazowy, geologiczny i florystyczny.

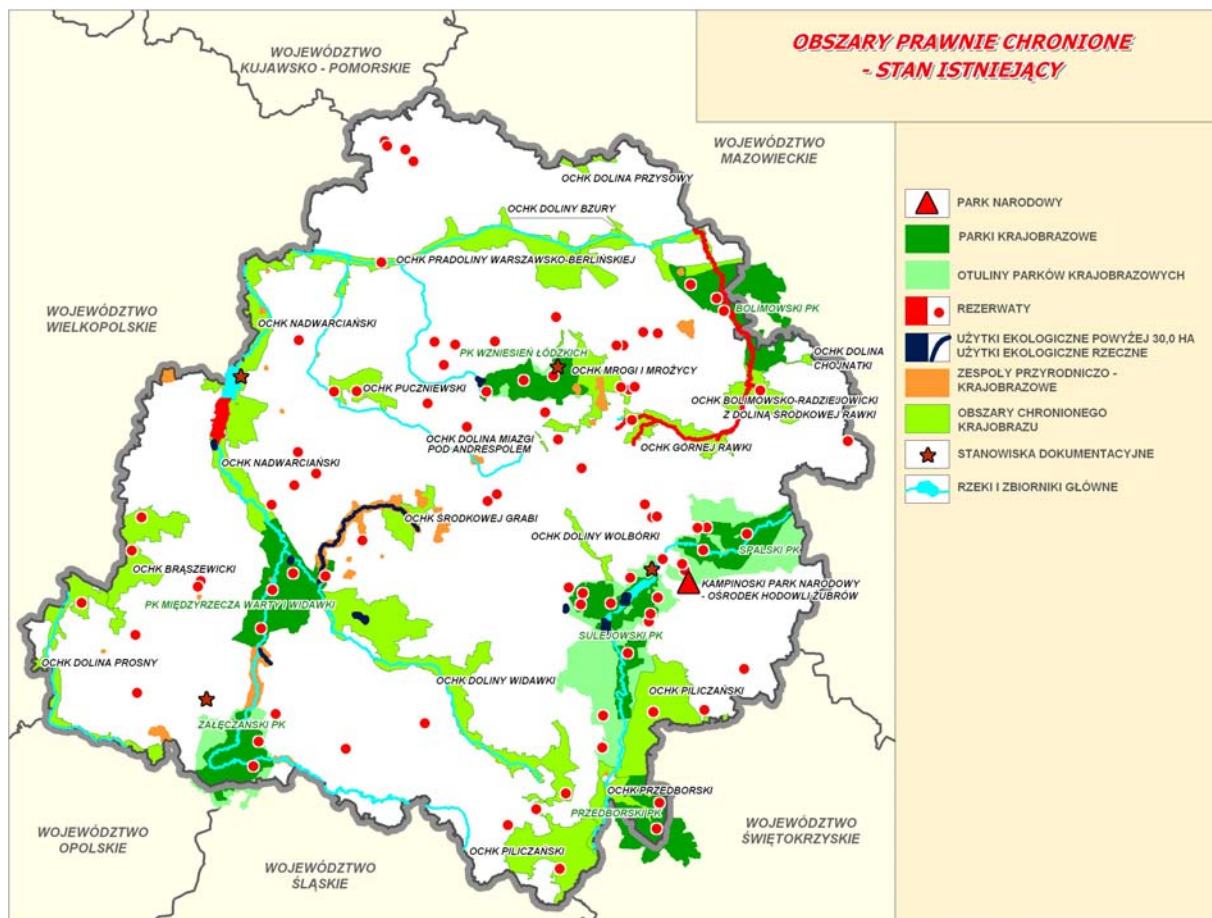
Podobną funkcję jak obszary chronionego krajobrazu pełnią **zespoły przyrodniczo-krajobrazowe**, mają one jednak charakter bardziej lokalny. Obecnie na terenie województwa znajduje się 31 zespołów, z których na szczególną uwagę zasługują: Grabia i Osjakowski.

Stanowisk dokumentacyjnych jest na terenie województwa tylko **4**. Przedmiotem ich ochrony są skarpa zbiornika Jezioro w Siedlątkowie, kamieniołom piasków żelazistych w Olewinie, odsłonięcie geologiczne na skarpie doliny Mrożycy w Niesułkowie oraz znajdujące się w obrębie skarpy skalnej podziemne wyrobisko pozostałe po eksploatacji wapieni, znane pod nazwą Groty Nagórzyckie.

Przedmiotem ochrony **743 użytków ekologicznych** są głównie tereny torfowisk, mokradeł, bagien, nieużytkowane pastwiska, oczka i zbiorniki wodne oraz koryta rzek. Są to głównie obiekty o powierzchni nieprzekraczającej 1 ha. Do większych użytków należą: Na Murowańcu, Bronisławów, Nad Bugajem, Międzyrzecze Bzury i Łagiewniczanki oraz Rembieszów i fragmenty rzek: Grabia, Wierznica, Mazur i Moszczanka.

Formą ochrony obejmującą w zdecydowanej większości obiekty są **pomniki przyrody – 2571**, z których ponad 2300 to pojedyncze drzewa.

Szczególną formą ochrony prawnej są **obszary Natura 2000**. Stanowią one część Europejskiej sieci obszarów chronionych Natura 2000. Wynikają one z: Dyrektywy Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dziko żyjących ptaków oraz Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.



Rysunek 43. Źródło: opracowanie własne na podstawie aktów prawnych wydanych przez Ministerstwo Środowiska, wojewodów, rady miast i gmin.

Na terenie województwa znajdują się obecnie:

- Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków zajmujące 2,1% powierzchni województwa. Są to: Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB 100001, Dolina Środkowej Warty PLB 300002, Dolina Pilicy PLB 140003 i Zbiornik Jezioro PLB 100002;
- Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk:
 - Projektowane Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk mające znaczenie dla Wspólnoty (przyjęte przez Komisję Europejską), zajmujące łącznie 3% powierzchni województwa: 1. Pradolina Bzury-Neru PLH100006, 2. Dąbrowa Świetlista w Pernie PLH 100002, 3. Dolina Rawki PLH100015, 4. Dąbrowa Grotnicka PLH100001, 5. Lasy Spalskie PLH100003, 6. Dolina Dolnej Pilicy PLH140016, 7. Niebieskie Źródła PLH 100005, 8. Dolina Środkowej Pilicy PLH100008, 9. Łąka w Bęczkowicach PLH100004, 10. Ostoja Przedborska PLH260004, 11. Załęczański łuk Warty PLH100007.
 - Proponowane Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk, Obszary Mające Znaczenie dla Wspólnoty (przekazane do Komisji): 12. Święte Ługi PLH100036, 13. Grabia PLH100021, 14. Dąbrowy w Marianku PLH100027, 15. Lasy Gorzkowickie PLH100020, 16. Cisy w Jasieniu PLH100018, 17. Torfowiska Żytno-Ewina PLH100030, 18. Las Dębowiec PLH100023, 19. Dolina Górnej Pilicy PLH260018, 20. Wielkopole – Jodły pod Czartorią PLH100031, 21. Dolina Czarnej PLH260015, 22. Lubiaszów w Puszczy Pilickiej PLH 1000026, 23. Lasy



Smardzewickie PLH100024, 24. Łąki Ciebłowickie PLH100035, 25. Dąbrowy Świetliste koło Redzenia PLH100019, 26. Buczyna Gałkowska PLH100016, 27. Wola Cyrusowa PLH100034, 28. Buczyna Janinowska PLH100017, 29. Grądy nad Lindą PLH100022, 30. Słone Łąki w Pełczyskach PLH100029, 31. Szczypiorniak i Kowaliki PLH100033, 32. Silne Błota PLH100032, 33. Polany Puszczy Bolimowskiej PLH100028, 34. Grabinka PLH140044, 35. Lipickie Mokradła PLH100025.

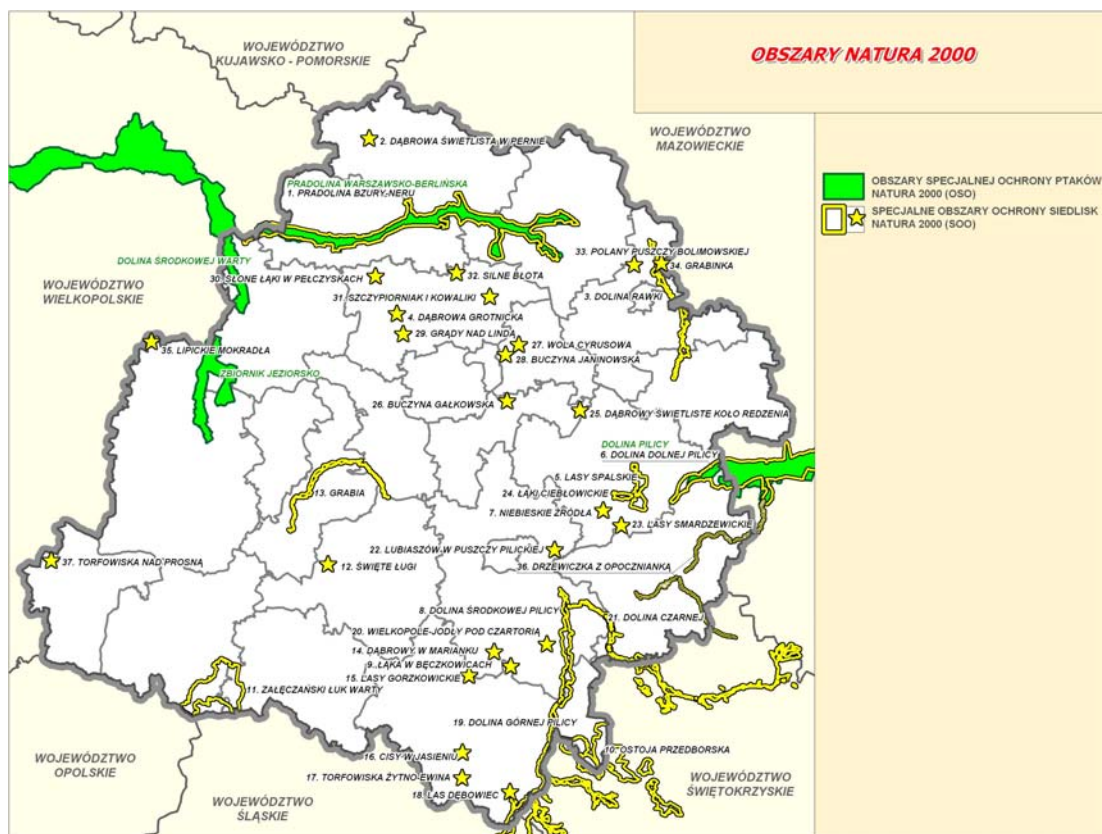
Ponadto na terenie województwa znajdują się dwa Obszary Mające Znaczenie dla Wspólnoty, które są potencjalnymi obszarami NATURA 2000 z Dyrektywy Siedliskowej: 36. Drzewiczki z Opocznianką, 37. Torfowiska nad Prosną.

Ważnym elementem dla zapewnienia łączności i spójności ekologicznej są **korytarze ekologiczne**. Celem wyznaczenia sieci korytarzy ekologicznych jest przeciwdziałanie izolacji najcenniejszych przyrodniczo obszarów, umożliwienie migracji zwierząt i roślin w skali Polski i Europy oraz ochrona i odbudowa bioróżnorodności. Na terenie województwa wskazano dwa podsystemy korytarzy:

- korytarze tworzone przez główne rzeki i ich doliny: Pilicy, Warty, Prosnę, Neru, Bzury, Rawki, Słudwi i Przysowy oraz ich dopływów, stanowiące korytarze o randze krajowej i regionalnej;
- lądowe korytarze migracyjne, które tworzą korytarze o randze europejskiej i krajowej, przyjęte zgodnie z opracowanym w 2005 r., na zlecenie Ministerstwa Środowiska, w Zakładzie Badania Ssaków w Białowieży, „Projektem korytarzy ekologicznych łączących europejską sieć Natura 2000 w Polsce”. Na terenie województwa wyróżniono korytarze krajowe: Północno-Centralny i Południowo-Centralny, jak również jeden z korytarzy o randze międzynarodowej, stanowiący ważne ogniwo łączności ekologicznej w skali Europy. Dalszego rozpoznania wymagają korytarze migracyjne ptaków.

Do najważniejszych problemów w zakresie ochrony przyrody należą:

- stosunkowo mała ilość terenów objętych ochroną prawną, zwłaszcza w ramach sieci Natura 2000;
- brak spójnego systemu obszarów chronionych, co wpływa niekorzystnie na całokształt środowiska przyrodniczego województwa i prowadzi do degradacji cennych przyrodniczo terenów;
- silna antropopresja na obszary o wysokich walorach przyrodniczych, szczególnie w parkach krajobrazowych i w otoczeniu miast. Zjawisko to jest szczególnie spotęgowane w Aglomeracji Łódzkiej i dotyczy głównie terenów o najwyższych walorach przyrodniczych;
- przecinanie terenów cennych przyrodniczo elementami infrastruktury technicznej i komunikacyjnej, stanowiącymi bariery na drodze migracji zwierząt, oraz przegradzanie korytarzy migracyjnych zwierząt ciągami zainwestowania, prowadzące do ich fragmentaryzacji;
- brak akceptacji społecznej dla ochrony terenów cennych przyrodniczo.



Rysunek 44. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Środowiska.



Rysunek 45. Źródło: opracowanie własne na podstawie Sieci korytarzy ekologicznych w Polsce, Jędrzejewski i in., 2005.



B. Dziedzictwo kulturowe

Na obszarze województwa znajdują się liczne zabytki świadczące o jego bogatej historii, począwszy od najdawniejszych śladów osadnictwa po dobra kultury współczesnej.

Źródłem potwierdzającym istnienie najdawniejszego osadnictwa są stanowiska archeologiczne zewidencjonowane w ramach Archeologicznego Zdjęcia Polski, których ogólną liczbę szacuje się na ponad 20 tysięcy. Do rejestru zabytków wpisano 137 stanowisk. Najstarsze ślady osadnictwa na terenie województwa łódzkiego, datowane na 14–8 tys. lat p.n.e., znajdują się m.in. w Witowie koło Łęczycy, Katarzynowie koło Ozorkowa, Ozorkowie, Rosanowie, Dąbrówce-Strumianach, Ciosnach-Kaniej Górze, Górze św. Katarzyny. Koncentracja stanowisk archeologicznych zauważalna jest przede wszystkim w dolinach rzek: Warty, Pilicy, Bzury, Neru, Dobrzyńki, Moszczenicy, Olechówki i Sokołówki.

Na terenie województwa zlokalizowane są także unikatowe zabytki romańskie. Są to kościoły: w Inowłodzu, Sulejowie, Podklasztorzu, Żarnowie, Strońsku, Rudzie koło Wielunia, Krzyworzece, Buczku oraz kolegiata w Tumie. Elementy romańskie znajdują się także w kościele w Jeżowie, a relikty romańskie odkryto również w kościele w Górze św. Małgorzaty i w tzw. rotundzie grodowej w Sieradzu.

Obiekty gotyckie zachowały się m.in. w Uniejowie, Rawie Mazowieckiej (zamki), Szadku, Warcie, Sieradzu, Piotrkowie Trybunalskim i Łasku (kościół), a ich położenie świadczy o stopniowej ekspansji osadnictwa na wysoczyzny.

Dość liczne obiekty architektury renesansowej reprezentują m.in.: zamek w Piotrkowie Trybunalskim oraz pałace w Pabianicach i Poddębicach, a także kościoły w Bolimowie, Łowiczu, Złoczewie i Boguszycach, natomiast epokę baroku – wspaniałe rezydencje, m.in.: zespół pałacowo-parkowy w Nieborowie i pałac w Wolborzu oraz liczne obiekty sakralne. Z kolei do dzieł klasycystycznych należą m.in.: pałace w Walewicach i Gostkowie, ratusze w Łodzi i Łęczycy oraz kościoły w Skierniewicach, Babsku i Grabowie.

Skarbnicą eklektyzmu, historyzmu i secesji na skalę europejską jest Łódź. Do charakterystycznych obiektów tego typu należy willa przy ul. Wólczańskiej 31/33, stanowiąca jeden z najciekawszych przykładów budynków secesyjnych w kraju, oraz secesyjna elektrownia K.W. Scheiblera przy ul. Milionowej, będąca rzadkim przykładem zastosowania secesyjnego zdobnictwa w obiektach przemysłowych.

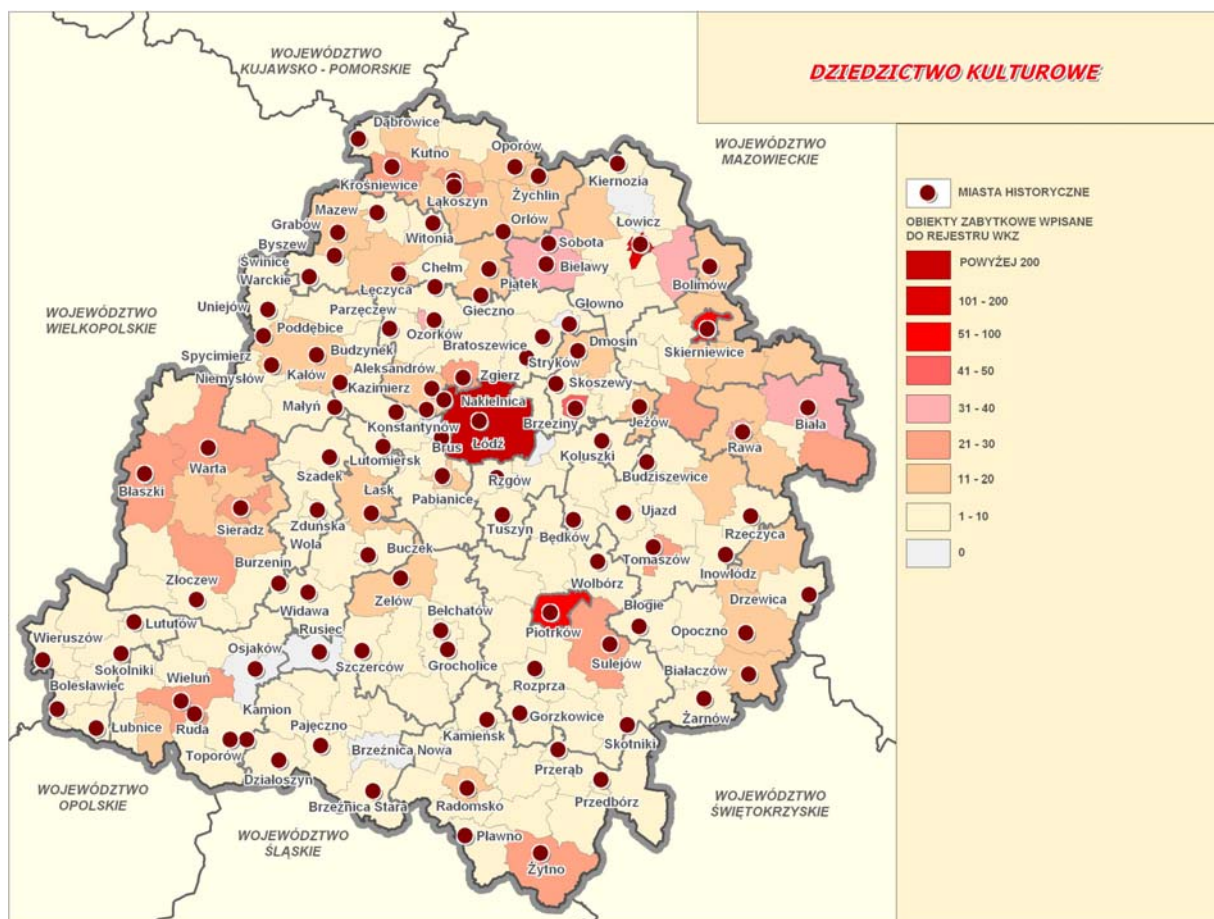
Natomiast znaczącym przykładem budowli eklektycznej jest pałac Izraela Poznańskiego przy ul. Ogrodowej. Ewenement stanowi ulica Piotrkowska, jedna z najdłuższych w Europie, a zlokalizowane wzdłuż niej kamienice i pałace są licznymi przykładami architektury secesyjnej, historycznej i eklektycznej. Również elementem unikatowym w Łodzi jest XIX-wieczna zabudowa industrialna.

Obecnie Łódź staje się największym w skali kraju i znaczącym w Europie miejscem działań rewaloryzacyjnych i rewitalizacyjnych, prowadzonych w obszarach poprzemysłowych. Do największych tego typu przedsięwzięć należą przekształcenia na cele usługowe i kulturalne zabudowy dawnej fabryki I. Poznańskiego przy ul. Ogrodowej oraz prace przy adaptacji na cele mieszkaniowe budynków dawnych przędzalni, wzniesionych przez K.W. Scheiblera przy ul. W. Tymienieckiego w Łodzi.

W granicach województwa znajduje się ok. 100 miast historycznych, z których ok. 60 zachowało elementy swej struktury przestrzennej. W wielu przypadkach ich pierwotne rozplanowanie dotrwało do czasów współczesnych bez poważniejszych zniekształceń.



Historyczne cenne układy przestrzenne zachowały m.in.: Łęczyca, Łowicz, Łódź, Sieradz, Uniejów, Warta, Wieluń, Wolbórz, Piotrków Trybunalski, Nowosolna. Unikatowe rynki w skali Polski, a nawet Europy, posiadają: Łowicz – Nowy Rynek o kształcie trójkąta i Łódź – Plac Wolności wytyczony na planie ośmiokąta foremnego. Oryginalne układy rozplanowania, wymagające bezwzględnej ochrony, występują w Nowosolnej – w formie ośmioramiennej gwiazdy i Ksawerowie o układzie prostokątnym. W granicach województwa miastami, które posiadają klasycystyczny układ urbanistyczny, są: Łódź, Zgierz, Konstantynów Łódzki, Aleksandrów Łódzki, Tomaszów Mazowiecki. Ponadto Łódź i zespoły miejskie w jej sąsiedztwie – Pabianice, Konstantynów Łódzki, Zgierz, Ozorków, Aleksandrów Łódzki – stanowią zachowany od ponad 170 lat, wartościowy układ przestrzenny z przemysłowymi zespołami urbanistycznymi, stanowiącymi świadectwo epoki pierwszego uprzemysłowienia. Do rejestru zabytków z województwa wpisanych jest 31 miejskich, historycznych układów przestrzennych. Istotne miejsce wśród obiektów i obszarów zabytkowych zajmują również układy zieleni: parki, ogrody, aleje i cmentarze. Towarzyszą one pałacom i dworom oraz stanowią część składową założeń przestrzennych miast i wsi. Około 300 z nich wpisano do rejestru zabytków.



Rysunek 46. Źródło: opracowanie własne we współpracy z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, Regionalnym Ośrodkiem Badań i Dokumentacji Zabytków.

Mimo wysokiej liczby zabytków w województwie są one postrzegane jako wysoce zaniedbane. W celu zapobiegania dalszej ich degradacji podjęto wiele postępowań w sprawie wpisów do rejestru obiektów i obszarów zabytkowych. Obecnie ogólna liczba wydanych decyzji o wpisie do rejestru zabytków nieruchomości wynosi około 2060, przy czym jedna decyzja może obejmować kilka obiektów zabytkowych. Najwięcej obiektów wpisanych do rejestru zabytków



posiadają miasta: Łódź, Łowicz i Piotrków Trybunalski oraz gmina wiejska Bielawy. Spośród pozostałych, ustawowo określonych form ochrony zabytków na terenie województwa występują park kulturowy „Miasto Tkaczy” w Zgierzu i Wzgórze Zamkowe w Sieradzu.

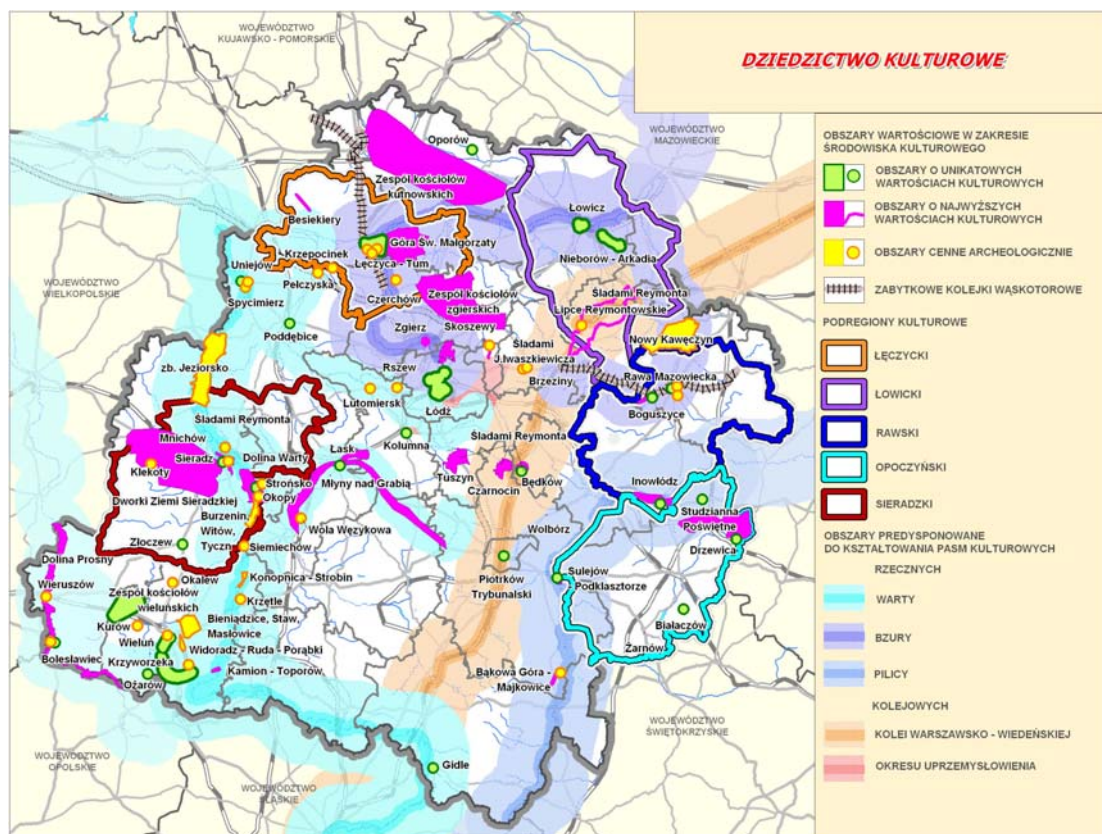
Park Kulturowy „Miasto Tkaczy” w Zgierzu obejmuje układ urbanistyczny z zespołem klasycystycznych domów tkackich, stanowiących relikty osadnictwa przemysłowego pierwszej połowy XIX wieku. Natomiast Park Kulturowy „Wzgórze Zamkowe” w Sieradzu obejmuje zespół przestrzenny grodu – zamku i podzamcza. Ponadto w 77 gminach objęto ochroną obiekty i obszary zabytkowe w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Niewiele gmin opracowało gminne programy opieki nad zabytkami.

W celu zachowania i ochrony szeroko pojętego dziedzictwa kulturowego, będącego dorobkiem współcześnie żyjących pokoleń, zidentyfikowano na terenie województwa dobra kultury współczesnej. Obiekty mogące pretendować do tego miana, mające charakter ponadlokalny i będące symbolami regionu, znajdują się jedynie w Łodzi. Są to: Łódzka Starówka – Osiedle Staromiejskie, Muzeum Tradycji Niepodległościowych – Oddział Martyrologii Radogoszcz, Państwowa Wyższa Szkoła Sztuk Plastycznych, Centrum Zdrowia Matki Polki (Szpital i Pomnik Matki Polki), Hala Sportowa – Pałac Sportowy, Kościół oo. Salezjanów pw. św. Teresy od Dzieciątka Jezus, Wieżowiec Centrali Tekstylnej – siedziba Łódzkiego Ośrodka Telewizyjnego, Urzędu Wojewódzkiego, Urzędu Marszałkowskiego oraz Urzędu Miasta Łodzi.

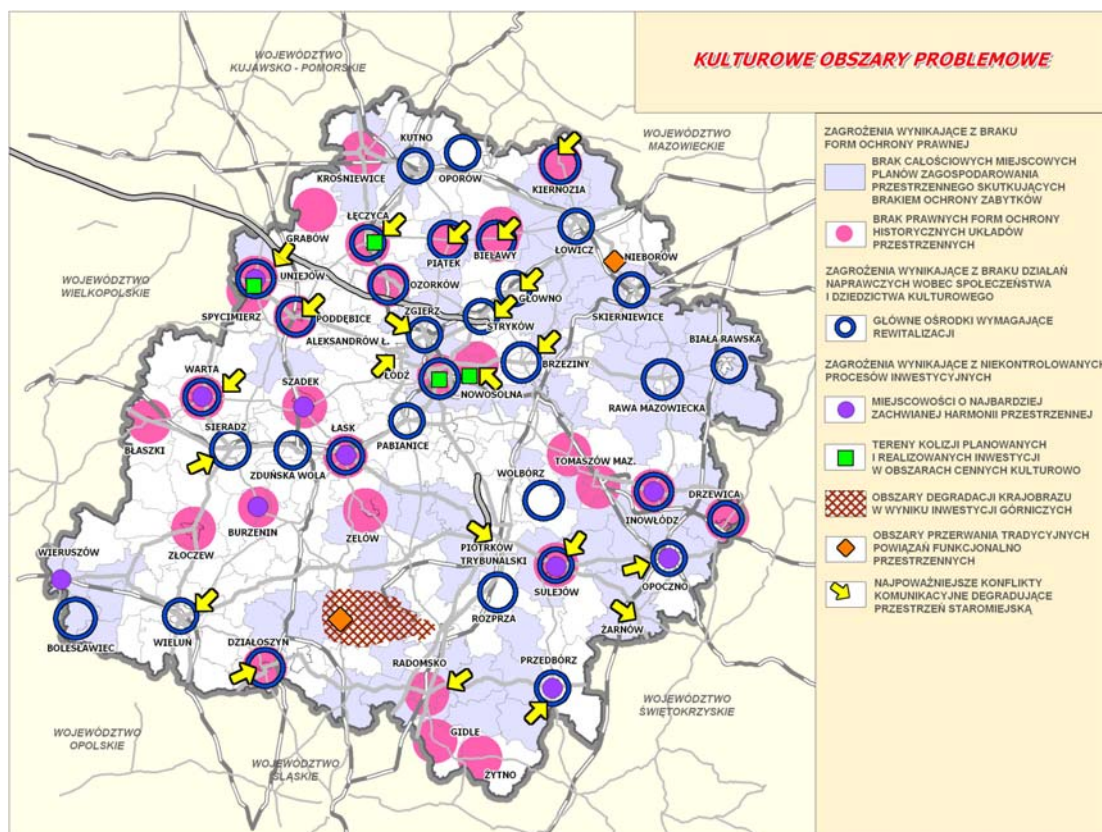
Należy stwierdzić, że znaczny potencjał województwa w zakresie zasobów dziedzictwa kulturowego jak dotąd nie został odpowiednio wykorzystany do kształtowania atrakcyjnego wizerunku i promocji regionu. Do pozytywnych zmian należą, promowany w ostatnich latach, kierunek otwierania zabytków na potrzeby społeczeństwa i przeznaczenie ich na funkcje związane z kulturą i turystyką. Wiele obiektów przekształcono w pensjonaty, restauracje i hotele, pojawiły się projekty tworzenia zabytkowych skansenów i miejsc ekspozycji, jak np. skansen w Wilamowie. Ciekawym pomysłem jest turystyka kulturowa, oparta na miejscach pamięci narodowej, gdzie organizowane są rekonstrukcje bitew i lekcje żywej historii, np. bitwa nad Bzurą.

Do największych problemów z zakresu ochrony i kształtowania dziedzictwa kulturowego należą:

- niedostatecznie kontrolowany proces urbanizacji obszarów atrakcyjnych kulturowo, szczególnie w obszarach miast historycznych i krajobrazie dolin rzecznych,
- brak obwodnic większości historycznych miast, gdzie występuje duże natężenie ruchu komunikacyjnego w strefach zabytkowych,
- istnienie wielu obszarów zdegradowanych wymagających rewitalizacji,
- brak zintegrowanego systemu informacji o obiektach zabytkowych do rewaloryzacji i rewitalizacji oraz odpowiedniego ich zagospodarowania,
- brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz całościowej gminnej ewidencji zabytków i gminnych programów opieki nad zabytkami,
- brak opracowań analitycznych i studialnych krajobrazu kulturowego,
- zły stan techniczny licznych obiektów zabytkowych,
- niska świadomość społeczna w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego, a szczególnie zabytków archeologicznych.



Rysunek 47. Źródło: opracowanie własne we współpracy z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, Regionalnym Ośrodkiem Badań i Dokumentacji Zabytków.



Rysunek 48. Źródło: opracowanie własne we współpracy z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, Regionalnym Ośrodkiem Badań i Dokumentacji Zabytków.



C. Turystyka i rekreacja

W ostatnich latach wzrosło znaczenie turystyki w województwie łódzkim, a jej rozwój nawiązuje do trendów światowych ukierunkowanych na turystykę biznesową, aktywną i weekendową. Duży potencjał regionu w zakresie walorów przyrodniczych i kulturowych pozwala rozwijać:

- turystykę kulturową i poznawczą, w tym religijną, opartą na walorach dziedzictwa kulturowego – zabytkach, folklorze (zwłaszcza łowickim i opoczyńskim), ośrodkach pielgrzymkowych (sanktuariach, m.in. w Gidlach, Świnicach Warckich, Zduńskiej Woli i Pabianicach), muzeach i skansenach, ośrodkach kulturalnych, wydarzeniach oraz imprezach o randze ogólnopolskiej i międzynarodowej, a także Szlaku Bursztynowym (Europejskim Szlakiem Kulturowym). Ten typ turystyki związany jest przede wszystkim z miastami regionu oraz subregionami etnograficznymi we wschodniej części województwa;
- turystykę aktywną opartą na rowerowych i pieszych szlakach turystycznych głównie w zachodniej i północnej części województwa, szlakach wodnych Pilicy i Warty, szlakach konnych i ośrodkach jazdy konnej, koncentrujących się w centralnej oraz południowo-zachodniej części regionu, trasach narciarskich na Górze Kamieńsk, sztucznych zbiornikach wodnych (Zalewie Sulejowskim i Zbiorniku Jeziorsko) oraz rzekach (m.in. Grabi, Widawce i Rawce), a także obszarach parków krajobrazowych;
- turystykę przyrodniczą, w tym edukacyjną dla dzieci i młodzieży, na terenach parków krajobrazowych, rezerwatów przyrody i leśnych kompleksów promocyjnych;
- turystykę wypoczynkową na terenach wiejskich, w tym weekendową, przede wszystkim w dolinach rzek Warty (m.in. nad Zbiornikiem Jeziorsko) i Pilicy (m.in. nad Zalewem Sulejowskim), w parkach krajobrazowych oraz strefie podmiejskiej Łodzi i Piotrkowa Trybunalskiego;
- turystykę sportową w ośrodkach w Spale, Kutnie, Łodzi, Drzewicy, Piotrkowie Trybunalskim, Bełchatowie, Starej Wsi, Kleszczowie opartą na infrastrukturze i imprezach sportowych oraz tradycji rozgrywek palanta w Grabowie;
- turystykę biznesową i szkoleniowo-konferencyjną, której dominującym ośrodkiem jest Łódź, ale duże znaczenie posiadają również inne miejscowości, tj. Dobieszków (gm. Stryków), Bronisławów (gm. Wolbórz), Łowicz, Ossa (gm. Biała Rawska), Piorunów (gm. Wodzierady), Polichno (gm. Wolbórz), Spała (gm. Inowłódz), Słok (gm. Bełchatów);
- turystykę zdrowotną, szczególnie w Uniejowie, opartą na złożach wód geotermalnych, Łodzi dysponującej zapleczem intelektualno-technologicznym Uniwersytetu Medycznego i Spale o tradycjach uzdrowiskowych, charakteryzującej się korzystnym mikroklimatem.

Na znaczeniu zyskuje przede wszystkim turystyka aktywna i kulturowa, wykorzystująca sieć istniejących 162 szlaków o łącznej długości 3088 km. Niestety są one bardzo nierównomiernie rozmieszczone, co w znacznym stopniu ogranicza dostępność niektórych atrakcyjnych turystycznie rejonów. Tylko kilka szlaków ma charakter ponadlokalny. Zdecydowanie pozytywnym zjawiskiem jest rozwój infrastruktury turystycznej, przejawiający się m.in. wzrostem liczby gospodarstw agroturystycznych oraz pojawieniem się dużych inwestycji opartych na zasobach wód geotermalnych.



Pod względem liczby obiektów zbiorowego zakwaterowania oraz miejsc noclegowych województwo należy do jednego z najslabiej zagospodarowanych turystycznie, zajmując 13. pozycję w kraju. Liczba miejsc noclegowych ogółem wynosi 16099 (2,8% bazy ogólnokrajowej), w tym około 12280 całorocznych (wg GUS w 2008 r.). Z punktu widzenia jakości świadczenia usług istotne są obiekty skategoryzowane (86). Największą liczbę wśród obiektów tego typu stanowią hotele (62), ale pod względem liczby miejsc w tych obiektach łódzkie znajduje się na 10. miejscu w Polsce. Wśród hoteli są tylko 3 czterogwiazdkowe (Łódź, Ossa, Spała), dominują zaś dwu- i trzygwiazdkowe, których największa koncentracja występuje w Łodzi (17). Brakuje zatem hoteli o wysokim standardzie, stanowiących zaplecze dla rozwijającej się turystyki biznesowej. W ostatnich latach zaobserwowano natomiast znaczny (trzykrotny) wzrost liczby gospodarstw agroturystycznych (299 obiektów). Jednak stan techniczny większości obiektów oraz jakość świadczonych w nich usług są niezadowalające. Ponadto rozmieszczenie obiektów świadczących usługi hotelarskie na obszarach atrakcyjnych turystycznie jest nierównomierne, gdyż obok obszarów znacznej koncentracji nadal występują tzw. białe plamy. Ograniczeniem dla rozwoju turystyki wypoczynkowej i aktywnej jest również niewielki stopień zagospodarowania zbiorników wodnych, parków krajobrazowych (Przedborskiego, Międzyrzecza Warty i Widawki) oraz obszarów przylegających do dolin rzecznych Bzury i Warty. Niedostateczna liczba obiektów rekreacyjnych i dużych kompleksów sportowych o znaczeniu ponadregionalnym uniemożliwia budowanie przewagi konkurencyjnej opartej na turystyce sportowej.

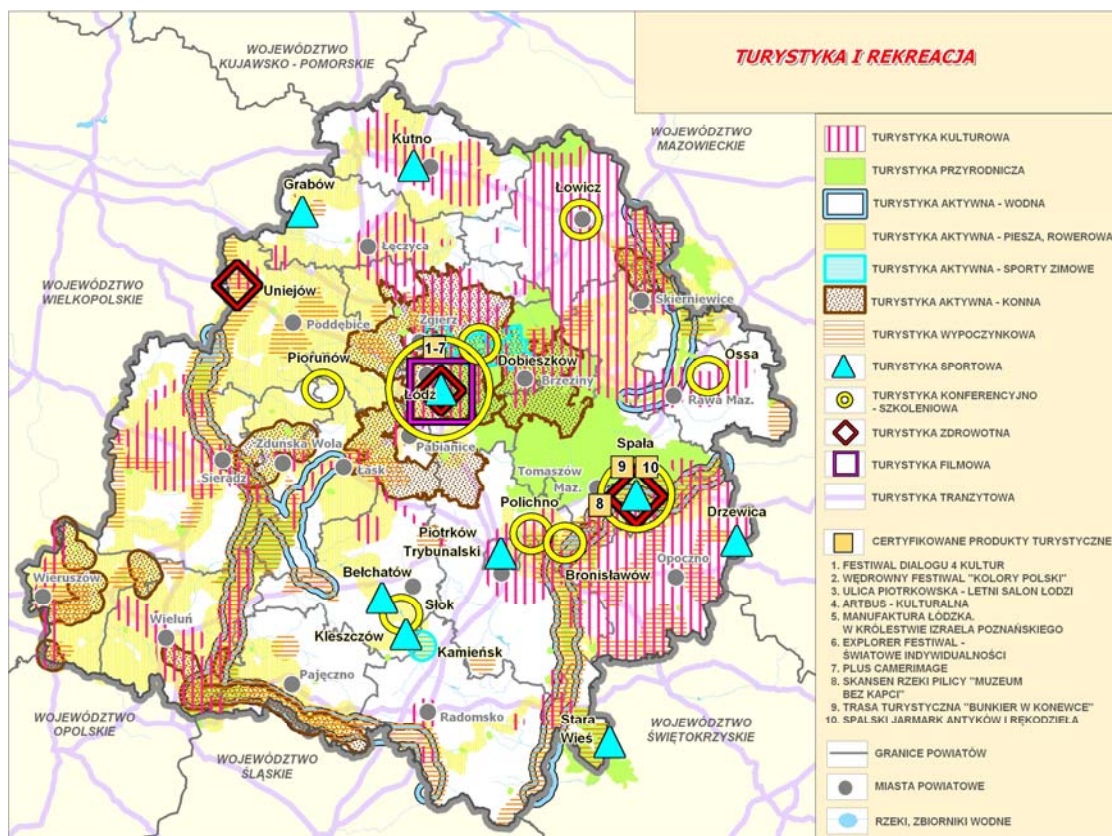
Obszary problemowe w zakresie rozwoju turystyki i rekreacji związane są przede wszystkim z lokalizacją inwestycji turystycznych. Przy wyznaczaniu szlaków wodnych pojawiają się konflikty dotyczące prowadzenia szlaków przez obszary objęte formami ochrony przyrody (Natura 2000 na Zbiorniku Jeziorsko oraz rezerwat przyrody na rzece Rawce). Negatywnym zjawiskiem na wielu obszarach jest lokalizacja farm wiatrowych, dysharmonizujących krajobraz i obniżających walory danego terenu. Istotnym problemem jest również zbyt mała dostępność komunikacyjna regionu i tym samym niewykorzystanie dogodnego centralnego położenia województwa pod kątem rozwoju turystyki.

Mało skuteczne są działania związane z kreowaniem wizerunku województwa, a percepcja łódzkiego, jako atrakcyjnego turystycznie regionu, jest niestety bardzo słaba. Pozytywnym zjawiskiem wydaje się sukcesywne wdrażanie projektów turystycznych, mających znaczenie regionalne i ponadregionalne, m.in.: Szlak Wodny Rzeki Pilicy i Warty, Wojewódzki Szlak Konny oraz Szlak Bursztynowy.

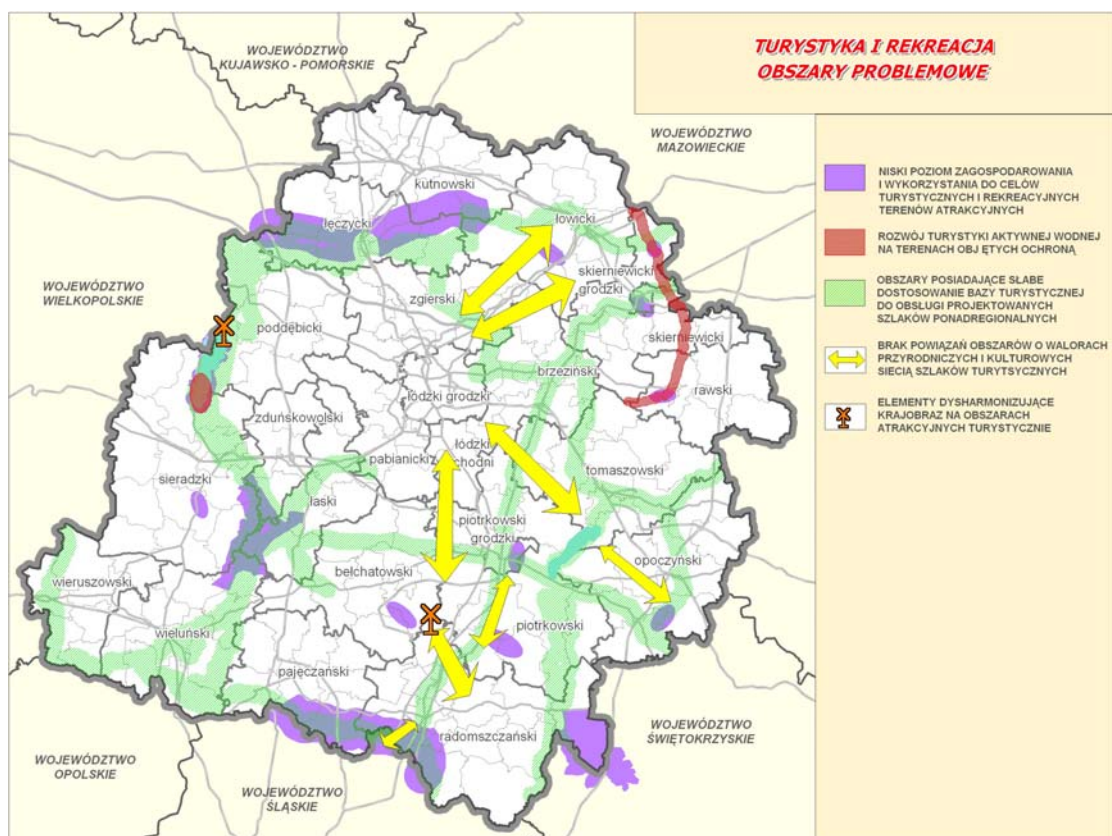
Podsumowując, rozwój turystyki w województwie napotyka liczne bariery związane m.in. z niską jakością infrastruktury turystycznej, nierównomiernym zagospodarowaniem oraz niewystarczającym wsparciem i informacją o ofercie. Możliwości budowania przewagi konkurencyjnej w niszowych formach turystyki, m.in. sportowej, medycznej czy zdrowotnej, są na razie bardzo ograniczone. Wpasowanie się województwa w trendy rozwoju turystyki związanej z wypoczynkiem kreatywnym, sportem, produktami turystycznymi opartymi na historycznym dziedzictwie i wielokulturowości regionu, stanowi podstawę kształtowania pasm turystycznych. Rozwijanie na obszarze województwa form turystyki wyróżniających region pozwoli lepiej konkurować o niektóre segmenty turystów z innymi województwami w Polsce.



Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego



Rysunek 49 Źródło: opracowanie własne na podstawie analiz BPPWŁ, „Programu rozwoju turystyki w województwie łódzkim na lata 2007–2020”, PART, Warszawa 2007.



Rysunek 50. Źródło: opracowanie własne.



4. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

• Kopaliny

Województwo charakteryzuje się dużą różnorodnością złóż kopalin, z których część odgrywa znaczącą rolę nie tylko w skali regionu, lecz także kraju. Są to przede wszystkim złoża węgla brunatnego, których geologiczne zasoby bilansowe stanowią 17,4% zasobów krajowych, zaś zasoby przemysłowe ok. 61% zasobów złóż zagospodarowanych w Polsce. Obecnie eksploatowane jest złożo „Bełchatów – Pole Bełchatów” oraz „Pole Szczerców” (55% wydobycia krajowego). Węgiel brunatny występuje również w złożach Kamieńsk, Żłoczew, Rogóźno i Uniejów. Ponadto duże znaczenie mają złoża piasków szklarskich serii białogórskiej (największej bazy surowców szklarskich w Polsce), piasków formierskich, surowców ilastych ceramiki budowlanej, glin ceramicznych, wapieni, chalcedonitu i piaskowców. Na bazie tych surowców rozwija się m.in. przemysł materiałów budowlanych z czołową firmą tej branży Grupą Atlas oraz przemysł produkcji płytek ceramicznych, a także cementowy. Na terenie województwa występują również znaczne ilości złóż kruszyw naturalnych (piasków i żwirów) wykorzystywanych m.in. do budowy oraz modernizacji dróg i autostrad. Na uwagę zasługują również zasoby wód geotermalnych, które mogą być wykorzystane do celów leczniczych i ciepłowniczych. Duże bogactwo wód geotermalnych występuje w pasie Zduńska Wola – Łęczyca – Uniejów – Turek oraz w pasie Kalisz – Sieradz – Piotrków Trybunalski.



Rysunek 51. Źródło: opracowanie własne na podstawie Bilansu zasobów kopalin i wód podziemnych w Polsce, Ministerstwo Środowiska, Warszawa 2009.



Eksploracja surowców stanowi istotne, czasowe zagrożenie dla środowiska, w tym przede wszystkim dla powierzchni ziemi, gleb oraz wód, które jest stopniowo niwelowane w procesie rekultywacji. Największe przekształcenia spowodowane są odkrywkową eksploatacją węgla brunatnego w rejonie Bełchatowa. Przewidywana eksploatacja złoża „Złoczew” może przyczynić się do dalszej degradacji powierzchni ziemi i gleb. Rejonami znacznej eksploatacji surowców mineralnych są również okolice Tomaszowa Mazowieckiego, Opatczna, Działoszyna, Czatolina i Dąbkowic.

Część złóż kopalin położona jest w granicach obszarów o najwyższych walorach przyrodniczych, objętych ochroną (na obszarach Natura 2000, w granicach rezerwatu, w parkach krajobrazowych), a ich potencjalna eksploatacja może być konfliktowa z celami ich ochrony.

- **Wody powierzchniowe**

Obszar województwa nie należy do szczególnie zasobnych w wody powierzchniowe i charakteryzuje się stosunkowo niskim średnim odpływem. Wiąże się to z jego położeniem na głównym dziale wód między Wisłą a Odrą. Również roczna suma opadów w regionie jest bardzo niska, zwłaszcza w północno-zachodniej jego części, gdzie nie przekracza 500 mm. Ze względu na niską lesistość zlewnie rzek i cieków mają małe zdolności retencyjne.

Deficyt wód powierzchniowych i występowanie zjawiska stepowienia stwarzają szczególne problemy w północno-zachodnim rejonie województwa, który stanowi jednocześnie najlepsze naturalne zaplecze dla rozwoju rolnictwa, a wynika to m.in. z prowadzonych wcześniej na szeroką skalę melioracji odprowadzających wody w zlewni rzeki Bzury. Wody powierzchniowe są zanieczyszczone. Stan ten ma trwałą postać z niewielkimi rocznymi wahaniami w stronę poprawy lub pogorszenia, a utrzymanie go będzie w zasadniczy sposób limitować rozwój województwa, zwłaszcza w sferze gospodarczej, jak również turystyce. W 2008 r. nastąpiła zmiana sposobu klasyfikacji stanu wód powierzchniowych. Według niepełnych danych dla tego roku stan 84% wydzielonych JCW (jednolitych części wód) określono jako zły.

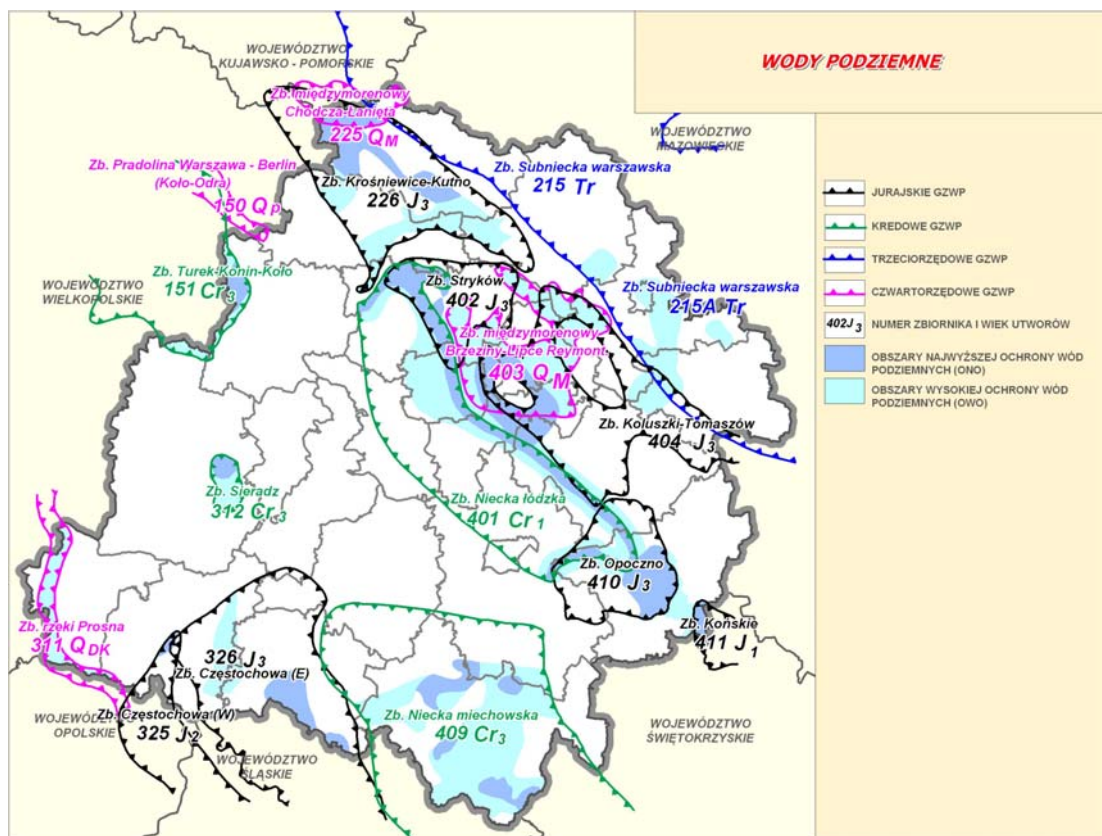
Problem zasobów wód powierzchniowych pogłębia zarówno zbyt mała liczba zbiorników retencyjnych, jak i struktura retencji. W województwie jest 5475 zbiorników wodnych, lecz większość retencionowanych wód magazynuje kilka największych obiektów, w tym Zbiorniki Sulejowski i Jeziorsko. Szczególnie brakuje zbiorników małej retencji, mogących służyć jako źródło nawodnień oraz pełniących funkcje przeciwpowodziowe. Potrzeby w tym zakresie określił Wojewódzki Program Małej Retencji, wg którego powinny powstać 192 zbiorniki poniżej 5 ha i 151 zbiorników o powierzchni powyżej 5 ha oraz Aneks do Programu, który zakłada realizację kolejnych 297 zbiorników oraz 557 obiektów retencji korytowej. Jednak realizacja Programu wraz z Aneksem, w związku z ograniczonymi środkami finansowymi, jest odległą perspektywą. Musi ona również uwzględniać uwarunkowania związane z ustanowionymi i projektowanymi obszarami Natura 2000 (37 zbiorników) oraz prognozowaną eksploatacją odkrywkową złoża węgla brunatnego „Złoczew”, której wynikiem będzie powstanie leja depresji o zasięgu 15–20 km od złoża (14 zbiorników). Do kolejnych problemów należy zagrożenie powodziowe zidentyfikowane na trzech głównych rzekach: Warcie, Pilicy, Bzurze i ich dopływach. Jednocześnie notuje się niepożądane zjawisko lokalizacji zabudowy w dolinach rzecznych i na terenach zalewowych. Zidentyfikowano również realne zagrożenie awarii kilku największych obiektów hydrotechnicznych, mogących skutkować ofiarami w ludziach, stratami materialnymi i zanieczyszczeniem środowiska.



Rysunek 52. Źródło: opracowanie własne na podstawie „Raportu o stanie środowiska w woj. łódzkim w 2007 r.”

• Wody podziemne

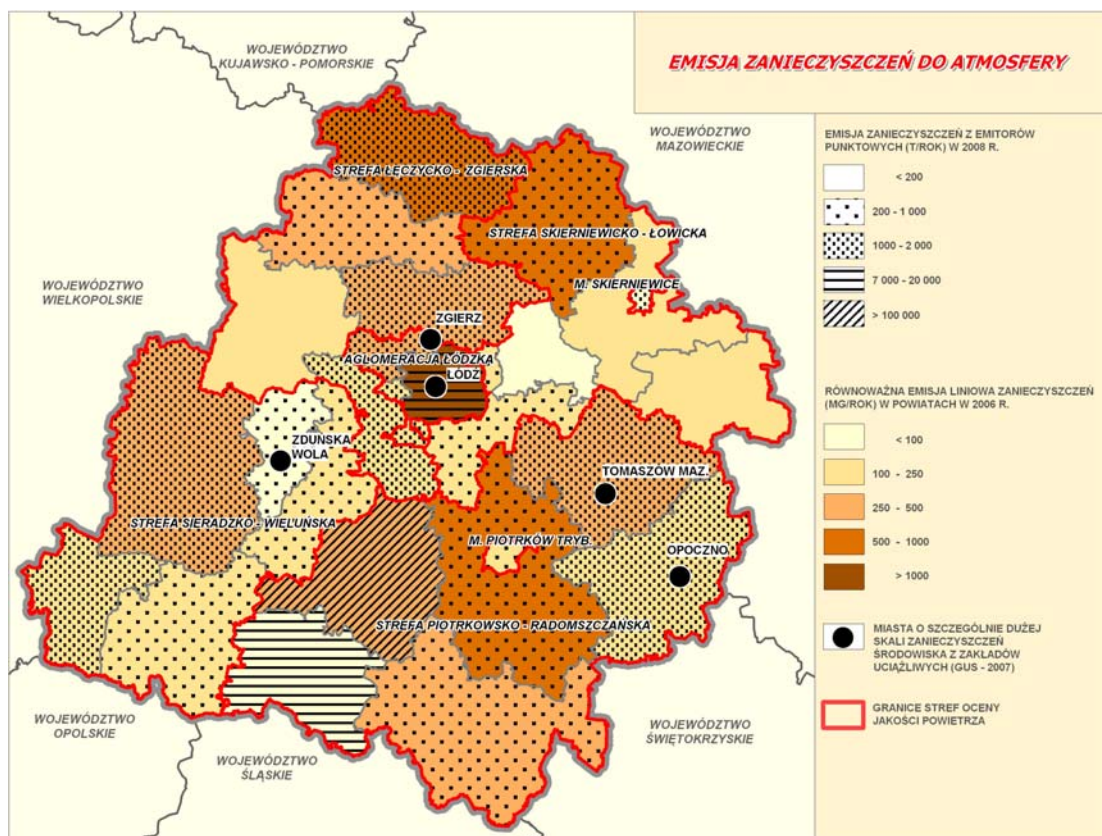
Województwo charakteryzuje się znacznymi i rosnącymi zasobami wód podziemnych ($1349,8 \text{ hm}^3$, tj. 8,1% ogólnych zasobów kraju), występującymi w utworach jurajskich, kredowych, trzeciorzędowych i czwartorzędowych. W całości lub we fragmentach występuje tu 17 Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, jak również duże zasoby wód termalnych. Wody podziemne są dobrej jakości i pozwalają na zabezpieczenie istniejących i przyszłych potrzeb w regionie w zakresie zaopatrzenia w wodę jego mieszkańców, a także rozwój geotermii. Łagodzi to także problem deficytu i złej jakości wód powierzchniowych. Największą degradację środowiska wodnego wywołała odkrywka węgla brunatnego w okolicach Bełchatowa. Efektem eksploatacji jest lej depresji, który ze względu na uruchomienie wyrobiska „Szczerców” wciąż powiększa swój zasięg w kierunku zachodnim, jednak z uwagi na stopniowe zakończenie wydobywania w wyrobisku „Bełchatów” zmniejsza się od wschodu. Planowana eksploatacja odkrywkowa złoża „Złoczew” stworzy nowy rejon degradacji środowiska wodnego. Teren docelowo wymaga rekultywacji i zmiany jego przeznaczenia zbieżnego z poprawą warunków hydrologicznych. Wskazane jest przeznaczenie terenów poeksploatacyjnych docelowo na cele turystyki i rekreacji.



Rysunek 53. Źródło: opracowanie własne na podstawie Atlasu Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP) w Polsce wymagających szczególnej ochrony 1990, red. A.S. Kleczkowski AGH, Kraków; Materiałów i danych do PZPWŁ z PGE KWB Bełchatów SA.

• Powietrze

Jakość powietrza w regionie na przestrzeni ostatnich lat uległa nieznacznej poprawie. Województwo plasuje się jednak na 3. miejscu w kraju pod względem emisji dwutlenku siarki i tlenków azotu, na 4. w zakresie emisji pyłów oraz na 5. pod względem emisji tlenków węgla. Emisja pochodzenia energetycznego stanowiła w 2007 r. (GUS) 95,7% emisji punktowej. Największym emitorem gazów i pyłów są: Elektrownia Bełchatów i Elektrociepłownie Łódzkie oraz w mniejszym stopniu zakłady energetyki ciepłej w pozostałych miastach. Generalnie w strukturze zanieczyszczeń największe udziały miał dwutlenek siarki (63%), a za nim dwutlenek azotu (25%), tlenek węgla (8%) i pyły (4%). Miasta Zgierz, Tomaszów Mazowiecki, Zduńska Wola czy Opoczno notują w dalszym ciągu znaczne ilości zanieczyszczeń powietrza pochodzenia przemysłowego. Dążenie do zmniejszenia ilości zanieczyszczeń, tzw. emisji powierzchniowej, napotyka na utrudnienia natury ekonomicznej, ponieważ próby zamiany czynników grzewczych na bardziej ekologiczne wiążą się z dużymi kosztami. Dotyczy to zarówno lokalnych kotłowni miejskich i przemysłowych, jak i właścicieli prywatnych. Istotny wpływ na jakość powietrza ma również emisja pochodzenia komunikacyjnego (liniowa), notująca powolny wzrost. Odnosi się to przede wszystkim do dróg o dużym natężeniu ruchu oraz ośrodków miejskich.



Rysunek 54. Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o stanie środowiska w województwie łódzkim w 2006 r. i 2008 r., GUS (2007).

• Gleby

Większość gleb województwa charakteryzuje się niską jakością (46% stanowią użytki rolne V i VI klasy bonitacyjnej) i wysokim zakwaszeniem (68% gleb). Nadmierne zakwaszenie gleb jest przyczyną ich degradacji i stanowi istotny problem dla rozwoju rolnictwa. Najlepsze kompleksy gleb występują w północnej części województwa. Około 45% gleb użytkowanych rolniczo zagrożonych jest potencjalną erozją wietrzną (najwyższy wskaźnik w skali kraju). Systematycznie przybywa gruntów wymagających rekultywacji (grunty zdewastowane, zdegradowane, niezrekultywowane składowiska odpadów). Przyczynami ich degradacji są m.in. wydobywanie surowców mineralnych, a także inna działalność gospodarcza.

• Leśnictwo

Województwo należy do najmniej zalesionych w skali kraju (21% przy średniej krajowej 29% w 2008 r.). Problemem jest również nierównomierne rozmieszczenie kompleksów leśnych oraz duże ich rozdrobnienie. Najwyższą lesistością (ponad 30%) charakteryzuje się południowo-wschodnia część województwa, zaś najniższą (poniżej 5%) – część północna. Pozytywnym zjawiskiem jest stopniowy wzrost powierzchni lasów, jednak tempo zalesień jest niskie (0,1% wzrost wskaźnika lesistości w skali roku). Stan zdrowotny lasów również nie jest zadowalający, przeważają monokultury sosny (85% udział w drzewostanach), szczególnie zagrożone oddziaływaniem wielu negatywnych czynników, z których największe znaczenie mają czynniki antropogeniczne: skażenia przemysłowe, presje inwestycyjne, pożary leśne. Sukcesywnie prowadzona jest przebudowa drzewostanów w dostosowaniu do warunków siedliskowych, jednak proces ten jest bardzo powolny. Znaczny udział słabych jakościowo gleb



LASY I GLEBY

WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE

WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE

WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE

WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO - POMORSKIE

Łódź Voivodeship counties: kutnowski, łowicki, łęczycki, zgierski, skierniewicki, grodzki, poddębicki, łódzki grodzki, brzeziński, skierniewicki, rawski, zdunowski, łódzki, pabianicki, łódzki wschodni, tomaszowski, sieradzki, łaski, piotrkowski grodzki, opoczyński, wieruszowski, wieluński, bełchatowski, piotrkowski, pajęczanicki, radomszczański.

LEGENDA:

- LASY
- GLEBY O NAJWYŻSZEJ WARTOŚCI ROLNICZEJ
- POWIATY O WYSOKIM UDZIALE GLEB BARDZO KWASNYCH I KWASNYCH (POWYŻEJ 70%)

- **Zagrożenia**
Klimat akustyczny

Opracowywane obecnie programy ochrony środowiska przed hałasem mają na celu określenie priorytetów działań i wskazanie niezbędnych zadań dla ograniczenia poziomu hałasu do dopuszczalnego.

Głównym źródłem promieniowania elektromagnetycznego są infrastruktura elektroenergetyczna oraz instalacje elektryczne odbiorcze. Przeprowadzone w 2008 r. przez WIOŚ Łódź pomiary natężenia promieniowania elektromagnetycznego w punktach



monitoringowych na terenie województwa nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych wartości natężenia PEM w żadnym z badanych punktów. Z kolei źródła podstawowe, wytwarzające pole elektromagnetyczne (o częstotliwości od 1 kHz do 300 000 MHz), zwane promieniowaniem niejonizującym, to obiekty nadawcze RTV, łączność radiowa, radiotelefony oraz anteny stacji bazowych telefonii komórkowych i urządzenia radarowe.

Zagrożenie awariami

Na terenie województwa funkcjonuje 6 zakładów o dużym ryzyku wystąpienia awarii, 15 zakładów o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii oraz 95 zakładów, w których ilość i właściwości substancji niebezpiecznych mogą spowodować wystąpienie awarii.

Również transport, załadunek i rozładunek materiałów niebezpiecznych stanowi potencjalne zagrożenie dla środowiska. Istotnym elementem związanym z bezpieczeństwem przewozu materiałów niebezpiecznych jest przystosowanie sieci dróg do ich przewozu. Aktualnie są one prowadzone wszystkimi drogami krajowymi i wojewódzkimi, niektórymi drogami powiatowymi i gminnymi, jak również 16 odcinkami linii kolejowych. Transport gazu i paliw płynnych odbywa się także 16 rurociągami gazowymi i 2 paliwowymi. Niezbędna jest gruntowna analiza dotychczasowych tras przewozu materiałów i ładunków niebezpiecznych, mająca na celu wyznaczenie stałych i oznakowanych tras ich przewozu. Pozwoli to na eliminację zagrożenia awariami z dróg przebiegających przez tereny gęsto zamieszkałe.

Zagrożenie ruchami masowymi ziemi

Mniejszym zagrożeniem w skali województwa są osuwiska i obszary predysponowane do występowania ruchów masowych ziemi. Powstają one między innymi na stokach podcinanych w wyniku erozji bocznej rzek. Zidentyfikowano dotychczas w województwie 4 istniejące osuwiska w powiatach poddębickim (3) i sieradzkim (1). Oprócz tego w regionie są 22 obszary predestynowane do wystąpienia ruchów masowych w powiatach poddębickim (2), sieradzkim (2), zgierskim (2), brzezińskim (2), tomaszowskim (6), piotrkowskim ziemskim (3), wieluńskim (4) i zduńskowolskim (1). Zjawiska te wymagają dalszej analizy, a także przeprowadzenia działań o charakterze zabezpieczającym.

Do głównych problemów w zakresie środowiska przyrodniczego należą:

- odkrywkowa eksploatacja złóż węgla brunatnego w rejonie Bełchatowa i Szczercowa oraz projektowana eksploatacja węgla w rejonie Złoczewa, jak również eksploatacja surowców mineralnych w rejonie Tomaszowa Mazowieckiego, Opoczna, Działoszyna, Czatolina i Dąbkowic (powiat łowicki),
- deficyt wód powierzchniowych i opadowych, zwłaszcza w północno-zachodniej części województwa,
- niska jakość wód powierzchniowych,
- obszary zagrożone powodzią,
- niska lesistość,
- największa w skali kraju emisja CO₂ przez Elektrownię Bełchatów,
- obszary potencjalnego składowania CO₂ w strukturach podziemnych, wywołujące opór społeczności lokalnych.



5. OBRONNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE

• *Tereny zamknięte i przedsiębiorstwa o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym*

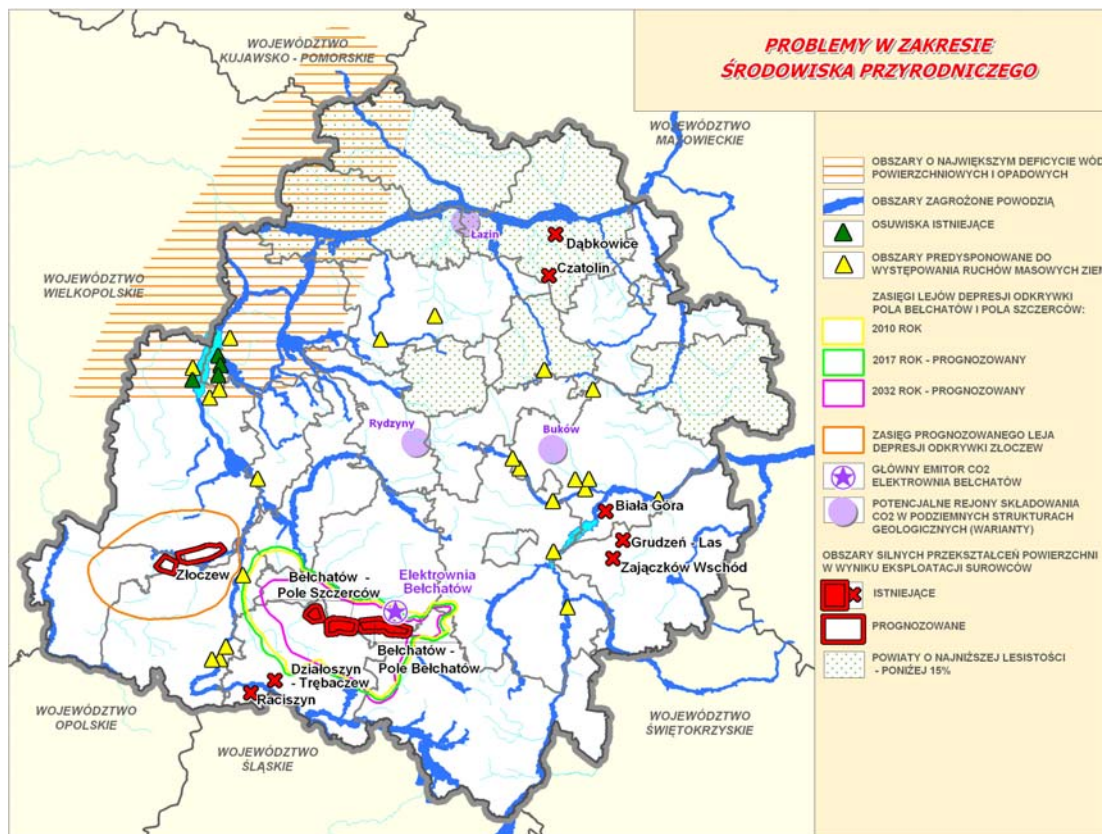
Tereny zamknięte to tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych. Mogą mieć one charakter jawny i niejawny. Ogółem na terenie województwa zidentyfikowano 32 tereny zamknięte, zgłoszone przez Wojewódzki Sztab Wojskowy w Łodzi oraz Urząd Wojewódzki w Łodzi. Wszystkie dotyczą jednostek organizacyjnych MON. Dwa obiekty to zadania rządowe objęte Programem Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NISIP). Są to:

- infrastruktura dla sił wzmocnienia NATO – modernizacja lotniska Łask (lokalizacja – gm. Łask i Buczek),
- infrastruktura obrony powietrznej – posterunek radarowy Wiewiórczyn (Wronowice) (lokalizacja gmina Łask).

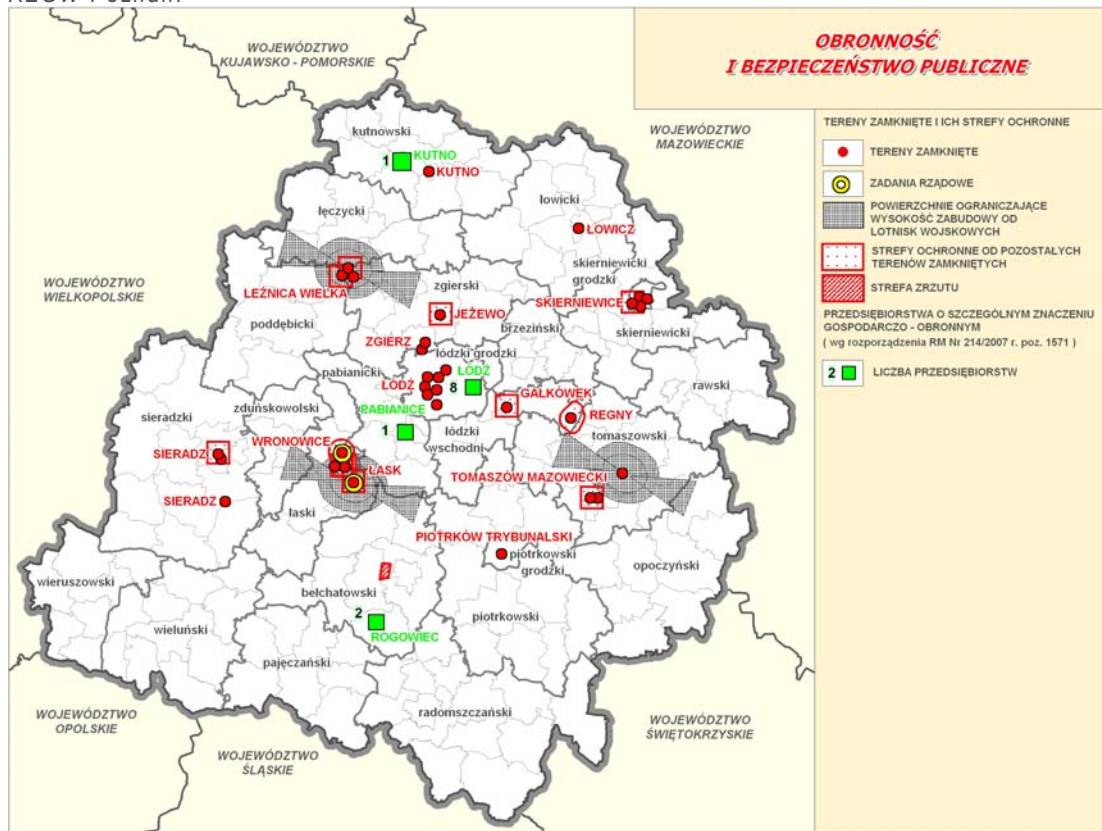
Ponadto w gminie Bełchatów zlokalizowana jest strefa zrzutu. Natomiast dla trzech lotnisk wojskowych w Łasku, Łęczycy i Tomaszowie Mazowieckim obowiązują strefy ograniczające wysokość zabudowy.

W regionie łódzkim zlokalizowanych jest także 12 przedsiębiorstw o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym. Są to:

- PGE Elektrownia Bełchatów SA oraz PGE KWB Bełchatów SA w Rogowcu,
- Przedsiębiorstwo Innowacyjno-Wdrożeniowe „WIFAMA – PREXER” sp. z o.o. w Łodzi,
- ŁZE Dystrybucja sp. z o.o. w Łodzi,
- Zakład Energetyczny Łódź – Teren SA w Łodzi,
- Przedsiębiorstwo Robót Mostowych „MOSTY – ŁÓDŹ” SA w Łodzi,
- Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 1 w Łodzi,
- Zakłady Farmaceutyczne POLFA – Łódź SA w Łodzi,
- Fabryka Aparatury Elektromedycznej FAMED Łódź SA,
- TRICOMED SA w Łodzi,
- Pabianickie Zakłady Farmaceutyczne Polfa SA w Pabianicach,
- TEVA Kutno SA w Kutnie.



Rysunek 56. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PGE KWB Bełchatów SA, Programu Małej Retencji Województwa Łódzkiego, BDR GUS (2009), RZGW Warszawa, RZGW Poznań.



Rysunek 57. Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Łodzi oraz Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi, 2008 r.



6. PODSUMOWANIE

Na podstawie przeprowadzonych analiz i studiów można stwierdzić, że:

- **Najważniejszym problemem społecznym, warunkującym dalszy prawidłowy rozwój społeczno-gospodarczy i przestrzenny województwa jest jego zła sytuacja demograficzna**, wynikająca przede wszystkim z narastających procesów depopulacji, spowodowanych głównie ujemnym saldem migracji, oraz niekorzystnej struktury płci. Istniejące negatywne tendencje zostaną utrzymane, a nawet ulegną pogłębieniu, co stanowi poważne zagrożenie dla prawidłowego rozwoju regionu.
- **Wzmocnionych działań realizacyjnych wymaga sfera infrastruktury społecznej**, przede wszystkim w zakresie ochrony zdrowia, edukacji oraz dostępności do usług kultury.
- **Przemysł województwa nadal charakteryzuje się stosunkowo niską konkurencyjnością, produktywnością i innowacyjnością**, a znaczne zróżnicowanie rozmieszczenia potencjału gospodarczego przyczynia się do polaryzacji rozwoju. Region znajduje się również w początkowym stadium budowy gospodarki opartej na wiedzy. Zmiany zachodzące w rolnictwie, dotyczące zarówno struktury agrarnej, jak i struktury gruntów rolnych zmierzają w dobrym kierunku, lecz proces ten jest powolny i długotrwały. Dla przekształceń obszarów wiejskich kluczowe znaczenie będzie miało między innymi zapewnienie obecnie zatrudnionym w rolnictwie przejścia do sektora usługowego na obszarach wiejskich.
- **Przekształcenia sieci osadniczej, zarówno strukturalne, jak i przestrzenne, nie następują w zakładanym kierunku**. Większość ośrodków mających być ogniwami dynamizującymi przemiany przestrzenne, gospodarcze i społeczne na różnych poziomach oddziaływania wykazuje spadek względnego poziomu społeczno-ekonomicznego. Ośrodkiem dominującym nadal jest Łódź, która jednak znacznie zmniejszyła swój potencjał ludnościowy i kumuluje wszystkie problemy demograficzne województwa. Ponadto do tej pory nie zostało zdyskontowane jej szczególnie dogodne położenie. Aktualny pozostaje postulat kształtowania Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Niepokojącym zjawiskiem jest znaczny spadek poziomu rozwoju większości dużych i średnich miast, co skutkuje brakiem ośrodków mogących pełnić funkcje regionalne. W dalszym ciągu aktualne są kierunki przekształceń obszarów wiejskich.
- **Nadal brak sprawnych i szybkich powiązań województwa z krajem i Europą**. Jednak rozpoczęcie realizacji programu budowy dróg ekspresowych i autostrad daje szansę zdyskontowania centralnego położenia w kraju. Mankamentem układu drogowego jest jednak brak obwodnic miast i miejscowości, przez które prowadzony jest ruch tranzytowy i ciężki. Zrealizowano jedynie obwodnice Kutna, Rawy Mazowieckiej, Krośniewic na układzie dróg krajowych.
- **W zakresie kierunków rozwoju układu kolejowego, w skali połączeń krajowych**, usprawniono kierunek warszawski poprzez modernizację linii kolejowej Warszawa – Łódź. Ponadto szczególną szansą dla województwa są programy rządowe dotyczące Kolei Dużych Prędkości, gdzie Łódź wpisana została w system kolei szybkich w kraju.
- **W zakresie rozwoju lotnictwa należy podkreślić fakt uruchomienia po latach Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta**, dzięki czemu Łódź uzyskała połączenia międzynarodowe, chociaż nie w wystarczającym zakresie. Szansę na pełną obsługę



lotniczą regionu w kontekście lotów na długie dystanse upatruje się w realizacji Centralnego Portu Lotniczego dla Polski w strefie między Łodzią a Warszawą. Istotnym elementem pozostaje również rozwój transportu publicznego ze wskazaniem na transport przyjazny dla środowiska (kolej, tramwaj, rower).

- **W zakresie elementów infrastruktury technicznej nastąpi rozwój Elektrowni Bełchatów, poprzez budowę II bloku energetycznego.** Weryfikacji muszą ulec kierunki rozwoju gazownictwa oraz wykorzystania energii odnawialnej, której rozwój zaczyna nabierać realnych kształtów (energia wiatrowa). Zakładane uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej jest sukcesywnie realizowane. Dobra jakość wód z ujęć podziemnych, z których zasadniczo zasilane są systemy sieciowego zaopatrzenia w wodę mieszkańców, stanowi mocną stronę województwa.
- **W zakresie gospodarki odpadami nadal na bardzo niskim poziomie utrzymuje się system selektywnego zbierania odpadów komunalnych.** Nie powstała żadna instalacja do termicznego przekształcania odpadów komunalnych. Problemem pozostają wciąż niezrekultywowane składowiska odpadów, niezlikwidowane mogilniki i miejsca nielegalnego gromadzenia odpadów.
- **W zakresie ochrony środowiska kulturowego zakładane procesy rewaloryzacji i rewitalizacji rozpoczęto w obrębie niewielu historycznych zespołów miejskich oraz wiejskich.** Ze względu na wysokie potrzeby finansowe w tym zakresie nadal znaczna część układów urbanistycznych i ruralistycznych pozostaje zaniedbana i oczekuje na opracowania dokumentacyjne i realizacyjne. Dużym atutem województwa jest rozpoczęty na wielką skalę proces rewitalizacji zabudowy industrialnej w Łodzi.
- **Rozwój turystyki w województwie napotyka liczne bariery, związane przede wszystkim z niską jakością infrastruktury turystycznej, nierównomiernym zagospodarowaniem oraz niewystarczającym wsparciem i informacją o ofercie turystycznej.** Ponadto możliwości budowania przewagi konkurencyjnej w niszowych formach turystyki są także bardzo ograniczone. Mało skuteczne są również działania związane z kreowaniem wizerunku województwa.
- **W zakresie ochrony i kształtowania środowiska przyrodniczego wyznaczone dotychczas kierunki działań są realizowane w ograniczonym zakresie.** Zwiększenie lesistości następuje bardzo powoli, problemem pozostaje wzrost gruntów wymagających rekultywacji (grunty zdewastowane i zdegradowane). Bardzo słabo postępuje proces objęcia ochroną prawną obszarów o najwyższych walorach przyrodniczych oraz utworzenia spójnego systemu obszarów chronionych województwa. Problemem w skali województwa wciąż pozostają małe i nierównomiernie rozmieszczone zasoby wód powierzchniowych, w tym mała liczba zbiorników retencyjnych, szczególnie na obszarze deficytu wód powierzchniowych i opadowych, oraz niska jakość wód powierzchniowych. Niewystarczające są działania w zakresie ograniczenia skutków zagrożenia powodziowego. Za pozytywne zjawisko w skali województwa należy uznać stopniową poprawę jakości powietrza, jednak nadal problemem pozostają przekroczenia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w strefach oceny jakości powietrza oraz znaczna emisja dwutlenku węgla. Niepokojącym zjawiskiem jest wysoki poziom hałasu w pobliżu dróg, linii kolejowych i lotnisk.



Mając na uwadze powyższe uwarunkowania wynikające z procesów zachodzących w regionie, a także procesy globalne, bardzo trudno jest przewidzieć tempo i kierunki przyszłego rozwoju społeczno-gospodarczego i województwa. Niełatwo jest ocenić, czy obecny światowy kryzys gospodarczy i finansowy, który rozpoczął się w 2008 r. i jest porównywany do wielkiego kryzysu z lat trzydziestych XX w., doprowadzi w Polsce i regionie do recesji, czy też nastąpi jedynie spowolnienie gospodarcze. Jak dotąd województwo łódzkie lepiej radzi sobie ze skutkami kryzysu niż inne regiony Polski.

Innym czynnikiem mogącym mieć wpływ na rozwój gospodarczy kraju i regionu mogą być skutki wprowadzenia pakietu klimatyczno-energetycznego, który może wpłynąć na znaczne podwyższenie cen energii, a tym samym kosztów funkcjonowania gospodarki.

Dodatkowo należy zauważyć, że zachodzące w ostatnich latach procesy polaryzacji rozwoju wykazują stały trend i prawdopodobnie utrzymają się w przyszłości, ponieważ:

- transformacja gospodarcza, mechanizmy działania wolnego rynku, obok pozytywnego efektu w postaci ogólnego wzrostu gospodarczego, dała również efekty negatywne w postaci bezrobocia i upadku wielu ośrodków przemysłowych oraz marginalizacji wielu regionów,
- inwestycje kapitału krajowego i zagranicznego koncentrują się w obszarach najbardziej rozwiniętych (obszary metropolitalne), co prowadzi do osłabienia obszarów położonych z dala od głównych ośrodków.

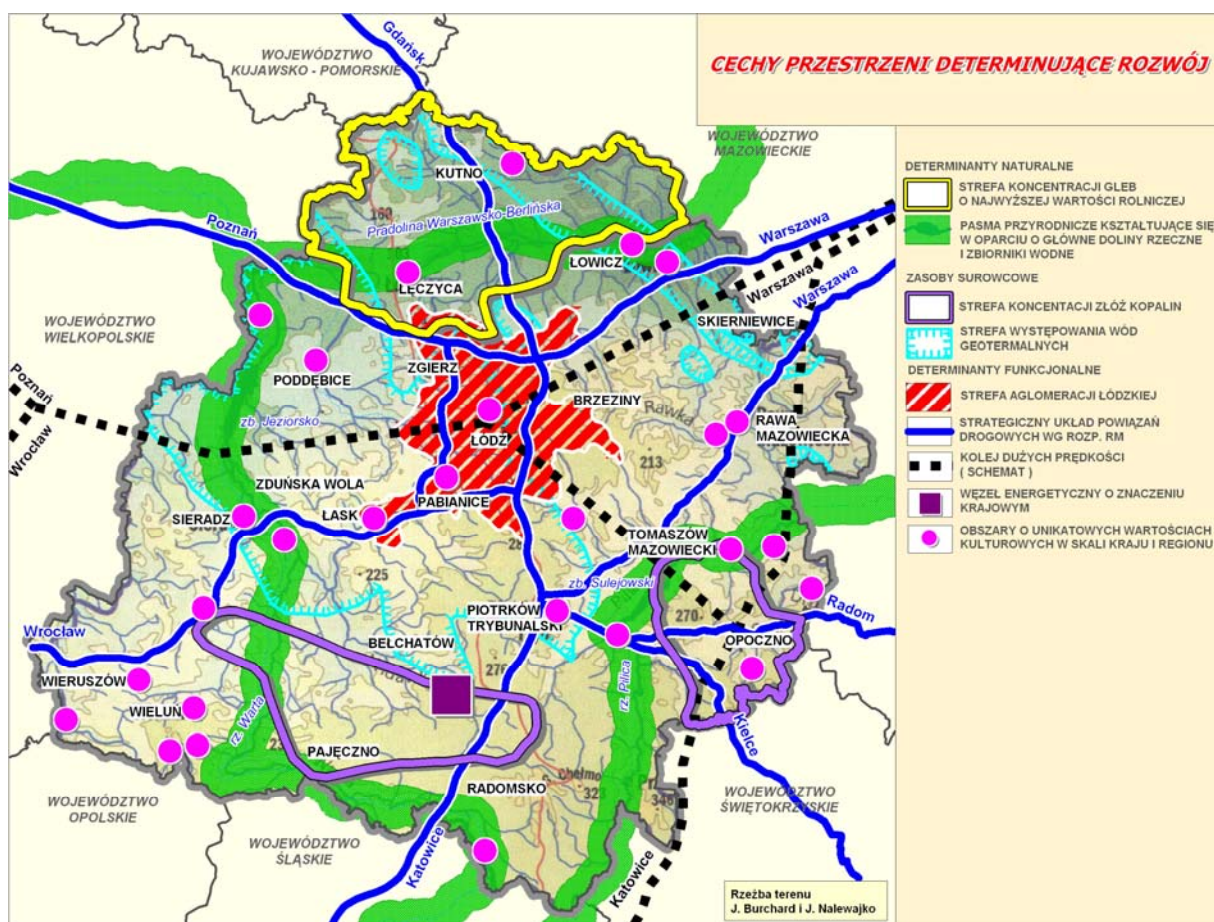
Na obszarze województwa łódzkiego można wyróżnić specyficzne cechy, które już obecnie determinują rozwój przestrzenny i społeczno-gospodarczy regionu oraz wyznaczają przyszłe kierunki działań. Są to determinanty zarówno naturalne, jak i funkcjonalne, stanowiące podstawę dalszego rozwoju. Determinanty naturalne to zidentyfikowane elementy środowiska naturalnego, które bezpośrednio warunkują lub będą warunkować w przyszłości sposób gospodarowania przestrzenią. Należą do nich:

- zwarte kompleksy gleb o najwyższych wartościach rolniczych, zlokalizowane w północnej części województwa, będące podstawą rozwoju intensywnego rolnictwa i przesądzające o charakterze zagospodarowania tej części regionu,
- zasoby surowcowe w postaci złóż kopalin skoncentrowanych w dwóch strefach: bełchatowskiej i opoczyńskiej, dzięki którym rozwinęło się Zagłębie Bełchatowskie oraz przemysł budowlano-ceramiczny w rejonie Opoczna, zasoby wód geotermalnych zlokalizowane w północnej, zachodniej i centralnej części województwa, częściowo wykorzystywane w ciepłownictwie oraz balneologii,
- pasmowy układ dolin Warty i Pilicy oraz Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej z największymi zbiornikami wodnymi, tworzący specyficzny „ruszt” przyrodniczy, stanowiący podstawę dla rozwoju funkcji turystycznych.



Do determinant funkcjonalnych zaliczono:

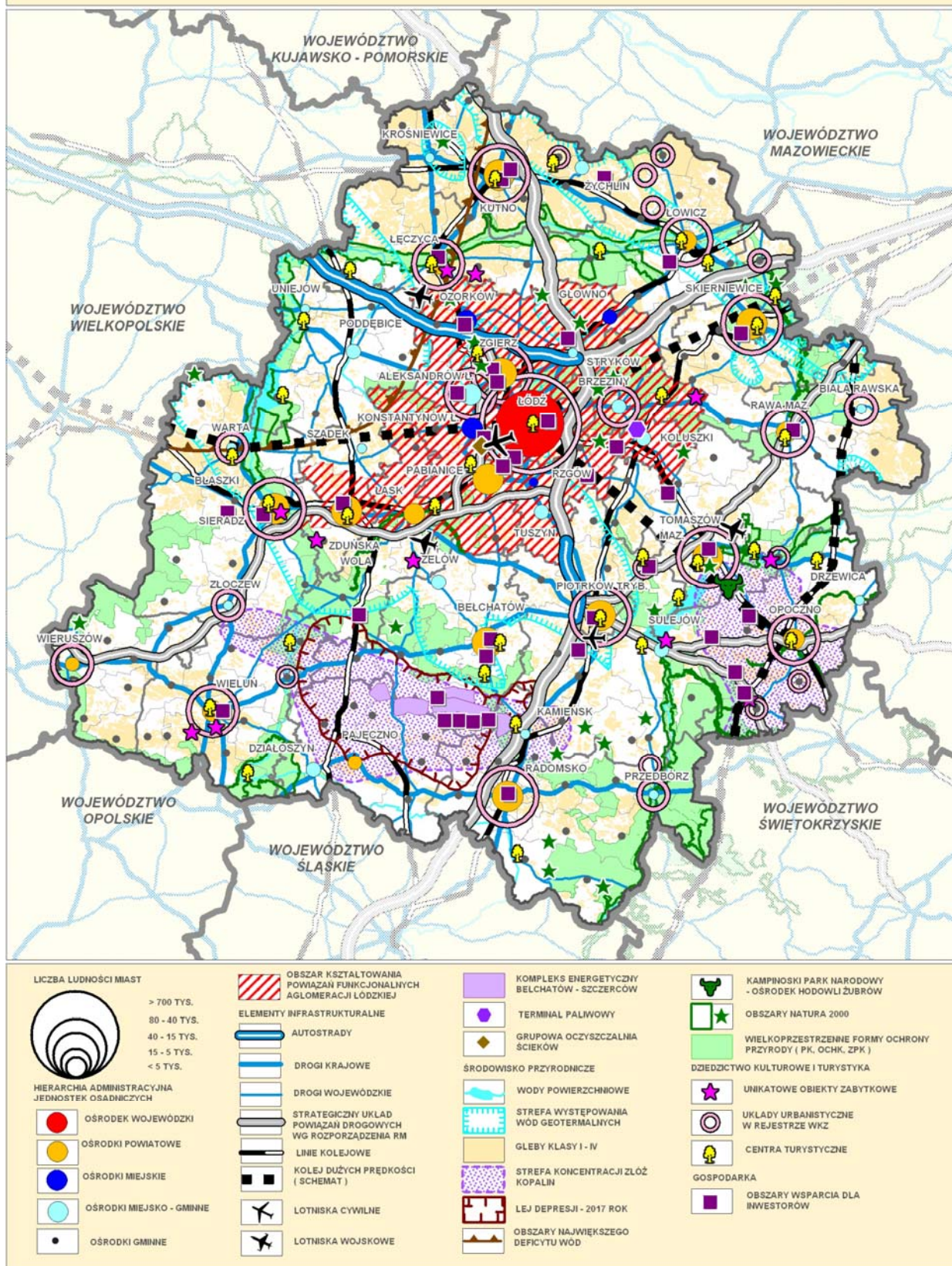
- strefę Aglomeracji Łódzkiej, charakteryzującą się najwyższym w województwie poziomem urbanizacji oraz największą koncentracją funkcji metropolitalnych, gospodarczych i kulturowych,
- strategiczne układy powiązań: drogowych w postaci autostrad A-1 i A-2 oraz dróg ekspresowych S-8, S-12, S-14 i S-74 (wynikające z rozporządzenia RM w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych z dnia 20 października 2009 r.) oraz kolei dużych prędkości, będące podstawą powiązań zewnętrznych regionu i umożliwiające rozwój powiązań sieciowych w skali kraju i Europy,
- kompleks energetyczny Bełchatów-Szczerców-Złoczew, będący węzłem energetycznym dla kraju i regionu, determinujący rozwój tej części województwa w perspektywie najbliższych kilkudziesięciu lat,
- obszary o unikatowych wartościach kulturowych w skali kraju i regionu, stanowiące podstawę dla rozwoju funkcji kulturowych i turystycznych.



Rysunek 58. Źródło: opracowanie własne.



UWARUNKOWANIA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO



Rysunek 59. Źródło: opracowanie własne.



Biorąc pod uwagę zarówno zachodzące i przewidywane procesy zewnętrzne, jak i uwarunkowania wewnętrzne, stanowiące determinanty rozwoju przestrzennego i społeczno-gospodarczego regionu, wskazuje się najbardziej optymalną wizję rozwoju województwa łódzkiego. Przyjmuje się, że dla jej osiągnięcia musi nastąpić korzystny układ i synergia wszystkich czynników rozwojowych, takich jak: integracja międzynarodowa, reformy wewnętrzne, rozwój gospodarki opartej na wiedzy i akceptacja społeczna przemian.

Przyjęta wizja rozwoju województwa opiera się na czterech głównych filarach:

1. Rozwoju kluczowych inwestycji z zakresu infrastruktury transportowej i technicznej.
2. Rozwoju gospodarki innowacyjnej, wykorzystującej endogeniczny potencjał rozwojowy i tworzącej nowoczesne formy organizacyjne w postaci struktur sieciowych.
3. Systemie osadniczym, którego rdzeń w postaci metropolii łódzkiej i Aglomeracji Łódzkiej będzie wspomagany przez regionalne i ponadlokalne bieguny wzrostu.
4. Kształtowaniu spójnego systemu ekologicznego oraz kulturowo-turystycznego.

W aktualizacji „Planu...” przyjęto polaryzacyjno-dyfuzyjny model rozwoju województwa, zgodny z modelem proponowanym w projekcie Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego. W pierwszej fazie zakłada się, że obecnie następująca polaryzacja rozwoju powiększy się, a najbardziej dynamiczny rozwój i koncentracja czynników rozwojowych nastąpią w Łodzi oraz w obszarze powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej. W fazie drugiej, w perspektywie długookresowej, zakłada się, że wzrost społeczno-gospodarczy centralnej części regionu, poprzez dyfuzję, zdynamizuje rozwój pozostałego obszaru województwa. Nastąpi znaczne zwiększenie potencjału dużych ośrodków miejskich, które odgrywać będą rolę regionalnych biegunów wzrostu oraz zapobiegać marginalizacji i peryferyzacji obszarów poza Aglomeracją Łódzką.

Realizacja nakreślonej wizji rozwoju umożliwi dokonanie „skoku cywilizacyjnego” i znaczną poprawę warunków życia mieszkańców regionu.

Natomiast opóźnienie realizacji kluczowych inwestycji transportowych i postępująca degradacja środowiska przyrodniczego niekorzystnie wpłyną na jego rozwój i będą stanowić zagrożenie dla realizacji wizji rozwoju. Koncentracja najważniejszych inwestycji rozwojowych jedynie w Łodzi i centralnej części województwa oraz związany z tym brak relacji sieciowych między ośrodkami miejskimi spowodują brak dyfuzji aktywności społeczno-gospodarczej metropolii łódzkiej na cały region. Doprowadzą również do stagnacji pozostałych obszarów województwa oraz pogłębienia niezrównoważenia sieci osadniczej.



1. WIZJA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO

Zgodnie z prognozą demograficzną GUS do 2030 r. problemy demograficzne województwa, związane z depopulacją i starzeniem się społeczeństwa, pogłębią się (prognozowany spadek ludności do 2030 r. o ok. 280 tys.). Jednak wykorzystanie szans rozwojowych regionu może te negatywne trendy spowolnić. Ponadto stworzenie regionu konkurencyjnego, z gospodarką opartą na wiedzy, atrakcyjnymi miejscami pracy, zamieszkania, wypoczynku i rekreacji, może przyczynić się do poprawy warunków życia, zahamowania emigracji młodych wykształconych mieszkańców i powrotu tych, którzy wyjechali.

• **Struktura sieci osadniczej**

Przyjmuje się, że głównymi **ośrodkami rozwoju społeczno-gospodarczego będą miasta – bieguny wzrostu**. System osadniczy utrzyma swoją monocentryczną strukturę, lecz na skutek rozwoju polaryzacyjno-dyfuzyjnego ulegnie ona osłabieniu.

Rdzeniem rozwoju będzie **obszar kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej**, który w perspektywie długookresowej może się przekształcić w Łódzki Obszar Metropolitalny z Łodzią, jako **potencjalnym biegunem rozwoju o randze europejskiej, oraz ośrodkami miejskimi jako biegunami wzrostu** uzupełniającymi funkcje gospodarcze i mieszkaniowe Łodzi. Najważniejsze funkcje Łodzi będą mieć charakter metropolitalny, wyspecjalizowany w skali kraju i będą oparte na unikalnym potencjale endogenicznym miasta. Funkcje te obejmować będą działalność akademicką i naukowo-badawczą, medyczno-farmaceutyczną oraz kulturalno-kongresową. W granicach obszaru kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej mieszka obecnie ponad 47% mieszkańców województwa i koncentrują się tu największe impulsy rozwoju (prawie 59% wszystkich podmiotów zarejestrowanych w REGON, ponad 60% pracujących w usługach, a co za tym idzie – najwyższe dochody własne gmin – ponad 58%). Zakłada się, biorąc pod uwagę trendy ogólnoswiatowe, znaczną koncentrację kapitału i rozwój Aglomeracji Łódzkiej, która jednocześnie stanowić będzie główny węzeł sieciowych powiązań z miastami regionu – głównymi biegunami wzrostu. Poprzez rozwój kapitału ludzkiego, potencjału innowacyjnego, infrastruktury transportowej (ring autostradowy), potencjału kulturowego i funkcji metropolitalnych wzrośnie znaczenie Łodzi i Aglomeracji Łódzkiej w ramach powiązań sieciowych o randze krajowej i międzynarodowej. Łódź stanie się jednym z głównych ośrodków w sieci największych miast Polski. Znacznemu wzmocnieniu ulegną powiązania intermodalne oraz sieciowe powiązania funkcjonalne i instytucjonalne Łodzi, głównie z Warszawą, a także z Poznaniem, Wrocławiem, Katowicami, Gdańskiem, Bydgoszczą, Toruniem i Krakowem, oparte na potencjale endogenicznym regionu. Dla równoważenia nowych stref przedsiębiorczości zostanie ukształtowana podmiejska strefa mieszkaniowo-rekreacyjna w postaci kręgu przyrodniczo-kulturowego.

Rolę węzłów rozwoju, poza zasięgiem Aglomeracji Łódzkiej, będą odgrywać duże i średnie ośrodki miejskie – **ponadregionalny biegun wzrostu**: Piotrków Trybunalski, **regionalne bieguny wzrostu**: Skierniewice, Sieradz, Kutno, Radomsko, Wieluń i **ponadlokalne bieguny wzrostu**: Łowicz, Rawa Mazowiecka, Tomaszów Mazowiecki i Bełchatów, skupiające na swoim obszarze najlepiej wykształcone kadry i specjalizujące się w wybranych funkcjach, wykorzystując swój endogeniczny potencjał. Miasta te, współpracując



z Łodzią, będą jednocześnie uzupełniały jej funkcje i napędzały rozwój terytorialny poza obszarem jej bezpośredniego oddziaływania. Procesy te będą sprzyjać kształtowaniu policentrycznego systemu osadniczego województwa. Obecnie miasta duże i średnie charakteryzują się niskim poziomem rozwoju społeczno-ekonomicznego, stąd ich rozwój wymagać będzie wsparcia polityki regionalnej w zakresie standardów dostępności do usług publicznych. Wsparcia wymagać będą również pozostałe małe miasta powiatowe: Opoczno, Poddębice, Pajęczno, Wieruszów i Łęczyca.

Miasta małe i bardzo małe w perspektywie do 2030 r. mogą stracić na swoim znaczeniu zarówno ze względu na problemy demograficzne, ogólnoeuropejskie trendy związane z koncentracją kapitału, jak i odpływ ludności wiejskiej związany z restrukturyzacją rolnictwa. Nie oznacza to jednak społecznej degradacji tych miast. W związku z poprawą ich dostępności, jak też zmianami związanymi z zatrudnieniem (e-praca), mogą się stać atrakcyjnymi miejscami do zamieszkania. Nadal będą generowały rozwój gospodarczy otaczających je obszarów wiejskich oraz zapewniały dostęp do usług powszechnych. Szansą dla nich może się stać specjalizacja w wybranych endogenicznych funkcjach, np. turystycznej – Sulejów, Przedbórz, Drzewica, uzdrowskiej – Uniejów.

Największe zmiany przewiduje się w **osadnictwie wiejskim**. Restrukturyzacja rolnictwa wymusi odpływ znacznej liczby mieszkańców, która zasili miasta. W związku z poprawą dostępności dopłat do rolnictwa ze strony UE skala tego zjawiska może nie być zbyt duża. Z kolei w strefach bezpośredniego oddziaływania większych miast, szczególnie w granicach Aglomeracji Łódzkiej, nastąpi koncentracja osadnictwa.

Założony system osadniczy województwa tworzyć będzie sieciową strukturę funkcjonalno-przestrzenną złożoną z biegunów wzrostu różnych szczebli, ich zróżnicowanych wielkościowo obszarów oddziaływania przestrzennego oraz powiązań funkcjonalnych między nimi. Powstanie takiej struktury będzie procesem znacznie rozłożonym w czasie. Początkowo kształtować się będą przede wszystkim powiązania hierarchiczne (pionowe) między regionalnymi i ponadlokalnymi biegunami wzrostu a Łodzią. W dłuższej perspektywie czasowej w miastach będących regionalnymi biegunami wzrostu nastąpi lokalizacja funkcji metropolitalnych, komplementarnych do funkcji metropolitalnych Łodzi. Na skutek tego ukształtują się niehierarchiczne (poziome) powiązania metropolitalne między Łodzią, Kutnem, Piotrkowem Trybunalskim, Radomskiem, Sieradzem, Skierniewicami i Wieluniem tworząc **regionalną strefę powiązań metropolitalnych**.

• **Gospodarka**

W województwie, dzięki wysokiej jakości kapitału ludzkiego oraz wzrostowi aktywności zawodowej mieszkańców do poziomu europejskiego – 67%, nastąpi dynamiczny rozwój działalności gospodarczych opartych na wiedzy i innowacjach.

Dojdzie do istotnego zwiększenia atrakcyjności lokalizacyjnej w **obszarze kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej**, dzięki realizacji autostrad i dróg ekspresowych. Powstaną nowe strefy przedsiębiorczości w rejonie Zgierza, Strykowa, Emilii, Tuszyna, Rzgowa, Pabianic, Konstantynowa Łódzkiego, Aleksandrowa Łódzkiego, Łasku i Zduńskiej Woli. Swoją pozycję umocni Stryków. W Łodzi nastąpi rozwój badań i przemysłów wysokiej technologii oraz usług okołobiznesowych i informatycznych. Wykorzystanie tradycji włókienniczej i filmowej pozwoli na wykreowanie miasta jako środkoeuropejskiego centrum mody i kinematografii. Poprzez rozwinięte i sprawne powiązania komunikacyjne oraz rozwój komunikacji zbiorowej zmniejszy się także odległość



czasowa między Łodzią i Aglomeracją Łódzką a biegunami wzrostu. Prawie wszystkie ośrodki tej rangi, oprócz Wielunia, znajdują się w strefie dostępności czasowej jednej godziny. Zjawisko to wraz z potencjałem społeczno-ekonomicznym miast będzie czynnikiem decydującym dla kształtowania regionalnej strefy powiązań metropolitalnych, gdzie rozwijać się będzie sieciowa struktura powiązań gospodarczych.

Dla pozostałego obszaru województwa motorem rozwoju gospodarczego stanie się rozwój klastrów, wynikający z posiadanego potencjału, tradycji przetwórstwa przemysłowego i produkcji rolniczej oraz bogactw naturalnych. Największe predyspozycje dla rozwoju klastrów posiadają powiaty: łęczycki, łowicki, skierniewicki, rawski, pajęczański (owocowo-warzywny), radomszczański i wieruszowski (meblarski), opoczyński i tomaszowski (ceramiczny i materiałów budowlanych).

Poprzez uruchomienie złoża węgla brunatnego dla elektrowni Bełchatów w rejonie Szczercowa i Złoczewa nastąpi dalsza aktywizacja gospodarcza terenów położonych w sąsiedztwie odkrywek. Również inne obszary w regionie mają wiele mocnych stron, np. wody geotermalne w rejonie Uniejowa, Poddębic, Rogóżna i Skierniewic, tereny rekreacyjne nad Pilicą i Wartą, których wykorzystanie przyczyni się do rozwoju obszarów zagrożonych peryferyzacją.

Wraz z realizacją strategicznego układu drogowego, którego osie konstrukcyjne wyznaczać będą autostrady i drogi ekspresowe, będzie następowała polaryzacja rozwoju w wybranych węzłach (europole, ponadregionalne, regionalne i ponadlokalne ośrodki równoważenia rozwoju) oraz **pasmach przyspieszonego rozwoju**. Ukształtują się atrakcyjne tereny dla działalności gospodarczej: (A1) w Radomsku i Kutnie; (S8) w Sieradzu, Wieruszowie i Rawie Mazowieckiej; (S12) w Opocznie; (S-8, S-74) w Tomaszowie Mazowieckim. Największą atrakcyjność lokalizacyjną uzyska Piotrków Trybunalski (A-1, S-8, S-12). Atut położenia zostanie również zdyskontowany poprzez powstanie strategicznego, europejskiego centrum logistycznego w „złotym trójkącie” Stryków – Łódź – Piotrków Trybunalski (krzyżujące się autostrady A1 i A2, drogi ekspresowe S8 i S-14, lotnisko Łódź, multimodalny węzeł transportowy Łódź).

W najbliższych 20 latach nastąpi znaczny spadek zatrudnienia w rolnictwie. Uwzględniając specyficzne uwarunkowania obszarów wiejskich, zakłada się różne kierunki rozwoju; od intensywnego rolnictwa w północnej i zachodniej części województwa, poprzez wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich i rozwój rolnictwa ekologicznego na pozostałym terenie, po sukcesywne przekształcanie obszarów wiejskich w granicach Aglomeracji Łódzkiej na funkcje pozarolnicze. Realizacja przyjętych założeń w rolnictwie przyczyni się do ochrony najlepszych gleb i zachowania ich możliwości produkcyjnych oraz wpływać będzie na racjonalne wykorzystanie rolniczej przestrzeni produkcyjnej. Przyjmuje się, że nastąpią zmiany w gospodarstwach rolnych, co wpłynie korzystnie na poprawę struktury agrarnej wsi, tj. wzrost średniej powierzchni gospodarstwa rolnego, spadek ogólnej liczby gospodarstw oraz podniesienie standardów jakościowych, sanitarnych i ochrony środowiska. Rozwiną się formy kooperacji między producentami i powiązań rynkowych oraz nastąpi wzmocnienie ekologicznych funkcji obszarów wiejskich – wzrost liczby gospodarstw produkujących metodami ekologicznymi. W perspektywie czasu rolnictwo może skorzystać na rozwoju branży rolnictwa energetycznego, stanowiącego bazę dla elektroenergetyki, ciepłownictwa oraz przemysłu biopaliw. Długofalowo zapewni ono trwałą opłacalność produkcji rolnej, polegającą na rozszerzeniu możliwości jej zbytu na wielki rynek energetyczny (agroenergetyka).



- **Infrastruktura transportowa**

Do 2030 r. zostanie ukształtowana **strategiczna sieć infrastruktury transportowej** w ramach istniejącej i postulowanej sieci TEN-T: autostrady A-1, A-2, drogi ekspresowe: S-8, S-12, S-74 oraz S-14 (poza siecią TEN-T), kolej dużych prędkości Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań z przejściem przez Łódź oraz Łódź – Opoczno z włączeniem do CMK, która radykalnie podwyższy sprawność funkcjonowania regionu i jego powiązań z krajem i Europą. Łódź stanie się Centralnym Węzłem Komunikacyjnym – węzłem transportu multimodalnego. Skróci się czasoprzestrzeń między głównymi ośrodkami kraju i Europy.

Nastąpi także wzmocnienie i rozwój systemu powiązań lotniczych m.in. poprzez włączenie Portu Lotniczego Łódź do transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T oraz poprawę jego regionalnej i lokalnej dostępności. W strefie między Łodzią a Warszawą powstanie węzłowy port lotniczy w skali Europy, który będzie potężnym impulsem rozwojowym dla strefy międzyaglomeracyjnej Łodzi i Warszawy, wywołującym nowy efekt skali, dającym realne podstawy do stworzenia układu dwubiegunowego, liczącego się w skali Europy. Dla lotów korporacyjnych, dyspozycyjnych powstanie lotnisko w Piotrkowie Trybunalskim, a dla specjalistycznych (cargo) lotnisko w Łasku lub Leżnicy Wielkiej.

Nastąpi rozwój systemu przewozów kolejowych międzyregionalnych, regionalnych i aglomeracyjnych oparty na Łódzkim Węźle Kolejowym.

Dla zapewnienia sprawnych i bezpiecznych powiązań wewnętrznych regionu nastąpi pełna modernizacja istniejącego układu drogowego, który będzie stanowił ruszt łączący poszczególne elementy systemu osadniczego i umożliwi stworzenie sieciowej struktury miast województwa, wpływając na poprawę spójności terytorialnej regionu.

Realizacja wszystkich tych działań znacznie poprawi dostępność regionu i poszerzy możliwości jego dalszego prawidłowego rozwoju – województwo zostanie włączone w sieć głównych ośrodków w kraju i Europie.

- **Infrastruktura techniczna**

Znacznie wzrośnie bezpieczeństwo energetyczne regionu. Uruchomienie złoża „Złoczew” zapewni ciągłość dostaw węgla do elektrowni Bełchatów, co przedłuży jej funkcjonowanie do 2050 r. Jednocześnie zmodernizowane i rozbudowane sieci przesyłowe wysokich napięć, istniejąca baza techniczna, wykwalifikowane kadry oraz centralne położenie w kraju stanowią walory, które mogą przesądzić, w dalszej perspektywie, o lokalizacji elektrowni jądrowej w rejonie Bełchatowa. Wzrost ilości produkowanej energii elektrycznej pozwoli na całkowite zabezpieczenie wzrastających potrzeb krajowych w tym zakresie oraz umożliwi sprzedaż nadwyżek energetycznych za granicę. Realizacja tego obiektu zwiększy rangę i znaczenie energetyki województwa w skali kraju i Europy Środkowej oraz przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego Polski. Zagłębie Bełchatowskie ma szansę na umocnienie swojej pozycji potentata energetycznego kraju i na powiększenie rynków zbytu dla produkowanej energii elektrycznej. Inwestycja ta wpłynie również na poprawę stanu środowiska w tym rejonie, a tym samym na poprawę warunków życia mieszkańców. Zdecydowanej poprawie ulegnie system dostaw energii elektrycznej (realizacja nowych i modernizacja istniejących elektroenergetycznych sieci przesyłowych wysokich napięć).

Wymagania klimatyczne wymuszają zdecydowany rozwój energetyki rozproszonej, wykorzystującej odnawialne źródła energii (wiatr, wody geotermalne, biogaz).



- **Środowisko przyrodnicze i kulturowe**

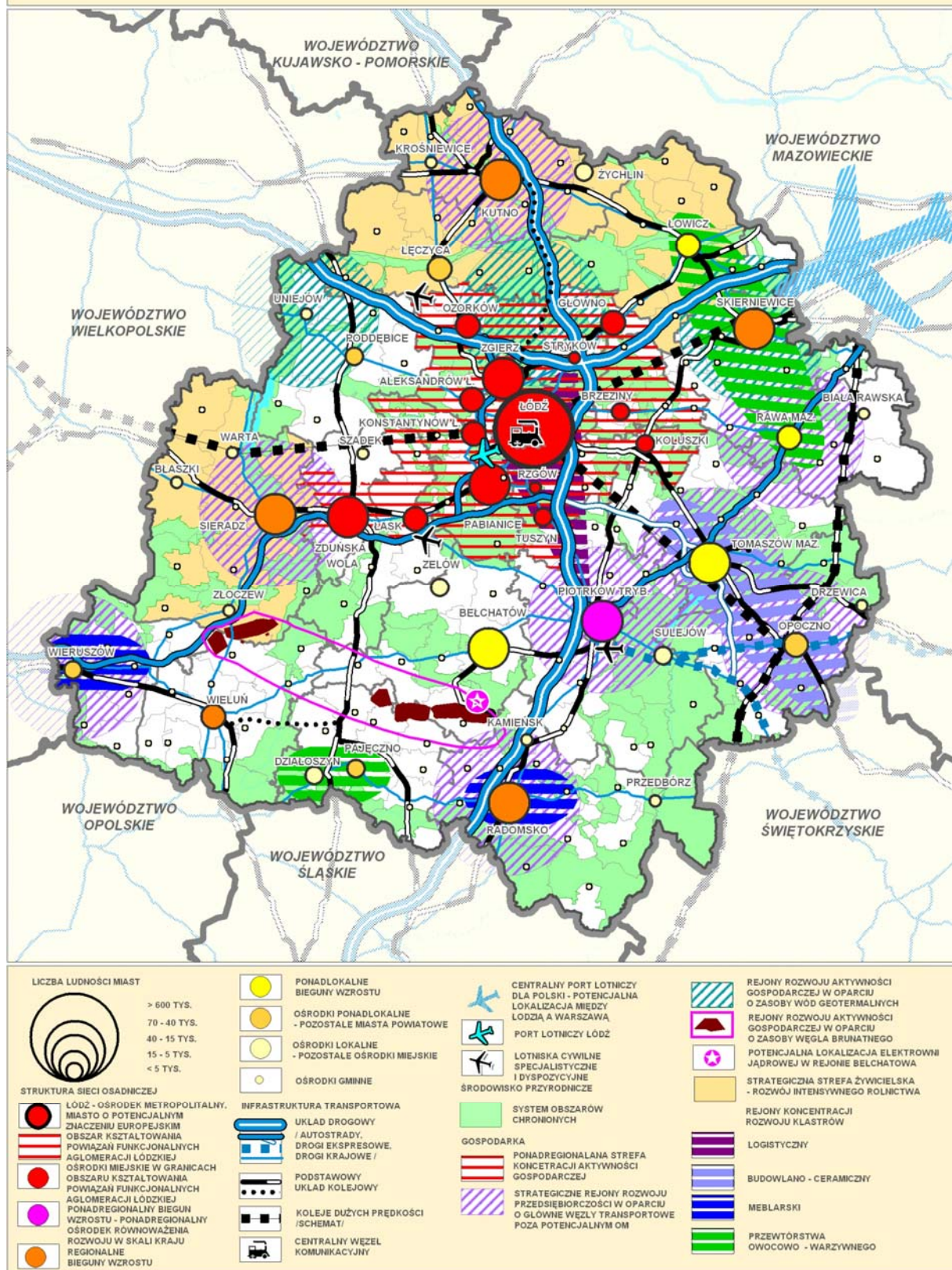
Kolejnym elementem, na którym oparto rozwój województwa, są jego walory przyrodnicze i kulturowo-turystyczne, tworzące **system powiązań środowiskowych i kulturowych**. Zakłada się, że ich ochrona, racjonalne wykorzystanie i podniesienie jakości wpłyną na kształtowanie wizerunku województwa jako regionu atrakcyjnego do życia. W zakresie powiązań środowiskowych szczególną rolę odgrywać będzie stworzony spójny system obszarów chronionych województwa, oparty na istniejących i projektowanych formach ochrony przyrody oraz wpisujący się w krajowy system ekologiczny. Będzie on również uwzględniać system korytarzy ekologicznych oraz zapewniać ochronę różnorodności biologicznej i krajobrazowej przestrzeni. Szczególnie istotne dla kształtowania i zachowania tożsamości regionalnej są **zachowanie i ochrona materialnych oraz niematerialnych zasobów kulturowych** województwa wraz z jego krajobrazem kulturowym. W tym celu zakłada się kształtowanie pasm kulturowo-turystycznych, stanowiących powiązania pomiędzy kulturowymi obszarami węzłowymi (regionami etnograficznymi), stworzenie sieci unikatowych ośrodków historycznych i poddanie ich działaniom rewitalizacyjnym oraz objęcie ochroną najcenniejszych obiektów i obszarów województwa w formie pomników historii i parków kulturowych. Zakłada się także, że wybitne dzieła i dorobek współcześnie żyjących pokoleń zostaną objęte formą ochrony poprzez uznanie za dobra kultury współczesnej. Działania te w powiązaniu z rozwojem różnych form turystyki i stworzeniem systemu szlaków turystycznych wpłyną bezpośrednio na wzrost atrakcyjności turystycznej województwa oraz przyczynią się do kształtowania rozpoznawalnej marki turystycznej regionu.

Istotnym elementem rozwoju województwa będzie **ochrona i poprawa stanu środowiska**. Podjęcie określonych działań w tym zakresie powinno przyczynić się do stopniowej poprawy stanu środowiska – wzrośnie lesistość, zmniejszy się powierzchnia gruntów zdegradowanych i zdewastowanych, nastąpi poprawa jakości wód, w szczególności powierzchniowych, oraz zwiększą się ich zasoby, poprawie ulegnie gospodarka wodno-ściekowa. Na skutek działania systemu zagospodarowania ograniczeniu ulegnie ich powstawanie i składowanie. Obniży się również wielkość emisji zanieczyszczeń powietrza, m.in. na skutek wdrożenia przez Elektrociepłownię Bełchatów, nowatorskiej w skali kraju i Europy, technologii wychwytywania, przesyłu i podziemnego składowania dwutlenku węgla.

Jednak gdy część z głównych filarów wizji rozwoju nie osiągnie poziomu optymalnego, nie zajdą pożądane efekty synergii i region nie zwiększy swojej konkurencyjności. Procesy depopulacji i starzenia się społeczeństwa ulegną wzmocnieniu, a wady strukturalne gospodarki i systemu osadniczego się pogłębią. Województwo znajdzie się w fazie stagnacji społeczno-gospodarczej.



WIZJA ROZWOJU



Rysunek 60. Źródło: opracowanie własne.



2. ZAGROŻENIA DLA OSIĄGNIĘCIA PRZYJĘTEJ WIZJI ROZWOJU

W zakresie kształtowania **struktury systemu osadniczego** bezpośrednim zagrożeniem dla osiągnięcia wizji rozwoju będzie brak ukształtowanych, wyspecjalizowanych funkcji metropolitalnych Łodzi, co może być skutkiem m.in. braku ścisłej współpracy między przedsiębiorcami a jednostkami badawczo-rozwojowymi, w tym akademickimi, niedostatecznego finansowania sektora nauki i zaniechania działań innowacyjnych, a także niskiego poziomu wyposażenia społecznego.

Bez rozwiniętych, wyspecjalizowanych funkcji metropolitalnych nie zostanie w pełni wykorzystany endogeniczny potencjał rozwojowy Łodzi, co wpłynie na osłabienie krajowego i międzynarodowego miasta. Zagrożony zostanie rozwój powiązań sieciowych między Łodzią a pozostałymi wielkimi miastami Polski. Brak odpowiedniej liczby biurowców wysokiej klasy, hoteli i mieszkań o wysokim standardzie oraz niedorozwój infrastruktury społecznej nie pozwolą zdyskontować konkurencyjnej przewagi Łodzi, jaką jest obecnie niska i atrakcyjna w skali kraju cena nieruchomości. Powyższe czynniki spowodują, że w Łodzi nie będą lokalizowały się funkcje kontrolne dużych korporacji globalnych, a małe i średnie przedsiębiorstwa będą reprezentować mało konkurencyjne działy gospodarki. Miasto będzie ułomną metropolią o funkcjach mieszkaniowych i administracyjnych z niepełną obsługą mieszkańców województwa w zakresie potrzeb wyższego rzędu.

Pogłębi się monocentryczna struktura systemu osadniczego oraz wzmocnieniu ulegną powiązania hierarchiczne między Łodzią a pozostałymi miastami regionu. Większe miasta, z powodu braku środków na rozwój infrastruktury technicznej oraz infrastruktury społecznej, zwłaszcza w zakresie szkolnictwa i opieki medycznej, pełnić będą jedynie funkcje administracyjne, mieszkaniowe, przemysłowe oraz podstawowe funkcje usługowe. Nie rozwiną się natomiast funkcje wspomagające funkcje wyższego rzędu produkowane przez Łódź. **Brak będzie podstaw do ukształtowania się regionalnej strefy rozwoju powiązań metropolitalnych.** Swoje potrzeby w tym zakresie mieszkańcy województwa będą realizowali częściowo w Łodzi, a częściowo w innych dużych miastach Polski, czemu sprzyjać będzie rozwijająca się infrastruktura komunikacyjna. Miasta mniejsze wykorzystają swój potencjał rekreacyjny i turystyczny, tylko jeżeli ich nazwa jest już utrwalona w świadomości mieszkańców województwa i kraju. Miasta, których atrakcyjność zwiększy się ze względu na rozwój autostrad i dróg ekspresowych, staną się zapewne centrami logistycznymi. Brak silnej gospodarki opartej na wiedzy osłabi jednak ich możliwości rozwoju społeczno-gospodarczego. Jednocześnie część mieszkańców Łodzi i większych miast województwa zacznie przenosić swoje miejsca zamieszkania na tereny cenne kulturowo i przyrodniczo. Spowoduje to nasilenie procesów niekontrolowanej suburbanizacji, a w konsekwencji degradację krajobrazu.

W zakresie **rozwoju gospodarczego** słabe wykorzystanie potencjału wewnętrznego może zagrozić rozwojowi sieciowych struktur gospodarczych (klasterów) gospodarki opartej na wiedzy. W większych miastach nie wykształcą się planowane jednostki wzrostu. W konsekwencji takiego podejścia **nie ukształtują się powiązania wewnątrz potencjalnego Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego oraz szkielet systemu osadniczego w postaci regionalnych i ponadlokalnych biegunów wzrostu.**

W zakresie **infrastruktury transportowej** opóźnienie w realizacji dróg ekspresowych:



S-8, S-12, S-74, S-14 w stosunku do założeń programów drogowych, związane m.in. z brakiem środków, zmianą polityki rządu oraz konfliktami społecznymi, wpłynie zarówno na sprawność funkcjonowania regionu i jego powiązań z Europą, jak i na rozwój gospodarczy.

Nie zostanie zrealizowana droga ekspresowa S-74, w przebiegu postulowanym przez województwo, co wywoła narastające problemy komunikacyjne na kierunku Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Kielce. Nie zostaną także wykorzystane szanse związane z otwarciem strategicznego kierunku południowo-wschodniego, łączącego region łódzki z Ukrainą i Bałkanami, a rozwiązanie problemów wewnątrzregionalnych będzie wymagało budowy nowej drogi wojewódzkiej Łódź – Tomaszów Mazowiecki. Niewłączenie Portu Lotniczego Łódź do Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T ograniczy także rozwój systemu powiązań lotniczych, a zaniechanie realizacji, w strefie między Łodzią a Warszawą, węzłowego portu lotniczego w skali Europy spowoduje, że nie powstanie potężny impuls rozwojowy dla strefy międzyaglomeracyjnej Łodzi i Warszawy. Bez zmian legislacyjnych, dotyczących udostępnienia lotnisk wojskowych na cele cywilne, nie powstanie lotnisko dla lotów specjalistycznych (cargo) w Łasku lub Leżnicy Wielkiej, a co za tym idzie – nie rozwiną się regionalne centra logistyczne, bazujące na wykorzystaniu potencjału istniejącej infrastruktury lotniskowej.

W zakresie **powiązań środowiskowych i kulturowych** brak zrozumienia i akceptacji społecznej dla ochrony obszarów o największych walorach przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych może doprowadzić do utraty szansy na stworzenie jednolitego systemu obszarów chronionych, co spowoduje dalszą fragmentację ekosystemów i powstanie izolowanych enklaw chronionej przyrody. Nastąpi utrata bioróżnorodności.

Zaniechanie działań rewitalizacyjnych w ośrodkach miejskich nie da podstawy do stworzenia sieci unikatowych ośrodków historycznych. W związku z brakiem zainteresowania ochroną zabytków ze strony samorządów lokalnych nie powstaną parki kulturowe. Brak regulacji prawnych i rzetelnego planowania przestrzennego doprowadzi do nasilenia procesów suburbanizacji w strefach podmiejskich, szczególnie w obszarze Aglomeracji Łódzkiej, wywołując negatywne konsekwencje utraty wartości przyrodniczych, krajobrazowych, kulturowych i rekreacyjnych. Chaotycznie wykorzystana przestrzeń, brak zwartości przestrzennej terenów zurbanizowanych i dewastacja krajobrazu nie stworzą odpowiednich warunków do życia i działalności gospodarczej; zwiększą się natomiast intensywność zużycia zasobów wodnych, zanieczyszczenie wód (brak kanalizacji), zanieczyszczenie powietrza oraz wzrost zużycia energii. W konsekwencji takiego stanu rzeczy zmaleje atrakcyjność turystyczna regionu, a kształtowane pasma kulturowo-turystyczne nie staną się rozpoznawalną marką regionu. Zaprzepaszczona zostanie szansa stworzenia regionu posiadającego własną tożsamość.

Powyższe czynniki i procesy spowodują, na zasadzie negatywnych efektów mnożnikowych, regres społeczno-ekonomiczny województwa i pogłębienie się jego nierównowagi funkcjonalno-przestrzennej. Nie wykształcą się relacje konkurencji i współpracy województwa i Łodzi z innymi regionami i dużymi miastami Polski. Województwo nie będzie miało swojego miejsca w krajowym podziale pracy. Pogłębią się również procesy peryferyzacji. Nie wykształci się poczucie tożsamości regionalnej, a obszary zewnętrzne znajdują się w strefach oddziaływania metropolii sąsiednich, szczególnie Warszawy, Poznania i konurbacji Śląskiej. Wzmocnieniu ulegną również procesy emigracji z województwa i dalsze osłabienie kapitału społecznego. Wizja rozwoju przewidująca swoisty „skok cywilizacyjny” województwa nie będzie realizowana.



ELE I KIERUNKI POLITYKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA

Przyjmuje się, że realizacja określonych celów i kierunków polityki rozwoju przestrzennego województwa do 2030 r. pozwoli na osiągnięcie wysokiej pozycji konkurencyjnej regionu na arenie krajowej i międzynarodowej oraz realizację przyjętej wizji rozwoju przestrzennego.

Kluczowym problemem rozwoju województwa jest pogodzenie wymogów konkurencyjności i efektywności, dyktowanych przez gospodarkę europejską, z wyrównywaniem szans rozwojowych wszystkich lokalnych wspólnot samorządowych.

Misja regionu zdefiniowana w Strategii Rozwoju Województwa to:

Podniesienie atrakcyjności województwa łódzkiego w strukturze regionalnej Polski i Europy jako regionu sprzyjającego zamieszkaniu i gospodarce przy dążeniu do budowy wewnętrznej spójności i zachowaniu różnorodności jego miejsc.

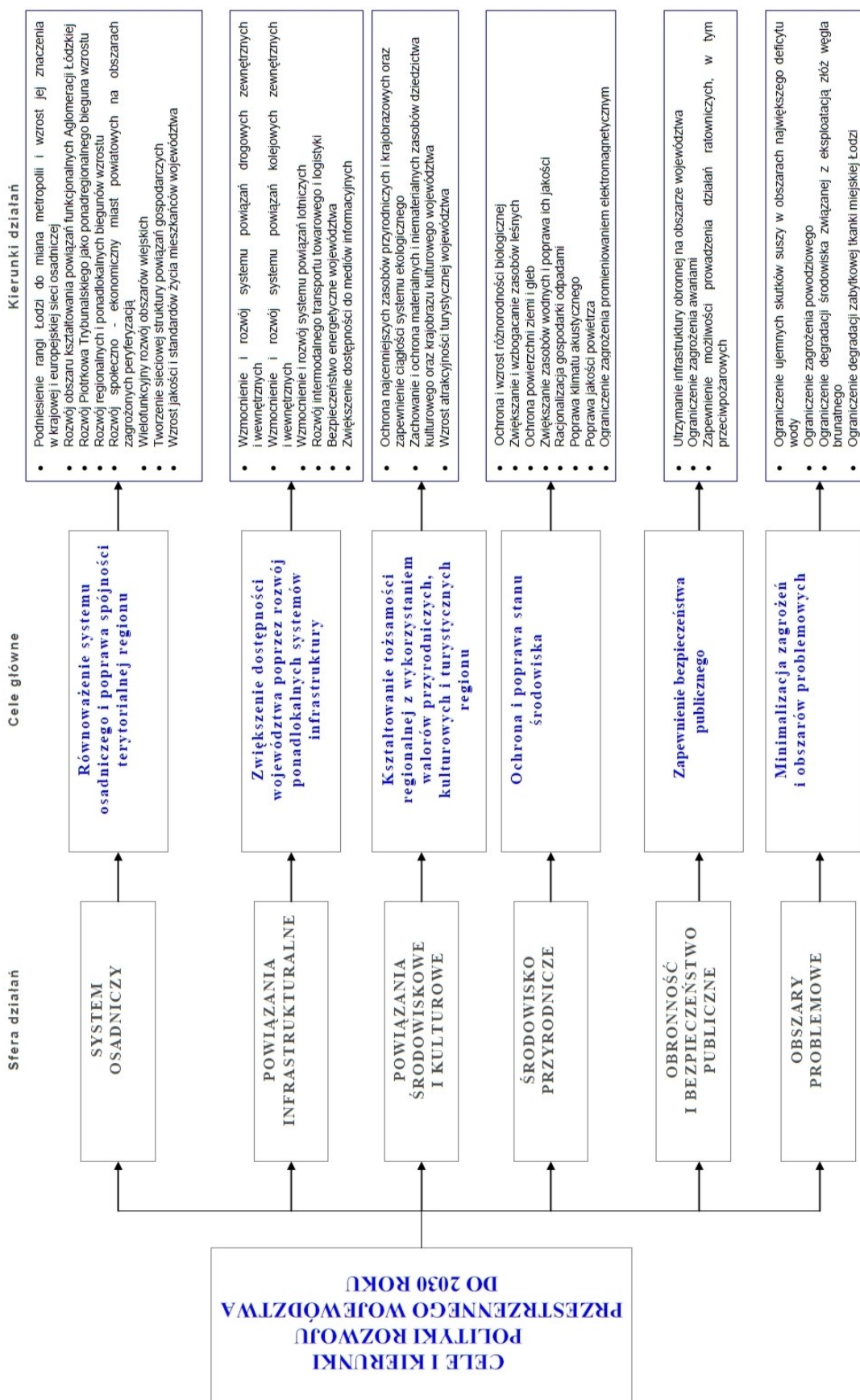
Z misji tej wynika **nadrzędny cel polityki zagospodarowania przestrzennego**

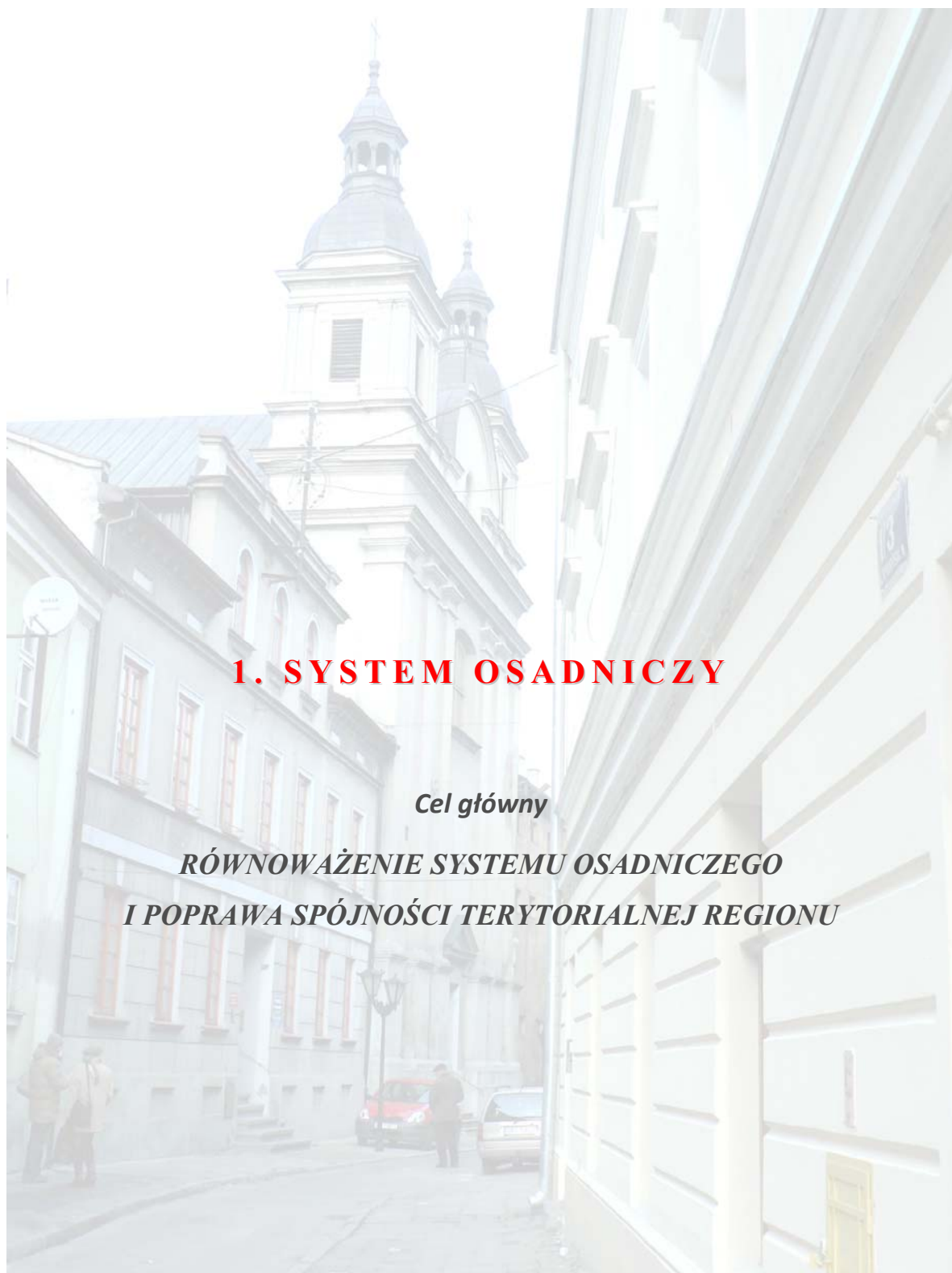
Kształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa, warunkującej dynamizację rozwoju zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju poprzez:

- ⇒ ***wykorzystanie cech położenia w centrum Polski,***
- ⇒ ***wykorzystanie endogenicznego potencjału regionu,***
- ⇒ ***trwałe zachowanie środowiska przyrodniczego i kulturowego,***
- ⇒ ***dążenie do budowy wewnętrznej spójności regionu.***

Dążenie do wykorzystania cech dogodnego położenia województwa w centrum Polski w zasięgu oddziaływania 7 największych miast Polski oraz na przecięciu głównych szlaków transportowych, łączących region z krajem i Europą, tworzy szansę pobudzenia rozwoju społeczno-gospodarczego. Nastąpi intensyfikacja współpracy zarówno międzynarodowej, jak i regionalnej i lokalnej, znacznie **zwiększy się konkurencyjność przestrzeni regionu**. Poprzez wykorzystanie tych możliwości województwo łódzkie ma szansę być jednym z najbardziej konkurencyjnych i innowacyjnych regionów w kraju.

Polityka przestrzenna województwa poprzez realizację celów i kierunków polityki rozwoju przestrzennego będzie kształtować korzystne uwarunkowania dla lokalizacji przedsięwzięć efektywnych ekonomicznie, chroniąc jednocześnie tereny o najwyższych walorach przyrodniczych i kulturowych, ważnych dla tożsamości regionu.





1. SYSTEM OSADNICZY

Cel główny

***RÓWNOWAŻENIE SYSTEMU OSADNICZEGO
I POPRAWA SPÓJNOŚCI TERYTORIALNEJ REGIONU***



W świetle uwarunkowań rozwoju systemu osadniczego województwa wydaje się, że nie jest możliwy optymalny poziom jego zrównoważenia, a jedynie poziom zadowalający. Sytuacja taka wynika z dominującej pozycji Łodzi oraz ze struktury wielkościowo-przestrzennej systemu. Obydwa uwarunkowania są w zasadzie niemożliwe do zniwelowania. Wobec tego przyjęto dwie grupy kierunków działań równoważenia regionalnego systemu osadniczego. Pierwsze będą kształtować metropolitalne funkcje Łodzi i powiązania funkcjonalne Aglomeracji Łódzkiej, drugie natomiast wspomagać rozwój społeczno-gospodarczy pozostałych miast i w efekcie – przeciwdziałać procesom peryferyzacji.

„Plan...” zakłada polaryzację aktywności społeczno-gospodarczej w wybranych węzłach – biegunach wzrostu oraz pasmach przyspieszonego rozwoju opartych na strategicznych elementach układu transportowego (autostrady, drogi ekspresowe, drogi główne ruchu przyspieszonego, kolej). Model pasmowo-węzłowy lansowany w KPPZK został w „Planie...” uzupełniony o sieciową strukturę powiązań funkcjonalnych, instytucjonalnych i infrastrukturalnych pomiędzy miastami województwa i kraju, której najważniejszymi elementami będą ośrodki funkcji wyspecjalizowanych, w tym centra rozwoju i dyfuzji innowacji.

Niezbędnym warunkiem dla rozwoju planowanej struktury funkcjonalno-przestrzennej systemu osadniczego województwa jest powstanie sieci powiązań infrastrukturalnych, w tym komunikacyjnych, pomiędzy biegunami wzrostu. Szkieletem tych powiązań będą, podobnie jak w KPPZK, powiązania transgraniczne europejskiego układu komunikacyjnego, wykorzystujące tranzytowe położenie województwa łódzkiego na skrzyżowaniu głównych europejskich korytarzy transportowych północ-południe i wschód-zachód. Elementami europejskiego układu komunikacyjnego przebiegającymi przez region są autostrady, drogi ekspresowe oraz magistrale kolejowe biegnące w II i VI korytarzu transportowym. Ośrodki osadnicze położone w węzłach tego układu uzyskają przewagę konkurencyjną jako bieguny wzrostu o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym. Szczególne znaczenie będzie miała realizacja węzła autostradowego A1 i A2 o oddziaływaniu transgranicznym, uzupełnionego przez drogi ekspresowe S8 i S14, co zapewni Łodzi połączenia komunikacyjne w skali europejskiej i umożliwi rozwój funkcji metropolitalnych.

Zakłada się znaczny wzrost rangi Łodzi w skali krajowej i europejskiej oraz oparcie podstaw jej trwałego rozwoju w perspektywie długookresowej na unikalnym potencjale endogenicznym. Tym samym przyjmuje się, że przyszłe funkcje metropolitalne Łodzi będą miały charakter wyspecjalizowany, co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności łódzkiego rynku pracy i poszerzy przestrzenny zasięg łódzkiego rynku usług, wpłynie na wzrost poziomu kapitału społecznego i będzie pośrednim czynnikiem lokalizacji działalności gospodarczej. Łódź nadal będzie obszarem największej koncentracji aktywności gospodarczej wśród ośrodków osadniczych regionu. Jednocześnie przyjmuje się, że rozwój wyspecjalizowanych i unikalnych funkcji metropolitalnych Łodzi, współzależnych z rozwojem odpowiednich sektorów gospodarki opartej na wiedzy oraz wielomodalnych i substytucyjnych szlaków transportowych, przyczyni się do włączenia miasta w komplementarną sieć funkcjonalną polskich ośrodków metropolitalnych, a przede wszystkim wzmocni bezpośrednio powiązania funkcjonalne Łodzi oraz obszaru kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej z Warszawą.

W rozwoju obszaru kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej za najważniejsze należy uznać jego szeroko rozumianą integrację wewnętrzną i wzrost poziomu rozwoju gospodarczego. Zakłada się, że na opisywanym obszarze będzie następowała wysoka koncentracja rozwojowych procesów gospodarczych, społecznych



i przestrzennych, powodująca rozwój wyspecjalizowanych funkcji metropolitalnych oraz wzmocnienie związków funkcjonalnych pomiędzy Łodzią a pozostałymi ośrodkami miejskimi. Szczególnego wsparcia wymaga rozwój przemysłów wysokiej techniki i usług opartych na wiedzy, np. farmaceutycznego, usług okołobiznesowych (BPO) czy informatycznych (IT), z wykorzystaniem istniejącego potencjału, w tym dużej podaży absolwentów wyższych uczelni. Miasta położone w granicach obszaru mają wszelkie podstawy do dynamicznego rozwoju z uwagi na korzystne położenie, wysoką przedsiębiorczość i zainteresowanie ze strony zagranicznych inwestorów, a rozwój funkcji gospodarczych uzupełniających potencjał Łodzi dodatkowo wzmocni te ośrodki.

Koncepcja kształtowania biegunów wzrostu jest wynikiem koncentracji rozwoju społeczno-gospodarczego, który poza obszarem kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej, ma miejsce zaledwie w kilkunastu miastach. Kształtowanie tych ośrodków, jako biegunów wzrostu, polegać będzie przede wszystkim na wspomaganiu rozwoju na ich terenie tzw. jednostek wzrostu, czyli instytucji gospodarki opartej na wiedzy oraz usług dla przedsiębiorstw i ludności. Instytucje te, oparte na potencjale endogenicznym, tworzyć będą unikalne w skali regionu struktury gospodarcze i wyspecjalizowane funkcje komplementarne do siebie i do funkcji miasta wojewódzkiego. W konsekwencji takiego podejścia nastąpi wzrost atrakcyjności lokalizacyjnej dla działalności gospodarczej, co przyniesie nowe impulsy rozwoju i efekty mnożnikowe. Procesy te stymulować będą rozwój miasta – bieguna wzrostu i jego obszaru powiązań, tworząc tzw. układ spolaryzowany. Wpłyną one również na rozwój sieci powiązań gospodarczych między miastami regionu. Będzie to podstawą kształtowania regionalnej strefy rozwoju powiązań metropolitalnych. Rolą regionalnych biegunów wzrostu, wspomaganych przez ponadlokalne bieguny wzrostu, będzie zapobieganie procesom peryferyzacji ich obszarów powiązań.

Koncepcja biegunów wzrostu wpisuje się w krajowy system osadniczy. Łódź, jako metropolitalny biegun wzrostu, jest jednocześnie elementem sieci miast o potencjalnym znaczeniu europejskim, a ponadregionalny biegun wzrostu – Piotrków Trybunalski, jest częścią krajowej sieci ponadregionalnych ośrodków równoważenia rozwoju. Regionalne i ponadlokalne bieguny wzrostu, tj. Bełchatów, Kutno, Sieradz, Skierniewice i Tomaszów Mazowiecki, należą natomiast do krajowej sieci regionalnych ośrodków równoważenia rozwoju. Pozostałe regionalne i ponadlokalne bieguny wzrostu, tj. Łowicz, Radomsko, Rawa Mazowiecka i Wieluń, są ważne dla równoważenia wojewódzkiego systemu osadniczego.

Miasta powiatowe, których potencjał rozwojowy uniemożliwia przekształcenie ich w bieguny wzrostu, są zagrożone procesami peryferyzacji. Sytuację pogarsza położenie tych obszarów w zewnętrznych częściach województwa. Dla wyrównania szans rozwojowych na całym obszarze województwa przyjmuje się w tych ośrodkach rozwój funkcji ponadlokalnych, przede wszystkim z sektora publicznego, oraz funkcji egzogenicznych, w tym wyspecjalizowanych (turystycznych, medycznych, uzdrowiskowych i przemysłowych). Poza tym należy wspomagać rozwój funkcji usługowych, szczególnie w zakresie szkolnictwa ponadgimnazjalnego. Przyczyni się to do kształtowania lokalnej tożsamości terytorialnej zarówno w samych ośrodkach powiatowych, jak i na obszarach ich potencjalnego oraz faktycznego oddziaływania. W celu niwelowania dysproporcji w rozwoju społeczno-ekonomicznym powiatów zakłada się rozwój klasterów, wynikający z posiadanego potencjału tradycji przetwórstwa przemysłowego i produkcji rolniczej oraz bogactw naturalnych. Przyjmuje się, że niektóre z klasterów osiągną zasięg ponadregionalny i będą podstawą współpracy z województwami sąsiednimi.



Dla obszarów wiejskich, jako priorytetowy kierunek działań, przyjmuje się rozwój wielofunkcyjny oparty, poza działalnością rolniczą, między innymi na usługach turystycznych, w tym agroturystycznych i wypoczynkowych, wstępnym przetwórstwie rolno-spożywczym, rzemiośle i rękodzielnictwie. W ramach modernizacji gospodarstw zakłada się przemiany struktury agrarnej w kierunku wzrostu średniej powierzchni gospodarstwa rolnego, spadku ogólnej ich liczby oraz ich polaryzację. Największa intensywność przemian struktury gospodarstw wystąpi w północnej części województwa. Nastąpią również zmiany w strukturze użytkowania ziemi. Do 2020 r. prognozowany ubytek może dotyczyć ok. 25 tys. ha użytków rolnych. Na zrównoważony rozwój obszarów wiejskich niezwykle istotny wpływ będzie miał rozwój miast małych i bardzo małych, kształtujących lokalne więzi społeczne i tożsamość terytorialną mieszkańców. Zakłada się utrzymanie i rozwój w tych ośrodkach funkcji mieszkaniowych, lokalnych sektora publicznego oraz funkcji wyspecjalizowanych m.in. w zakresie turystyki, rekreacji i kultury, jak również tworzenie i funkcjonowanie przedsiębiorstw przetwórstwa rolno-spożywczego, stanowiących trzon bazy ekonomicznej i będących czynnikiem wiążącym miasta z otaczającymi je obszarami wiejskimi. Zupełnie inny charakter przekształceń przyjmuje się dla obszarów wiejskich w obszarze kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej, które już obecnie tracą swój indywidualny charakter, a w perspektywie następować będzie rozwój funkcji pozarolniczych. Niezwykle istotne dla przekształceń obszarów wiejskich będzie wsparcie transferu pracujących z sektora rolniczego do sektorów usługowego i przemysłowego.

Dla sprawnego funkcjonowania i rozwoju gospodarki, jako priorytetowy kierunek działań, przyjmuje się **kształtowanie sieciowej struktury powiązań** funkcjonalnych, instytucjonalnych i infrastrukturalnych pomiędzy miastami województwa i kraju. Najważniejszymi elementami tych powiązań będą instytucje kształtujące wyspecjalizowane funkcje poszczególnych ośrodków miejskich, w tym krajowe i regionalne centra innowacji, oparte na potencjale naukowo-badawczym i przemysłowym oraz ośrodki dyfuzji innowacji, tj. np. platformy technologiczne, parki naukowo-technologiczne. Wpłynie to na kształtowanie regionalnej strefy rozwoju powiązań metropolitalnych i przyczyni się do wzrostu znaczenia regionu w skali kraju. Na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej znaczny wpływ będzie miał dalszy rozwój ŁSSE.

Dla zapewnienia mieszkańcom województwa wysokiej jakości i standardów życia konieczne jest podjęcie działań w zakresie **rozwój infrastruktury społecznej**. Jako główny kierunek działań w tym zakresie przyjmuje się wyrównanie na obszarze całego województwa dostępności do odpowiednich rodzajów usług, zwłaszcza opieki medycznej, szkolnictwa, usług kulturotwórczych i usług dla przedsiębiorstw poprzez wspomaganie rozwoju odpowiednich rodzajów usług w miastach będących biegunami wzrostu oraz ograniczenie czasu dojazdu z obszarów wiejskich i małych miast do najważniejszych ośrodków miejskich województwa.

Województwo boryka się z problemem deficytu zasobów mieszkaniowych, zwłaszcza na obszarze kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej i na terenach wiejskich. **Powiększanie zasobów mieszkaniowych** będzie się odbywać zgodnie z formułą ekorozwoju, poprzez racjonalne gospodarowanie przestrzenią już zurbanizowaną, a kompleksy zabudowy będą miały charakter zwarty, w sąsiedztwie już zamieszkałych terenów. Jest to szczególnie ważne na obszarze kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej, gdzie procesy związane z tworzeniem rozległych obszarów zabudowy rozproszonej i monofunkcyjnych jednostek osadniczych dotyczą coraz większych terenów. Zapobieganie ekstensywnemu rozwojowi osadnictwa i procesom niekontrolowanej suburbanizacji przyczyni



się do zmniejszenia kosztów budowy infrastruktury (drogi, sieci, uzbrajanie terenów) oraz ograniczenia antropopresji (mniejsze zużycie paliw i mniejsze zanieczyszczenie środowiska). Szczególnie ważne jest podjęcie działań rewitalizacyjnych i rewaloryzacyjnych zdegradowanych, często cennych, znacznych obszarów tkanki miejskiej oraz nadanie priorytetu dla świadomego kształtowania przestrzeni publicznych ważnych dla tożsamości osadniczych terytorialnej mieszkańców.

Procesy spajające region rozwijać się będą wzdłuż trzech osi, którymi są: silny związek całego województwa z ukształtowaną metropolią Łodzi i obszarem kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej; silne związki mieszkańców z ich najbliższymi biegunami wzrostu oraz wzajemne związki gospodarcze miast oparte na ukształtowanej sieciowej strukturze poziomych powiązań gospodarczych. Powiązania te wzmacniane będą poprzez rozwój funkcji metropolitalnych w regionalnych biegunach wzrostu, komplementarnych do funkcji metropolitalnych Łodzi, głównie w zakresie usług dla przedsiębiorstw, funkcji akademickiej, naukowo-badawczej oraz kulturalnej. Jednocześnie rozwinięta socjologiczna podstawa spójności terytorialnej regionu, czyli idea regionu łódzkiego i rozwinięte poczucie tożsamości regionalnej mieszkańców.

Wszystkie przyjęte kierunki działań wykorzystują endogeniczny potencjał rozwojowy miast, co jest korzystne zarówno ekonomicznie, jak i społecznie. Korzyści ekonomiczne polegają na uniezależnieniu rozwoju od napływu kapitału zewnętrznego, który do miast lub regionów o niezbyt wysokim poziomie rozwoju społeczno-ekonomicznego napływa często w postaci tzw. inwestycji neokolonialnych lub zastępujących eksport. Inwestycje te na ogół nie są nośnikami gospodarki innowacyjnej i nie powodują spodziewanych efektów synergii w gospodarce. Od strony społecznej wykorzystanie potencjału wewnętrznego sprzyja zaspokajaniu potrzeb społeczności lokalnych, ułatwia społeczną akceptację podejmowanych działań oraz wspomaga kształtowanie się poczucia tożsamości lokalnej i regionalnej. Realizacja przyjętych kierunków w zakresie kształtowania systemu osadniczego regionu wymaga zmian zapisów w „Strategii rozwoju województwa”.

• KIERUNKI DZIAŁAŃ DLA RÓWNOWAŻENIA SYSTEMU OSADNICZEGO I POPRAWY SPÓJNOŚCI TERYTORIALNEJ REGIONU

1. *Podniesienie rangi Łodzi do miana metropolii i wzrost jej znaczenia w krajowej i europejskiej sieci osadniczej*

• *Kształtowanie i rozwój metropolitalnych funkcji wyspecjalizowanych:*

- **akademickiej i naukowo-badawczej**, zwłaszcza w zakresie nowoczesnych technologii i form organizacji działalności gospodarczej. Rozwój tej funkcji byłby jednym z głównych filarów gospodarki opartej na wiedzy, a szczególna rola w jej kształtowaniu przypada Politechnice Łódzkiej i rozwijanym międzywydziałowym kierunkom nowoczesnych technologii. Przyczyni się to także do rozwoju w Łodzi usług dla przedsiębiorstw;
- **medycznej** poprzez stworzenie w Łodzi centrum badań i przemysłu medycznego. Funkcja ta oparta będzie na istniejącym naukowo-medycznym wyposażeniu społecznym i instytucjonalnym w postaci wyższych uczelni, klinik i szpitali oraz przedsiębiorstw produkujących wyposażenie medyczne i farmaceutyki. Ważną rolę przewiduje



się dla istniejących ośrodków badawczo-rozwojowych oraz Politechniki Łódzkiej i Uniwersytetu Medycznego;

- **kulturalno-kongresowej**, realizowanej głównie poprzez stworzenie centrum kulturalno-wystawienniczego o randze europejskiej. Funkcja ta oparta będzie na łódzkich tradycjach rozwoju wielokulturowego, sztuki filmowej i sztuki nowoczesnej oraz tradycjach włókienniczych, stanowiących podstawę dla kreowania miasta na polską stolicę mody. Instytucjonalnymi podstawami kształtowania omawianej funkcji są: Państwowa Wyższa Szkoła Teatralna, Filmowa i Telewizyjna, Akademia Sztuk Pięknych, Muzeum Sztuki Nowoczesnej i Muzeum Kinematografii oraz festiwale Łódź Czterech Kultur i Explorers Festival. Problemem w rozwoju tej funkcji może być utrata przez Łódź Festiwalu Camerimage i inwestycji budowy centrum festiwalowego oraz Wytwórni Filmowej D. Lynch'a. Dla rozwoju tej funkcji niezwykle istotne są również działania w zakresie rewitalizacji istniejących XIX-wiecznych zespołów rezydencjonalno-przemysłowych.

Działaniem warunkującym rozwój metropolitalnych funkcji Łodzi jest uporządkowanie jej struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz kształtowanie przestrzeni publicznej oparte na strefie zabudowy śródmiejskiej o wysokim potencjale kulturowym. Podjęcie całościowych i systemowych działań w zakresie rewitalizacji i rewaloryzacji tkanki śródmiejskiej jest konieczne dla podniesienia jego rangi i kształtowania pozytywnego, przyjaznego wizerunku metropolii.

- ***Kształtowanie funkcjonalnych, instytucjonalnych i infrastrukturalnych powiązań Łodzi z innymi dużymi miastami Polski***

- Powiązania te włączają Łódź w sieć największych miast Polski, wywołując efekty synergii, zwiększając możliwości rozwoju zarówno Łodzi, jak i regionu. Wydaje się, że istnieją dwa niezbędne warunki realizacji tego kierunku działań. Pierwszym z nich jest rozwój wielomodalnych, substytucyjnych i efektywnych szlaków transportowych, które powinny tworzyć komplementarny system poprawiający dostępność komunikacyjną Łodzi. Drugim jest rozwój wyspecjalizowanych i unikalnych w skali kraju funkcji metropolitalnych, współzależnych z rozwojem odpowiednich działów gospodarki opartej na wiedzy. Powyższe warunki pozostają ze sobą w zależności przyczynowo-skutkowej. Szczególne znaczenie będzie miało powstanie w Łodzi Centralnego Węzła Komunikacyjnego, który usprawni powiązania metropolii w układzie regionalnym oraz krajowym i międzynarodowym.
- Rozwój powiązań Łodzi z innymi dużymi miastami w kraju może, m.in. z racji bliskości geograficznej, doprowadzić do ukształtowania się dwubiegunowego pasma rozwojowego między Łodzią a Warszawą, jako bieguna wzrostu Europy Środkowo-Wschodniej.

2. Rozwój obszaru kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej

- ***Integracja wewnętrzna obszaru kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej poprzez:***

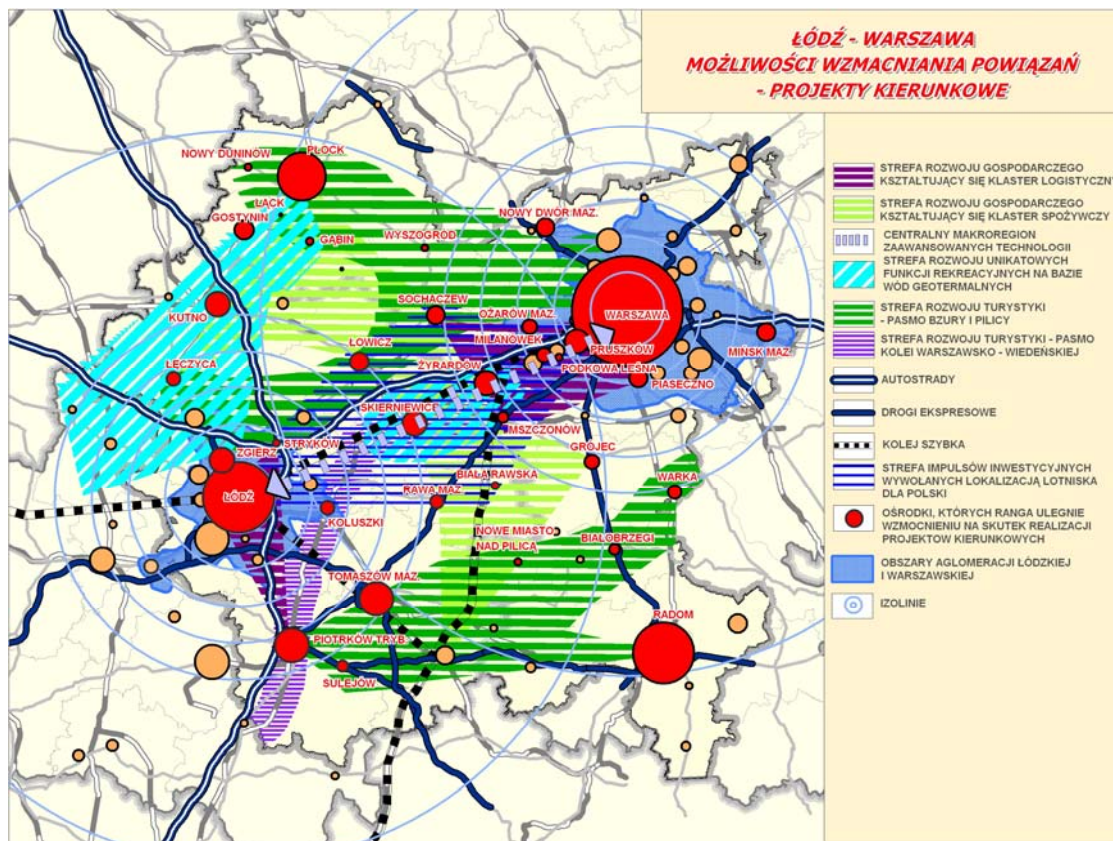
- kształtowanie ścisłych funkcjonalnych i infrastrukturalnych powiązań „równoległych” pomiędzy miastami,
- kształtowanie w wybranych ośrodkach miejskich funkcji wyspecjalizowanych, które uzupełniałyby się wzajemnie i uzupełniałyby funkcje metropolitalne Łodzi:
 - **Zgierz i Pabianice** jako wiodące bieguny wzrostu gospodarczego oraz innowacyjnego przemysłu i usług wyższego rzędu i główne transportowe węzły integracyjne,



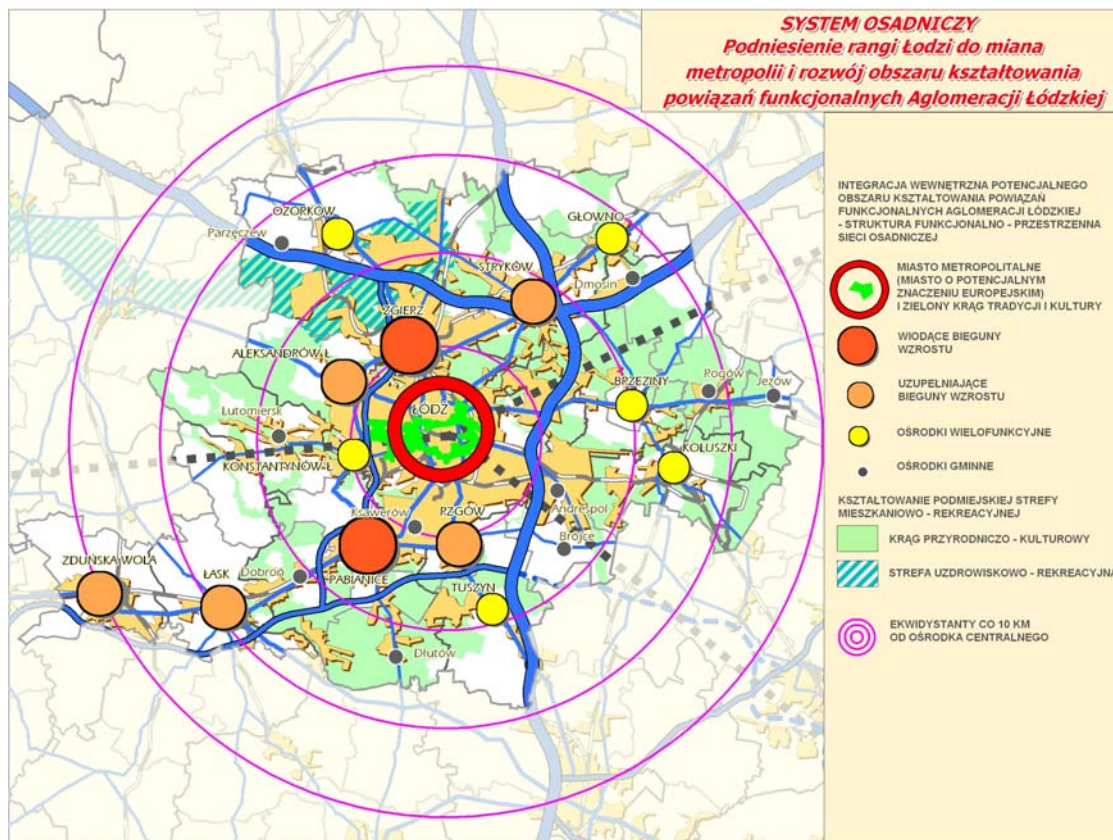
- **Aleksandrów Łódzki, Łask, Stryków, Rzgów i Zduńska Wola** jako uzupełniające bieguny wzrostu gospodarczego – ośrodki rozwoju funkcji przemysłowej i przemysłowo-logistycznej,
 - **Koluszki, Ozorków, Tuszyn, Konstantynów Łódzki, Głowno i Brzeziny** jako ośrodki wielofunkcyjne, obsługujące podmiejskie strefy mieszkaniowo-rekreacyjne.
- ***Kształtowanie podmiejskiej strefy mieszkaniowo-rekreacyjnej z zachowaniem walorów kulturowo-krajobrazowych oparte na:***
 - kręgu przyrodniczo-kulturowym, tworzonym przez istniejące miasta-ogrody (Tuszyn Las, Sokolniki Las, Grotniki Las, Kolumna, Wiskitno, Wiśniowa Góra) i miejscowości mieszkaniowo-lotniskowe (m.in. Rochna, Tworzyjanki) oraz rozwój funkcji uzdrowiskowo-rekreacyjnych oparte na zasobach wód geotermalnych i wyjątkowych walorach klimatycznych w rejonie Rogóżna. Dla funkcjonowania kręgu niezbędne jest ukształtowanie przestrzeni publicznej terenów otwartych, dla których zasady zagospodarowania zostały zawarte w rozdziale dotyczącym *Kształtowania ciągłych systemów przyrodniczo-kulturowych w granicach obszaru kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej* (patrz str. 149).

Realizacja powyższych działań wymaga ponadto przeprowadzenia rewitalizacji historycznych struktur miejskich (Pabianice, Zgierz, Brzeziny) oraz jednoczesnego uporządkowania struktur funkcjonalno-przestrzennych na terenach pozamiejskich, w tym powstrzymania rozlewania się zabudowy poprzez odpowiedzialną politykę przestrzenną gmin, a także tworzenia atrakcyjnego rynku pracy i dobrych warunków mieszkaniowych w celu osiedlania się młodych i wykształconych ludzi.

Jednocześnie wskazuje się na otwarty i funkcjonalny charakter obszaru kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej. Zakłada się, że jego zasięg może ulec zmianie i będzie wynikał m.in. z inicjatyw podejmowanych przez władze lokalne. Niezwykle istotne znaczenie dla kształtowania powiązań będą miały wspólne przedsięwzięcia zlokalizowane i realizowane na obszarze kilku gmin, np. z zakresu wyznaczania centrów logistycznych czy transportu zbiorowego i ochrony przestrzeni publicznych oraz terenów otwartych.



Rysunek 61. Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 62. Źródło: opracowanie własne.



3. Rozwój Piotrkowa Trybunalskiego jako ponadregionalnego bieguna wzrostu

- **Wzrost potencjału społeczno-ekonomicznego Piotrkowa Trybunalskiego przez wspomaganie rozwoju wyspecjalizowanych funkcji przemysłowych i usługowych, przy uwzględnieniu potencjału endogenicznego poprzez:**
 - wspieranie rozwoju funkcji przemysłowej opartej na przemyśle maszynowym i odlewniczym, poligraficznym i meblarskim oraz innowacyjnych działach przemysłu (mechatronika), a także podstrefie ŁSSE; funkcji logistycznej (ponadregionalne centrum logistyczne), dyskontującej bardzo korzystne położenie miasta w systemie transportowym regionu (autostrada A-1, drogi ekspresowe S-8 i S-12, magistrała kolejowa nr 1); wspieranie rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw; rozwój funkcji akademickiej opartej na filii Uniwersytetu Humanistyczno-Przyrodniczego i Wyższej Szkoły Handlowej oraz punktach konsultacyjnych innych uczelni wyższych; funkcji turystycznej opartej na obiektach zabytkowych i kulturalnych oraz na planowanym włączeniu miasta w sieć miast historycznych o znaczeniu krajowym i podjęciu działań związanych z rewitalizacją zabytkowych struktur; wzmocnieniu bazy sportowej miasta jako czołowego ośrodka sportów lotniczych i piłki ręcznej. Zakłada się, że pomimo spadku względnego poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, obserwowanego w latach 1999–2006, Piotrków Trybunalski osiągnie do 2030 r. odpowiednią rangę w krajowym i wojewódzkim systemie osadniczym. Wynika to z przeprowadzonej waloryzacji ośrodków miejskich województwa, która wskazała na potencjał ludnościowy miasta, drugiego co do wielkości w województwie, wysoki poziom kapitału społecznego, a także duży potencjał społeczno-gospodarczy. Osiągnięciu przez Piotrków Trybunalski rangi ponadregionalnej sprzyjać będą również istniejące i potencjalne relacje naukowo-badawcze i produkcyjne, kształtujące się w ramach klasterów logistycznego, mechatronicznego i odlewniczego. Relacje te włączają Piotrków Trybunalski w strukturę sieciowych powiązań poziomych z Łodzią, Kutnem i Radomskiem oraz z obszarem kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej.

4. Rozwój regionalnych i ponadlokalnych biegunów wzrostu

- **Wzrost potencjału społeczno-ekonomicznego Kutna, Sieradza, Skierniewic, Radomska i Wielunia, odgrywających rolę regionalnych biegunów wzrostu, przez wspomaganie rozwoju wyspecjalizowanych funkcji przemysłowych i usługowych przy uwzględnieniu potencjału endogenicznego:**
 - **Kutno** – element krajowej sieci regionalnych ośrodków równoważenia rozwoju i wojewódzkiej sieci regionalnych biegunów wzrostu – wspieranie rozwoju funkcji przemysłowej, opartej na rozwijających się branżach tradycyjnych (metalowa, odzieżowa, meblarska) i branżach wysokich technologii (farmaceutyczna, telekomunikacyjna, elektroniczna) oraz na istnieniu podstrefy ŁSSE i Kutnowskiego Parku Agro-Przemysłowego; funkcji komunikacyjnej (główny transportowy węzeł integracyjny) i logistycznej (regionalne centrum logistyczne), opartej na istniejących i planowanych szlakach komunikacyjnych; funkcji akademickiej i naukowo-badawczej opartych na Wyższej Szkole Gospodarki Krajowej, ośrodku badań farmaceutycznych oraz Centrum Badań i Analiz Rynku (koordynator Polskiej Platformy Technologicznej Budownictwa); funkcji sportowej (baseball) i turystycznej; istotne dla rozwoju będą powstanie giełdy rolnej regionalnego znaczenia i obsługa rolnictwa,



- **Skierzwice** – element krajowej sieci regionalnych ośrodków równoważenia rozwoju i wojewódzkiej sieci regionalnych biegunów wzrostu – wspieranie rozwoju funkcji węzła transportowego, do czego przyczyni się budowa autostrady A-2 oraz zmodernizowana linia kolejowa Łódź – Warszawa, oraz funkcji lokalnego centrum logistycznego; funkcji przemysłowej opartej na innowacyjnym przetwórstwie rolno-spożywczym, wspomaganym przez odpowiednie instytuty naukowo-badawcze i kształtujący się klaster rolno-spożywczy; funkcji akademickiej i naukowo-badawczej opartych na szkołach wyższych (Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa, Wyższa Szkoła Humanistyczno-Ekonomiczna) oraz Instytucie Warzywnictwa i Instytucie Sadownictwa i Kwaciarnictwa; rozwój przedsiębiorstw wysokich technologii branży elektrotechnicznej i elektronicznej; rozwój małych i średnich przedsiębiorstw oraz sektora usług rynkowych; tworzenie klastra bioenergii i ekoenergii; rozwój funkcji turystycznej opartej na zasobach kulturowych oraz funkcji uzdrowiskowej z wykorzystaniem zasobów wód geotermalnych; ważnym elementem rozwoju będą włączenie miasta w sieć unikatowych ośrodków historycznych o randze regionalnej i związane z tym działania rewitalizacyjne zabytkowych struktur miejskich,
- **Sieradz** – element krajowej sieci regionalnych ośrodków równoważenia rozwoju i wojewódzkiej sieci regionalnych biegunów wzrostu – wspieranie rozwoju funkcji kulturotwórczych miasta włączonego, z uwagi na zasoby dziedzictwa kulturowego, w sieć miast historycznych o znaczeniu krajowym oraz działania rewitalizacyjne zabytkowych struktur miejskich; rozwój funkcji turystycznej, przede wszystkim aktywnej i kulturowej; funkcji przemysłowej, opartej na rozwijającym się przedsiębiorstwie wysokich technologii, reprezentującym branżę farmaceutyczną, sieradzkiej podstrefie ŁSSE, przemyśle odzieżowym, maszynowym, chemicznym i przetwórstwie spożywczym; funkcji wyspecjalizowanej szpitalnej opieki medycznej; funkcji akademickiej, m.in. opartej m.in. na prywatnych i publicznych szkołach wyższych; istotne dla rozwoju miasta będą powstanie giełdy rolnej regionalnego znaczenia i obsługa rolnictwa, a także pełnienie przez miasto funkcji głównego transportowego węzła integracyjnego i lokalnego centrum logistycznego (droga ekspresowa S-8, linia kolejowa nr 14),
- **Radomsko** – element wojewódzkiej sieci regionalnych biegunów wzrostu – wspieranie rozwoju funkcji przemysłowej, opartej na przedsiębiorstwach przemysłu spożywczego, metalowego oraz meblowego i kształtującym się klastrze meblarskim, powstającym klastrze AGD, dynamicznie rozwijającej się radomszczańskiej podstrefie ŁSSE oraz na zrównoważonej gospodarce z dobrze rozwiniętymi usługami rynkowymi; rozwój funkcji węzła transportowego i ośrodka logistycznego (regionalne centrum logistyczne) opartej na rozbudowywanej i modernizowanej infrastrukturze transportowej (autostrada A1, magistrała kolejowa nr 1); funkcji turystycznej przede wszystkim w zakresie turystyki kulturowej,
- **Wieluń** – element wojewódzkiej sieci regionalnych biegunów wzrostu – wspieranie rozwoju funkcji przemysłowej odpowiednio wykorzystującej tereny podstrefy ŁSSE, opartej na wzrastającej koncentracji tradycyjnych i nowoczesnych działów przemysłu (maszynowym, spożywczym i chemicznym); infrastruktury społecznej przy wykorzystaniu istniejącego potencjału instytucji usług medycznych, edukacyjnych i kulturotwórczych; rozwój funkcji transportowego węzła integracyjnego; funkcji turystycznej opartej na walorach kulturowych, tworzenie zaplecza obsługi dla kształtowanej strefy rehabilitacyjnej utworzonej ze względu na specyficzny mikroklimat Załęczańskiego Łuku

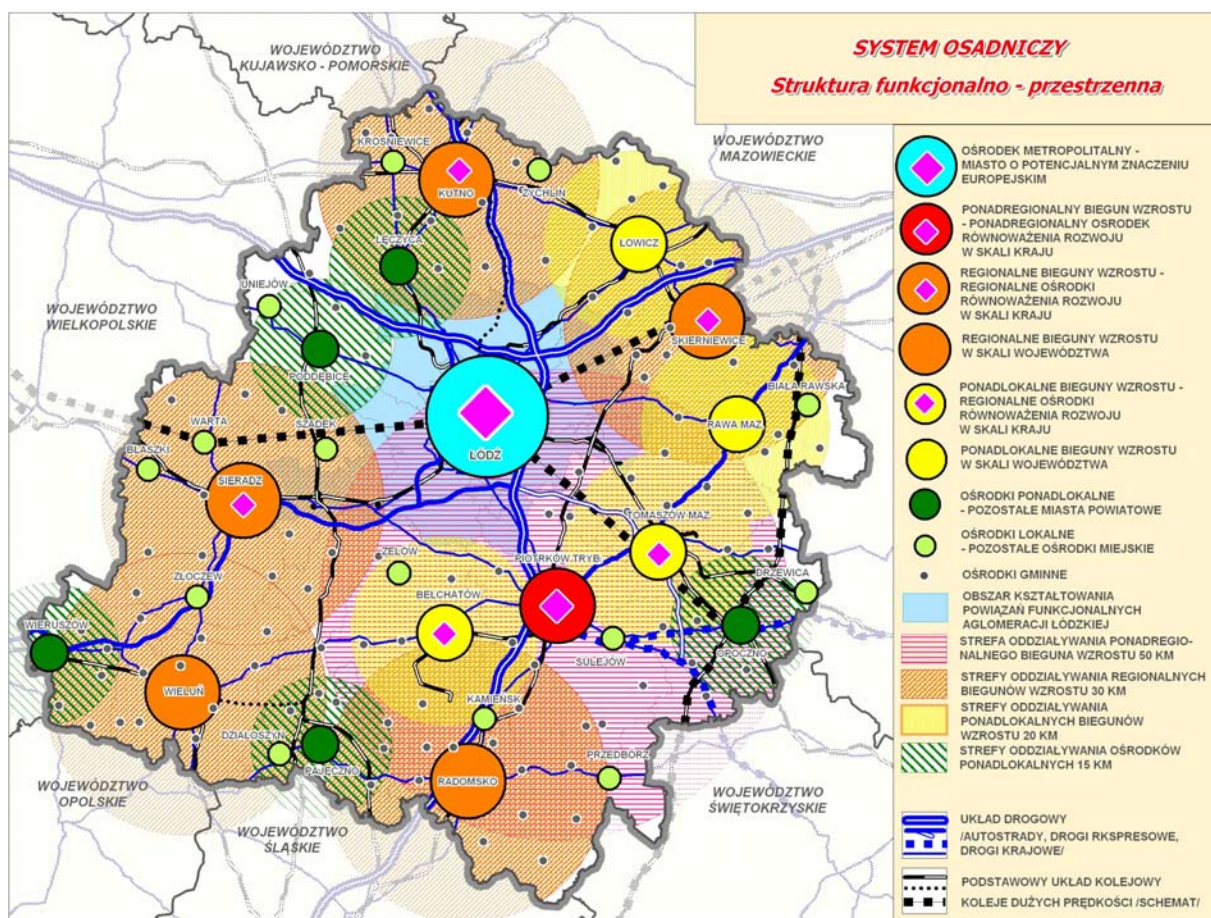


Warty oraz walory krajobrazowe południowej części województwa; włączenie miasta w sieć miast historycznych o znaczeniu krajowym i podjęcie działań w zakresie rewitalizacji zabytkowych struktur miejskich.

- ***Wzrost potencjału społeczno-ekonomicznego Bełchatowa, Tomaszowa Mazowieckiego, Łowicza i Rawy Mazowieckiej, jako ponadlokalnych biegunów wzrostu, przez wspomaganie rozwoju wyspecjalizowanych funkcji przemysłowych i usługowych przy uwzględnieniu potencjału endogenicznego miast:***
 - **Bełchatów** – element krajowej sieci regionalnych ośrodków równoważenia rozwoju i wojewódzkiej sieci ponadlokalnych biegunów wzrostu, którego rola w wojewódzkim i krajowym systemie osadniczym oparta będzie na restrukturalizacji gospodarki w kierunku rozwoju usług i działów przemysłu, opartych na rozwijającej się branży elektronicznej i telekomunikacyjnej, Bełchatowsko-Kleszczowskim Parku Przemysłowo-Technologicznym, podstrefie ŁSSE oraz pracach badawczo-rozwojowych nad ekoenergią, a także rozwój firm konstrukcyjno-budowlanych; wsparcie rozwoju funkcji wyspecjalizowanej szpitalnej opieki medycznej; ugruntowanie pozycji miasta jako silnego krajowego ośrodka sportowego i ośrodka turystyki konferencyjno-biznesowej opartej na rozwiniętej bazie hotelowej miasta i powiatu; rozwój funkcji transportowej (główny węzeł integracyjny),
 - **Tomaszów Mazowiecki** – element krajowej sieci regionalnych ośrodków równoważenia rozwoju i wojewódzkiej sieci ponadlokalnych biegunów wzrostu, którego rola w wojewódzkim i krajowym systemie osadniczym oparta będzie na wspieraniu rozwoju funkcji węzła komunikacyjnego oraz funkcji logistycznej (lokalne centrum logistyczne); funkcji przemysłowej, opartej na kształtujących się: klastrze ceramicznym i materiałów budowlanych, tomaszowskiej podstrefie ŁSSE i istniejącym potencjale średnich i dużych przedsiębiorstw przemysłu włókienniczego, odzieżowego i spożywczego; funkcji akademickiej; funkcji turystycznej, opartej na walorach środowiska przyrodniczego i kulturowego oraz na rozwijającej się infrastrukturze turystycznej; funkcji usługowej, związanej z istotną rolą w gospodarce miasta usług nierynkowych (ZUS, KRUS); istotne dla rozwoju miasta będzie także włączenie go w sieć miast historycznych znaczenia regionalnego oraz podjęcie działań związanych z rewitalizacją struktur historycznych,
 - **Łowicz** – element wojewódzkiej sieci ponadlokalnych biegunów wzrostu – wspieranie rozwoju funkcji turystycznej, opartej na istniejącym potencjale turystycznym i muzealnym oraz tradycjach kultury ludowej, co zadecydowało o włączeniu miasta do sieci unikatowych ośrodków historycznych o znaczeniu krajowym i podjęciu rewitalizacji zabytkowych struktur miejskich; rozwój funkcji przemysłowej, opartej na mleczarstwie oraz przetwórstwie owocowo-warzywnym i klastrze owocowo-warzywnym, zapleczu rolniczym i ośrodkach badawczych w Skierniewicach, a także przemyśle odzieżowym; wspieranie bardzo istotnej dla rozwoju miasta funkcji akademickiej (Mazowiecka Wyższa Szkoła Humanistyczno-Pedagogiczna); rozwój małych i średnich przedsiębiorstw,
 - **Rawa Mazowiecka** – element wojewódzkiej sieci ponadlokalnych biegunów wzrostu – wspieranie rozwoju funkcji przemysłowej, opartej na tradycyjnych działach przemysłu (metalowym, meblarskim i przemyśle rolno-spożywczym – przetwórstwo mięsa i owoców) i funkcjonowaniu podstrefy ŁSSE; funkcji edukacyjnej w zakresie szkolnictwa ponadgimnazjalnego; funkcji logistycznej (lokalne centrum logistyczne); funkcji turystycznej opartej na walorach kulturowych i tradycji folklorystycznej; istotne dla rozwoju



będą także włączenie miasta w sieć unikatowych miast historycznych o znaczeniu regionalnym oraz działania związane z rewitalizacją zabytkowych struktur miejskich.



Rysunek 63. Źródło: opracowanie własne.

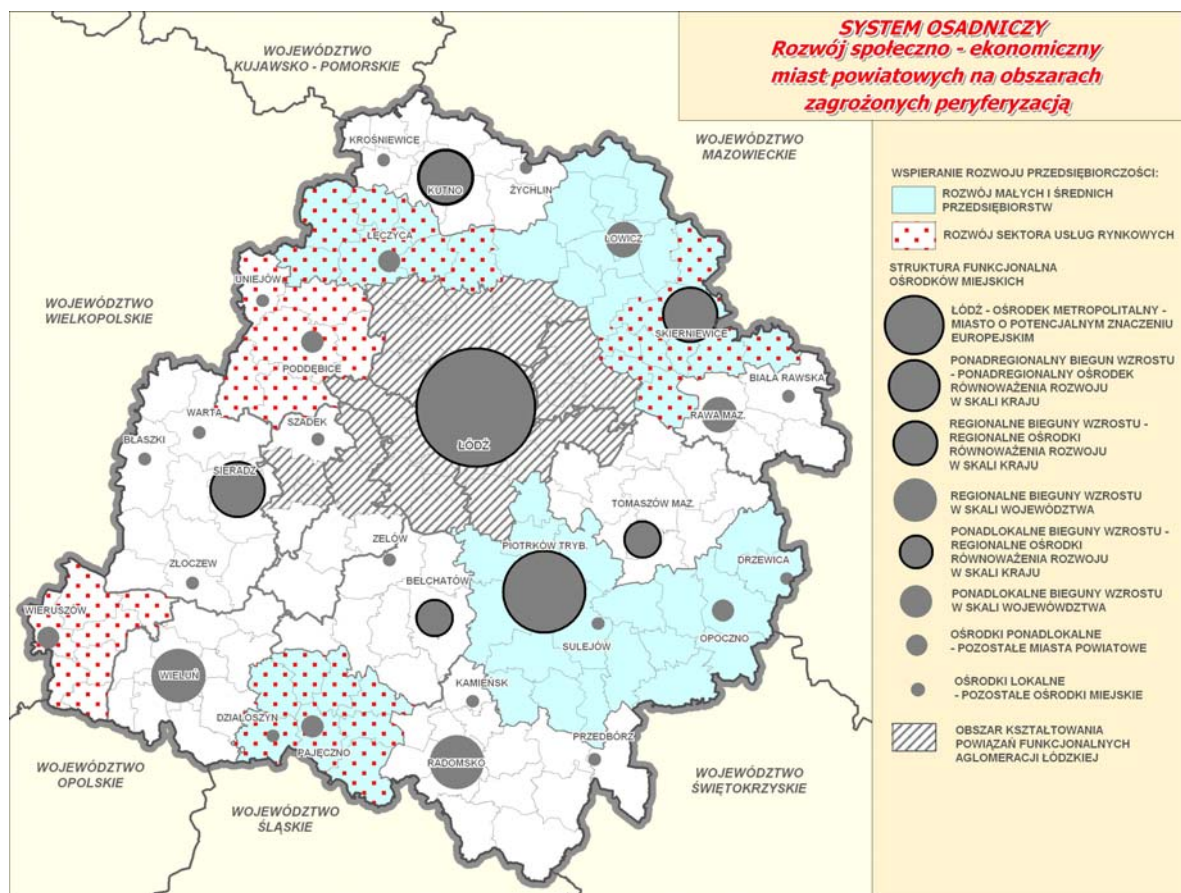
5. Rozwój społeczno-ekonomiczny miast powiatowych na obszarach zagrożonych peryferyzacją

- **Rozwój funkcji ponadlokalnych i wspieranie rozwoju społeczno- ekonomicznego w ośrodkach powiatowych poza obszarem kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej: Łęczycy, Opocznie, Pajęcznie, Poddębicach i Wieruszowie oparty na ich potencjale endogenicznym:**
 - **Łęczycza** – rozwijanie funkcji turystycznych, medycznych i przemysłowych, zdyskontowanie unikalnego dziedzictwa kulturowego miasta poprzez włączenie go w sieć miast historycznych znaczenia krajowego i wspieranie działań rewitalizacyjnych w historycznych strukturach miejskich; rozwój sektora usług rynkowych oraz małych i średnich przedsiębiorstw; wspieranie rozwoju kształtującego się klastra owocowo- warzywnego,
 - **Opoczno** – wspieranie rozwoju funkcji przemysłowej, opartej na przemyśle i kształtującym się klastrze ceramiki i materiałów budowlanych oraz na przemyśle włókienniczym; rozwój małych i średnich przedsiębiorstw; wspieranie miasta jako ośrodka żywej kultury ludowej oraz ośrodka rozwoju funkcji turystycznych opartych na tradycji ludowej i folklorze; pełnienie funkcji głównego transportowego węzła integracyjnego,



- **Wieruszów** – wspieranie rozwoju funkcji przemysłowej, opartej na przemyśle i kształtującym się klastrze drzewnym i meblarskim oraz przetwórstwie rolno-spożywczym w powiecie, a także rozwój sektora usług rynkowych; funkcji turystycznej z wykorzystaniem znacznych walorów środowiska przyrodniczego i kulturowego oraz szlaków turystycznych; włączenie miasta w sieć unikatowych miast historycznych o znaczeniu regionalnym i wspieranie działań w zakresie rewitalizacji historycznych struktur miejskich,
- **Pajęczno** – wspieranie rozwoju funkcji przemysłowej, opartej na przemyśle i kształtującym się klastrze przetwórstwa rolno-spożywczego (warzywnictwo) oraz związanej z przemysłem materiałów budowlanych; rozwój sektora usług rynkowych oraz wspieranie rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw, rozwój usług związanych ze strefą rehabilitacyjną,
- **Poddębice** – wspieranie rozwoju funkcji medyczno-uzdrowiskowej i rekreacyjnej opartej na zasobach wód geotermalnych; rozwój kształtującego się klastra przetwórstwa rolno-spożywczego (przemysł tytoniowy); rozwój sektora usług rynkowych.

Wszystkie wymienione ośrodki wymagają rozwoju i wzmocnienia infrastruktury społecznej. Działania te przyczynią się do powiększania rynków pracy tych miast; poprawy warunków mieszkaniowych, wzmocnienia lokalnych więzi społecznych, a tym samym – wyrównania szans rozwojowych. Ośrodki te, po zwiększeniu dostępności do nich, mogą stać się atrakcyjnymi miejscami pracy i zamieszkania ze względu na znaczne walory środowiska przyrodniczego i kulturowego obszarów otaczających te ośrodki.



Rysunek 64. Źródło: opracowanie własne.



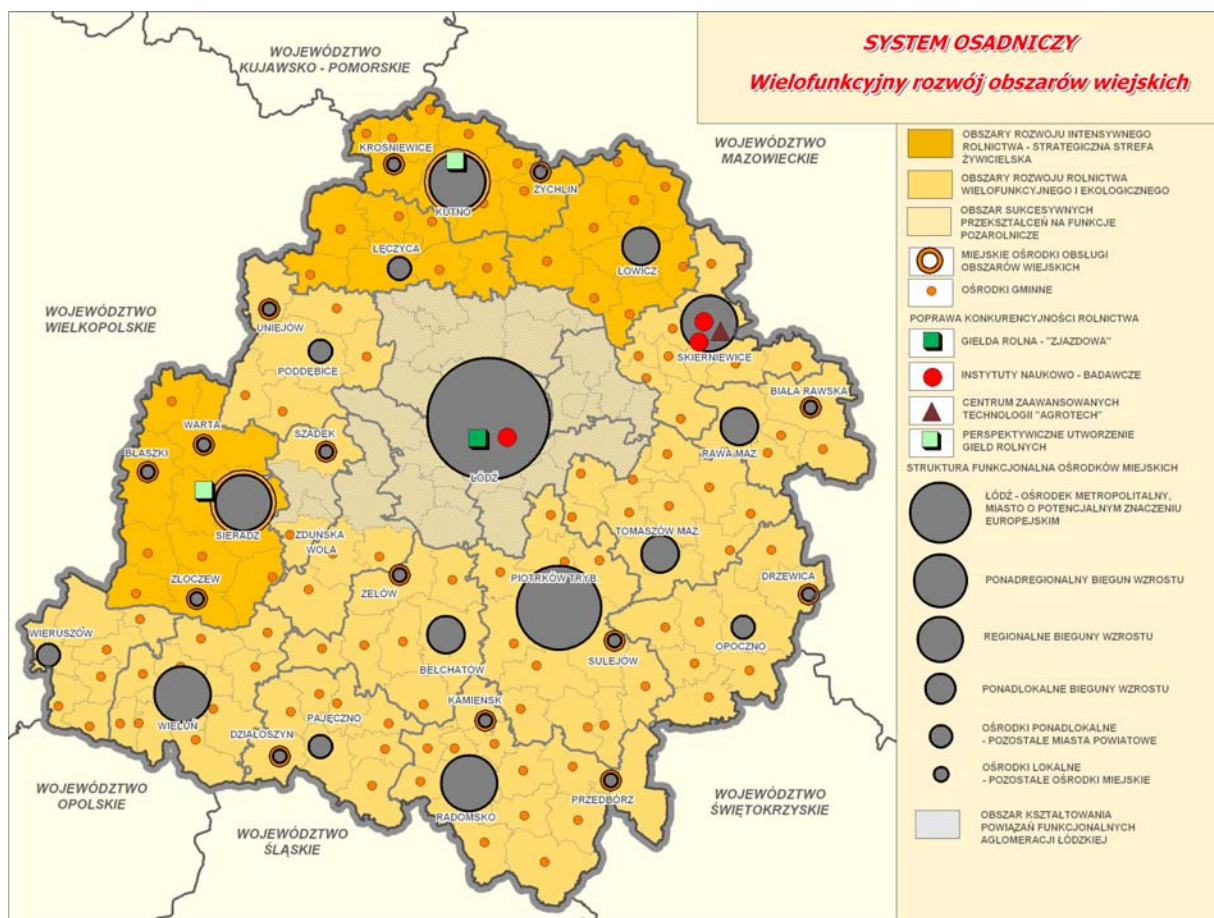
6. Wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich

- **Przywrócenie zasięgu oddziaływania przestrzennego małych i bardzo małych miast (Biała Rawska, Błaszki, Drzewica, Działoszyn, Kamieńsk, Krośniewice, Przedbórz, Sulejów, Szadek, Uniejów, Warta, Złoczew, Żelów i Żychlin) na obszarach wiejskich poprzez:**
 - wspomaganie utrzymania przez ośrodki miejsko-gminne ich funkcji ponadlokalnych – rozwój sektora publicznego,
 - rozwój wybranych elementów infrastruktury społecznej, głównie w zakresie podstawowej opieki medycznej i szkolnictwa podstawowego oraz gimnazjalnego i licealnego, handlu, jak również wyspecjalizowanych funkcji w zakresie opieki medycznej (Warta), turystyki i rekreacji (Biała Rawska, Drzewica, Działoszyn, Sulejów, Przedbórz, Kamieńsk), funkcji uzdrowiskowej (Uniejów), komunikacji (Krośniewice),
 - wspomaganie utrzymania funkcji przemysłowej małych miast (Błaszki, Działoszyn, Drzewica, Żelów, Żychlin) oraz tworzenia i funkcjonowania przedsiębiorstw przetwórstwa rolno-spożywczego,
 - przywracanie walorów dziedzictwa kulturowego poprzez włączenie miast w sieć unikatowych ośrodków historycznych znaczenia regionalnego (Uniejów) oraz lokalnego (Biała Rawska, Krośniewice, Przedbórz, Sulejów, Szadek, Warta, Złoczew, Żelów, Żychlin), a także wspieranie działań w zakresie rewitalizacji historycznych struktur miejskich.
- **Racjonalne wykorzystanie dla produkcji rolnej obszarów o najlepszych uwarunkowaniach przyrodniczych – strefa intensywnego rolnictwa:**
 - rozwój strategicznej strefy żywicielskiej opartej na kompleksach najlepszych gleb, które najliczniej występują w północnej i północno-zachodniej części województwa. Gospodarstwa rolne tu zlokalizowane będą realizowały model rolnictwa intensywnego, wysokotowarowego z wyspecjalizowaną produkcją rolną. Powiaty: łowicki, kutnowski, łęczycki odznaczają się specjalizacją produkcji w zakresie warzywnictwa, a specjalizacją powiatu sieradzkiego jest uprawa ziemniaków. W perspektywie czasu może nią zostać wykorzystanie biomasy jako paliwa do produkcji energii elektrycznej i ciepłej opartej na układzie kogeneracyjnym – skojarzonym,
 - utworzenie w Sieradzu i Kutnie pierwotnego rynku handlu hurtowego artykułami rolniczymi – giełd rolnych. Obszary te są miejscem wytwarzania i wysokiej podaży szerokiej gamy surowców rolniczych. Rynki te, po wyposażeniu w nowoczesną infrastrukturę handlową, staną się istotnym ogniwem w rozwoju gospodarczym tych regionów. Obecnie w województwie działa jeden zorganizowany rynek zbytu produkcji rolnej – Łódzki Rynek Hurtowy Zjazdowa SA.
- **Realizacja funkcji środowiskowej obszarów wiejskich poprzez wdrażanie rolnictwa zrównoważonego i wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich:**
 - racjonalne użytkowanie gruntów rolnych, poprzez wyłączenie z produkcji części gruntów najsłabszych, racjonalne stosowanie nawożenia, zwłaszcza wapnowania na glebach zakwaszonych, właściwy dobór upraw dostosowany do miejscowych warunków, wykorzystanie potencjału produkcyjnego trwałych użytków zielonych dla produkcji zwierzęcej, a także eliminowanie lub ograniczenie zagrożeń dla środowiska przyrodniczego w trosce o zachowanie bioróżnorodności,



Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego

- rozwój rolnictwa ekologicznego nastawionego na produkcję zdrowej żywności, szczególnie na obszarach o największych walorach przyrodniczych (Parki Krajobrazowe, Obszary Chronionego Krajobrazu),
- specjalizacja produkcji rolniczej (sadownictwo – pas gmin w powiatach skierniewickim i rawskim, warzywnictwo – w powiatach zgierskim i pajęczańskim),
- zwiększenie konkurencyjności rolnictwa poprzez podnoszenie standardów jakościowych gospodarstw oraz działania wspierające (doradztwo rolnicze, tworzenie nowoczesnych form organizacji producentów oraz rozwijanie współpracy między nimi a odbiorcami, rozwój sektora B+R), jak również rozwijanie niszowego segmentu rynku produkcji żywności wysokiej jakości (produktów tradycyjnych),
- wspieranie działań ukierunkowanych na wytwarzanie materiałów energetycznych z biomasy (zagospodarowanie słomy, odpadów produkcji rolniczej i leśnej oraz upraw energetycznych), szczególnie w powiatach: radomszczańskim, sieradzkim, tomaszowskim, opoczyńskim, piotrkowskim i wieluńskim oraz stworzenie warunków dla rozwoju biogazowni rolniczych, wytwarzających biogaz z surowców rolniczych (rolnictwo energetyczne),
- rozwój funkcji pozarolniczych, opartych głównie na agroturystyce, usługach związanych z turystyką i wypoczynkiem, handlem, mieszkalnictwem, wstępnym przetwórstwem rolno-spożywczym, rzemiosłem i rękodzielnictwem, będących wyrazem przedsiębiorczości środowisk wiejskich.



Rysunek 65. Źródło: opracowanie własne.



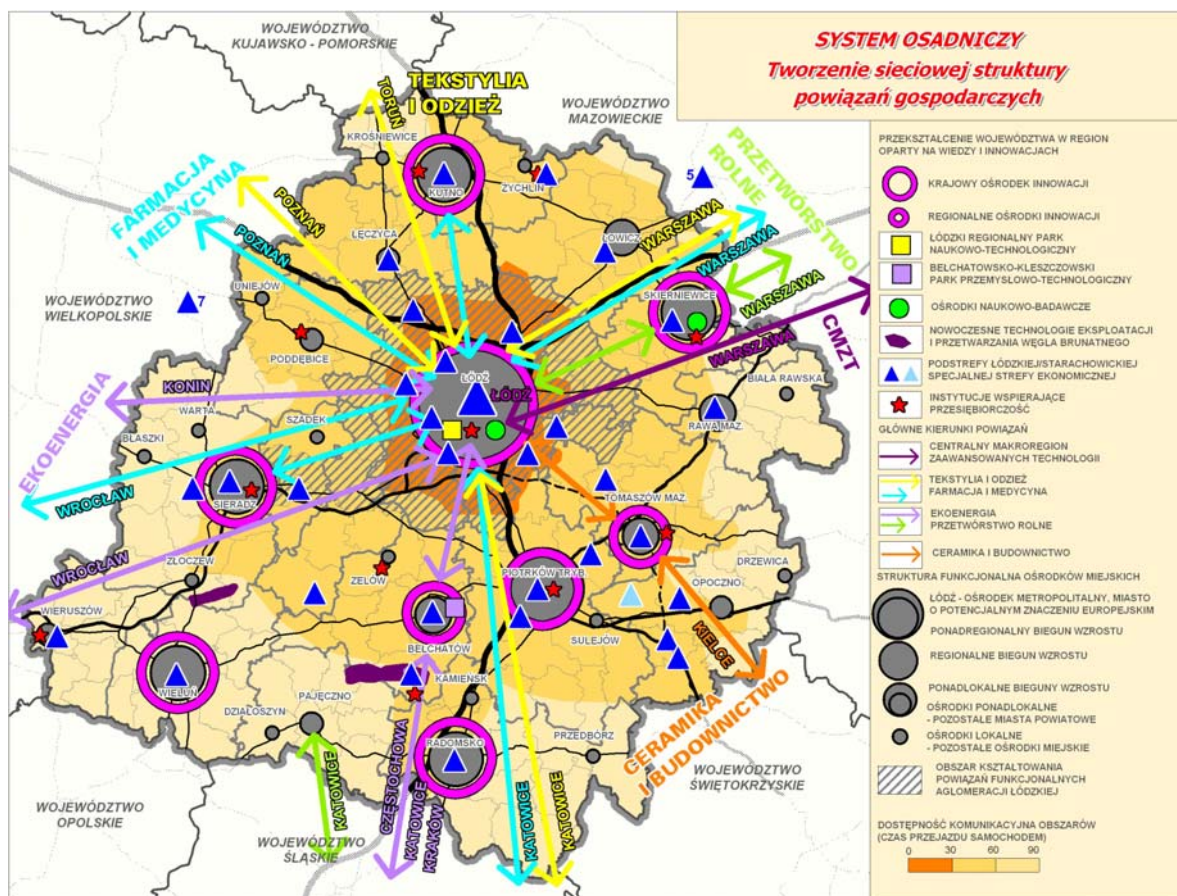
- ***Sukcesywne przekształcanie obszarów wiejskich w obszarze kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej na funkcje pozarolnicze:***

- obszary wiejskie w granicach obszaru stracą swój indywidualny charakter. Suburbanizacja będzie tworzyła nowy rodzaj krajobrazu, obcy dla wykształconych terenów wiejskich. Jego cechą charakterystyczną będzie tzw. mozaikowość użytkowania terenu, przeplatanie funkcji mieszkaniowych, produkcyjnych, turystycznych i rekreacyjnych z rolniczymi. Procesy przemian będą zróżnicowane pod względem skali i rodzaju. W gminach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie aglomeracji rolnictwo wypierane będzie przez usługi, głównie turystyczne i mieszkalnictwo. Utrzymywać się będzie ogrodnictwo (uprawy pod folią, szklarnie, uprawy krzewów) z przeznaczeniem dla odbiorcy miejskiego. W gminach położonych na obrzeżach obszaru zmiany w rolnictwie dotyczyć będą unowocześniania metod i technik produkcyjnych.

7. Tworzenie sieciowej struktury powiązań gospodarczych

- ***Przekształcanie województwa łódzkiego w region oparty na wiedzy poprzez:***

- tworzenie krajowych i regionalnych centrów innowacji oraz ośrodków dyfuzji innowacji opartych na potencjale naukowo-badawczym i przemysłowym:
 - **Łódź** – krajowy ośrodek innowacji,
 - **Kutno, Skierniewice, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Sieradz, Wieluń, Bełchatów, Tomaszów Mazowiecki** – regionalne ośrodki innowacji;
- kształtowanie i rozwój Centralnego Makroregionu Zaawansowanych Technologii o znaczeniu krajowym, we współpracy z województwem mazowieckim;
- rozwój i wdrażanie innowacji w przemyśle energetycznym w ścisłej współpracy regionu łódzkiego z województwem śląskim, wielkopolskim, dolnośląskim i małopolskim, w tym rozwój ekologicznych technologii wydobywania i przetwórstwa węgla brunatnego oraz rozwój geotermii i innych źródeł energii odnawialnych;
- kształtowanie powiązań i rozwój ponadregionalnej łódzko-świętokrzyskiej platformy materiałów budowlanych, w tym zastosowanie nowych technologii w przemyśle ceramicznym oraz rozwój chemii budowlanej;
- rozwój sektora farmaceutyczno-medycznego we współpracy z województwem mazowieckim, wielkopolskim, dolnośląskim i śląskim, w tym wykorzystanie biotechnologii w przemyśle farmaceutycznym i rozwój technik informacyjnych w ochronie zdrowia (e-zdrowie);
- kształtowanie i rozwój sektora tekstylno-odzieżowego z województwami: wielkopolskim, mazowieckim, śląskim i kujawsko-pomorskim, w tym wprowadzenie do produkcji inteligentnych tkanin oraz odzieży przyjaznej człowiekowi, a także wprowadzanie nowych zastosowań dla wyrobów i materiałów włókienniczych (m.in. w medycynie);
- rozwój branży rolniczej opartej na potencjale województwa łódzkiego i mazowieckiego, a także branżowych instytutów naukowo-badawczych (Instytut Sadownictwa i Kwiaciarstwa, Instytut Warzywnictwa), w tym wsparcie dla grup producenckich oraz promocja nowych produktów; wykorzystanie dużego rynku zbytu województwa śląskiego dla produktów rolnych z województwa łódzkiego, szczególnie z jego południowo-zachodniej części (Pajęczno, Sieradz).



Rysunek 66. Źródło: opracowanie własne.

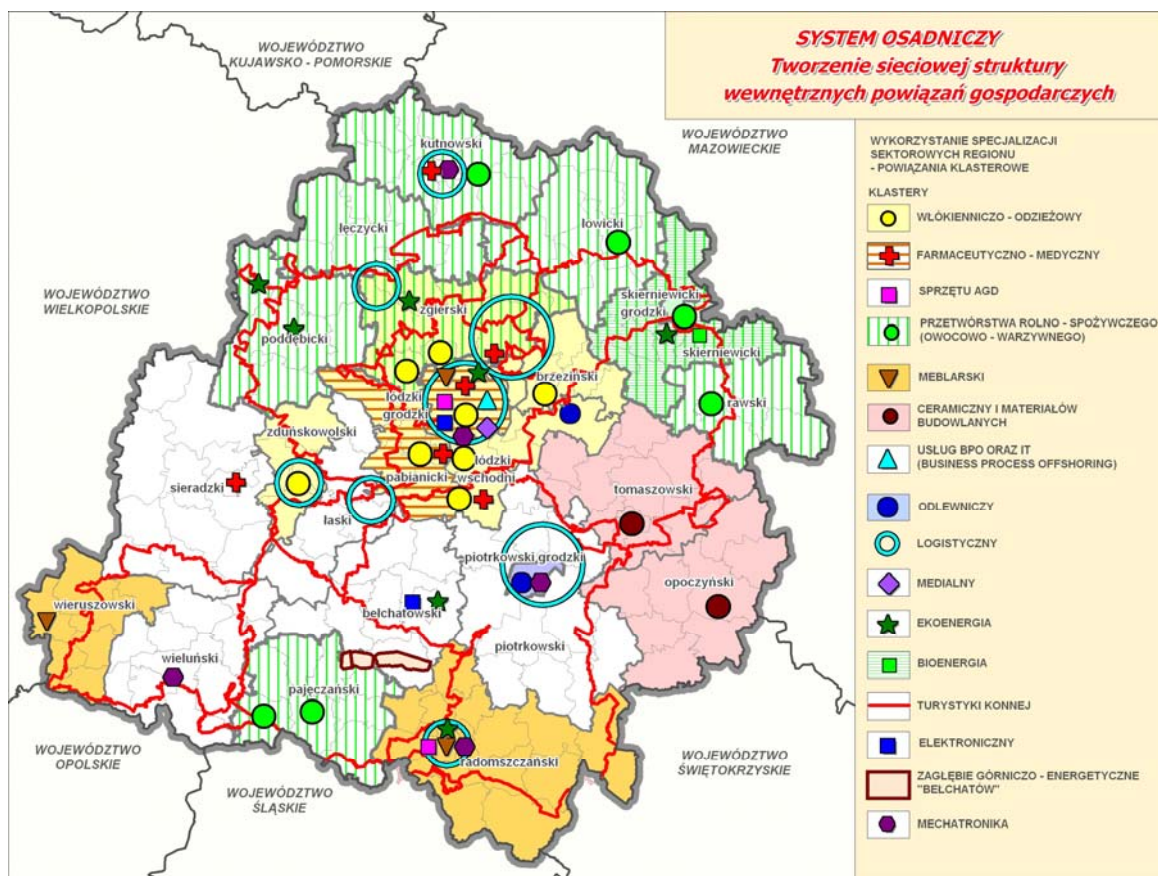
- **Wykorzystanie specjalizacji sektorowych regionu oraz potencjału ludzkiego i materialnego, a także zasobów naturalnych w celu rozwoju powiązań o charakterze klastrów:**
 - włókienniczo-odzieżowego, opartego na silnych związkach między Łodzią, Zgierzem, Aleksandrowem Łódzkim, Pabianicami, Zduńską Wolą i Brzezinią oraz Tuszynem i Rzgowem,
 - mechatronicznego opartego na ścisłej współpracy między Łodzią a Piotrkowem Trybunalskim, Wieluniem, Radomskiem i Kutnem,
 - farmaceutyczno-medycznego na bazie powiązań między Łodzią, Kutnem, Pabianicami oraz Strykowem, Sieradzem i Tuszynem,
 - sprzętu AGD opartego na potencjale Łodzi i Radomska,
 - przetwórstwa rolno-spożywczego na bazie powiązań między Skierniewicami, Łowiczem, Rawą Mazowiecką, Pajęcznem, Działoszynem oraz Kutnem i powiatami poddębickim, łęczyckim, zgierskim, kutnowskim i rawskim,
 - meblarskiego w powiatach radomszczańskim i wieruszowskim we współpracy z Łódzką Akademią Sztuk Pięknych,
 - ceramicznego i materiałów budowlanych na bazie potencjału powiatów opoczyńskiego i tomaszowskiego,
 - odlewniczego kształtującego powiązania gospodarcze między Piotrkowem Trybunalskim a Koluszkami,



- ekoenergii między odpowiednimi instytucjami Bełchatowa, Ozorkowa, Uniejowa, Poddębic, Łodzi, Skierniewic, Radomska i Politechniką Łódzką,
- bioenergii w Skierniewicach i powiecie skierniewickim,
- elektronicznego kształtującego powiązania między Łodzią a Bełchatowem,
- usług BPO, IT oraz medialnego w Łodzi,
- logistycznego, szczególnie w Łodzi, Strykowie, Piotrkowie Trybunalskim (ponadregionalne centrum logistyczne) oraz Kutnie, Zduńskiej Woli, Łasku lub Leżnicy Wielkiej i Radomsku (regionalne centra logistyczne),
- turystyki konnej opartego na szlakach konnych oraz ośrodkach jazdy konnej.

Zakłada się, że rozwój gospodarki opartej na wiedzy i inicjatyw klastrowych w miastach województwa może przyczynić się z czasem do lokalizacji w tych miastach funkcji metropolitalnych, komplementarnych do funkcji metropolitalnych Łodzi. Proces ten spowoduje ukształtowanie się sieciowej struktury powiązań poziomych między jednostkami gospodarczymi różnej wielkości i rodzaju (przedsiębiorstwami, miastami, powiatami).

Ze względu na koncentrację potencjału gospodarki innowacyjnej w stolicy województwa początkowo, w strukturach sieciowych dominować będą powiązania biegunów wzrostu z Łodzią. W przyszłości proces ten doprowadzi do ukształtowania się regionalnej strefy rozwoju powiązań metropolitalnych. Głównymi ośrodkami tej strefy będą Łódź, Piotrków Trybunalski, Kutno, Skierniewice, Sieradz, Radomsko i Wieluń. Komplementarność potencjałów i funkcji biegunów wzrostu w stosunku do Łodzi powinna zapobiegać tworzeniu się układu rdzeń – peryferie, a poprzez kształtującą się sieć powiązań poziomych sprzyjać dyfuzji rozwoju na cały region.

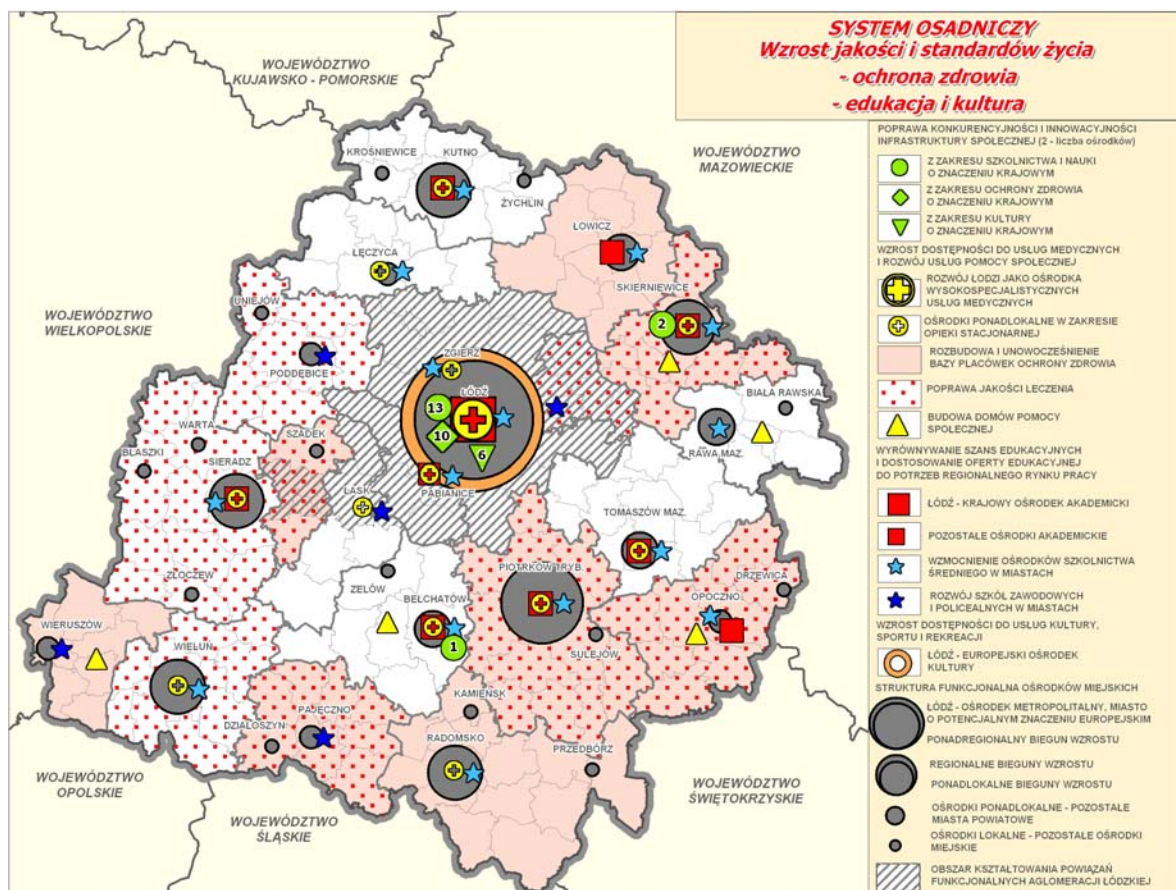


Rysunek 67. Źródło: opracowanie własne.



8. Wzrost jakości i standardów życia mieszkańców województwa

- **Poprawa konkurencyjności i innowacyjności infrastruktury społecznej o znaczeniu krajowym:**
 - wzmocnienie roli uczelni wyższych (Politechniki Łódzkiej, Uniwersytetu Łódzkiego, Uniwersytetu Medycznego w Łodzi), instytutów badawczo-rozwojowych (Centrum Badań Molekularnych i Makromolekularnych PAN w Łodzi, Centrum Biologii Medycznej PAN w Łodzi, Instytutu Włókiennictwa w Łodzi, Instytutu Technologii Bezpieczeństwa MORATEX w Łodzi, Instytutu Biopolimerów i Włókien Chemicznych w Łodzi, Instytutu Sadownictwa i Kwiaciarstwa w Skierniewicach, Instytutu Warzywnictwa w Skierniewicach) oraz parków technologicznych (Łódzkiego Regionalnego Parku Naukowo-Technologicznego w Łodzi, Bełchatowsko-Kleszczowskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego) w tworzeniu gospodarki opartej na wiedzy;
 - poprawa pozycji infrastruktury kultury z obszaru województwa łódzkiego na tle kraju zwłaszcza Muzeum Sztuki w Łodzi, Centralnego Muzeum Włókiennictwa, Muzeum Kinematografii w Łodzi, Teatru Wielkiego w Łodzi, Filharmonii Łódzkiej im. A. Rubinsteina, Teatru im. S. Jaracza. Wdrożenie cyfryzacji zbiorów muzealnych;
 - wspieranie kształcenia artystycznego poprzez rozwój szkół artystycznych o znaczeniu krajowym, tj. Państwowej Wyższej Szkoły Filmowej, Telewizyjnej i Teatralnej im. L. Schillera w Łodzi, Akademii Sztuk Pięknych im. W. Strzemińskiego w Łodzi, Akademii Muzycznej im. G.K. Bacewiczów w Łodzi, Ogólnokształcącej Szkoły Baletowej im. F. Parnella w Łodzi;
 - rozwój infrastruktury medycznej, w tym Instytutu Centrum Zdrowia Matki Polki w Łodzi, Instytutu Medycyny Pracy im. J. Nofera w Łodzi, szpitali klinicznych Uniwersytetu Medycznego w Łodzi, Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego im. M. Kopernika w Łodzi.
- **Wzrost dostępności do usług medycznych i rozwój usług pomocy społecznej:**
 - rozwój Łodzi jako ośrodka wysokospecjalistycznych usług medycznych i ośrodka transplantologii,
 - rozwój wysokospecjalistycznych procedur medycznych (m.in. dializ, kardiologii inwazyjnej, chemioterapii) w wybranych ośrodkach województwa,
 - wzmocnienie i doinwestowanie bazy medycznej w południowej i wschodniej części województwa,
 - poprawa jakości leczenia w powiatach, w których w latach 2002–2008 nastąpił znaczny przyrost zgonów z powodu chorób cywilizacyjnych, tj.: wieluńskim, pajęczańskim, pabianickim, sieradzkim, poddębickim, brzezińskim, łódzkim wschodnim, Piotrkowie Trybunalskim i Skierniewicach,
 - rozwój bazy całodobowych domów pomocy społecznej w powiatach: rawskim, skierniewickim, Skierniewicach, opoczyńskim, wieruszowskim i bełchatowskim.
- **Wyrównywanie szans edukacyjnych mieszkańców oraz dostosowanie oferty edukacyjnej do potrzeb regionalnego rynku pracy poprzez:**
 - rozwój Łodzi jako ośrodka akademickiego o znaczeniu krajowym,
 - wzmacnianie powiązań między uczelniami wyższymi w regionie,
 - rozwój specjalistycznych kierunków technicznych na poziomie szkolnictwa wyższego oraz ponadgimnazjalnego.



Rysunek 68. Źródło: opracowanie własne.

Konieczność poprawy konkurencyjności na europejskim rynku edukacyjnym, niż demograficzny wkraczający na uczelnie, struktura kształcenia nieodpowiadająca potrzebom rynku pracy, słabe powiązanie szkół z zewnętrznym otoczeniem społeczno-gospodarczym – to wyzwania, przed którymi stają szkoły wyższe. Planowana reforma szkolnictwa wyższego może zasadniczo zmienić ten stan rzeczy. Czołowe łódzkie uczelnie publiczne mają szansę stać się uczelniami elitarnymi prowadzącymi dydaktykę i badania na najwyższym poziomie oraz przyciągającymi licznych studentów zagranicznych. Pozostałe szkoły wyższe województwa mogą stać się uczelniami o charakterze regionalnym, które poprzez współpracę i konsolidację między sobą oraz z przedsiębiorstwami, a także poprzez tworzenie centrów naukowych i konsorcjów naukowo-przemysłowych, zostaną silnie związane z regionalnym i lokalnym otoczeniem społeczno-gospodarczym i budować będą regionalną gospodarkę opartą na wiedzy.

• **Wzrost dostępności do usług kultury oraz sportu i rekreacji poprzez:**

- rozwój Łodzi jako europejskiego ośrodka kultury,
- powstanie na poziomie lokalnym, centrów kulturalno-sportowych dobrze zaopatrzonych i wyposażonych w dostęp do Internetu bibliotek oraz nowoczesnej bazy rekreacyjno-sportowej.

Łódź ubiegająca się o tytuł Europejskiej Stolicy Kultury w 2016 r. ma szansę zostać europejskim ośrodkiem kultury. Miasto posiada interesujące i różnorodne dziedzictwo kulturowe, w tym bogate, unikalne kolekcje muzealne oraz liczne instytucje teatralne i muzyczne. Jest także miastem festiwali. Filmowe życie Łodzi skupia się wokół słynnej



Łódzkiej Szkoły Filmowej. Potencjał kulturalny miasta znacznie wzmocni realizacja Specjalnej Strefy Sztuki na terenie tzw. Nowego Centrum Łodzi oraz rewitalizacja EC1 i jej adaptacja na cele kulturalno-artystyczne. Infrastruktura kulturalna w innych miastach regionu jest zróżnicowana i słabiej rozwinięta, więc zakładane wspieranie rozwoju wielofunkcyjnych centrów kultury w mniejszych miastach i na obszarach wiejskich przyczyni się do ożywienia kulturalnego i integracji społeczności lokalnych. Także rozwój i modernizacja infrastruktury sportowej oraz promocja osiągnięć sportowych wpłyną na popularyzację sportu amatorskiego i młodzieżowego w regionie.

• **Rozwój budownictwa mieszkaniowego poprzez:**

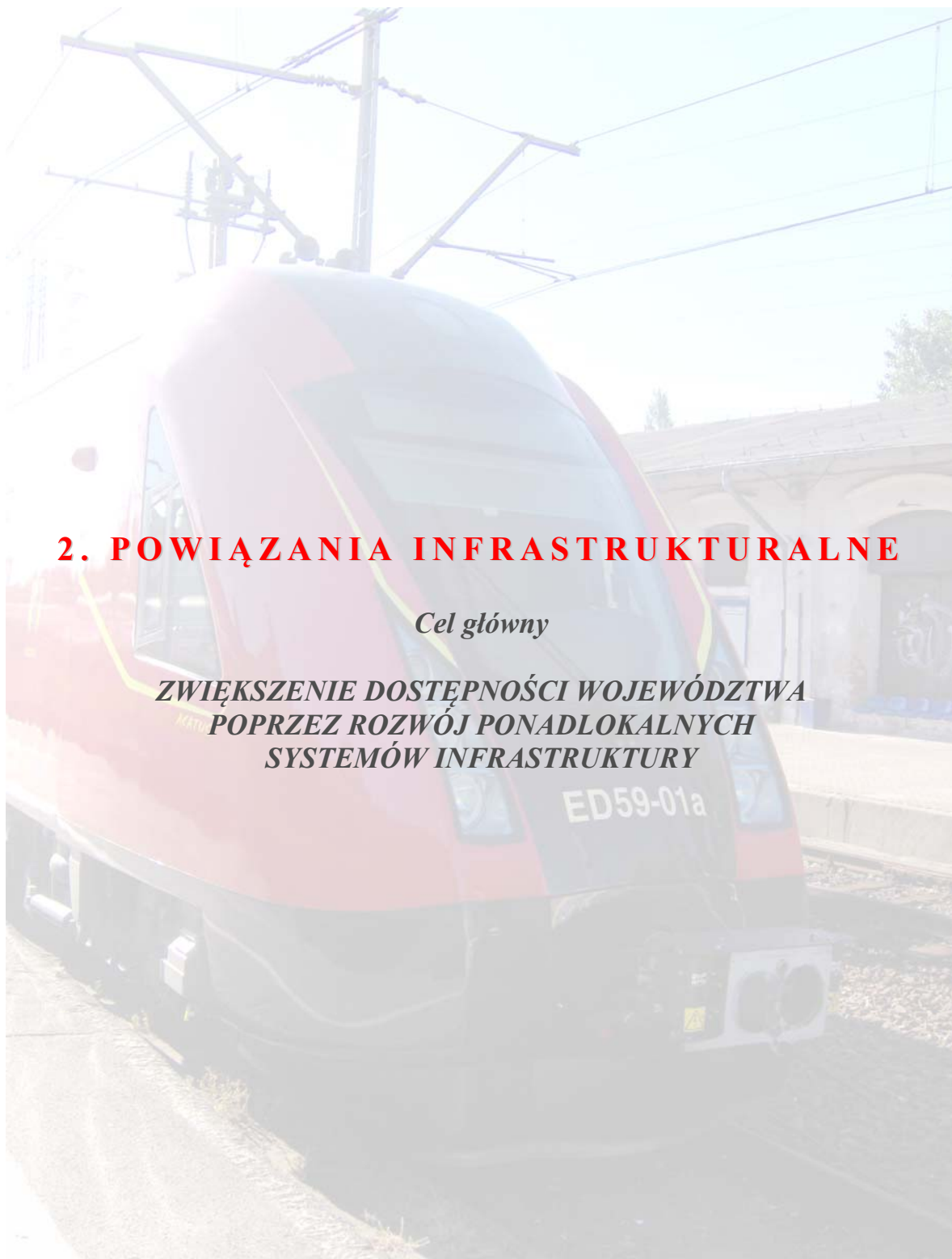
- racjonalne wykorzystywanie przestrzeni na potrzeby rozwoju mieszkalnictwa, szczególnie w Łodzi oraz miastach o największych szacowanych bezwzględnych potrzebach mieszkaniowych (powyżej 10 tys. mieszkań do 2030 r. – powiaty: zgierski, piotrkowski, tomaszowski, bełchatowski, sieradzki, radomszczański, łódzki wschodni, pabianicki i opoczyński) – uzupełnianie istniejących struktur miejskich lub kontynuacja obszarów zainwestowania,
- przeciwdziałanie procesom suburbanizacji, zwłaszcza w okolicach dużych miast poprzez ograniczenie zainwestowania na terenach rolno-leśnych,
- racjonalną, uzasadnioną ekonomicznie politykę przestrzenną, kształtowaną na poziomie lokalnym, uwzględniającą ochronę walorów przyrodniczo-krajobrazowych oraz przeciwdziałanie powstawaniu zabudowy o cechach dysharmonijnych,
- wprowadzanie ekologicznych form budownictwa mieszkaniowego, jakim jest np. budownictwo ekologiczne z gliny, słomy, kamienia, szczególnie w terenach rolnych i o wysokich walorach przyrodniczo-krajobrazowych,
- wzrost jakości zasobów mieszkaniowych poprzez rewitalizację i rewaloryzację zdegradowanej tkanki miejskiej (Łódź, Piotrków Trybunalski, Pabianice, Sieradz, Zgierz, Łowicz, Wieluń, Łęczyca, Wieruszów, Brzeziny, Sulejów).



2. POWIĄZANIA INFRASTRUKTURALNE

Cel główny

**ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI WOJEWÓDZTWA
POPRAZ ROZWÓJ PONADLOKALNYCH
SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY**





Przez województwo łódzkie przebiegają dwa paneuropejskie korytarze transportowe: II korytarz: Berlin – Warszawa – Moskwa oraz VI korytarz: Gdańsk – Łódź/Warszawa – Żilina – Ostrawa, który wpisuje się w projekt utworzenia intermodalnego paneuropejskiego korytarza transportowego łączącego Morze Bałtyckie z Adriatykiem („Adriatic – Baltic – Landbridge”). W korytarzach tych przebiegają transeuropejskie sieci TEN-T istniejące i projektowane. Dla zapewnienia strategicznych powiązań transportowych województwa postuluje się uzupełnienie sieci TEN-T w ramach kolejnych jej modyfikacji (co 5 lat) oraz uzupełnienie korytarzy transportowych na brakujących kierunkach:

- Łódź – Wrocław – Praga – Drezno z wykorzystaniem planowanej drogi ekspresowej S-8 oraz planowanej Kolei Dużych Prędkości,
- Łódź – Kielce/Radom – Lublin/Rzeszów – Ukraina – Odessa z wykorzystaniem planowanej drogi ekspresowej S-12 i S-74 oraz planowanych i zmodernizowanych linii kolejowych (powiązanie KDP z CMK, linie nr 22 i nr 25).

W celu zwiększenia dostępności i atrakcyjności województwa oraz zdyskontowania jego centralnego położenia w kraju zakłada się wzmocnienie oraz rozwój zewnętrznych i wewnętrznych powiązań infrastrukturalnych. Jednym z kluczowych zagadnień realizacji tego celu jest rozwój systemów transportowych.

Poprawa dostępności drogowej stolicy województwa i regionu w powiązaniach międzyregionalnych, krajowych i europejskich to główne założenie polityki transportowej województwa, ukierunkowane głównie na zapewnienie szybkich połączeń Łodzi z innymi metropoliami i dużymi miastami w kraju. Realizowane ono będzie głównie poprzez program budowy autostrad i dróg ekspresowych.

Zapewnienie sprawnych i dobrych technicznie połączeń między miastami województwa, poprawa płynności ruchu i skrócenie czasu przejazdu w ruchu tranzytowym oraz zapewnienie dobrej przejezdności przez miasta (likwidacja kongestii i tzw. wąskich gardeł) to następne cele zmierzające do zwiększenia dostępności wewnętrznej województwa. Priorytetem będzie również eliminacja uciążliwego ruchu tranzytowego i ciężkiego z centrów miast i miejscowości o gęstej zabudowie, nierzadko objętej ochroną konserwatorską, oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu. Wyznaczenie korytarzy dla realizacji obwodnic czy przełożenia dróg często wywołuje konflikty w związku z uwarunkowaniami środowiskowymi (np. obwodnica Łęczycy na DK nr 1).

W zakresie transportu kolejowego najważniejsze zadanie na najbliższe lata to stworzenie nowej konkurencyjnej oferty rynkowej na miarę potrzeb społecznych i gospodarczych XXI w. Aby zapewnić warunki dla równowagi międzygałęziowej w polskim transporcie, konieczne jest podjęcie inwestycji kolejowych na poziomie realizowanego obecnie programu budowy dróg ekspresowych i autostrad. Zwiększenie dostępności województwa w transporcie kolejowym sprowadzać się będzie do działań mających na celu włączenia Łódzkiego Węzła Kolejowego w system kolei szybkich oraz w system kolei międzyregionalnych o wysokich parametrach technicznych, co zapewni Łodzi i regionowi połączenia kolejowe w przewozach kwalifikowanych Eurocity i Intercity. Konsekwencją tych działań będzie włączenie kolei do wewnętrznej obsługi komunikacyjnej aglomeracji i stworzenie spójnego systemu kolei aglomeracyjnej, regionalnej i międzyregionalnej, zintegrowanych z koleją szybką. Działania w tym aspekcie winny zmierzać również do segregacji ruchu na liniach kolejowych oraz zwiększenia udziału kolei w przewozach pasażerskich i towarowych w myśl zasad zrównoważonego rozwoju.



Ponadto w kształtowaniu polityki transportowej województwa, zmierzającej do zwiększenia jego dostępności transportowej na różnych poziomach, należy priorytetowo traktować środki transportu przyjazne środowisku (kolej, tramwaj, rower).

W ramach poprawy obsługi ludności transportem publicznym należy dążyć do jednakowej dostępności regionalnymi przewozami oraz integracji różnych środków transportu poprzez tworzenie tzw. węzłów integracyjnych. Dla miast preferuje się transport zbiorowy ze wskazaniem na szynowe środki transportu w Aglomeracji Łódzkiej.

W zakresie transportu lotniczego działania winny zmierzać do zwiększenia roli (udziału) Portu Łódzkiego w lotniczych przewozach pasażerskich krajowych i międzynarodowych, co może przynieść ożywienie gospodarcze oraz poprawę sytuacji finansowej miasta i regionu. Realizacja celu przybliżenia Łodzi do Europy i świata winna być ukierunkowana na stworzenie warunków do przyjmowania lotów międzykontynentalnych samolotami różnego typu i wielkości. Dalszy rozwój łódzkiego lotniska jest ograniczony jego lokalizacją w sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych i koniecznością utrzymania strefy ograniczenia wysokości zabudowy w strefie nalołów. Na uwadze należy mieć zwiększający się popyt na pasażerskie przewozy lotnicze (wzrost zamożności, mobilności mieszkańców i rozwój turystyki) oraz na przewozy cargo, które były planowane, uzupełniając względem PL Łódź, przy wykorzystaniu wojskowego lotniska w Łasku. Nie uwzględnienie lotniska Łask ani innego wojskowego lotniska (np. branego opcjonalnie pod uwagę lotniska Łęczyca w Leżnicy Wielkiej) w rozporządzeniu RM z 24 grudnia 2008 r. w sprawie udostępnienia lotnisk wojskowych do celów cywilnych, może stanowić w przyszłości problem z szeroką obsługą tego rodzaju przewozów. Gwarancji całościowej obsługi lotniczej województwa w różnym zakresie upatruje się w planowanej budowie Centralnego Portu Lotniczego w lokalizacji między Łodzią a Warszawą, którego realizacja uzależniona jest od wyników studium analityczno-prognostycznego „Koncepcja Lotniska Centralnego dla Polski – prace analityczne”.

Przebieg dużych inwestycji transportowych zmieni w zasadniczy sposób krajobraz regionu łódzkiego. Staną się one katalizatorem przekształceń gospodarczych i przestrzennych województwa, tworząc pasma przyspieszonego rozwoju. Priorytetowymi działaniami winny stać się przedsięwzięcia zmierzające do podniesienia konkurencyjności regionu na arenie międzynarodowej oraz likwidacja barier i dysproporcji rozwojowych. Niemalże znaczenie będzie tu miała logistyka, która ukierunkuje transport towarowy z korzyścią dla dostawców i odbiorców. Przyczyni się to do rozwoju firm transportowych wykorzystujących transport intermodalny i lokalizujących magazyny i centra logistyczne w sąsiedztwie węzłów transportowych,.

Podniesienie konkurencyjności i atrakcyjności regionu dla inwestorów oraz zapewnienie wyższego poziomu usług dla społeczności lokalnych wiąże się również z koniecznością poprawy stanu infrastruktury energetycznej, związanej z rozwojem systemów wytwarzania energii oraz przebudową systemów jej przesyłu i dystrybucji. Ważnym celem w zakresie rozwoju systemów infrastruktury jest zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego województwa, czyli zapewnienie dostaw odpowiedniej ilości energii elektrycznej w rozsądnych cenach, przy równoczesnym zachowaniu wymagań ochrony środowiska. Ochrona klimatu,



wyczerpywalność złóż węgla oraz rosnące jego ceny powodują konieczność przestawienia produkcji energii na nowe technologie o niskiej emisji CO₂ wraz z zastosowaniem innowacyjnych rozwiązań redukcji CO₂ w celu ochrony środowiska i klimatu.

Z technologiami o niskiej emisji CO₂ będzie związany rozwój energetyki rozproszonej, wykorzystującej lokalne źródła energii, jak np. metan (biogaz), czy też odnawialne źródła energii (OZE), uwarunkowany jednak możliwościami odbioru energii wytworzonej. Również energetyka jądrowa, która oprócz braku emisji CO₂ zapewnia niezależność od typowych kierunków pozyskiwania surowców, jest nowym wyzwaniem dla bezpieczeństwa energetycznego województwa. Zastosowanie energetyki jądrowej poprzedzone będzie opracowaniem na szczeblu rządowym „Programu polskiej energetyki jądrowej”, który określi m.in.: lokalizacje elektrowni jądrowych (jedna potencjalna lokalizacja dotyczy rejonu Elektrowni Bełchatów), przygotowanie infrastruktury dla energetyki jądrowej, zapewnienie inwestorom warunków do wybudowania i uruchomienia elektrowni jądrowych, opartych na bezpiecznych technologiach akceptowanych społecznie.

W ramach poprawy bezpieczeństwa energetycznego województwa przewiduje się zwiększenie zasięgu obsługi krajowego systemu dystrybucji gazu ziemnego poprzez gazyfikację miast nieobjętych siecią oraz terenów wiejskich (szczególnie w południowo-zachodniej części województwa), pod warunkiem wykazania opłacalności takiego przedsięwzięcia.

Wskazane jest także, aby województwo zaczęło równomiernie korzystać z możliwości, jakie niesie uczestnictwo w „sieci”. Działania w kierunku budowy społeczeństwa informacyjnego winny mieć na celu stworzenie powszechnego dostępu do Internetu, mediów telekomunikacyjnych oraz poprawę wykorzystania technologii informatycznych i komunikacyjnych we wszystkich sferach życia społeczno-gospodarczego.

Rozwijanie systemów infrastruktury transportowej, telekomunikacyjnej i energetycznej oraz osiągnięcie wysokiego standardu dostępności do usług informacyjnych (RTV, Internet, telekomunikacja, w tym bezprzewodowa) zapewnią przestrzenne zintegrowanie regionalnych rynków pracy oraz przyczynią się do wzmocnienia spójności terytorialnej województwa z innymi województwami.

• KIERUNKI DZIAŁAŃ DLA ZWIĘKSZENIA DOSTĘPNOŚCI WOJEWÓDZTWA POPRZEC ROZWÓJ PONADLOKALNYCH SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY

1. Wzmocnienie i rozwój systemu powiązań drogowych zewnętrznych i wewnętrznych

Rozwój systemu drogowego województwa łódzkiego planowany jest zgodnie z założeniami polityk transportowych i strategii szczebla rządowego oraz wojewódzkiego. W ramach wzmocnienia i rozwoju systemu powiązań drogowych zakłada się:

- Realizację strategicznego układu drogowego województwa w ramach istniejącej i postulowanej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)**

Strategiczny układ drogowy województwa tworzy układ autostrad i dróg ekspresowych, zgodny z ostatnim rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych:



- autostrada A-1 relacji Gdańsk – Toruń – Łódź – Piotrków Trybunalski – Częstochowa Gliwice – Gorzyczki,
- autostrada A-2 relacji Świecko – Poznań – Stryków – Warszawa – Kukuryki,
- droga ekspresowa S-8 relacji Wrocław – Syców – Kępno – Sieradz – A-1 (Łódź) A-1 (Piotrków Trybunalski) – Rawa Mazowiecka – Warszawa,
- droga ekspresowa S-12 relacji A-1 (Piotrków Trybunalski) – Sulejów – Radom – Lublin,
- droga ekspresowa S-74 relacji S-12 (Sulejów) – Kielce – Opatów. W „Planie...” postuluje się drogę ekspresową S-74 w innym przebiegu, jako przedłużenie na wschód drogi ekspresowej S-8 Wrocław – Łódź, od węzła „Wrocław” na autostradzie A-1 (rejon Łodzi) w kierunku Tomaszowa Mazowieckiego i Kielc. Droga S-74 na postulowanym kierunku Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Kielce lansowana jest od lat przez władze województwa oraz samorządy lokalne i występuje we wszystkich strategicznych, ważnych dla województwa dokumentach,
- droga ekspresowa S-14 jako zachodnia obwodnica Łodzi, łącząca A-2 i S-8 (poza siecią TEN-T).

W ramach modyfikacji sieci TEN-T 2010 zespół Ministerstwa Infrastruktury zarekomendował Komisji Europejskiej propozycję uzupełnienia sieci o drogi:

- S-8 na odcinku Walichnowy – Pabianice (Łódź) – autostrada A-1,
- S-12 na odcinku Piotrków Trybunalski – Radom – Kurów,
- S-74 na odcinku Łódź (autostrada A-1) – Tomaszów Mazowiecki – Kielce – Nisko.

Przebiegi projektowanych dróg ekspresowych wraz z podłączeniami do istniejącego układu drogowego opracowywane są przez GDDKiA w ramach Studiów Techniczno- Ekonomiczno- Środowiskowych. Ostateczne uściślenie przebiegów nastąpi po wielokryterialnej analizie porównawczej wariantów, uzyskaniu opinii i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Aktualnie zdecydowany przebieg, po uzyskaniu decyzji środowiskowej, mają drogi: S-8 na odcinku Kępno – Sieradz - autostrada A-1 (węzeł „Wrocław”) oraz południowy odcinek S-14 od węzła „Lublinek” do węzła „Róża”. Pozostały odcinek S-14, o wybranym preferowanym przebiegu, jest na etapie oczekiwania na decyzję środowiskową. Drogi ekspresowe S-12 i S-74 są w fazie przygotowania do opracowania przebiegu, dlatego w „Planie...” pokazano je schematycznie.

• **Rozwój układu regionalnego i wzmocnienie powiązań międzyregionalnych poprzez:**

- realizację sprawnych połączeń drogowych, o wysokich parametrach technicznych (GP i G), stanowiących powiązanie układów drogowych miejskich z węzłami autostradowymi i ekspresowymi, w postaci nowych odcinków dróg oraz istniejących dróg przebudowanych do odpowiednich standardów;
- poprawę stanu technicznego istniejącego układu dróg krajowych i wojewódzkich, polegającą na sukcesywnej przebudowie lub rozbudowie dróg i obiektów mostowych oraz dostosowaniu ich nośności do europejskich standardów – 115KN/oś, zakładając docelowo:
 - dla **dróg krajowych** nr 1, 2(92), 8, 12, 14, 91, 74, 60 (na odcinku Kutno – Płock), 70 (na odcinku Łowicz – Nieborów), 72 (na odcinku Rawa Mazowiecka – DP4153E) – ważnych w powiązaniach międzyregionalnych – klasę **GP** (główna ruchu przyspieszonego), a dla dróg nr 42, 43, 45, 48, 71, 83, oraz nr 60, 70, 72 (na pozostałych odcinkach) – klasę **G** (główna),



- dla wszystkich **dróg wojewódzkich** – klasę **G** (główna),
- dla wybranych **dróg powiatowych** (zamiejskich) układu uzupełniającego – klasę **Z** (zbiorcza). W „Planie...” uwzględniono tylko wybrane drogi powiatowe – ważne w powiązaniach regionalnych, stanowiące często podstawową sieć obsługi komunikacyjnej ośrodków gminnych i ich powiązania z siecią dróg krajowych i wojewódzkich. W układzie dróg powiatowych postuluje się między innymi: realizację połączenia drogowego, obsługującego pasmo koluszkowskie poprzez przebudowę fragmentów istniejących dróg powiatowych 2913E i 1151E i budowę brakujących odcinków oraz realizację obwodnic, np.: Wolborza, Łęczycy (drogi bursztynowej), Działoszyna, Zgierza, Ozorkowa;
- podwyższenie kategorii dróg powiatowych do wojewódzkich (klasy G), stanowiących istotne uzupełnienie podstawowego układu komunikacyjnego województwa:
 - ciąg dróg nr 2311E i 4536E o relacji Widawa – Pajęczno wraz z przebudową oraz budową nowego odcinka po zachodniej stronie magistrali kolejowej,
 - ciąg dróg nr 1705E, 1709E i 1719E o relacji Złoczew – Błaszki wraz z jego przebudową i rozważeniem możliwości realizacji obwodnicy Gruszczyń,
 - ciąg dróg nr 3915E, 1513E, 3921E, 1504E o relacji Kamieńsk – Ręčno – Żarnów wraz z jego przebudową oraz budową przejścia mostowego przez rzekę Pilicę i nowego odcinka w rejonie Ręczna.
- **Eliminację uciążliwego ruchu tranzytowego i ciężkiego z terenów o intensywnej zabudowie poprzez:**
- stworzenie układów obwodnicowych o znaczeniu regionalnym w układzie drogowo-ulicznym Łodzi i Aglomeracji Łódzkiej:
 - w granicach kolei obwodowej – obwodnica śródmiejska zewnętrzna w przeważającej klasie G,
 - poza koleją obwodową – obwodnica międzydzielnicowa, którą tworzą ulice o klasie GP, G (częściowo pokrywa się z przebiegiem obwodnicy aglomeracyjnej – we wschodniej części miasta),
 - południowo-wschodnia obwodnica aglomeracyjna Pabianice – Rzgów – wschodnie dzielnice Łodzi (G, GP) - nowa droga regionalnego znaczenia, która połączy poszczególne drogi krajowe i wojewódzkie zbiegające się w centralnych obszarach Łodzi, Pabianic oraz Rzgowa i odciążać będzie ich centra od ruchu o znaczeniu regionalnym, będąc jednocześnie alternatywą dla ewentualnie płatnej autostrady A-1 w Aglomeracji Łódzkiej. Zakłada się możliwość współfinansowania inwestycji przez jednostki samorządu terytorialnego, jednostki administracji rządowej oraz partnerów prywatnych w rozumieniu ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno – publicznym.
- realizację obwodnic i przełożeń dróg w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich¹⁰:
 - **obwodnice w ciągu dróg krajowych:** Łęczycy (DK1), **Bełchatowa**, Kluk, Ruśca, Chorzyny, Folwarku Raduckiego, **Wielunia**, Białej (DK8), Błaszki, Piotrkowa Trybunalskiego, **Opoczna** (DK12), Strykowa (DK14), Pajęczna, Makowisk, Janków, Dworszowic, Nowej Brzeźnicy, Ładzic, Radomska, Kodrąbu, Przedborza (DK42),

¹⁰ Pogrubione zostały obwodnice wymienione w „Programie budowy dróg krajowych na lata 2008–2012” i planach GDDKiA do 2015 r. oraz w WPI dla WŁ na lata 2008–2013.



Wielunia (DK43, DK45), Czarnożył (DK45), **Inowłódza, Poświętnego** (DK48), Strzelec (DK60), Mokrej Prawej, **Nieborowa**, Arkadii, Łowicza (DK70), Aleksandrowa Ł. (DK71), Poddębic, Aleksandrowa Ł., Nowosolnej, Jeżowa i Białynina (DK72), Sieradza, Warty (DK83), Srocka, Piotrkowa Trybunalskiego, Rozpry, Kamieńska, Radomska (DK91), Zdun (DK92),

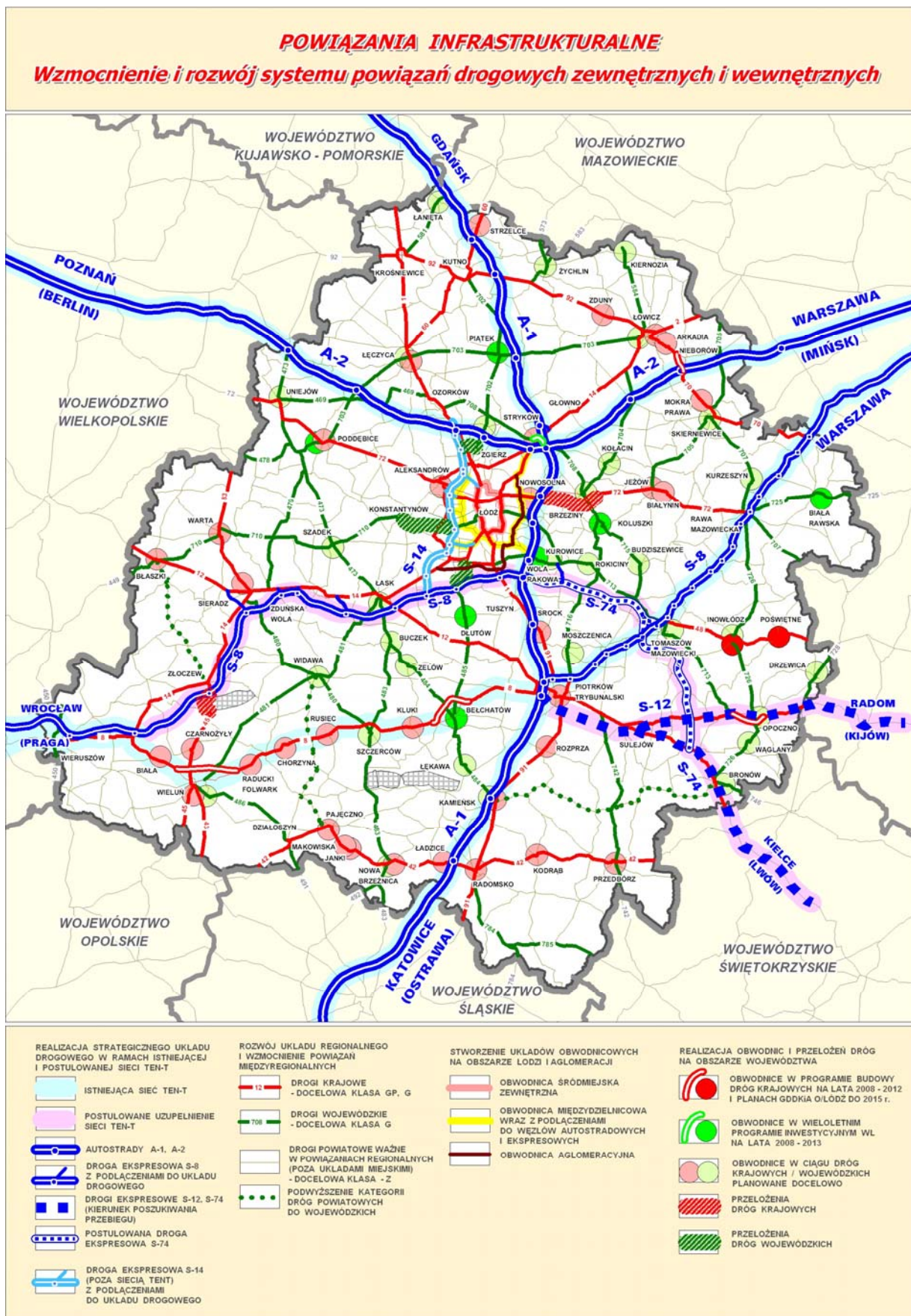
- **obwodnice w ciągu dróg wojewódzkich:** Szadku (DW473,710), Uniejowa (DW473), Widawy (DW481, 480), Łasku (DW481, 483), Buczka, Szczercowa, Nowej Brzeźnicy (DW483), Zelowa, **Bełchatowa**, Łękawy, Kamieńska (DW484), **Dłutowa** (DW485), Wielunia (DW486), Łanięt (DW581), Żychlina (DW583), Kiernozi (DW584), **Piątku**, Białej (DW702), **Pragi**, Łęczycy, **Piątku**, Łowicza (DW703), Kołacina (DW704), Brzezina (DW704,708,715), Skierniewic (DW705, 707), Kurzeszyna (DW707), **Strykowa** (DW708), Tomaszowa Mazowieckiego, Rokicin, Kurowic (DW713), **Woli Rakowej** i Brójec (DW714), Budziszewic (DW715), **Koluszek** (DW715, 716), Moszczenicy (DW716), **Białej Rawskiej** (DW725), Opoczna, Wąglan (DW726), Drzewicy (DW728), Bronowa (DW746),
- przełożenia: drogi krajowej nr 72 na odcinku autostrada A-1 – **Brzeziny**, drogi wojewódzkiej nr 710 na odcinku Łódź – **Konstantynów Łódzki** – Lutomiersk, drogi wojewódzkiej nr 702 w rejonie Zgierza (dojazd do węzła na S-14), drogi wojewódzkiej nr 485 na odcinku m. Pabianice – węzeł „Pabianice” na S-8, na ciąg drogi powiatowej nr 3309E oraz przełożenie drogi krajowej nr 45 ze względu na planowaną eksploatację złoza „Złoczew”.

W „Planie...” wskazuje się na potrzebę realizacji obwodnic lub przełożeń dróg, uzasadnioną uciążliwościami związanymi z dużym natężeniem ruchu na drogach przebiegających przez centra miejscowości, często objętych ochroną konserwatorską.

Przebiegi obwodnic rozstrzygane będą w ramach szczegółowych opracowań drogowych, w których wariantowe rozwiązania poddawane będą konsultacjom społecznym.

Aktualnie, ze wszystkich proponowanych obwodnic, zdefiniowany przebieg w postaci projektu budowlanego mają jedynie obwodnice Bełchatowa, Wielunia (DK8), Opoczna (DK12) i Strykowa (DW708). Pozostałe projektowane elementy układu drogowego pokazano w orientacyjnym przebiegu niemającym charakteru lokalizacyjnego, określającym jedynie zasadę, gdyż na mocy ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych zarządca drogi w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym¹¹.

¹¹ Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej musi być poprzedzona wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, opracowanej w myśl przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, gdzie rozpatrywana jest możliwość realizacji inwestycji w układzie wariantowym.



Rysunek 69. Źródło: opracowanie własne.



2. Wzmocnienie i rozwój systemu powiązań kolejowych zewnętrznych i wewnętrznych

• Realizacja strategicznego układu kolejowego w ramach istniejącej i postulowanej do 2010 r. Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)

W ramach postulowanej modyfikacji do 2010 r. planowana jest realizacja:

- Kolei Dużych Prędkości (KDP) o prędkości $\geq 300\text{ km/h}$ relacji Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa z przejściem podziemnym tunelem pod centrum Łodzi i budową podziemnego dworca Łódź Fabryczna,
- połączenia KDP z Łodzi do CMK w rejonie Opoczna w postaci nowej linii kolejowej Łódź – Opoczno (rozważano również modernizację linii 25 na odcinku Gałkówka – Opoczno z dobudową łącznicy Słomianka – Opoczno Południe).

Te dwie inwestycje są największym projektem infrastrukturalnym, mającym wpływ na znaczenie i kształtowanie Łódzkiego Węzła Kolejowego, który zapewni powiązania czterech metropolii – Łodzi, Poznania, Wrocławia i Warszawy oraz pozwoli na stworzenie spójnego systemu przewozów KDP w kraju w powiązaniu z europejską siecią kolei szybkich (Eurocity i Intercity). Przebieg Kolei Dużych Prędkości wraz z podłączeniem do CMK wypracowany zostanie w zleconym przez Ministerstwo Infrastruktury Studium Wykonalności. W „Planie...” pokazano jedynie ideowy schematyczny jej przebieg. Włączenie Łodzi w sieć KDP wymaga przebudowy Łódzkiego Węzła Kolejowego (ŁWK) w zakresie uzupełnienia sieci poprzez realizację brakujących odcinków linii i łącznic w celu powiązania KDP z układem kolejowym międzyregionalnym i regionalnym.

W ramach istniejącej sieci TEN-T planowana jest przebudowa:

- linii E20 Warszawa – Kutno – Poznań – Rzepin do standardów unijnych i wymogów AGC i AGTC, tj. do prędkości dla pociągów pasażerskich 160 km/h, a dla pociągów towarowych 120 km/h, przy dopuszczalnym nacisku na oś 22,5 ton,
 - linii CE20 Łowicz – Skierniewice – Łuków do parametrów jw.,
 - linii E65 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (CMK) w zakresie dostosowania jej do prędkości ponad 200 km/h (250–300 km/h) wraz z realizacją stacji kolejowej Opoczno Południe,
 - linii CE65 Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Inowrocław – Bydgoszcz – Tczew (magistrala węglowa Śląsk – Porty) do parametrów prędkości dla pociągów pasażerskich 160 km/h, a dla pociągów towarowych 120 km/h.
- ### **• Rozwój systemu powiązań międzyregionalnych i regionalnych na podstawowych kierunkach dojazdowych do sieci TEN-T poprzez przebudowę układu do prędkości 160 km/h (200 km/h) dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych:**
- na kierunku Łódź – Bydgoszcz: budowa nowego odcinka linii kolejowej Zgierz – Kutno częściowo wzdłuż autostrady A1, pokazana w przebiegu orientacyjnym do uściślenia w szczegółowych opracowaniach (*alternatywnie dopuszcza się przebudowę istniejącej linii nr 16 na odcinku Zgierz – Kutno z dobudową drugiego toru*) oraz modernizacja linii nr 18 Kutno – Bydgoszcz,
 - na kierunku Łódź – Katowice: modernizacja linii nr 1 na odcinku Koluszki – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Katowice wraz z realizacją łącznicy ~1,6 km, wyprowadzającej ruch z linii nr 17 i nr 25 z kierunku Łodzi na linię nr 1,



- na kierunku Łódź – Warszawa: modernizacja odcinka Łódź Widzew – Łódź Fabryczna z budową tunelu i realizacją podziemnej stacji Łódź Fabryczna, modernizacja odcinka Skierniewice – Warszawa Zachodnia oraz pozostałe roboty na całej trasie (jest to II etap projektu modernizacyjnego linii kolejowej Warszawa – Łódź),
- na kierunku Łódź – Radom/Kielce: modernizacja linii nr 22 Tomaszów Mazowiecki – Radom oraz linii nr 25 Łódź Kaliska – Dębica,
- na kierunku zachodnim: modernizacja linii kolejowej nr 14 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Kalisz,
- na kierunku południowym: modernizacja linii nr 146 Wyczerpy – Chorzew Siemkowice,
- w celu powiązania całego systemu kolejowego, tj. powiązań międzyregionalnych, regionalnych i aglomeracyjnych z nową stacją Łódź Fabryczna i projektem KDP konieczna jest realizacja tunelu wylotowego w kierunku zachodnim (Łódź Kaliska).

Zmodernizowane ww. linie postulują się do włączenia w sieć TEN-T w kolejnych etapach weryfikacji tej sieci.

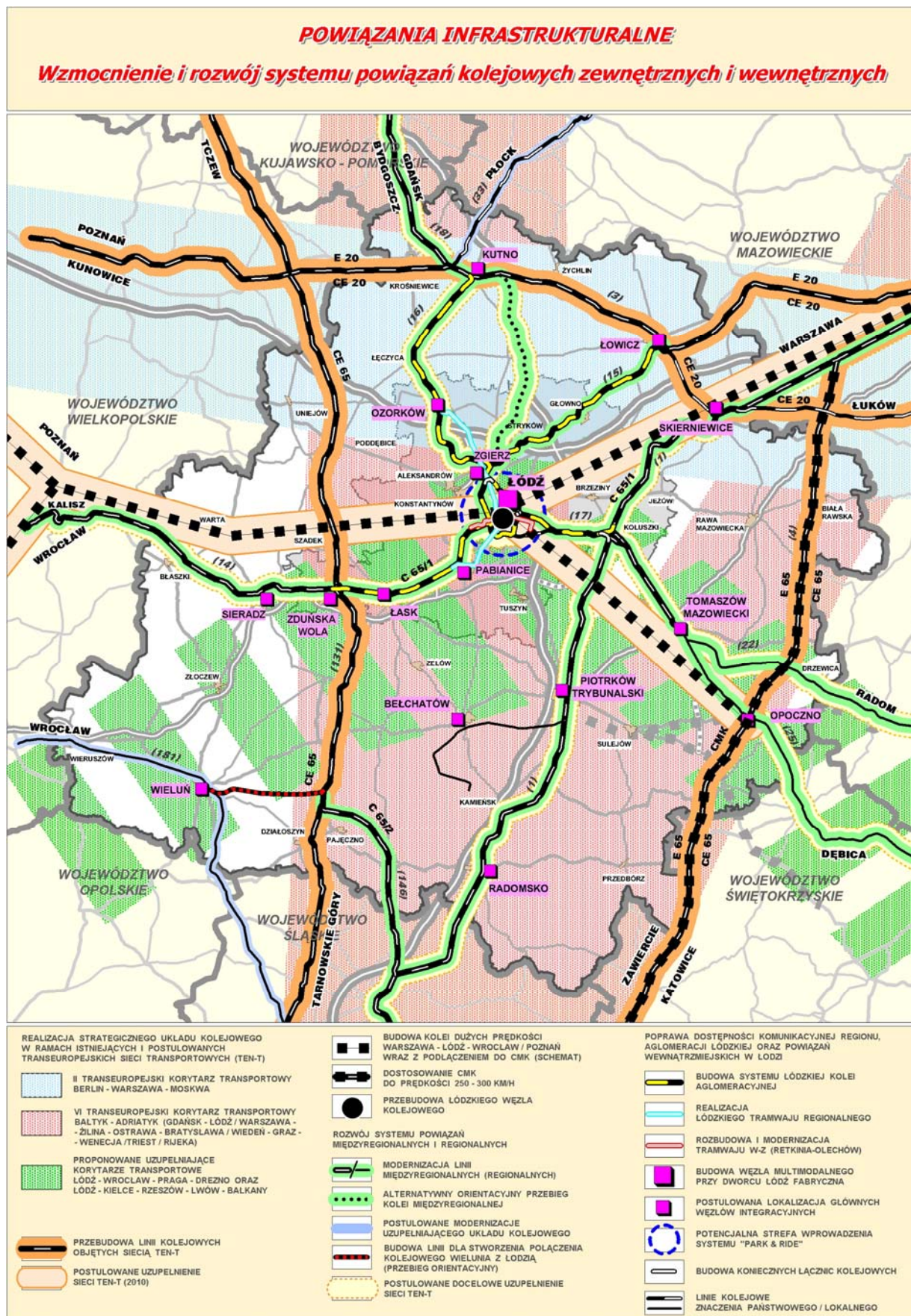
Dla poprawy warunków podróżowania oraz wzbogacenia oferty powiązań regionalnych i międzywojewódzkich proponuje się w „Planie...” przebudowę do prędkości 100–120 km/h następujących linii kolejowych:

- nr 15 na odcinku Zgierz – Bednary (rewitalizacja linii),
- nr 33 Kutno – Płock,
- nr 181 Herby Nowe – Wieluń – Oleśnica,

oraz budowę linii kolejowej Wieluń – Chorzew/Siemkowice w celu stworzenia bezpośredniego połączenia kolejowego Wielunia z Łodzią (z wykorzystaniem linii nr 131 „Śląsk – Porty” na odcinku Chorzew/Siemkowice – Zduńska Wola i linii kolejowej nr 14 na odcinku Zduńska Wola – Łódź). Na mapkach pokazano przebieg orientacyjny, do uściślenia w szczegółowych opracowaniach.

• ***Poprawa dostępności komunikacyjnej regionu, Aglomeracji Łódzkiej oraz powiązań wewnątrzmijskich w Łodzi poprzez:***

- budowę systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (ŁKA) na bazie kolei obwodowej (modernizacja i odbudowa), z koniecznymi modernizacjami linii, przebudową stacji oraz realizacją brakujących łącznic przy wykorzystaniu również zmodernizowanej infrastruktury w ramach innych projektów ŁWK,
- rozwój pozostałych środków transportu publicznego, w tym szczególnie przyjaznych środowisku, poprzez realizację szybkiego tramwaju na liniach: Ozorków – Zgierz – Łódź – Pabianice (Łódzki Tramwaj Regionalny – dokończenie całości planowanego zadania) oraz na trasie W-Z Retkinia – Widzew Janów (modernizacja i odcinkowa realizacja),
- integrację systemów transportu publicznego w szerokim zakresie poprzez realizację m.in. multimodalnego węzła przy dworcu Łódź Fabryczna, przebudowę wybranych stacji kolejowych na obszarze województwa w: Kutnie, Łowiczu, Skierniewicach, Tomaszowie Mazowieckim, Piotrkowie Trybunalskim, Opocznie (z wykorzystaniem nowej stacji kolejowej Opoczno Południe), Radomsku, Wieluniu, Sieradzu, Pabianicach, Bełchatowie, Zduńskiej Woli, Łasku, Zgierzu i Ozorkowie do pełnienia funkcji intermodalnych węzłów integracyjnych (przesiadkowych), zastosowanie systemu „Park & Ride” na obszarze Łodzi. Realizacja intermodalnych węzłów integracyjnych transportu zbiorowego wymaga realizacji efektywnych połączeń komunikacyjnych z portami lotniczymi (m.in. budowy łącznika



Rysunek 70. Źródło: opracowanie własne.



kolejowego na Lotnisko Łódź im. W. Reymonta), z dworcami kolejowymi oraz pomiędzy siecią komunikacji miejskiej i podmiejskiej.

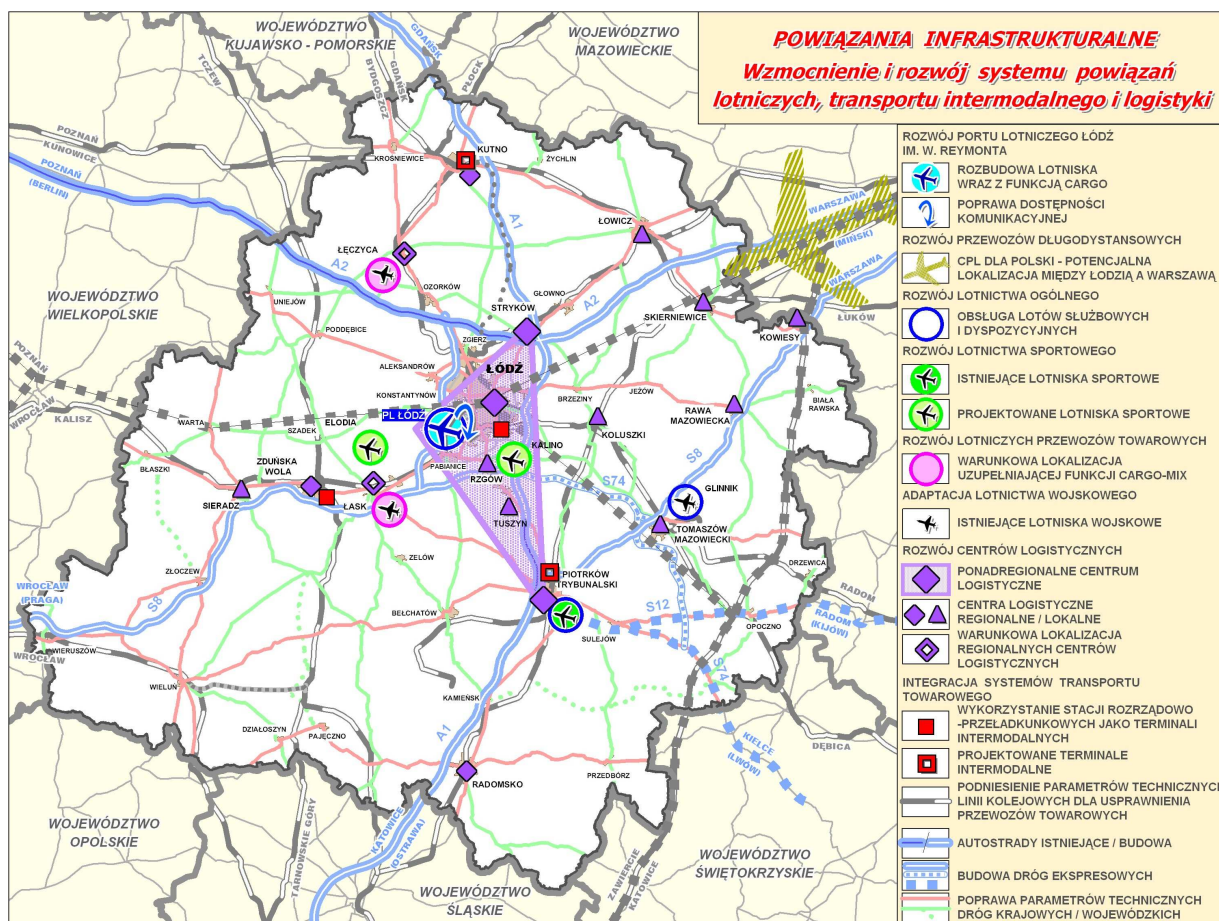
3. Wzmocnienie i rozwój systemu powiązań lotniczych

- **Podniesienie pozycji Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta jako strategicznego elementu kształtującego się Centralnego Węzła Komunikacyjnego poprzez:**
 - włączenie Portu do Sieci TEN-T w ramach rewizji sieci w 2010 r.,
 - poprawę regionalnej i lokalnej dostępności Portu (budowa dojazdu kolejowego i nowych dróg dojazdowych),
 - rozbudowę Portu polegającą na budowie Terminalu III (już rozpoczętej) do przepustowości docelowej – obsługi 3 mln pasażerów/rok.
- **Rozwinięcie oferty przewozów lotniczych długodystansowych opartej na planowanej budowie Centralnego Portu Lotniczego dla Polski:**
 - zapewnienie gwarancji obsługi dynamicznie wzrastającego zapotrzebowania na przewozy lotnicze poprzez wykorzystanie Centralnego Lotniska dla Polski, zlokalizowanego w pierwszorzędnym węźle transportowym pomiędzy Warszawą a Łodzią. Budowa CPL uzależniona jest od wyników studium analityczno-prognostycznego „Koncepcja Lotniska Centralnego dla Polski – prace analityczne”, zleconego do wykonania przez Ministerstwo Infrastruktury. Opracowanie to ma rozstrzygnąć o zasadności budowy lotniska, jako inwestycji kluczowej o charakterze portu węzłowego – tzw. hubu, funkcjonującego na bazie siatki połączeń dominującego przewoźnika, o znaczącym udziale w ruchu pasażerskim, ruchu tranzytowym i połączeń dalekiego zasięgu, będącego jednocześnie kluczowym elementem multimodalnego węzła systemu transportowego Polski.
- **Zwiększenie możliwości obsługi lotów lotnictwa ogólnego (GA):**
 - dodatkowa (oprócz PL Łódź) obsługa lotów służbowych (korporacyjnych) i przewozów typu dyspozycyjnego (on-demand, charter, air taxi) na lotnisku sportowym Piotrków Trybunalski – Bujny, posiadającym odpowiednie parametry techniczne,
 - obsługa lotów turystycznych, warunkowana udostępnieniem lotniska wojskowego Glinnik koło Tomaszowa Mazowieckiego do celów cywilnych.
- **Rozwój lotnictwa sportowego:**
 - utrzymanie funkcji sportowej na lotnisku Piotrków Trybunalski – Bujny,
 - realizacja dodatkowych lotnisk sportowych w Elodii (gm. Wodzierady) oraz Kalinie (gm. Rzgów), dla których zabezpieczone zostały rezerwy terenowe w dokumentach planistycznych gmin.
- **Obsługa lotów towarowych:**
 - rozbudowa funkcji cargo w PL Łódź, poprzez budowę terminalu cargo (po zakończeniu realizacji III terminalu pasażerskiego w 2010 r.),
 - przystosowanie lotniska wojskowego do pełnienia funkcji cargo-mix, alternatywnie Łask lub Łęczyca w Leżnicy Wielkiej, warunkowane udostępnieniem lotniska wojskowego do celów cywilnych¹².

¹² Konieczna zmiana rozporządzenia RM z dnia 24 grudnia 2008 r. w sprawie wykazu lotnisk wojskowych, które mogą być wykorzystane na potrzeby lotnictwa cywilnego



Niezależnie od założeń rozwojowych adaptuje się dotychczasowe funkcje lotnisk wojskowych: Łask, Glinnik koło Tomaszowa Mazowieckiego i Leżnica Wielka koło Łęczycy.



Rysunek 71. Źródło: opracowanie własne.

4. Rozwój intermodalnego transportu towarowego i logistyki

- Integracja systemów komunikacyjnych dla intermodalnego transportu towarowego:**
 - zintensyfikowanie wykorzystania istniejących stacji kontenerowo- przeładunkowych Łódź Olechów, Zduńska Wola (Karsznice) jako terminali intermodalnych,
 - realizacja nowych terminali intermodalnych: w Piotrkowie Trybunalskim oraz w Kutnie,
 - poprawa parametrów technicznych linii kolejowych dla usprawnienia przewozów towarowych,
 - budowa i poprawa parametrów technicznych dróg, obejmująca między innymi usprawnienia połączeń z węzłami drogowymi, stacjami kolejowymi, centrami logistycznymi, lotniskami, strefami ekonomicznymi oraz ośrodkami gospodarczymi.
- Rozwój centrów logistycznych**

W aktualizacji „Planu...” wskazane zostały rejony (poprzez symboliczne oznaczenie) posiadające sprzyjające warunki dla organizacji działalności logistycznej. Głównymi czynnikami decydującymi o ich wyborze były istniejące i projektowane elementy układu drogowego i kolejowego odpowiedniej rangi, zapewniające intermodalność transportu



oraz sprawną i szybką dostępność komunikacyjną, a także uwarunkowania dotyczące potencjalnych predyspozycji rozwojowych rejonów.

Ze względu na charakter i zasięg działalności zaproponowano utworzenie:

- ponadregionalnego centrum logistycznego (PCL) na terenach najbardziej zaawansowanych procesów rozwojowych o najlepszej dostępności komunikacyjnej i rozpoczętej działalności logistycznej (Łódź – Piotrków Trybunalski – Stryków),
- regionalnych centrów logistycznych (RCL) na terenach predysponowanych do tej funkcji (Zduńska Wola) oraz na terenach rozwojowych o rozpoczętym procesie rozwoju usług logistycznych (Kutno, Radomsko),
- regionalnego centrum logistycznego na terenach przy lotnisku wojskowym, alternatywnie w Łasku lub Leżnicy Wielkiej, warunkowane udostępnieniem lotniska do celów cywilnych,
- lokalnych centrów logistycznych w rejonach rozwojowych, przygotowanych komunikacyjnie oraz planistycznie do tych funkcji (Tomaszów Mazowiecki, Skierniewice, Sieradz, Tuszyn, Rzgów, Rawa Mazowiecka, Łowicz, Koluszki, Kowiesy – jako kontynuacja działalności logistycznej województwa mazowieckiego).

5. Bezpieczeństwo energetyczne województwa

• Wzmocnienie systemu energetycznego regionu poprzez:

- rozbudowę Elektrowni Bełchatów o blok 858MW (Bełchatów II). Dla ochrony powietrza atmosferycznego przed zanieczyszczeniem CO₂ elektrownia, jako największy emitent w Europie, podejmie innowacyjne działania polegające na redukcji CO₂;
- utrzymanie i modernizację linii elektroenergetycznych 400 kV w relacjach: Ostrów Wielkopolski – do istniejącej linii 400 kV Trębaczew – Rogowiec, Rogowiec – Mościska, Trębaczew – Rogowiec, Rogowiec – Joachimów, Trębaczew – Dobrzyń;
- wyprowadzenie mocy z Elektrowni Bełchatów przez realizację linii elektroenergetycznych: 400 kV z Elektrowni Bełchatów do Trębaczewa, z Rogowca w kierunku Pątnowa z odgałęzieniem do planowanej stacji elektroenergetycznej 400/220 kV Pabianice bis oraz z Rogowca do Kielc;
- budowę linii elektroenergetycznej 400 kV relacji Janów – istniejąca linia elektroenergetyczna Rogowiec – Mościska wraz z rozbudową stacji Janów do napięcia 400 kV;
- budowę stacji elektroenergetycznej 400/220 kV Pabianice bis oraz modernizację stacji elektroenergetycznych 400/220 kV Rogowiec i 400/110 kV Trębaczew;
- budowę linii elektroenergetycznych 220 kV: Pabianice – Pabianice bis, Stobiecko (Radomsko) – istniejąca linia Rogowiec – Joachimów z budową stacji elektroenergetycznej 220/110 kV Stobiecko;
- modernizację linii elektroenergetycznych 220 kV: Adamów – Zgierz – Janów – Pabianice Pątnów oraz Rogowiec – Janów i Rogowiec – Pabianice;
- budowę stacji elektroenergetycznych 110/15 kV w: Radomsku, Brzezinach, Jeziorsku, Głuchowie, Bielawach, Warcie, Kruszwie, Rzgowie, Grudzeń Lesie, Lipcach Reymontowskich, Kutnie, Rawie Mazowieckiej, Skierniewicach, Woli Bykowskiej,



Kazimierzu, Lućmierzu, Stanisławowie, Pajęcznie, Piątku oraz w Łodzi (Wiączyń, Olechów, Centrum, Srebrna i Politechnika);

- modernizację stacji elektroenergetycznych 110/15 kV Kraski i Huta Zawadzka;
- drugostronne zasilenie istniejących stacji elektroenergetycznych o jednostronnym zasilaniu: Radomsko, Sulejów, Siemkowice, Rolland (Tomaszów);
- budowę linii elektroenergetycznych 110 kV relacji Aleksandrów Łódzki – istniejące linie elektroenergetyczne Lublinek – Konstalana i Zgierz – Retkinia (tzw. domknięcie ringu energetycznego);
- budowę linii elektroenergetycznych 110 kV relacji: Zgierz – Kutno, Trębaczew – Chabielice, Skierniewice – Rawa Mazowiecka, Drzewica – Wrzeszczów, Bogumiłów – Żłobnica, Janów – Stryków oraz na odcinkach niezbędnych do powiązania projektowanych stacji 110/15 kV z istniejącą siecią elektroenergetyczną;
- modernizację odcinków linii elektroenergetycznych 110 kV: Kępno – Wieruszów, (Kalisz) – Błaszki – Sieradz – Jawor – Złoczew oraz Złota – Sieradz, Lublinek – Konstalana, Łęczyca – Kraśki – Adamów, Sochaczew – Łowicz – Głowno oraz Brzeziny – Głuchów – Rawa Mazowiecka.

Dla funkcjonowania elektrowni Bełchatów w dalszej perspektywie konieczne jest podjęcie eksploatacji złoża „Złoczew” oraz budowy technologicznej linii kolejowej łączącej złożo „Złoczew” ze złożem „Bełchatów” w celu zabezpieczenia dostaw węgla do elektrowni.

Przebieg linii elektroenergetycznych najwyższych napięć pokazano w orientacyjnym przebiegu niemającym charakteru lokalizacyjnego, określającym jedynie zasadę i kierunki powiązań.

• **Poprawa zaopatrzenia w gaz województwa poprzez:**

- budowę wysokoprężnych gazociągów przesyłowych Wolbórz – Piotrków Trybunalski – Częstochowa oraz Odolanów – Wronów z budową węzła Meszcze II – przebieg schematyczny do uściślenia na etapie planowania miejscowego;
- modernizację gazociągu wysokoprężnego na odcinku Rąbień – Rosanów;
- budowę gazociągów wysokiego ciśnienia o znaczeniu lokalnym w terenach, gdzie analizy techniczno-ekonomiczne wykażą ich opłacalność. Przebiegi sieci powinny być uściśnione na etapie planowania miejscowego.

• **Zwiększenie produkcji energii ze źródeł odnawialnych ukierunkowane na:**

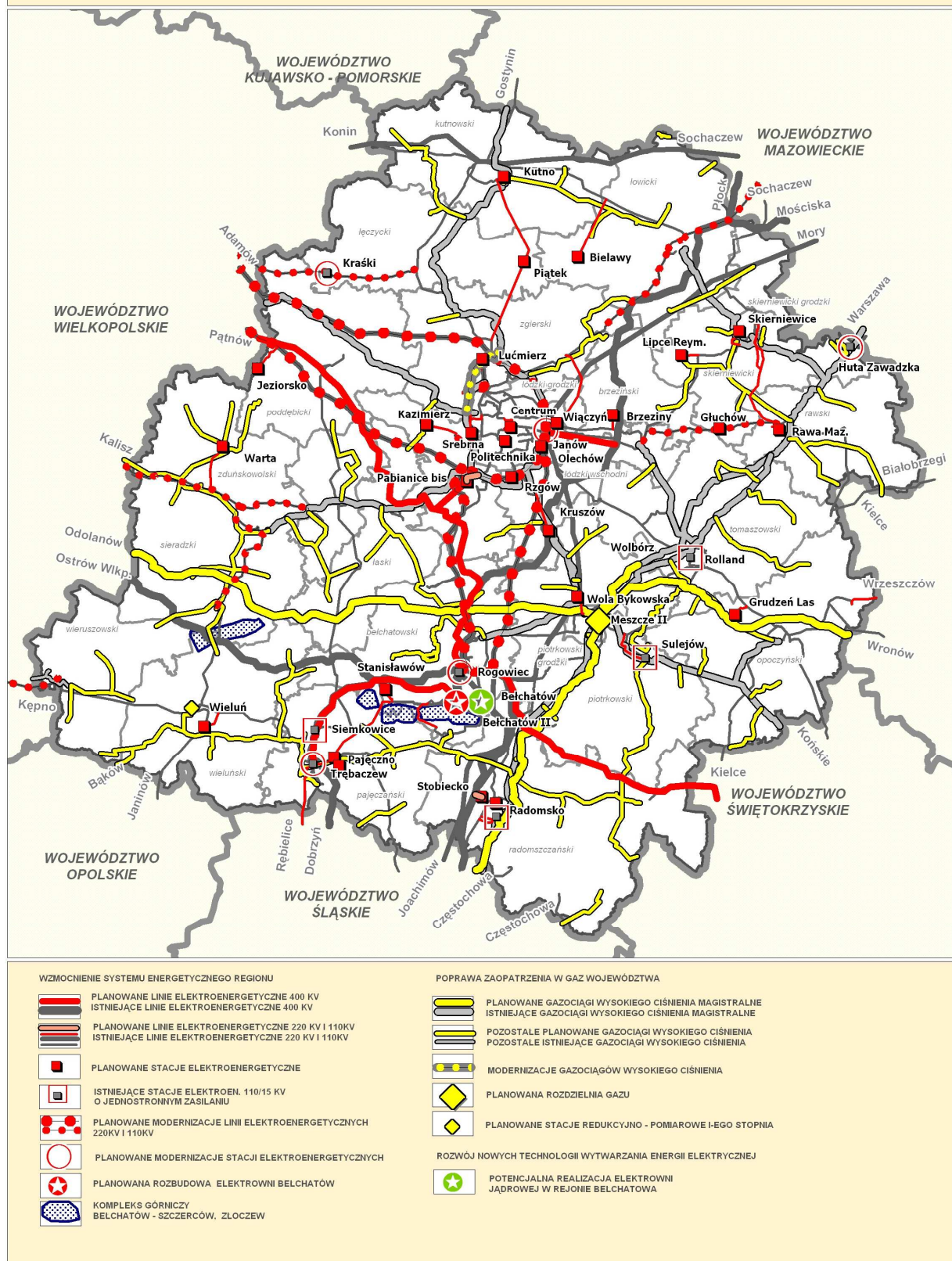
produkcję energii z biomasy jako kierunek priorytetowy dla województwa. Największe predyspozycje do rozwoju komponentów do produkcji energii występują w powiatach: sieradzkim, radomszczańskim, tomaszowskim, opoczyńskim, piotrkowskim i wieluńskim; rozwój energetyki z biomasy powinien nastąpić z wykorzystaniem tzw. kogeneracji, np. wspólny udział energii otrzymywanej z wód geotermalnych, biomasy i oleju opałowego, jak to następuje w ciepłowni w Uniejowie. W Wieluniu planowany jest innowacyjny kompleks produkcyjno-energetyczny, który miałby wykorzystywać biomasę;

- produkcję biogazu na oczyszczalniach ścieków, rozwój energetyki biogazowej z wykorzystaniem tzn. kogeneracji na oczyszczalniach.

Inwestycje o tym znaczeniu zadeklarowały miasta: Kutno, Łowicz, Skierniewice, Zgierz, Tomaszów Mazowiecki, Piotrków Trybunalski, Bełchatów, Radomsko, Zduńska Wola;



POWIĄZANIA INFRASTRUKTURALNE
Bezpieczeństwo energetyczne województwa



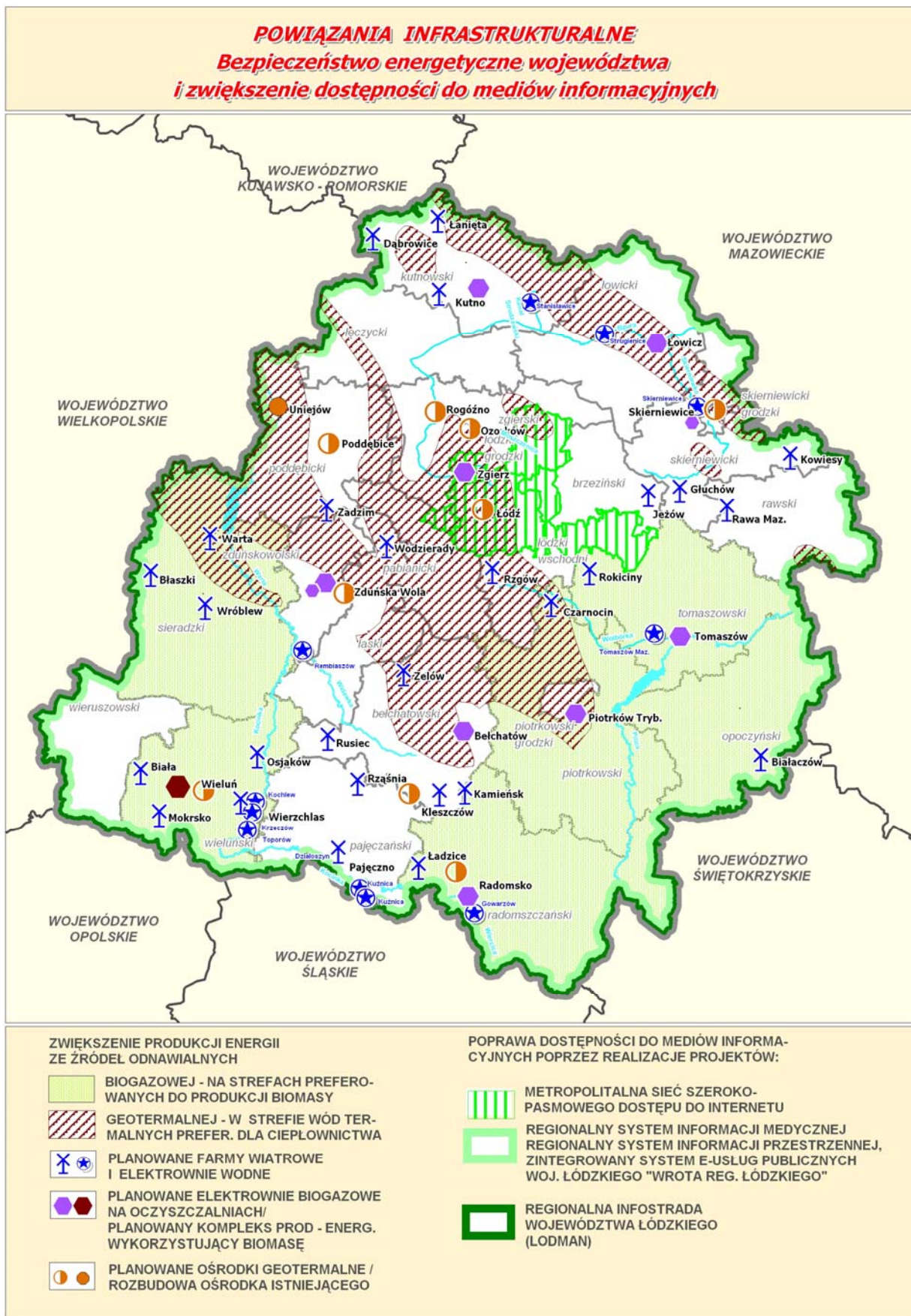
Rysunek 72. Źródło: opracowanie własne.



- rozwój energetyki wiatrowej, z ograniczeniem na terenach o wysokich walorach krajobrazowych, objętych i proponowanych do objęcia ochroną prawną, uwarunkowany możliwością odbioru wytworzonej energii przez system energetyczny. Budowę farm wiatrowych planują gminy: Głuchów, Jeżów, Kutno, Kleszczów, Dąbrowice, Zadzim, Osjaków, Rusiec, Rząśnia, Pajęczno, Rokiciny, Rawa Mazowiecka, Łanięta, Mokrsko, Warta, Błaszki, Kowiesy, Biała, Wierzchlas, Ładzice, Rzgów, Wróblew, Wodzierady, Białaczów, Żelów, Czarnocin. Planowana jest także budowa dodatkowej farmy wiatraków na Górze Kamieńsk. Lokalizacje ww. są uzależnione od pozytywnych ocen oddziaływania na środowisko;
 - wykorzystywanie zasobów wód geotermalnych do ciepłownictwa w gospodarce komunalnej z preferencją dla rejonów o najlepszych uwarunkowaniach dla rozwoju tego rodzaju energetyki. Kontynuacja rozpoczętych prac badawczych w zakresie wykorzystania wód geotermalnych, m.in. w ciepłownictwie w: Łodzi, Rogoźnie, Poddębicach, Skierniewicach, Radomsku, Kleszczowie, Zduńskiej Woli, Ozorkowie, Uniejowie i Wieluniu, oraz podjęcie dalszych prac poszukiwawczych;
 - rozwój energetyki wodnej na Warcie, Skierniewce, Bzurze, Wolbórze i słonecznej, uzupełniającej pozostałe źródła energii odnawialnej.
- **Rozwój nowych technologii wytwarzania energii elektrycznej:**
 - potencjalna budowa elektrowni jądrowej w rejonie Elektrowni Bełchatów, uzależniona od decyzji rządowej.

6. Zwiększenie dostępności do mediów informacyjnych

- **Poprawa dostępności do mediów informacyjnych poprzez:**
 - rozwój sieci połączeń w zakresie telekomunikacji stacjonarnej i bezprzewodowej, zgodnie z programami operatorów działających na terenie województwa. Lokalizacja baz telefonii komórkowej powinna uwzględniać walory krajobrazowe terenu, jak również sąsiedztwo terenów zabudowy;
 - poprawę zasięgu emisji fal radiowo-telewizyjnych poprzez zwiększenie mocy niektórych stacji nadawczych przekaźnikowych lub budowę nowych stacji i połączeń. W Łodzi np. zwiększone zostaną moce stacji nadawczych radiowej Dwójki, dzięki czemu sygnał obejmie większą część województwa;
 - poprawę jakości odbioru telewizji poprzez przejście z telewizji satelitarnej i analogowej na sygnał cyfrowy. Cyfryzacja powinna objąć wszystkich mieszkańców Polski do 2014 r. (termin wyznaczony przez UE);
 - promowanie innowacyjnych technologii i systemów gromadzenia i przesyłu danych;
 - budowę społeczeństwa informacyjnego poprzez rozwój infrastruktury informatycznej, umożliwiającej szerokopasmowy dostęp do Internetu mieszkańcom województwa.



Rysunek 73. Źródło: opracowanie własne.



3. POWIĄZANIA ŚRODOWISKOWE I KULTUROWE

Cel główny

**KSZTAŁTOWANIE TOŻSAMOŚCI REGIONALNEJ
Z WYKORZYSTANIEM
WALORÓW PRZYRODNICZYCH, KULTUROWYCH
I TURYSTYCZNYCH REGIONU**



Zasada zrównoważonego rozwoju zobowiązuje do działań opartych na racjonalnym gospodarowaniu zasobami przyrodniczymi i kulturowymi w taki sposób, aby potrzeby obecnego pokolenia były zaspokojone bez umniejszania szans przyszłych pokoleń na ich zaspokojenie. Niewielka ilość terenów objętych ochroną prawną, brak spójności obszarów chronionych oraz silna antropopresja na tereny o cennych walorach przyrodniczych sprawiają, że zagospodarowanie elementów przyrodniczych regionu ma kluczowe znaczenie dla jego zrównoważonego rozwoju i będzie miało długotrwały wpływ nie tylko na funkcjonalność i tożsamość województwa, lecz także na dynamikę jego rozwoju, bezpieczeństwo ekologiczne, jakość życia i zdrowie mieszkańców, a przez to konkurencyjność w kraju i Europie.

Na ruszt ekologiczny województwa składa się system dolin rzecznych Warty, Pilicy i Bzury oraz ich dopływów. Stanowi on podstawę dla stworzenia spójnego systemu obszarów chronionych, wpisującego się w system krajowy, opartego na istniejących i projektowanych wieloprzestrzennych formach ochrony przyrody, który zapewni prawidłowe funkcjonowanie przestrzeni przyrodniczej. System ten będzie zintegrowany z istniejącymi i projektowanymi obszarami Natura 2000 i innymi formami ochrony przyrody. Obejmie on również większość korytarzy ekologicznych (rzecznych i lądowych), zapewniających utrzymanie łączności ekologicznej w dużej skali przestrzennej (Europy, Polski i regionu). Poza parkami krajobrazowymi, obszarami chronionego krajobrazu i zespołami przyrodniczo-krajobrazowymi, tworzącymi system ekologiczny województwa, „Plan...” zakłada ochronę unikatowych i najcenniejszych przyrodniczo terenów poprzez ustanowienie 37 obszarów Natura 2000 oraz innych form ochrony przyrody na terenach charakteryzujących się szczególnymi walorami środowiska przyrodniczego i krajobrazu.

Teren najbardziej narażony na antropopresję to obszar Aglomeracji Łódzkiej. Dla poprawy warunków życia mieszkańców, jak również ochrony najcenniejszych walorów przyrodniczych i krajobrazowych „Plan...” zakłada utworzenie dwóch kręgów. Są to: Zielony Krąg Tradycji i Kultury, okalający centralny obszar miasta, oraz Krąg Przyrodniczo-Kulturowy Aglomeracji Łódzkiej. Łącznikiem tych dwóch kręgów będzie Błękitno-Zielona Sieć. Zachowanie ciągłości systemu przyrodniczego stanowić będzie podstawę dla rozwoju ekonomicznego regionu oraz kształtować jego tożsamość regionalną.

Województwo pod względem kulturowym nie jest obszarem jednorodnym, o czym świadczą więzi nawiązujące do ziem historycznych. Przyjęto, że w wymiarze kulturowym kształtowanie tożsamości regionalnej oparte będzie na wielokulturowości regionu i poszczególnych unikatowych tradycji ludowych, folkloru, a także utrzymywaniu charakterystycznych układów rozplanowania i regionalnego budownictwa. W tym celu konieczne jest zachowanie m.in. zabudowy industrialnej w obszarze centralnym, charakteru wsi łowickich, młynów nad Grabią, domów z margla i wapienników nad Wartą oraz zabudowy cysterskiej nad Pilicą. Wymaga to strefowania działań w zakresie polityki konserwatorskiej. W celu zachowania i ochrony materialnych i niematerialnych zasobów kulturowych i krajobrazu kulturowego przyjęto kształtowanie systemu pasm kulturowych, łączących kulturowe obszary węzłowe województwa w postaci regionów etnograficznych, poprzez podjęcie aktywnej, rynkowej (turystycznej) ochrony dziedzictwa kulturowego. Dla zachowania i ochrony folkloru zakłada się m.in. tworzenie i promocję skansenów oraz działalności artystycznej i produktów regionalnych.



Przyjęto również objęcie wyższą formą ochrony, poprzez uznanie za pomnik historii, najcenniejszych obiektów i obszarów o wysokich walorach architektonicznych i kulturowych, co stworzy możliwość kandydowania obiektów do wpisu na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Kolejną preferowaną formą ochrony, która przyczyni się do zachowania dziedzictwa kulturowego regionu, jest tworzenie parków kulturowych. Na obszarze województwa szczególnie istotnym problemem jest rewitalizacja urbanistycznych i ruralistycznych wartościowych układów rozplanowania. Dlatego zakłada się stworzenie sieci unikatowych ośrodków historycznych, w których konieczne jest podjęcie prac rewitalizacji lub rewaloryzacji założeń przestrzennych. W tych działaniach szczególne znaczenie przypisano Łodzi, której wizerunek na przestrzeni ostatnich lat ulega wielu przekształceniom, jednak w dalszym ciągu nie opiera się na najcenniejszych walorach kulturowych postindustrialnego miasta „czterech kultur”. Dla zachowania dorobku współczesnych pokoleń zakłada się objęcie ochroną najcenniejszych obiektów i obszarów oraz uznanie ich za dobra kultury współczesnej.

Elementy środowiska przyrodniczego i kulturowego tworzą istotne komponenty kształtowania atrakcyjności turystycznej. Atrakcja turystyczna, stanowiąca trzon produktu turystycznego, odpowiednio wyeksponowana i promowana, może być jednym z elementów kształtujących związki emocjonalne z danym miejscem oraz decydować o percepcji danego obszaru. Województwo łódzkie posiada liczne, a przy tym dosyć zróżnicowane, walory turystyczne, z wykorzystaniem których może kształtować swoją tożsamość regionalną. Położone na pograniczu krain geograficznych i historycznych przez wiele lat nie potrafiło odnaleźć swojej indywidualności i zdyskontować własnych walorów. Obecnie to się zmienia, a wizerunek województwa kształtowany jest z wykorzystaniem jego różnorodności przyrodniczej i kulturowej. Pozwoli to na zbudowanie konkurencyjności województwa względem innych obszarów Polski oraz nawiązanie współpracy z regionami sąsiednimi, m.in. z województwem mazowieckim, wielkopolskim, śląskim i świętokrzyskim w zakresie tworzenia zintegrowanych produktów turystycznych. Istotnym elementem tej współpracy będzie m.in. kształtowanie strefy uzdrowiskowej opartej na zasobach wód geotermalnych, uporządkowanie systemu szlaków turystycznych oraz stworzenie sieci szlaków ponadregionalnych obejmującej, m.in. szlaki wodne (Pilicy i Warty) oraz kulturowe (Bursztynowy, Cysterski, Romański). Sprawą priorytetową jest zmiana percepcji województwa jako atrakcyjnego turystycznie. W tym celu zidentyfikowano tzw. symbole – wyróżniki odróżniające Łódź od regionów konkurencyjnych. Wiąże się to bezpośrednio z kreowaniem marki turystycznej. Przyjęto, że będzie to następowało przede wszystkim poprzez wykorzystanie tradycji filmowych, turystykę aktywną, przyrodniczą (bird watching), sportową, medyczną i uzdrowiskową, kulinarną, turystykę w obiektach przemysłowych (industrialną) i zabytkach techniki oraz festiwalową i kongresową. Te formy turystyki będą rozwijały się z wykorzystaniem reprezentatywnych zabytków województwa, folkloru łowickiego i opoczyńskiego, największych rzek w regionie (Warty, Pilicy, Bzury), parków krajobrazowych, lasów i zbiorników wodnych (Jezioro, Zalewu Sulejowskiego). Pozytywny wizerunek regionu będzie kształtowany również przy wykorzystaniu certyfikowanych produktów turystycznych oraz projektów turystycznych.

Na perspektywiczne kształtowanie przestrzeni turystycznej może mieć wpływ potencjalna lokalizacja elektrowni jądrowej w rejonie Bełchatowa.



- **KIERUNKI DZIAŁAŃ DLA KSZTAŁTOWANIA TOŻSAMOŚCI REGIONALNEJ Z WYKORZYSTANIEM WALORÓW PRZYRODNICZYCH, KULTUROWYCH I TURYSTYCZNYCH REGIONU**

- 1. ***Ochrona najcenniejszych zasobów przyrodniczych i krajobrazowych oraz zapewnienie ciągłości systemu ekologicznego***

- ***Utworzenie spójnego systemu obszarów chronionych***

System obszarów chronionych w województwie składa się z: parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu i zespołów przyrodniczo-krajobrazowych. Celem jego utworzenia jest zapewnienie powiązań ekologicznych pomiędzy obszarami charakteryzującymi się najwyższymi walorami przyrodniczo-krajobrazowymi oraz umożliwienie swobodnego przemieszczania się fauny i flory. System ten obejmuje:

- 7 parków krajobrazowych: Międzyrzecza Warty i Widawki, Przedborski, Spalski, Sulejowski, Wzniesień Łódzkich, Załęczański oraz Bolimowskiego, z uwzględnieniem jego powiększenia na terenie gminy Nieborów. Dopuszcza się powiększanie istniejących parków krajobrazowych po uzgodnieniu z właściwymi miejscowo radami gmin;
- 31 obszarów chronionego krajobrazu, w tym:
 - 7 istniejących obszarów posiadających aktualne rozporządzenia w sprawie ich utworzenia. Są to OChK: Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej, Nadwarciański, Dolina Prosnego, Piliczański, Dolina Chojnatki, Doliny Widawki, Doliny Wolbórki,
 - 7 proponowanych obszarów uwzględniających częściowo lub w całości istniejące obszary chronionego krajobrazu (nieposiadające aktualnych rozporządzeń) oraz nowe tereny. Są to OChK: Przedborski (istniejący obszar wymagający uaktualnienia statusu prawnego), Brąszewicki (obejmujący istniejący OChK Brąszewicki), Doliny Słudwi-Przysowy (obejmujący istniejące OChK Dolina Przysowy i OChK Doliny Bzury), Puczniewsko-Grotnicki (obejmujący istniejący OChK Puczniewski), Mrogi-Mroźnicy (obejmujący istniejący obszar OChK Mrogi i Mroźnicy), Tuszyńsko-Dłutowski (obejmujący istniejący obszar OChK Środkowej Grabi), Górnej i Środkowej Rawki (tworzony z połączenia fragmentu OChK Bolimowsko-Radziejowickiego z doliną środkowej Rawki i OChK Górnej Rawki). Obszary te wymagają uaktualnienia statusu prawnego z uwzględnieniem korekty granic,
 - 17 nowych obszarów proponowanych do utworzenia. Są to OChK: Ochni-Głogowianki, Sokolnicko-Piątkowski, Doliny Neru, Koluszkowsko-Lubochniański, Spalsko-Sulejowski, Białaczowski, Pajęczątko-Gidelski, Załęczański, Złoczewski, Bzury i dorzecze Sokołówki, Górnego Neru, Pradoliny Neru, Dolina Pilicy i Wolbórki, Wilanowski z Pradolina Łódki, Stoki Dąbrowy, Dolina Miazgi, Korytarz Chełmy-Łagiewniki;
- 3 istniejące zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Dolina Grabi, Osjakowski i Wzgórza Ożarówskie.

Granice proponowanych obszarów chronionego krajobrazu są orientacyjne, a ich uszczegółowienie nastąpi na etapie przygotowywania uchwały sejmiku województwa w sprawie ich wyznaczenia. Łączna powierzchnia systemu obejmie ok. 33% powierzchni województwa.



- **Ochrona pozostałych terenów cennych przyrodniczo:**

- utrzymanie istniejących form ochrony przyrody, w tym: Kampinoskiego Parku Narodowego – Ośrodka Hodowli Żubrów w Smardzewicach, 89 rezerwatów przyrody, 4 obszarów Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków (OSOP), 28 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, 4 stanowisk dokumentacyjnych, 743 użytków ekologicznych i 2571 pomników przyrody,
- ustanowienie projektowanych obszarów Natura 2000 – 37 specjalnych obszarów ochrony siedlisk (SOOS),
- objęcie ochroną prawną terenów i obiektów o szczególnych walorach przyrodniczych i krajobrazowych,
- utworzenie przez gminy indywidualnych form ochrony przyrody: pomników przyrody, stanowisk dokumentacyjnych, użytków ekologicznych, zespołów przyrodniczo-krajobrazowych,
- opracowanie i wdrażanie planów ochrony parków krajobrazowych, rezerwatów i planów zadań ochronnych obszarów Natura 2000,
- ochrona terenów otwartych w miastach i utrzymanie ciągłości sieci ekologicznej miast z terenami sąsiednimi.

- **Zachowanie i ochrona korytarzy ekologicznych**

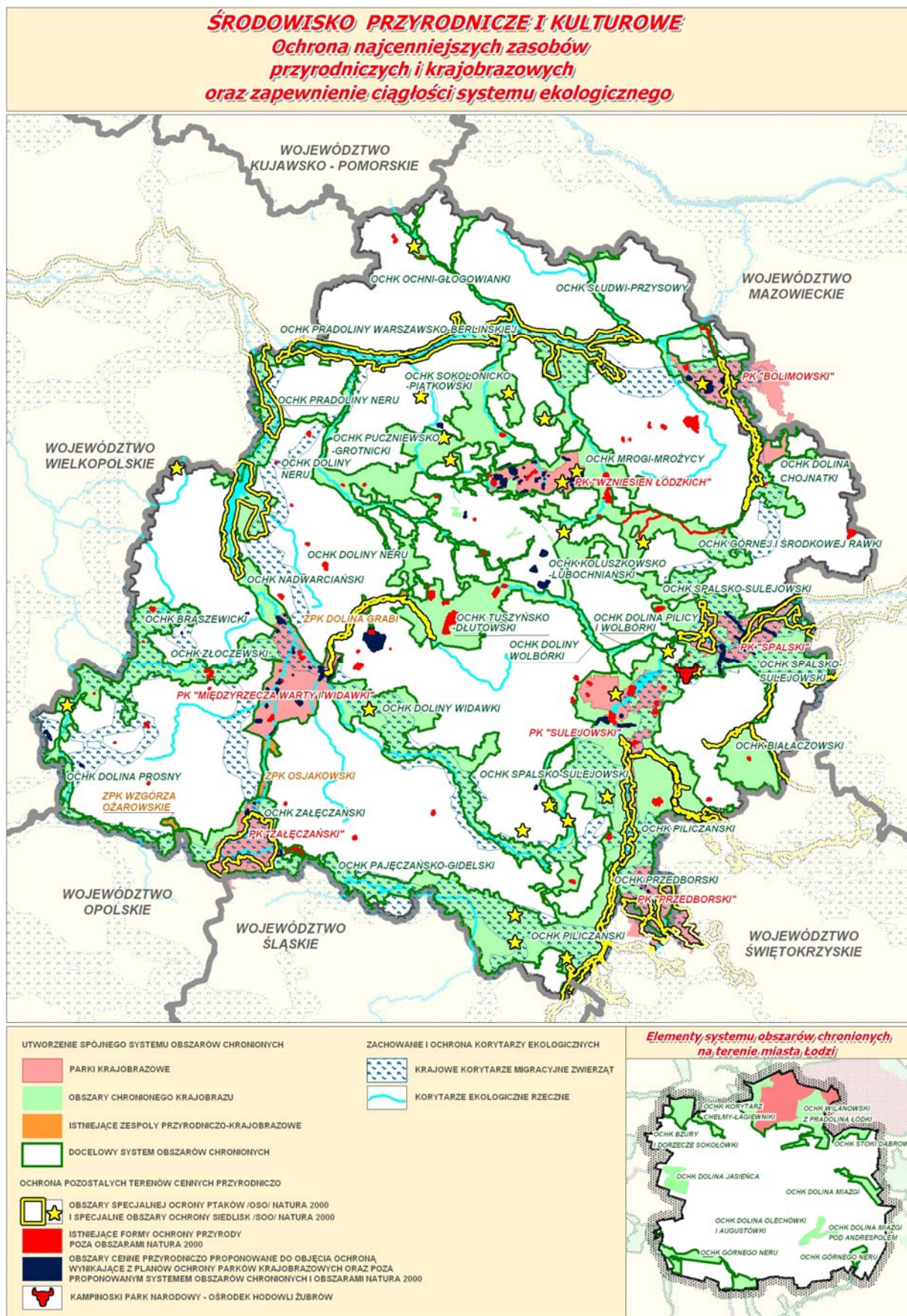
Sieć korytarzy ekologicznych tworzą doliny rzek i cieków oraz korytarze lądowe ważne dla migracji, rozprzestrzeniania i wymiany genetycznej zwierząt i roślin. Korytarze obejmują tereny najmniej przekształcone antropogenicznie: wody, mokradła, łąki, pastwiska, kompleksy leśne, uprawy rolne. Zaproponowana sieć korytarzy ekologicznych ma charakter ogólny i zapewnia ciągłość przestrzenną w skali międzynarodowej, krajowej i regionalnej. Wymaga ona dalszego uszczegółowienia dla zapewnienia łączności ekologicznej na poziomie lokalnym. Rozpoznania wymagają korytarze migracyjne ptaków.

Podstawowe działania wskazane do realizacji to:

- usankcjonowanie ochrony korytarzy w ramach systemu obszarów chronionych,
- prowadzenie czynnych zbiegów ochronnych, szczególnie zalesień, z uwzględnieniem mozaikowości i różnorodności siedlisk,
- budowa przejść dla zwierząt i przepławek dla ryb,
- wybór najmniej konfliktowych lokalizacji inwestycji infrastrukturalnych,
- ochrona brzegów rzek i zbiorników wodnych przed zabudową i niszczeniem szaty roślinnej,
- rewitalizacja dolin rzecznych.

Proponowany system obszarów chronionych będzie zintegrowany z istniejącymi i projektowanymi obszarami Natura 2000 oraz innymi formami ochrony przyrody w jedną sieć ekologiczną. System ten uwzględnia korytarze ekologiczne.

Podstawowym celem utworzenia ciągłego systemu obszarów chronionych jest szeroko rozumiana ochrona przestrzeni przyrodniczej i krajobrazu kulturowego. **Główne zasady zagospodarowania obszarów objętych systemem** powinny opierać się na zwartości przestrzennej terenów zurbanizowanych i przeciwdziałaniu niekontrolowanej suburbanizacji. Doliny rzeczne, stanowiące główne korytarze ekologiczne, należy wykluczyć z zabudowy, pozostawiając je do wykorzystania do celów turystycznych i rekreacyjnych (bez zabudowy letniskowej).



Rysunek 74. Źródło: opracowanie własne.



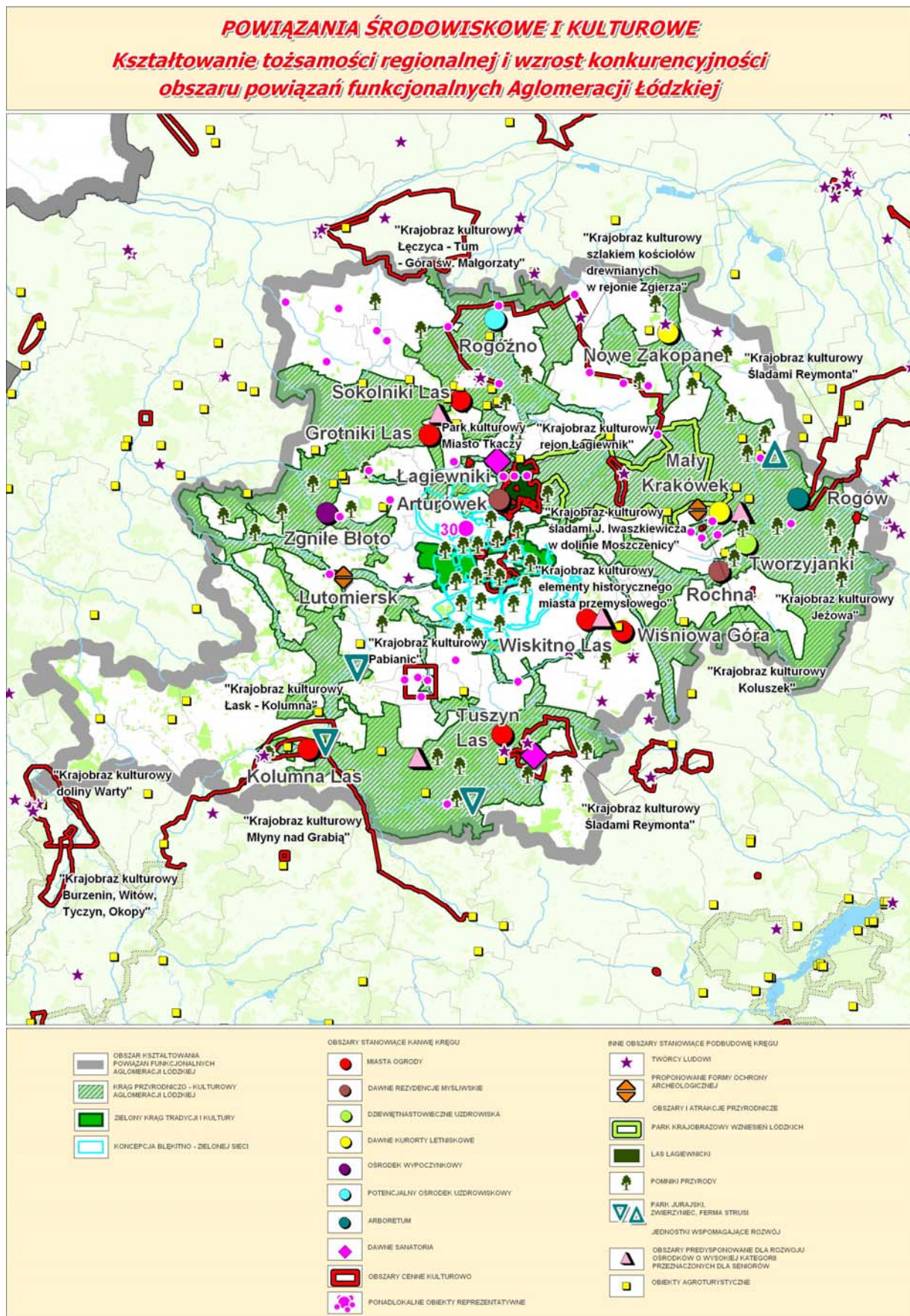
Również lasy, ich enklawy i półenklawy, stanowiące główne korytarze migracji kręgowców, powinny być chronione przed zabudową, a ich bezpośrednie sąsiedztwo zagospodarowane z uwzględnieniem stref ekotonowych gwarantujących powszechną dostępność do lasów. Z kolei najmniej zalesione odcinki korytarzy powinny zostać uznane za priorytetowe do wprowadzania zalesień. Istotnym zagrożeniem dla ciągłości korytarzy jest realizacja nowych liniowych inwestycji infrastrukturalnych, dlatego niezbędne jest budowanie odpowiednich przejść dla zwierząt w miejscach krzyżowania się korytarzy z drogami o największym natężeniu ruchu i liniami kolejowymi. Aby zapewnić ochronę szlaków wędrówek ptaków, należy zachować lasy i zadrzewienia oraz naturalne brzegi w dolinach dużych rzek oraz zbiorników wodnych. Ochrona walorów krajobrazowych to również nawiązywanie w projektowaniu nowej zabudowy do tradycyjnego budownictwa regionalnego, z wykorzystaniem m.in. tradycyjnych surowców budowlanych, takich jak słoma, glina, kamień polny czy wapienie, jak również niewprowadzanie dominant obcych kulturowo dla danego regionu.

Szczególnie ważna jest rezygnacja z lokalizacji elektrowni wiatrowych, stanowiących istotne zagrożenie dla ochrony krajobrazu. Rolnictwo powinno być ukierunkowane na zdrową żywność, a funkcje pozarolnicze – głównie na usługi, w tym turystykę i wypoczynek, rzemiosło, rękodzielnictwo i inne.

- ***Kształtowanie ciągłych systemów przyrodniczo - kulturowych w granicach obszaru kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej***

Dla podniesienia konkurencyjności obszaru Aglomeracji Łódzkiej i zwiększenia standardów życia jego mieszkańców zakłada się kształtowanie ciągłych systemów przyrodniczo-kulturowych, opartych zarówno na pozostałościach ekosystemów naturalnych, jak i zasobach dziedzictwa kulturowego w formie 2 połączonych kręgów uzupełnionych elementami Błękitno Zielonej Sieci:

- **Zielony Krąg Tradycji i Kultury**, okalający centralny obszar Łodzi, którego głównym elementem są duże kompleksy zieleni parkowej, cmentarnej, ogródków działkowych oraz obiekty i obszary zabytkowe, stanowiące dziedzictwo kulturowe miasta i świadczące o jego tożsamości, w tym szczególnie XIX-wieczne zabytki z epoki uprzemysłowienia. W skład Kręgu wchodzi również proponowany obszar chronionego krajobrazu Dolina Jasieńca. **Główne zasady zagospodarowania** powinny opierać się na kształtowaniu spójnego systemu przestrzeni publicznej poprzez zachowanie terenów zieleni urządzonej, przekształcenie części terenów ogródków działkowych na inne funkcje z preferencją na zielen publiczną dostępną, rewitalizację i rewaloryzację obiektów, jak również obszarów zabytkowych, oraz zachowanie elementów łącznikowych, w tym zieleni ulicznej, tworzących spójny system. Cały Krąg powinien spinać system ścieżek rowerowych;
- **Krąg Przyrodniczo-Kulturowy Aglomeracji Łódzkiej**, którego głównym elementem kręgu są kompleksy leśne i doliny rzek. Krąg ten tworzą: Park Krajobrazowy Wzniesień Łódzkich, istniejący OChK Dolina Miazgi pod Andrespołem oraz istniejące i proponowane obszary chronionego krajobrazu, będące elementem wojewódzkiego systemu obszarów chronionych. Krąg ten uzupełniają miasta- ogrody (m.in. Sokolniki Las, Kolumna, Tuszyn Las), dawne rezydencje myśliwskie (np. Rochna, Arturówek), XIX-wieczne uzdrowiska (Tworzyjanki), dawne kurorty letniskowe (Nowe Zakopane, Mały Krakówek) i sanatoria (Łagiewniki, Tuszyn Las) oraz część łęczyckiego podregionu kulturowego.



Rysunek 75. Źródło: opracowanie własne.



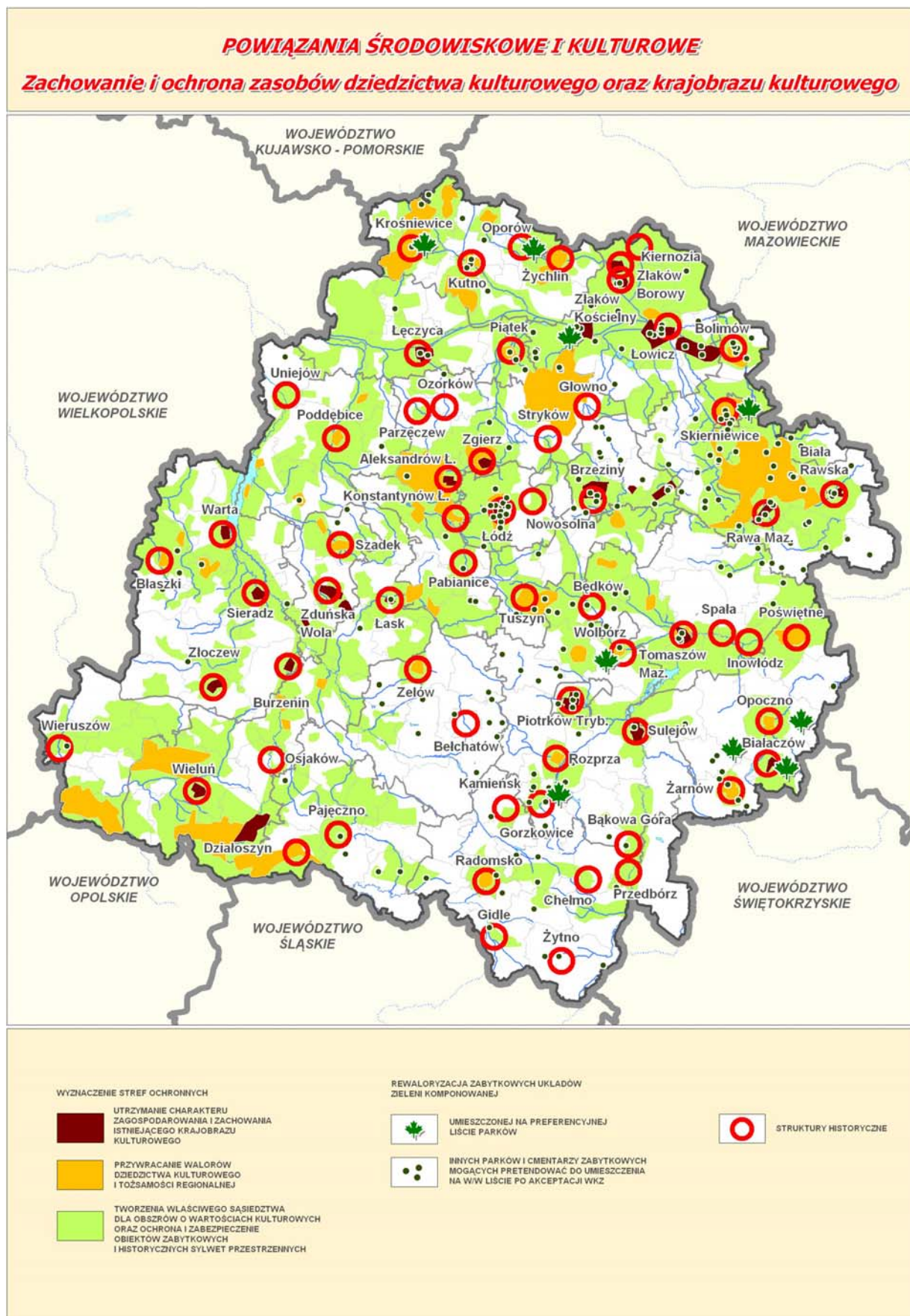
- **Główne zasady zagospodarowania**, które sprzyjać będą podniesieniu atrakcyjności tych terenów, jako miejsc zamieszkania i wypoczynku, to: 1) objęcie ochroną prawną nowych terenów o specyficznych i unikatowych walorach krajobrazowych, 2) przeciwdziałanie procesom suburbanizacji wokół miast aglomeracji poprzez ograniczanie zainwestowania na terenach rolno-leśnych, maksymalne wykorzystanie rezerw terenowych w obrębie istniejących struktur przestrzennych, utrzymanie przestrzeni otwartych cennych krajobrazowo, 3) porządkowanie i odtwarzanie zasobów kulturowych poprzez ich rewitalizację i rewaloryzację oraz ochronę elementów ekspozycji krajobrazowej z zapewnieniem do nich trwałej dostępności, 4) uwzględnienie w procesach inwestycyjnych ochrony dolin rzecznych, lasów, terenów zieleni urządzonej, zbiorników wodnych, zabytków archeologicznych, 5) kształtowanie nowej zabudowy w formie struktur gniazdowych, nawiązujących skalą i formą do lokalnych tradycji z zakazem stosowania ogrodzeń z prefabrykatów oraz wprowadzania nowych dominant.
- **Błękitno-Zielona Sieć** oparta na wykorzystaniu istniejącego i rehabilitowanego systemu rzek i obszarów zielonych Łodzi, której elementem jest również proponowany obszar chronionego krajobrazu Dolina Olechówki i Augustówki. Jej istotą jest retencjonowanie doczyszczonych przez biotechnologie ekosystemowe wód opadowych, które stanowią cenny zasób dla Łodzi, jako miasta położonego na wododziale. Błękitno- Zielona Sieć zakłada wykorzystanie istniejącego i tam, gdzie to możliwe, rehabilitowanego systemu rzek i obszarów zielonych miasta. **W ramach zagospodarowania** Sieci zakłada się kontynuację renaturyzacji rzek, m.in. Sokołówki i Łódki, w tym budowę zbiorników retencyjnych oraz utrzymanie terenów zieleni i zwiększanie ich powierzchni.

W celu umożliwienia zaistnienia kręgów niezbędne jest wprowadzenie ww. zasad zagospodarowania w dokumentach planistycznych gmin.

- **Zachowanie i ochrona materialnych i niematerialnych zasobów dziedzictwa kulturowego oraz krajobrazu kulturowego województwa**
- **Świadome kształtowanie tożsamości regionalnej i promocja wartości niematerialnych województwa poprzez:**
 - wzmacnianie walorów zidentyfikowanych podregionów kulturowych: łowickiego, rawskiego, opoczyńskiego, piotrkowskiego, siemkowickiego, sieradzkiego i łęczyckiego poprzez:
 - zachowanie i ochronę zabytkowych układów rozplanowania zabudowy wiejskiej i pól, m.in. w Złakowie Kościelnym i Złakowie Borowym, Oporowie, Walewicach, Jeżowie, Osjakowie, Zapolicach,
 - promocję i tworzenie skansenów (m.in. Maurzyce, Łowicz, Lipce Reymontowskie, Uniejów, Tomaszów Mazowiecki, Tadzin, Nagawki, Tum- Kwiatkówki),
 - promocję i rozwój działalności artystycznej (np. ludowe zespoły pieśni i tańca), twórczości ludowej (rękodzielnictwo: tkactwo, garncarstwo, hafciarstwo) oraz ludowych produktów regionalnych (np. garnki z Bolimowa o białej barwie z motywami kwiatowymi, przedmioty użytkowe z haftem łowickim i wycinanki łowickie, rzeźby demoniczne diabła Boruty z Łęczycy),
 - identyfikację i rozwój tradycyjnych form działalności gospodarczej (m.in. kowalstwo artystyczne, wyplatanie przedmiotów z wikliny) oraz promowanie budownictwa ekologicznego z margla, gliny i słomy,



- identyfikację i wzmacnianie Staropolskiego Okręgu Przemysłowego m.in. z wykorzystaniem Zakładów Ceramicznych w Opocznie i Paradyżu, zabytkowych pieców i młynów w okolicach Inowłódza, Drzewicy i Przedborza;
- kształtowanie pasm kulturowych, łączących podregiony kulturowe poprzez podjęcie aktywnej ochrony różnorodności dziedzictwa kulturowego, uwzględniającej rynkową (turystyczną) rewitalizację i rewaloryzację obiektów i obszarów wpisanych do rejestru zabytków oraz figurujących w wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków, eksponowanie miejsc pamięci, cmentarzy wojennych, udostępnianie obiektów sakralnych w sposób niepowodujący dewaluacji ich najważniejszej funkcji:
 - pasmo dorzecza Warty uwzględniające m.in. zabytki archeologiczne na Szlaku Bursztynowym – powstające i proponowane archeologiczne parki kulturowe i ekspozycje znalezisk: np. w Sieradzu, Strońsku, Wieluniu, Wieruszowie, Bolesławcu, wokół zbiornika Jeziorsko, Uniejowie, Spycimierzu, Krzętlach, Konopnicy, jak również inne obiekty i obszary zabytkowe m.in. w Wieluniu, Sieradzu, Strońsku, Konopnicy,
 - pasmo dorzecza Pilicy uwzględniające zabytki sakralne m.in.: Opactwo Cystersów w Sulejowie Podklasztorzu, kościół pw. św. Idziego w Inowłodzu, kościół w Bąkowej Górze, zespoły sakralne Piotrkowa Trybunalskiego i Tomaszowa Mazowieckiego, sanktuaria w miejscowościach Paradyż, Parzno, Chełmo, Studzianna Poświętne, Smardzewice, Będków, Witów,
 - pasmo dorzecza Bzury promujące bogaty folklor łęczycki i łowicki (skanseny, muzea, warsztaty twórców ludowych) oraz historię bitew nad Bzurą (rekonstrukcje bitew i pól walki, liczne zabytkowe cmentarze i miejsca pamięci narodowej, m.in. w Bolimowie, Ziemiarach, Joachimowie Mogiłach, Dobrej, Lesie Lućmierskim, Modnej, Solcy Wielkiej, Mąkolicach i Białej);
- kształtowanie pasma Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej oraz Kolei Okresu Uprzemysłowienia z wykorzystaniem:
 - zabytków z zakresu kolejnictwa (zabytkowe dworce kolejowe, np. w Skierniewicach, Gałkówku, domy dróżników, np. w Lipcach Reymontowskich, wieże ciśnień, m.in. w Skierniewicach, Koluszkach i Piotrkowie Trybunalskim, parowozownie m.in. w Skierniewicach, przepusty, skansen kolejnictwa w Rogowie oraz Rogowska Kolejka Wąskotorowa),
 - zabytków techniki (spichlerze i magazyny m.in. w Gidlach, Witowie i Piotrkowie Trybunalskim, gorzelnia w Łyszkowicach, kuźnia w Nieborowie, młyn w Sulejowie Podklasztorzu),
 - zabytków industrialnych przede wszystkim w Łodzi, Pabianicach i Zgierzu w postaci XIX-wiecznych zespołów rezydencjonalno-przemysłowych oraz osad tkackich (park kulturowy „Miasto Tkaczy” w Zgierzu, skansen „Ziemi Obiecanej” w Łodzi);



Rysunek 76. Źródło: opracowanie własne, konsultacje WKZ i ROBiDZ.



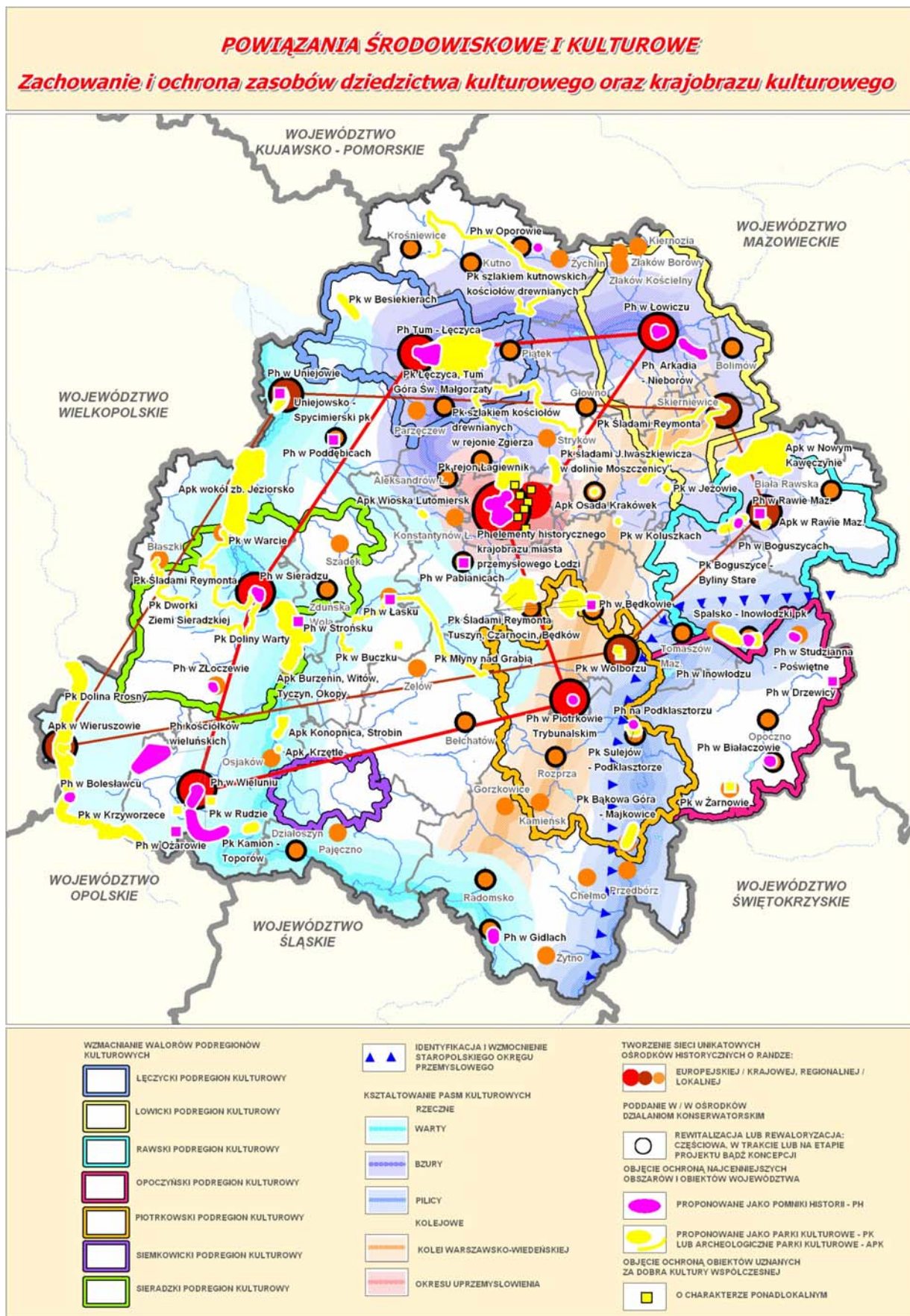
- wyznaczenie stref ochronnych w celu:
 - utrzymania charakteru zagospodarowania i zachowania istniejącego krajobrazu kulturowego poprzez podjęcie lub kontynuację działań w zakresie rewitalizacji, rewaloryzacji i konserwacji istniejących struktur historycznych, z wykorzystaniem ich na cele społeczne, kulturalne i turystyczne, pozwalających zachować specyfikę miejsca ze szczególnym naciskiem na tworzenie przestrzeni publicznej, m.in. w Łodzi, Łowiczu, Rawie Mazowieckiej, Oporowie, Zgierzu, Zduńskiej Woli, Sieradzu, Łęczycy, Piotrkowie Trybunalskim, Tomaszowie Mazowieckim, Brzezinach, Białaczowie i Sulejowie,
 - przywracania walorów dziedzictwa kulturowego i tożsamości regionalnej, m.in. w rejonie Skierniewic, Kutna, Opoczna, Żychlina, Żarnowa, Błaszek, Konstantynowa Łódzkiego, poprzez kontynuację i podjęcie działań w zakresie rewitalizacji, ograniczanie dysharmonii przestrzeni poprzez kształtowanie dobrych relacji nowej zabudowy i zagospodarowania ze specyfiką zasobów dziedzictwa kulturowego i uwarunkowaniami krajobrazu na etapie planowania miejscowego, dostosowanie formy obiektów obcych kulturowo w nawiązaniu do kompozycji historycznej, wdrażanie tematycznych programów rewitalizacji obszarów w celu odtwarzania regionalnego dziedzictwa szczególnie w rejonach: wieluńskim, rawskim, krośniwickim i strykowskiem,
 - tworzenia właściwego sąsiedztwa dla obszarów o wartościach kulturowych – ochrona i zabezpieczenie obiektów zabytkowych oraz historycznych sylwet przestrzennych, poprzez ograniczenie w ich sąsiedztwie zabudowy, zalesień i lokalizacji reklam wielkoformatowych, zapewnienie trwałej dostępności oraz ochronę przed dewastacją istniejącej różnorodności krajobrazowej – ograniczenie zabudowy terenów otwartych i wprowadzania obcych kulturowo form zagospodarowania,
 - rewaloryzacji zabytkowych układów zieleni komponowanej (zespołów pałacowo-parkowych i dworsko-parkowych), w tym przede wszystkim założeń znajdujących się na liście preferencyjnej zabytkowych parków i ogrodów przeznaczonych do rewaloryzacji: Białaczów, Cieszanowice, Mroczy Gościnne, Stawowiczki, Wolbórz, Krośniewice, Oporów, Skierniewice, Walewice oraz innych parków zabytkowych mających szansę pretendowania do umieszczenia na tej liście po uprzednim uzyskaniu akceptacji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.
- **Stworzenie sieci unikatowych ośrodków historycznych i poddanie ich działaniom rewitalizacyjnym i rewaloryzacyjnym:**
 - wytypowano **7 ośrodków o randze europejskiej i krajowej**: Łódź, Nowosolna, Łowicz, Łęczyca, Sieradz, Wieluń, Piotrków Trybunalski,
 - wytypowano **5 ośrodków o randze regionalnej**: Rawa Mazowiecka, Skierniewice, Uniejów, Wieruszów, Wolbórz,
 - wytypowano **51 ośrodków o randze lokalnej**: Aleksandrów Łódzki, Bąkowa Góra, Bełchatów, Biała Rawska, Będków, Białaczów, Błaszki, Bolimów, Brzeziny, Burzenin, Chełmo, Działoszyn, Głowno, Gidle, Gorzkowice, Kamieńsk, Kiernoza, Konstantynów Łódzki, Krośniewice, Kutno, Inowłódz, Łask, Tomaszów Mazowiecki, Tuszn, Stryków, Spała, Sulejów, Szadek, Opoczno, Oporów, Osjaków, Ozorków, Pabianice, Pajęczno,



Parzęczew, Piątek, Poddębice, Poświętne, Przedbórz, Radomsko, Rozprza, Warta, Żarnów, Zduńska Wola, Zgierz, Żelów, Złaków Borowy, Złaków Kościelny, Złoczew, Żychlin, Żytno.

37 ośrodków podjęło już prace w zakresie przekształcania historycznej przestrzeni, które jednak, z uwagi na wysokie koszty prac, wymagają dalszej kontynuacji, m.in. Łódź, Łowicz, Piotrków Trybunalski, Skierniewice, Łęczyca, Rawa Mazowiecka, Sieradz, Wieluń, Uniejów, Zduńska Wola, natomiast podjęcia prac rewitalizacyjnych przestrzeni historycznej wymaga 26 ośrodków, w tym m.in. Nowosolna, Stryków, Konstantynów Ł., Przedbórz, Żarnów, Warta.

- **Objęcie ochroną najcenniejszych obszarów i obiektów w formie pomników historii i parków kulturowych:**
 - wytypowano **26 obiektów oraz obszarów, jako pretendujących do uznania za pomnik historii**. Są to: 1. Zespół zamkowy w Oporowie, 2. Zespół przestrzenny Tum – Łęczyca, 3. Zespół przestrzenny Arkadia – Nieborów, 4. Zespół urbanistyczny miasta Łowicza w granicach strefy ścisłej ochrony konserwatorskiej, 5. Elementy historycznego krajobrazu miasta przemysłowego w Łodzi, 6. Zespół opactwa Cystersów w Sulejowie Podklasztorzu, 7. Układ urbanistyczny Piotrkowa Trybunalskiego, 8. Zespół kościoła w Boguszycach, 9. Układ przestrzenny miasta historycznego w Sieradzu, 10. Zespół kościoła w Będkowie, 11. Układ przestrzenny miasta z kościołem pw. św. Idziego w Inowłodzu, 12. Zespół dworski w Ożarowie, 13. Zespół drewnianych kościółków wieluńskich, 14. Zespół klasztorny i pałacowy w Złoczewie, 15. Układ przestrzenny miasta historycznego w Wieluniu, 16. Zespół miejski wraz z ruinami zamku w Bolesławcu, 17. Zespół kościoła w Strońsku, 18. Wzgórze z zespołem klasztornym Studzianna – Poświętne, 19. Zespół pałacowo-parkowy w Białaczowie, 20. Zespół klasztorny w Gidlach, 21. Zespół kościoła i ruiny zamku w Drzewicy, 22. Zespół zamkowy w Uniejowie, 23. Układ urbanistyczny w Rawie Mazowieckiej w granicach strefy ścisłej ochrony konserwatorskiej, 24. Zespół pałacowy w Poddębicach, 25. Dwór Kapituły Krakowskiej w Pabianicach, 26. Kolegiata w Łasku;
 - wskazano **34 obszary cenne kulturowo do objęcia ochroną w formie parków kulturowych**. Są to: 1. Rejon Boguszyce – Byliny Stare, 2. Besiekiery, 3. Łęczyca – Tum – Góra Świętej Małgorzaty, 4. Szlakiem kutnowskich kościołów drewnianych, 5. Śladami Jarosława Iwaszkiewicza w dolinie Moszczenicy, 6. Sulejów – Podklasztorze, 7. Spalsko – Inowłodzki, 8. Bąkowa Góra – Majkowice, 9. Doliny Prosnicy, 10. Młynów nad Grabią, 11. Dworków Ziemi Sieradzkiej, 12. Kamion – Toporów, 13. Doliny Warty, 14. Szlakiem kościołów drewnianych w rejonie Zgierza, 15. Archeologiczna osada Krakówek w Brzezinach, 16. Śladami Reymonta, 17. Rejon Łagiewnik, 18. Układ urbanistyczny Jeżowa, 19. Zespół kościoła w Buczku, 20. Zespół kościoła w Krzyworzece, 21. Zespołu kościoła w Żarnowie, 22. Zespół kościoła w Rudzie, 23. Zespół pałacowy w Wolborzu, 24. Archeologiczny w Nowym Kawęczynie, 25. Układ urbanistyczny wraz z kościołem w Warcie, 26. Archeologiczny w Rawie Mazowieckiej, 27. Archeologiczny wokół zbiornika Jeziorsko, 28. Uniejów – Spycimierz, 29. Archeologiczny w miejscowości Krzętle, 30. Archeologiczny Konopnica – Strobin, 31. Archeologiczny w Wieruszowie, 32. Archeologiczny wioska Lutomiersk, 33. Archeologiczny Burzenin – Witów – Tyczyn – Okopy, 34. Osiedle pracowników kolei w Koluszkach.



Rysunek 77. Źródło: opracowanie własne, konsultacje WKZ i ROBiDZ.



Nie jest to jednak lista zamknięta i nie stanowi ograniczenia dla powoływania innych parków kulturowych. Zgodnie z art. 16. ust. 1 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z 2003 r. rady gmin na podstawie uchwał mogą tworzyć parki kulturowe po zasięgnięciu opinii Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

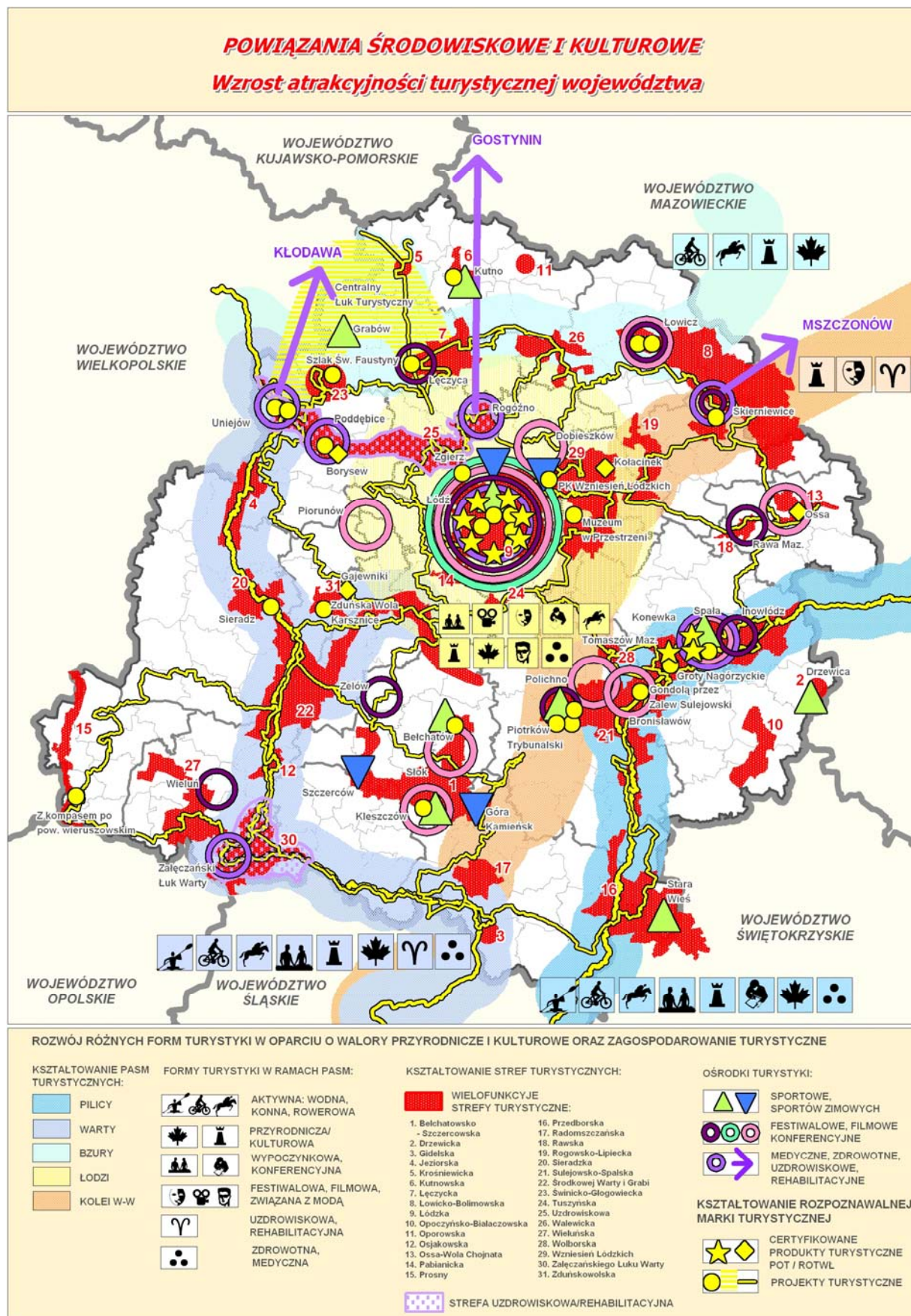
- ***Objęcie ochroną obiektów uznanych za dobra kultury współczesnej o charakterze ponadlokalnym***
- wskazano 7 obiektów i obszarów z terenu Łodzi, których ochrona zostanie podjęta poprzez obligatoryjne ustalenia planowania miejscowego. Są to:
 - zespół zabudowy Starego Miasta,
 - Muzeum Martyrologii i Walki na Radogoszczu – muzeum z pomnikiem ofiar faszyzmu,
 - założenie urbanistyczne Centrum Zdrowia Matki Polki,
 - hala sportowa – Pałac Sportowy,
 - kościół o.o. Salezjanów pw. św. Teresy od Dzieciątka Jezus,
 - wieżowiec Centrali Tekstylnej – siedziba Łódzkiego Ośrodka Telewizyjnego i Urzędów Administracji Publicznej,
 - Państwowa Wyższa Szkoła Sztuk Plastycznych.

3. Wzrost atrakcyjności turystycznej województwa

- ***Rozwój różnych form turystyki z wykorzystaniem walorów przyrodniczych i kulturowych oraz zagospodarowania turystycznego poprzez:***
- kształtowanie systemu pasm turystycznych w nawiązaniu do układu pasm kulturowych i systemu obszarów chronionych województwa:
 - pasmo obszaru kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej – rozwój turystyki aktywnej (rowerowej, konnej, nordic walking, narciarstwa biegowego), wypoczynkowej, kulturowej (postindustrialnej, filmowej, sentymentalnej uwarunkowanej wielokulturowością dziedzictwa, festiwalowej, pielgrzymkowej), sportowej (siatkówka, koszykówka, golf), konferencyjno-biznesowej, przyrodniczej, medycznej oraz związanej z modą. Turystyczne połączenia kolejowe weekendowe i sezonowe z Łodzi staną się podstawą stworzenia wzajemnych powiązań z systemem pozostałych pasm turystycznych. Potencjalnymi ośrodkami i obszarami recepcyjnymi w ramach pasma są m.in.: Łódź, Zgierz, Rogoźno, Tuszyn, Pabianice, PK Wzniesień Łódzkich,
 - pasmo rzeki Pilicy – rozwój turystyki aktywnej (wodnej: kajakarstwo, żeglarstwo i windsurfing na Zalewie Sulejowskim, rowerowej, konnej), wypoczynkowej, kulturowej (sakralnej i pielgrzymkowej opartych na sanktuariach oraz Szlakach Kulturowych – Romańskim i Cysterskim), konferencyjno-biznesowej, przyrodniczej (m.in. w Nadpilickich Parkach Krajobrazowych – Sulejowskim i Spalskim), sportowej (szkolenie kadry olimpijskiej w Spale, spadochroniarstwo w Piotrkowie Trybunalskim). Potencjalnymi ośrodkami i obszarami recepcyjnymi w ramach pasma są m.in.: Bronisławów, Sulejów, Polichno, Tomaszów Mazowiecki, Spała, Inowłódz,
 - pasmo rzeki Warty – rozwój turystyki aktywnej (wodnej, rowerowej, konnej), wypoczynkowej, kulturowej (archeologicznej na Szlaku Bursztynowym, sakralnej w powiązaniu z kościołami typu wieluńskiego i Szlakiem Romańskim, pielgrzymkowej opartej na sanktuariach w Gidlach i Zduńskiej Woli, oraz związanej



- z kolejnictwem w Karsznicach), przyrodniczej (w PK Międzyrzecza Warty i Widawki, Załęczańskim PK, obszarach NATURA 2000), rehabilitacyjnej w Załęczańskim Łuku Warty, Pajęcznie i Działoszynie, uzdrowskiej w Uniejowie. Potencjalnymi ośrodkami recepcyjnymi w ramach pasma są m.in.: Sieradz, Zduńska Wola, Karsznice, Gajewniki, Uniejów,
- pasmo rzeki Bzury – rozwój turystyki aktywnej (rowerowej, konnej), wypoczynkowej, kulturowej (związanej z historią Bitwy nad Bzurą, żywym folklorem, Szlakiem Romańskim i Bursztynowym, ośrodkiem pielgrzymkowym w Świnicach Warckich), przyrodniczej (w obszarach NATURA 2000, Bolimowskim PK). Potencjalnymi ośrodkami recepcyjnymi w ramach pasma są Łęczyca z Tumem, Grabów, Łowicz, Arkadia, Nieborów,
 - pasmo Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej – turystyka kulturowa związana z XIX-wiecznymi zabytkami kolejnictwa, Muzeum Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Skierniewicach. Potencjalnymi ośrodkami recepcyjnymi w ramach pasma są Skierniewice, Piotrków Trybunalski, Koluszki, Radomsko; turystyka uzdrowska w Skierniewicach;
- kształtowanie 31 wielofunkcyjnych stref turystycznych – istniejących bądź potencjalnych obszarów recepcji turystycznej. Ich recepcyjny charakter warunkowany jest występowaniem miejscowości, w których rozwijają się odmienne formy turystyki bezpośrednio przekładające się na funkcjonalność poszczególnych stref. Wpasowują się one w układ pasm turystycznych i decydują o ich potencjale. Strefy obejmują również obszary i ośrodki poza pasmami turystycznymi. Poszczególne strefy i ośrodki posiadają potencjał do rozwoju turystyki:
- aktywnej – pieszej na trasach nordic walking, rowerowej wzdłuż ponadregionalnych i regionalnych szlaków, wodnej na zbiornikach wodnych i rzekach (kajakarstwo, windsurfing, żeglarstwo), konnej na szlakach konnych, sportów zimowych (nartciarstwo zjazdowe – Góra Kamieńsk, Szczerców, Zgierz oraz biegowe w parkach krajobrazowych). Turystyka aktywna rozwija się m.in. w Strefach Turystycznych: Sulejowsko-Spalskiej, Zbiornika Jeziorsko, Wzniesień Łódzkich, Walewickiej, Wolborskiej, Zduńskowolskiej, Bełchatowsko-Szczercowskiej, Przedborskiej, Drzewickiej, Środkowej Warty i Grabi, Załęczańskiego Łuku Warty,
 - sportowej dzięki infrastrukturze i propagowaniu nowych dyscyplin (baseball w Kutnie, kajakarstwo górskie w Drzewicy, karate w Starej Wsi) oraz bazie sportowej klubów będących wizytówką regionu (m.in. Skra Bełchatów). Turystyka sportowa rozwija się m.in. w Strefach Turystycznych: Kutnowskiej, Drzewickiej, Przedborskiej, Sulejowsko-Spalskiej,
 - przyrodniczej wykorzystującej powierzchniowe formy ochrony przyrody (parki krajobrazowe, rezerваты przyrody, NATURA 2000), obszary leśne oraz arboretum w Rogowie. Turystyka przyrodnicza rozwija się m.in. w Strefach Turystycznych: Załęczańskiego Łuku Warty, Wzniesień Łódzkich, Łowicko-Bolimowskiej, Rogowsko-Lipieckiej, Sulejowsko-Spalskiej, Przedborskiej, Środkowej Warty i Grabi,
 - kulturowej i poznawczej, w tym religijnej i sakralnej opartej na walorach dziedzictwa kulturowego, w tym zabytkach reprezentatywnych, parkach kulturowych, folklorze, zwłaszcza łowickim i opoczyńskim, muzeach, skansenach oraz ofercie festiwalowo-wystawienniczej.



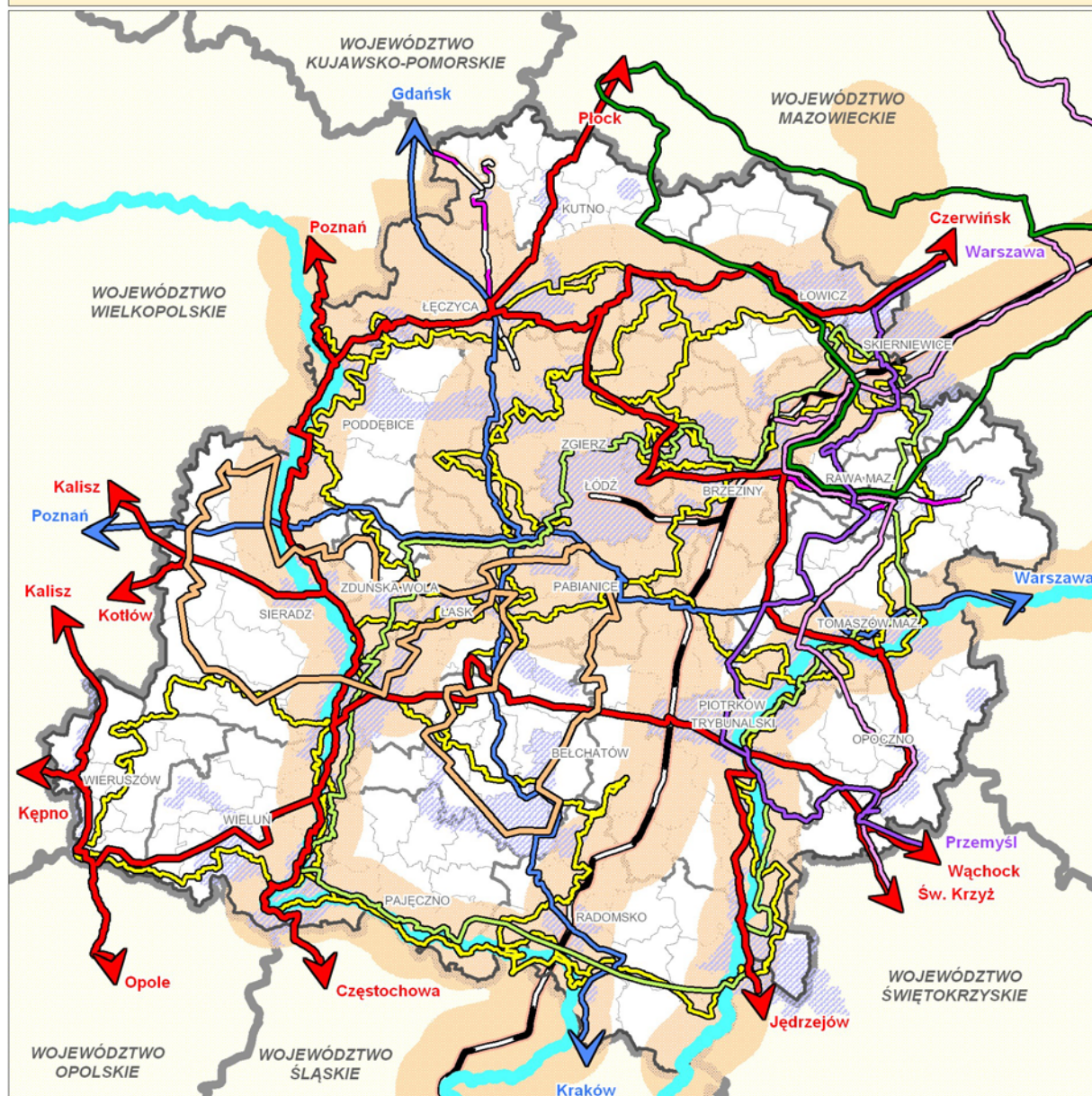
Rysunek 78. Źródło: opracowanie własne.



- Rozwój turystyki pielgrzymkowej opierać się będzie na trasach pielgrzymujących do Częstochowy. Turystyka kulturowa rozwija się w Strefach Turystycznych: Łódzkiej, Łęczyckiej, Krośniewickiej, Rogowsko-Lipieckiej, Łowicko-Bolimowskiej, Opoczyńsko-Białaczowskiej, Świnicko-Głogowieckiej, Gidelskiej, Sulejowsko-Spalskiej, Wieluńskiej, Przedborskiej,
- wypoczynkowej na terenach wiejskich, przede wszystkim poprzez rozwój agroturystyki, budownictwa letniskowego oraz adaptację terenów dawnych ośrodków wypoczynkowych. Rozwija się ona m.in. w Strefach Turystycznych: Tuszyńskiej, Łowicko-Bolimowskiej, Sulejowsko-Spalskiej, Załęczańskiego Łuku Warty, Wzniesień Łódzkich, Środkowej Warty i Grabi,
 - biznesowej, szkoleniowo-konferencyjnej w ośrodkach dysponujących odpowiednim zapleczem, m.in. Ossa, Bełchatów, Polichno, Słok, Spała. Rozwija się ona m.in. w Strefach Turystycznych: Ossa-Wola Chojnata, Łódzkiej, Sulejowsko-Spalskiej, Bełchatowsko-Szczercowskiej,
 - medycznej i zdrowotnej, w tym SPA & Wellness, związanej z podróżami w celu odnowy biologicznej, do wyspecjalizowanych ośrodków oferujących zabiegi pielęgnacyjno-kosmetyczno-zdrowotne. Rozwija się ona m.in. w Strefach Turystycznych: Uzdrowskiej, Ossa-Wola Chojnata, Sulejowsko-Spalskiej, Łowicko-Bolimowskiej, Łódzkiej, Bełchatowsko-Szczercowskiej;
- kształtowanie strefy uzdrowskiej na bazie wód geotermalnych i pokładów soli na linii Uniejów – Poddębice – Rogóźno, stanowiącej podstawę rozwoju turystyki zdrowotnej i uzdrowskiej. Wyksztąli ona powiązania z Kłodawą i Gostyninem. Uzupełnieniem strefy będzie samodzielny ośrodek o funkcji balneologicznej w Skierniewicach z powiązaniem z Mszczonowem;
 - kształtowanie strefy rehabilitacyjnej opartej na mikroklimacie Załęczańskiego Łuku Warty oraz jego walorach krajobrazowych, w którym istniejąca baza noclegowa (duże ośrodki wypoczynkowe) może sprzyjać stworzeniu zaplecza dla rozwoju turystyki rehabilitacyjnej – obszar Strefy Turystycznej Załęczańskiego Łuku Warty.
- **Kształtowanie systemu szlaków turystycznych poprzez:**
 - uporządkowanie i weryfikację istniejącej sieci szlaków turystycznych;
 - wyznaczenie nowych i wzmocnienie funkcji istniejących szlaków turystycznych wykorzystujących walory przyrodnicze i zasoby dziedzictwa kulturowego zgodnie z trendami na rynku odbiorców m.in.:
 - ponadregionalnych szlaków turystycznych stanowiących trasy tranzytowe: kajakowe (Szlaki Wodne Pilicy i Warty), rowerowe (Łódzka Magistrala Rowerowa E-W Poznań – Łódź – Warszawa, Łódzka Magistrala Rowerowa N-S Gdańsk – Łódź – Kraków, Europejski Szlak Bursztynowy, Szlak Grunwaldzki), samochodowe (Szlak Książąt Mazowieckich, Szlak Literacki, Europejskie Szlaki Kulturowe – Bursztynowy, Romański, Cysterski), kolejowe (Europejski Szlak Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej),
 - regionalnych szlaków turystycznych uzupełniających system ponadregionalny: m.in. konny (Łódzki Szlak Konny), rowerowe (Parków Krajobrazowych Województwa Łódzkiego, Skarby Ziemi Sieradzkiej),



POWIĄZANIA ŚRODOWISKOWE I KULTUROWE
Wzrost atrakcyjności turystycznej województwa



KSZTAŁTOWANIE SYSTEMU SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH

PASMA I STREFY TURYSTYCZNE:

- PASMA TURYSTYCZNE
- STREFY TURYSTYCZNE

- SZLAKI KULTUROWE:
BURSZTYNOWY (SAMOCHODOWY, ROWEROWY)
ROMAŃSKI, CYSTERSKI (SAMOCHODOWE)
- SZLAK KSIĄŻĄT MAZOWIECKICH (SAMOCHODOWY)
- SZLAK LITERACKI (SAMOCHODOWY)
- SZLAK KOLEI WARSZAWSKO - WIEDENSKIEJ
- KOLEJKI WĄSKOTOROWE: KROŚNIEWICKA I ROGOWSKA

- SZLAKI WODNE: PILICY, WARTY
- MAGISTRALNE ROWEROWE
- SZLAK GRUNWALDZKI
- SZLAK SKARBÓW ZIEMI SIERADZKIEJ
- SZLAK REGIONALNY PARKÓW KRAJOBRAZOWYCH (ROWEROWY)
- ŁÓDZKI SZLAK KONNY

Rysunek 79. Źródło: opracowanie własne.



- tworzących powiązania między obszarem kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej a pozostałymi obszarami atrakcyjnymi turystycznie, m.in. Kolejek Wąskotorowych Krośniewickiej i Rogowskiej,
- regionalnych szlaków wodnych (kajakowych) na Grabi, Widawce, Mrodze, Drzewicze, Luciąży, Czarnej Koneckiej, Czarnej, Wolbórze, Prośnie,
- regionalnych szlaków tematycznych, m.in. Szlak Zamków, Szlak Dworów i Pałaców, Szlak Budownictwa Drewnianego, Szlak Pielgrzymkowy, Szlak Bitwy Łódzkiej 1914 r.,
- Łódzkich Szlaków Miejskich;
- stworzenie systemu ścieżek rowerowych łączących centra ośrodków osadniczych z systemem szlaków rowerowych.
- ***Kształtowanie rozpoznawalnej marki turystycznej województwa poprzez rozwój wizerunkowych produktów turystycznych, w tym:***
 - 10 istniejących produktów turystycznych z certyfikatem Polskiej Organizacji Turystycznej w Łodzi (Festiwal Dialogu 4 Kultur w Łodzi, ArtBus – kulturalna linia autobusowa, Manufaktura Łódzka – w Królestwie Izraela Poznańskiego, Ulica Piotrkowska – Letni Salon Łodzi, Wędrowny Festiwal „Kolory Polski”, Explorers Festiwal, Camerimage), Tomaszowie Mazowieckim (Skansen Rzeki Pilicy „Muzeum bez Kapci”), Spale (Spalski Jarmark Antyków i Rękodzieła), Konewce (Trasa Turystyczna „Bunkier w Konewce”),
 - 4 istniejących produktów turystycznych z certyfikatem Regionalnej Organizacji Turystycznej Województwa Łódzkiego – Park Rozrywki Kołacinek (wyróżnienie POT), ZOO Safari Borysew, Hotel Ossa Congress&Spa, Festiwal Jeździecki w Gajownikach,
 - 33 projektów i planowanych produktów turystycznych wzmacniających markę województwa m.in. Łódź – Europejska Stolica Kultury 2016, Turystyka w siodło, Szlak Dziedzictwa Filmowego Łodzi, Łódzkie EURO 2012, Centralny Łuk Turystyczny, Pilica – rzeka, która łączy, turystyka i edukacja w naturze na terenie Parku Krajobrazowego Wzniesień Łódzkich, Zagospodarowanie turystyczne rzeki Warty i zbiornika Jeziorsko, Krośniewicka Kolejka Wąskotorowa, Rogowska Kolejka Wąskotorowa, Muzeum w przestrzeni – wielokulturowe korzenie regionu łódzkiego (w tym m.in. Żywy Skansen – Centrum Folkloru Polskiego w Nagawkach, Akademia Kulinarna w Buczku, Park Tematyczny w Koluszkach), Trakt Wielu Kultur w Piotrkowie Trybunalskim, Baza Kutno, Od Elekcji Królów Polski do Epoki Internetu w Sieradzu, Zduńska Wola – Karsznice (Skansen Taboru Kolejowego), Podziemna Trasa Turystyczna Groty Nagórzyckie w Tomaszowie Mazowieckim, Olimpijskie Centrum Sportu w Spale, Gondolą przez Zalew Sulejowski, Jarmark Antyków i Rękodzieła Ludowego w Łowiczu, Weekend w Łowiczu, Termy Uniejów, Szlak św. Faustyny Kowalskiej, Piotrkowska lekcja historii, Strefa Zrzutu, Przystań nad Wartą – warto!, Manufaktura shopping i fun, Zgierski Park Kultury, Muzeum Kolei w Skierniewicach (Parowozownia Skierniewice), Z kompasem po powiecie wieruszowskim, Szlak kreatywny województwa łódzkiego, Solpark w Kleszczowie,
 - promocję atrakcji turystycznych związanych z kulturą (turystyka w obiektach zabytkowych, przemysłowych, zabytkach techniki), festiwalami i tradycjami filmowymi, turystyką aktywną, zdrowiem i urodą (turystyka uzdrowiskowa, zdrowotna, medyczna, SPA & Wellness), związaną z modą, biznesem, folklorem oraz kuchnią regionalną. Atrakcje te wymagają oznakowania w formie rozpoznawalnych symboli – wyróżników, które pozwolą



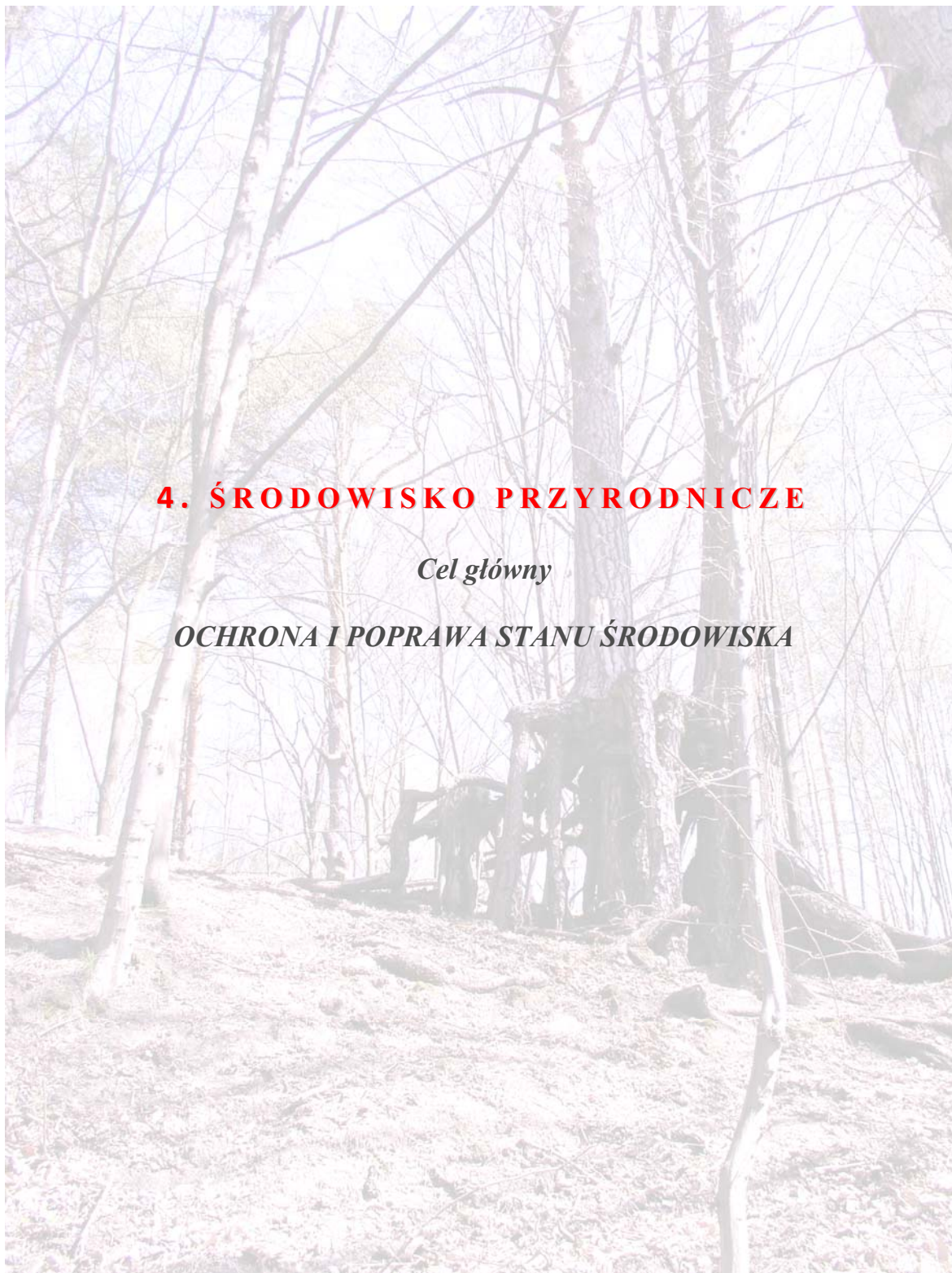
- odróżnić Łódzkie od regionów konkurencyjnych, wpisujących się w założenia Systemu Identyfikacji Wizualnej, znaków graficznych (logo) charakterystycznych dla województwa,
- wspieranie inicjatyw związanych z innowacyjnymi projektami i rozwiązaniami budownictwa z prasowanej słomy, gliny, kamienia polnego i wapiennego, które spełniają wszystkie współczesne standardy mieszkaniowe. Wpisują się one w nowoczesne, ekologiczne trendy światowe możliwe do wykorzystania na potrzeby inwestycji turystycznych z zakresu agroturystyki, budownictwa letniskowego oraz obiektów hotelarskich. W przyszłości ten rodzaj budownictwa ma szansę stać się produktem regionalnym.



4. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

Cel główny

OCHRONA I POPRAWA STANU ŚRODOWISKA





Jednym z priorytetowych celów „Strategii rozwoju województwa...” jest poprawa warunków życia jego mieszkańców, w którym elementy środowiska naturalnego i ich ochrona odgrywają kluczową rolę. Celem nadrzędnym w zakresie ochrony środowiska są zagwarantowanie zarówno kompleksowej ochrony walorów przyrodniczych, jak i poszczególnych elementów środowiska oraz poprawa ich jakości, a więc takie prowadzenie polityki działań w poszczególnych sektorach gospodarki i życia społecznego, które umożliwiają zachowanie zasobów i walorów tego środowiska w stanie zapewniającym trwałe korzystanie z nich zarówno obecnie, jak i w przyszłości. Szczególny nacisk należy położyć na te elementy środowiska, których jakość, pomimo podejmowanych działań naprawczych, jest niezadowolająca. W procesie planowania przestrzennego kryteria ekologiczne muszą mieć rangę równoznaczną z kryteriami ekonomicznymi, a prowadzona i planowana działalność gospodarcza winna być dostosowana do istniejących uwarunkowań środowiska. Stan środowiska wymaga dalszej poprawy, a obszary silnie przekształcone antropogenicznie, jak np. związane z eksploatacją surowców (Bełchatów, Szczerców, w perspektywie Złoczew), wymagać będą rekultywacji poeksploatacyjnej.

Obszar województwa cechuje duże zróżnicowanie siedlisk przyrodniczych, sprzyjające bogactwu gatunkowemu flory i fauny, występuje tu wiele gatunków rzadkich, objętych ochroną, niejednokrotnie zagrożonych wyginięciem. Postępujące procesy urbanizacyjne (rozwój struktur zurbanizowanych i transportowych), gospodarcze (intensyfikacja rolnictwa, rozwój przemysłu), zmiana warunków wodnych, zanieczyszczenie środowiska prowadzą do niszczenia walorów przyrodniczo-krajobrazowych, fragmentacji ekosystemów i utraty bioróżnorodności. Dla ochrony i wzrostu różnorodności biologicznej będą podejmowane działania związane z ochroną najcenniejszych ekosystemów oraz renaturyzacją ekosystemów i siedlisk zdegradowanych, zgodnie z Krajową Strategią Ochrony i Zrównoważonego Użytkowania Różnorodności Biologicznej.

Ze względu na najniższą w kraju lesistość, deficyt wód, duże potencjalne zagrożenie gleb erozją, znaczny potencjał słabych jakościowo gleb, monokulturę drzewostanów (dominacja sosny) i duże zagrożenie ich zdrowotności, za niezwykle istotne uznaje się zachowanie istniejących kompleksów leśnych, zwiększanie ich powierzchni i wzbogacanie zasobów, a dla terenów rolnych o wysokiej wartości produkcyjnej wprowadzanie zadrzewień i zakrzewień.

Główną przyczyną degradacji gleb i powierzchni ziemi jest eksploatacja kopalin, rozwój gospodarczy – wzrost terenów zainwestowanych, rolnictwo, czynniki naturalne (klimat, erozja). Główne kierunki działań w zakresie ochrony powierzchni ziemi i gleb powinny zmierzać do zachowania wartości produkcyjnych najlepszych gleb, zalesiania i zadrzewiania gleb najgorszych, przywracania wartości użytkowej terenom i gruntom zdegradowanym.

Ważnym elementem środowiska przyrodniczego, istotnym dla rozwoju gospodarki kraju i regionu są złoża kopalin. Dlatego też ich ochrona i racjonalne wykorzystanie oraz rekultywacja terenów poeksploatacyjnych to jeden z podstawowych celów polityki przestrzennej województwa w zakresie ochrony środowiska. Bogactwo wód geotermalnych stwarza szerokie możliwości wykorzystania ich do celów energetycznych, leczniczych i rekreacyjnych.



Wody powierzchniowe o zdecydowanie niezadowalającej jakości fizyczno-chemicznej i przy pogłębiającym się ich deficycie i nierównomiernym rozmieszczeniu w skali województwa, wymagają szczególnych zabiegów i działań związanych z dużymi nakładami finansowymi. Do poprawy bilansu zasobów wodnych przyczyni się sukcesywna realizacja programów związanych z retencjonowaniem wody, przewidujących modernizację i budowę zbiorników, budowę urządzeń piętrzących na istniejących zbiornikach i ciekach, a także działania mające na celu wzrost naturalnej retencji na obszarach leśnych. Główne zasady, którymi należy kierować się w zakresie gospodarowania zasobami wody, to ograniczenie wodochłonności poszczególnych sektorów gospodarki, zwłaszcza przemysłu, prawidłowe funkcjonowanie elementów infrastruktury, zaopatrujących w wodę, oraz realizacja systemów jej retencjonowania. Obszarem szczególnego zainteresowania w zakresie ograniczenia deficytu wód winna być północno-zachodnia część województwa, która stanowi fragment obszaru problemowego o skali krajowej. Z kolei ochrona jakości wód winna być osiągnięta przez sukcesywną eliminację zanieczyszczeń odprowadzanych do wód, ochronę wód przed zanieczyszczeniami związkami azotu pochodzenia rolniczego, uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej i zwiększenie zdolności do samooczyszczania wód płynących. Ważna jest również ochrona zasobów i poprawa jakości wód podziemnych, w tym 17 Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, które są źródłem zaopatrzenia ludności oraz niektórych gałęzi przemysłu (spożywczy, farmaceutyczny).

Powstawanie odpadów staje się coraz większym problemem ze względu na zwiększającą się produkcję dóbr konsumpcyjnych i coraz szybszy postęp technologiczny, powodujący coraz krótszą „długość życia” niektórych grup produktów, szczególnie tych służących do powszechnego użytku. Ważnym długofalowym zadaniem jest ograniczanie ogólnej ilości wszystkich wytwarzanych odpadów, wdrażanie idei zrównoważonej produkcji i konsumpcji, wprowadzanie selektywnej zbiórki odpadów oraz organizacja systemu zagospodarowania odpadów zgodnie z rozwiązaniami przyjętymi w Planie Gospodarki Odpadami Województwa Łódzkiego 2011. Problemem w skali województwa pozostają niezrekultywowane składowiska odpadów, niezlikwidowane mogilniki oraz miejsca nielegalnego składowania odpadów, dlatego też niezbędna jest kontynuacja działań związanych z ich likwidacją i rekultywacją.

Stan klimatu akustycznego, mimo wielu działań mających na celu jego poprawę, jest nadal niezadowalający. Obciążenie hałasem jest zróżnicowane w skali województwa, najbardziej narażeni na jego działanie są mieszkańcy większych miast oraz terenów przylegających do dróg o największym natężeniu ruchu dróg, jak również lotnisk. W zakresie poprawy jakości klimatu akustycznego niezbędne są działania mające na celu eliminację lub ograniczenie źródeł hałasu oraz podejmowanie działań naprawczych prowadzących do jego poprawy (np. ekrany akustyczne, modernizacja i budowa dróg oraz obwodnic, modernizacja akustyczna budynków).

Jakość powietrza w regionie w ciągu ostatnich lat ulega nieznacznej poprawie, mimo to województwo jest nadal jednym z największych emitorów zanieczyszczeń w skali kraju, których źródłem jest głównie energetyka zawodowa i przemysłowa (emisja punktowa). Elektrownia Bełchatów jest największym emitentem CO₂ w skali kraju i UE, dlatego tak ważne



staje się wprowadzanie innowacyjnych, bezpiecznych rozwiązań mających na celu ograniczenie emisji CO₂.

Problemem jest również wielkość emisji powierzchniowej, szczególnie na terenach o dużej koncentracji zabudowy, jednak dążenie do jej zmniejszenia napotyka na utrudnienia natury ekonomicznej. Istotny wpływ na jakość powietrza ma również wzrost emisji pochodzenia komunikacyjnego. Dotyczy to przede wszystkim dróg o dużym natężeniu ruchu oraz ośrodków miejskich.

Istotnymi działaniami wpływającymi na poprawę jakości powietrza w regionie będą kontynuacja zamiany czynników grzewczych na bardziej ekologiczne, wdrażanie ekologicznych nośników energii (energii odnawialnej), preferencja inwestycji komunikacyjnych mniej szkodliwych dla środowiska oraz wprowadzanie nowych technologii spalania.

• **KIERUNKI DZIAŁAŃ DLA OCHRONY I POPRAWY STANU ŚRODOWISKA**

1. *Ochrona i wzrost różnorodności biologicznej*

• ***Zachowanie, wzbogacanie lub odtwarzanie różnorodności biologicznej:***

- ochrona obszarów charakteryzujących się najwyższą bioróżnorodnością: oczek wodnych, rzek i ich dolin, ekosystemów bagienno-torfowiskowych, mokradłowych i leśnych oraz renaturyzacja zdegradowanych ekosystemów i siedlisk w kierunku odtworzenia mozaiki siedlisk przyrodniczych;
- zachowanie różnorodności gatunkowej i ochrona dziko występujących gatunków roślin i zwierząt, w tym rzadkich i zagrożonych wyginięciem oraz siedlisk przyrody, w szczególności w obrębie obszarów NATURA 2000 i rezerwatów przyrody;
- opracowanie i wdrażanie planów ochrony parków krajobrazowych, rezerwatów oraz planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000;
- zachowanie terenów zieleni, szczególnie terenów zieleni urządzonej w miastach (parków, skwerów, zieleńców), zadrzewień i zakrzewień;
- ekologizacja gospodarki rolnej (rolnictwo ekologiczne, programy rolno-środowiskowe, wdrażanie zasad Zwykłej Dobrej Praktyki Rolniczej) i leśnej;
- utrzymanie bądź odtwarzanie korytarzy ekologicznych mających szczególne znaczenie dla zachowania różnorodności, m.in. poprzez likwidację barier i budowę przejść dla zwierząt, wprowadzanie zalesień. Jednym z elementów udrażniania korytarzy rzecznych może być realizacja Wojewódzkiego Programu Ochrony i Rozwoju Zasobów Wodnych, którego celem jest ograniczenie negatywnego oddziaływania zabudowy rzek na ichtiofaunę i populacje ryb wędrownych. Program zakłada budowę, modernizację lub remont przepławek (273 w zlewni rzeki Warty, 185 w zlewni rzeki Bzury i 138 w zlewni rzeki Pilicy) na obiektach piętrzących znajdujących się na rzekach i ciekach województwa.



2. Zwiększanie i wzbogacanie zasobów leśnych

• Ochrona i wzbogacanie istniejących kompleksów leśnych i zadrzewień:

- utrzymanie terenów leśnych i stosowanie kompensacji przyrodniczej przy przeznaczaniu ich na cele nieleśne. Na szczególną uwagę zasługują obszary leśne o charakterze zbliżonym do naturalnego oraz lasy w dolinach rzek i cieków, tworzące korytarze i ciągi ekologiczne. Należy dążyć do ograniczania presji na ekosystemy leśne poprzez przyjazne lasom zagospodarowanie terenów przyległych i położonych w ich obrębie (m.in. ochrona enklaw i półenklaw leśnych przed zabudową). Za istotne uznaje się prowadzenie racjonalnej gospodarki leśnej w lasach na podstawie aktualnych planów urządzania lasów;
- kształtowanie struktury gatunkowej i wiekowej drzewostanów zgodnie z naturalnymi predyspozycjami biotopów. Dotyczy to także drzewostanów zniekształconych lub uszkodzonych w wyniku działalności człowieka;
- poprawa warunków wodnych w lasach poprzez zachowanie torfowisk, bagien, zbiorników i cieków wodnych oraz realizację obiektów małej retencji;
- zachowanie zadrzewień i zakrzewień śródpolnych, nadwodnych i przydrożnych.

• Zwiększanie lesistości województwa w ramach realizacji Krajowego Programu Zwiększania Lesistości:

- zalesianie gruntów o niskiej przydatności dla rolnictwa oraz nieużytków w sposób zapewniający optymalną ochronę różnorodności biologicznej i walorów krajobrazowych,
- konsolidacja zalesień, szczególnie w obrębie korytarzy ekologicznych, na wododziałach, w obszarach największego deficytu wód, w sąsiedztwie dużych ośrodków miejskich oraz właściwy dobór gatunków drzew,
- zwiększanie powierzchni zadrzewień i zakrzewień, jako substytutu lasu w rejonach występowania najlepszych kompleksów gleb i intensywnej produkcji rolnej.

Prognozuje się, że do 2020 r. wskaźnik lesistości województwa osiągnie poziom około 24%.

3. Ochrona powierzchni ziemi i gleb

• Ochrona gleb:

- ograniczenie przeznaczania na cele nierolnicze i nieleśne gleb wysokich klas bonitacyjnych I–III, których potencjał powinien być wykorzystywany do celów produkcyjnych rolnictwa, szczególnie w północnej i zachodniej części województwa,
- racjonalne i umiarkowane stosowanie środków ochrony roślin oraz nawozów mineralnych, dostosowane do rodzajów upraw i gleby oraz stosowanie zabiegów wapnowania gleb na obszarach o wysokim poziomie zakwaszenia,
- wprowadzanie zalesień na glebach o słabszej przydatności dla rolnictwa oraz na obszarach zagrożonych suszą, a zadrzewień i zakrzewień na glebach o wysokich klasach bonitacyjnych oraz na granicy pól, wzdłuż cieków, przy drogach i na uskokach, jak również zakładanie ochronnych pasów zieleni w celu ograniczenia procesów erozyjnych.

• Przywracanie wartości użytkowej terenom i gruntom zdewastowanym:

- rekultywacja terenów poeksploatacyjnych, która musi rekompensować straty, jakie poniosło środowisko naturalne. Rodzaj rekultywacji powinien być prowadzony w kierunku najbardziej optymalnym dla środowiska i zarazem racjonalnym ekonomicznie. W skali regionu



przekształcenie litosfery występuje głównie w wyniku eksploatacji węgla brunatnego, wapieni, piasków, żwirów i kamieni budowlanych. Rejonem największych przekształceń są okolice Bełchatowa i Szczercowa, spowodowane odkrywkową eksploatacją węgla brunatnego. Przewidywana w przyszłości odkrywkowa eksploatacja węgla ze złoża „Złoczew” spowoduje przemiany w środowisku podobne do tych w Zagłębiu Bełchatowskim (zwałowisko zewnętrzne, wyrobisko, lej depresji);

- rekultywacja składowisk odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne, na których są składowane odpady komunalne i inne niż niebezpieczne, likwidacja mogilników i zamknięcie oraz rekultywacja składowisk niespełniających wymagań technicznych.

- ***Ochrona złóż kopalin:***

- ochrona złóż przed zagospodarowaniem powierzchni, uniemożliwiającym przyszłe wykorzystanie i racjonalną ich eksploatację przy minimalizacji niekorzystnych skutków dla środowiska. Za niewskazane do eksploatacji uznaje się złoża kopalin położone w obszarach chronionych (rezerwachach, parkach krajobrazowych i obszarach Natura 2000) oraz złożę węgla brunatnego „Rogóżno”, zlokalizowane na terenach o cennych walorach przyrodniczych, z planowaną funkcją uzdrowiskową, na bazie zasobów wód geotermalnych,
- kontynuacja prac poszukiwawczych i rozpoznawanie nowych złóż kopalin, w tym surowców energetycznych. Do strategicznych złóż zaliczono złożę węgla brunatnego „Złoczew”, którego eksploatacja jest niezbędna do perspektywicznego funkcjonowania elektrowni Bełchatów,
- wykorzystanie w ciepłownictwie i balneologii zasobów wód geotermalnych występujących w pasie Zduńska Wola – Łęczyca – Uniejów, Skierniewice – Kutno i Sieradz – Piotrków Trybunalski.

- ***Ochrona przed ruchami masowymi ziemi:***

- wprowadzenie zakazu wznoszenia zabudowy wszelkiego typu na terenach zagrożonych występowaniem osuwisk i obszarach predysponowanych do występowania ruchów masowych ziemi,
- zabezpieczenie stoków dolin rzecznych podlegających procesom osuwania mas ziemnych poprzez działania o charakterze technicznym, jak i ekologicznym.

4. Zwiększanie zasobów wodnych i poprawa ich jakości

- ***Zmniejszenie deficytu wód, będącego następstwem zarówno uwarunkowań przyrodniczych, jak i niewłaściwej gospodarki:***

- ochrona obszarów źródłkowych oraz istniejących zbiorników wodnych, w tym starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł, jako naturalnych zbiorników retencyjnych, oraz w miarę możliwości prowadzenie rewitalizacji terenów bagienno–torfowiskowych;
- zwiększanie naturalnej retencji dolin rzecznych z zachowaniem równowagi stanu ekologicznego i technicznego utrzymania rzeki;
- sukcesywna i racjonalna realizacja obiektów małej retencji, z uwzględnieniem Wojewódzkiego Programu Małej Retencji i Aneksu do Programu. Za szczególnie preferowane do realizacji należy uznać zbiorniki zlokalizowane w północno-zachodniej części województwa, charakteryzującej się największym deficytem wód. Program zakłada budowę bądź modernizację 343 wielofunkcyjnych zbiorników wodnych, mających w znaczący sposób zwiększyć ilość dostępnych zasobów wody. Za priorytetowe uznano



realizację 10 zbiorników: Smardzew, Tkaczewska Góra, Kurów, Klonowa, Ruda, Chojny, Bechcice-Konstantynów, Żurawia, Kamieńsk, Wyręba, z których dwa: Chojny (konflikt z projektowaną drogą ekspresową S8) i Wyręba (lej depresji od odkrywki Szczerców) nie powinny być jednak realizowane. Aneks do Programu Małej Retencji obejmuje 297 projektowanych zbiorników oraz 557 obiektów retencji korytowej na rzekach i ciekach województwa. Ustalenia Programu i Aneksu wymagają weryfikacji pod kątem możliwości realizacji 20 zbiorników o powierzchni powyżej 5 ha, położonych na obszarach Natura 2000, uwarunkowanej pozytywną oceną wpływu tego przedsięwzięcia na środowisko.

Również perspektywiczna eksploatacja złoża węgla brunatnego Złoczew i prognozowany lej depresji wymaga przeprowadzenia szczegółowej analizy zdolności retencyjnych rzek i cieków, na których proponowana jest budowa 5 zbiorników retencyjnych o powierzchni powyżej 5 ha. Rozważyć należy także zasadność realizacji dużych zbiorników projektowanych na ciekach o małych zdolnościach retencyjnych oraz w obrębie kompleksów leśnych (np. zbiornik Zbyszek na rzece Pilsi).

- odbudowa, modernizacja oraz budowa urządzeń melioracji wodnych, w tym służących do nawodnień rolniczych z wykorzystaniem istniejących źródeł wód powierzchniowych,
 - budowa kanału przerzutowego między rzeką Krasowa i Nieciecz dla poprawy niekorzystnych stosunków wodnych na terenie gmin Rusiec i Rząśnia, będących efektem niekorzystnego oddziaływania odkrywki Pola Bełchatów i Szczerców (lej depresji),
 - zwiększenie retencji wód opadowych, zwłaszcza w miejscu ich powstawania (retencja rozproszona), która przyczyni się do zmniejszenia przeciążenia hydraulicznego odbiorników tych wód w miastach.
- **Poprawa jakości wód powierzchniowych:**
- modernizacja oczyszczalni ścieków wraz z modernizacją instalacji do zagospodarowywania osadów ściekowych oraz rozbudową zbiorczych systemów kanalizacji, głównie w aglomeracjach o skoncentrowanej zabudowie, wytypowanych w Krajowym Programie Oczyszczania Ścieków Komunalnych. Preferowane będą inwestycje w aglomeracjach o wielkości RLM $\geq 10\,000$, ze względu na możliwość uzyskania znaczących efektów poprawy stanu czystości wód. Są to aglomeracje: Łódź, Tomaszów Mazowiecki, Kutno, Piotrków Trybunalski, Zgierz, Bełchatów, Łowicz, Sieradz, Radomsko, Skierniewice, Zduńska Wola, Rawa Mazowiecka, Wieluń, Ozorków, Brzeziny, Aleksandrów Łódzki, Łęczyca, Opoczno, Działoszyn, Żychlin, Wieruszów, Koluszki, Głowno, Pajęczno, Andrespol, Sulejów, Łask, Poddębice, Żelów, Wolbórz;
 - budowa nowych oczyszczalni ścieków i modernizacja istniejących oraz rozbudowa sieci kanalizacyjnej w zasięgu 41 aglomeracji o wielkości ≥ 2000 RLM i $< 10\,000$ RLM;
 - budowa zbiorczych systemów kanalizacji na terenach wiejskich, zwłaszcza w powiatach, gdzie występują duże dysproporcje między długościami sieci wodociągowej a kanalizacyjnej (na 1 km kanału sanitarnego przypada powyżej 20 km wodociągu); tj. w powiatach: sieradzkim, zduńskowolskim, kutnowskim, poddębickim, zgierskim, brzezińskim, łowickim, skierniewickim i rawskim;
 - budowa przydomowych oczyszczalni na terenach, których objęcie systemem zbiorowego odprowadzania ścieków jest ekonomicznie nieuzasadnione;
 - tworzenie stref ekotonowych wzdłuż głównych rzek województwa i ich dopływów oraz wokół dużych zbiorników retencyjnych, w zależności od potrzeb i zidentyfikowanego zagrożenia w celu zwiększenia zdolności do samooczyszczania wód.



- ***Ochrona zasobów i jakości wód podziemnych:***

- radykalne ograniczenie wykorzystania wód podziemnych do celów innych niż zaopatrzenie w wodę do celów konsumpcyjnych oraz dla przemysłu farmaceutycznego i spożywczego (wprowadzenie zamkniętych obiegów wód, wdrażanie technologii wodooszczędnych),
- modernizacja urządzeń i sieci wodociągowych w celu optymalizacji zużycia wody (zapobieganie jej stratom na przesyle),
- prowadzenie działań porządkujących gospodarkę ściekową,
- zamknięcie i likwidacja składowisk niespełniających wymogów ochrony środowiska, zrzutów nieoczyszczonych ścieków stanowiących źródło zanieczyszczeń wód podziemnych, szczególnie w granicach Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

- ***Zapewnienie mieszkańcom województwa dostawy wody pitnej wysokiej jakości:***

- sukcesywna rozbudowa i modernizacja sieci wodociągowej oraz systemów uzdatniania wody pitnej,
- zmniejszanie udziału wód powierzchniowych w ogólnym zużyciu wody do celów konsumpcyjnych miast Łodzi i Tomaszowa Mazowieckiego oraz Rokicin i Andrespola – przy zachowaniu istniejącego układu zasilania z ujęcia wód powierzchniowych z rzeki Pilicy w Brzustówce przez maksymalne wykorzystanie wydajności ujęcia wód podziemnych w Rokicinach i modernizację stacji wodociągowej Brzustówka – Tomaszów Mazowiecki w zakresie poprawy technologii uzdatniania wody,
- wykorzystanie do zasilania w wodę Łodzi rurociągu przesyłowego z ujęcia Bronisławów (w przeszłości ujęcie wód powierzchniowych ze Zbiornika Sulejów), w całości zastąpione zrealizowanym tam ujęciem wód podziemnych,
- rozbudowa sieci wodociągowej głównie na terenach wiejskich, zwłaszcza w gminach: Żelów, Gidle, Sadkowice, Biała Rawska, Kowiesy oraz w miastach Żelowie i Tuszynie, gdzie wskaźnik zwodociągowania jest ponad 20% niższy od średniej wojewódzkiej.

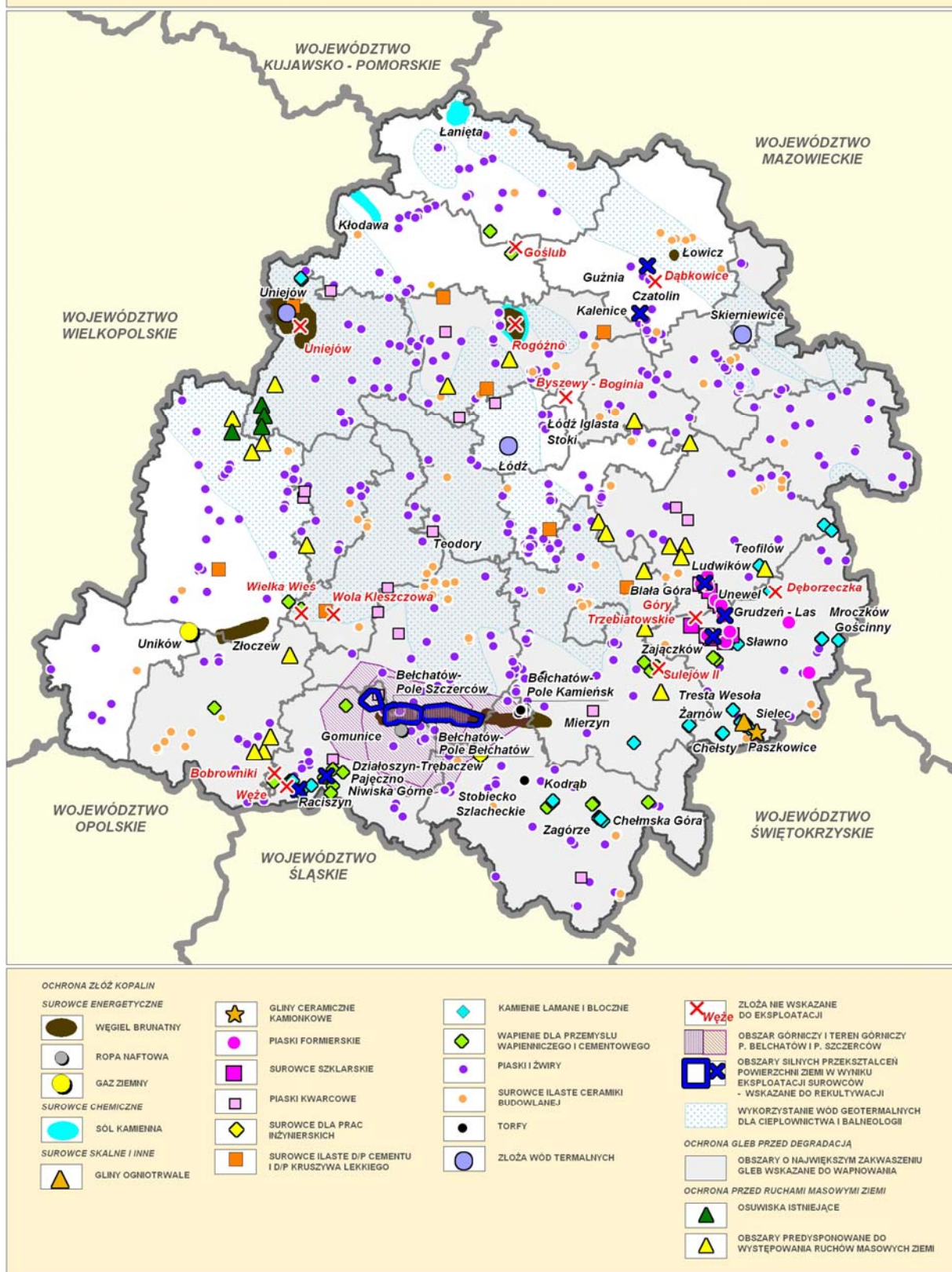
5. Racjonalizacja gospodarki odpadami

- ***Ograniczenie ilości wytwarzanych odpadów:***

- podniesienie efektywności selektywnego zbierania odpadów komunalnych i niebezpiecznych, wprowadzanie nowoczesnych technologii produkcji odzysku i recyklingu, stosowanie najlepszych dostępnych technik (BAT) oraz unieszkodliwianie innymi metodami niż składowanie tych, których nie można poddać odzyskowi,
- budowa zakładów zagospodarowania odpadów komunalnych (ZZO), wyposażonych w infrastrukturę do odzysku, recyklingu i unieszkodliwiania odpadów, ze szczególnym uwzględnieniem metod termicznych i biologicznych oraz z wystarczającą pojemnością składowisk odpadów (Krzyżanówek, Piaski Bankowe, Mostki, Łódź, Julków, Wola Kruszyńska, Pukinin, Dylów A, Jadwinówka, Różanna),



ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE
Ochrona powierzchni ziemi i gleb



Rysunek 80. Źródło: opracowanie własne.



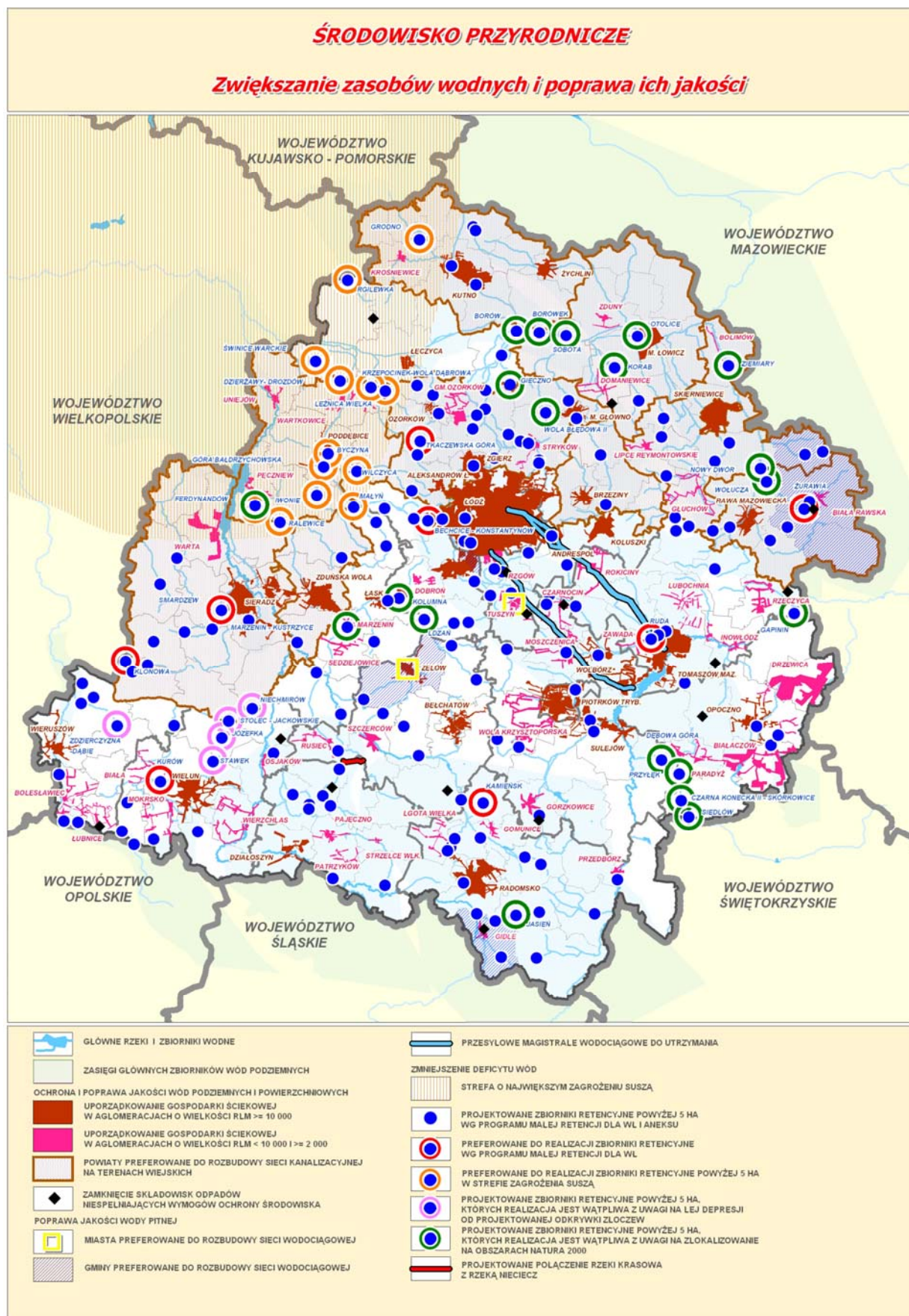
- tworzenie sieci instalacji i urządzeń do odzysku surowców, materiałów lub energii z odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne w procesach termicznego i biochemicznego ich przekształcania, w tym budowa instalacji do zagospodarowania osadów ściekowych.
- ***Rekultywacja zamkniętych składowisk odpadów, likwidacja miejsc nielegalnego składowania odpadów oraz usuwanie wyrobów azbestowych:***
 - zamknięcie, rekultywacja i modernizacja składowisk niespełniających wymagań ochrony środowiska,
 - usuwanie odpadów z miejsc nielegalnego ich składowania,
 - usuwanie i unieszkodliwianie wyrobów zawierających azbest.

6. Poprawa klimatu akustycznego

- ***Opracowanie i wdrażanie programów ochrony środowiska przed hałasem (na podstawie map akustycznych), obligujących do:***
 - eliminacji uciążliwego ruchu tranzytowego z obszarów o gęstej zabudowie poprzez budowę dróg poza obszarami zabudowanymi (autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic),
 - budowy sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych w miejscach występowania uciążliwości akustycznych dla mieszkańców, szczególnie w Aglomeracji Łódzkiej i dużych ośrodkach powiatowych, zlokalizowanych w ciągach dróg krajowych,
 - remontów i modernizacji istniejących dróg oraz linii kolejowych i tramwajowych,
 - ustanawiania obszaru ograniczonego użytkowania na terenach, na których nie będą spełnione standardy jakości środowiska w zakresie oddziaływania akustycznego,
 - wprowadzenia ograniczeń i szczegółowych wymagań dla zabudowy lokalizowanej w strefach uciążliwości hałasu, w tym hałasu lotniczego, stosowania zabezpieczeń dźwiękochronnych budynków, przeznaczonych na pobyt ludzi, np. wymianę okien, izolację akustyczną ścian domów, dachów.
- ***Ochrona przed hałasem pochodzenia przemysłowego poprzez:***
 - niekonfliktowe lokalizacje zakładów i urządzeń przemysłowych oraz stymulowanie zakładów przemysłowych do ograniczania ich uciążliwości akustycznej dla otoczenia,
 - ograniczenie możliwości lokalizacji przemysłu uciążliwego akustycznie w terenach proponowanych do rozwoju funkcji uzdrowiskowej.

7. Poprawa jakości powietrza

- ***Opracowanie i wdrażanie programów ochrony powietrza dla stref, w których notuje się przekroczenia poziomu dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń. Działania naprawcze obejmują:***
 - stopniowe zastępowanie surowca konwencjonalnego w procesie spalania (węgla) bardziej ekologicznymi nośnikami energii, wraz z termomodernizacją zasobów mieszkaniowych i sieci ciepłych,



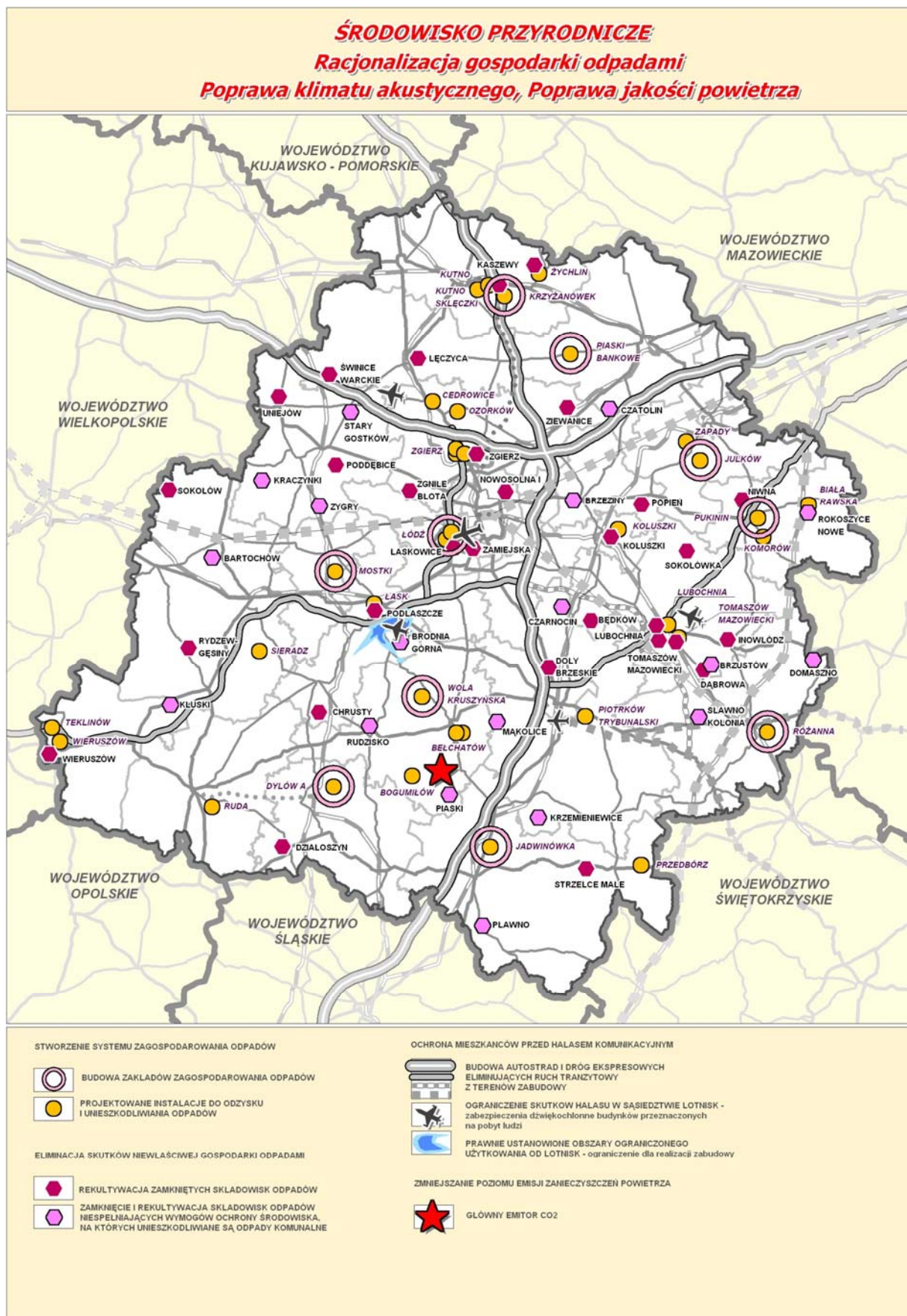
Rysunek 81. Źródło: opracowanie własne.



- centralizację dostaw ciepła i wprowadzanie nowoczesnych technik spalania, szczególnie na obszarach zwartej zabudowy śródmiejskiej poprzez likwidację lokalnych kotłowni i indywidualnych palenisk domowych na rzecz sieci centralnego ogrzewania lub sieci gazowej,
- wyprowadzenie ruchu drogowego o charakterze tranzytowym poza tereny miast i obszarów wysokiej koncentracji zabudowy,
- rozwój transportu szynowego (kolejowego, tramwajowego) oraz komunikacji zbiorowej, opartej na „zielonych” technologiach (wykorzystanie gazu lub napędu elektrycznego), a także tworzenie tras rowerowych,
- kształtowanie zieleni zorganizowanej (tworzenie pasów zieleni izolacyjnej oraz nowych terenów zieleni w miastach), pełniącej funkcje ochronne i wspomagające procesy samooczyszczania się atmosfery,
- poprawę stanu przewietrzania zwartych zespołów zabudowy w miastach przez utrzymanie i tworzenie korytarzy napowietrzających.
- **Wdrażanie czystych technologii węglowych:**
- zastosowanie innowacyjnych technologii zmierzających do ograniczenia emisji CO₂.

8. Ograniczenie zagrożenia promieniowaniem elektromagnetycznym

- **Eliminacja potencjalnego zagrożenia promieniowaniem elektromagnetycznym poprzez:**
- prawidłowo prowadzoną politykę przestrzenną preferującą niekonfliktowe lokalizacje źródeł promieniowania w opracowaniach planistycznych oraz decyzjach lokalizacyjnych,
- monitorowanie miejsc potencjalnego zagrożenia promieniowaniem elektromagnetycznym.



Rysunek 82. Źródło: opracowanie własne.



5. OBRONNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE

Cel główny

ZAPEWNIENIE BEZPIECZEŃSTWA PUBLICZNEGO



• **KIERUNKI DZIAŁAŃ DLA ZAPEWNIENIA BEZPIECZEŃSTWA PUBLICZNEGO**

1. Utrzymanie infrastruktury obronnej na obszarze województwa

• ***Tereny zamknięte i przedsiębiorstwa o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym***

Plan uwzględnia **32** tereny zamknięte zgłoszone przez Wojewódzki Sztab Wojskowy w Łodzi oraz Urząd Wojewódzki w Łodzi. Dwa obiekty to zadania rządowe objęte Programem Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NISIP):

- infrastruktura dla sił wzmocnienia NATO – modernizacja lotniska Łask (lokalizacja – gm. Łask i Buczek),
- infrastruktura obrony powietrznej – posterunek radarowy Wiewiórczyn (lokalizacja Wronowice, gmina Łask).

Tereny zamknięte posiadają swoje strefy ochronne.

W regionie łódzkim zlokalizowanych jest także 12 przedsiębiorstw o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym. Są to:

- PGE Elektrownia Bełchatów SA,
- PGE Kopalnia Węgla Brunatnego Bełchatów SA w Rogowcu,
- Przedsiębiorstwo Innowacyjno-Wdrożeniowe „WIFAMA – PREXER” sp. z o.o. w Łodzi,
- ŁZE Dystrybucja sp. o.o. w Łodzi,
- Zakład Energetyczny Łódź – Teren SA w Łodzi,
- Przedsiębiorstwo Robót Mostowych „MOSTY – ŁÓDŹ” SA w Łodzi,
- Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 1 w Łodzi,
- Zakłady Farmaceutyczne POLFA – Łódź SA w Łodzi,
- Fabryka Aparatury Elektromedycznej FAMED Łódź SA,
- TRICOMED SA w Łodzi,
- Pabianickie Zakłady Farmaceutyczne Polfa SA w Pabianicach,
- TEVA Kutno SA w Kutnie.

W dalekiej perspektywie inwestycją o znaczeniu gospodarczo-obronnym może być elektrownia jądrowa w rejonie Bełchatowa.

2. Ograniczenie zagrożenia awariami

• ***Zminimalizowanie stopnia zagrożenia związanego ze składowaniem i transportem materiałów niebezpiecznych***

Obeenie na terenie województwa funkcjonuje **6** zakładów o dużym ryzyku wystąpienia awarii, **15** zakładów o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii oraz **95** zakładów, w których ilość i właściwości substancji niebezpiecznych mogą spowodować wystąpienie awarii. Transport materiałów niebezpiecznych prowadzony jest wszystkimi drogami krajowymi i wojewódzkimi, niektórymi drogami powiatowymi i gminnymi, jak również 16 odcinkami linii kolejowych.

Dla minimalizacji zagrożeń niezbędne są:

- sporządzanie planów operacyjno-ratowniczych dla terenów narażonych na skutki awarii, w wyniku składowania i transportu materiałów niebezpiecznych,
- przystosowanie sieci dróg do przewozu materiałów niebezpiecznych,



- wyznaczenie i oznakowanie bezpiecznych tras komunikacyjnych oraz wybranych parkingów dla transportu i przyjmowania pojazdów przewożących materiały niebezpieczne,
- weryfikacja tras dotychczasowego przewozu materiałów niebezpiecznych, uwzględniająca eliminację transportu materiałów niebezpiecznych z terenów o intensywnej zabudowie mieszkaniowej,
- systematyczna kontrola szczelności rurociągów paliwowych i gazociągów.

3. Zapewnienie możliwości prowadzenia działań ratowniczych, w tym przeciwpożarowych

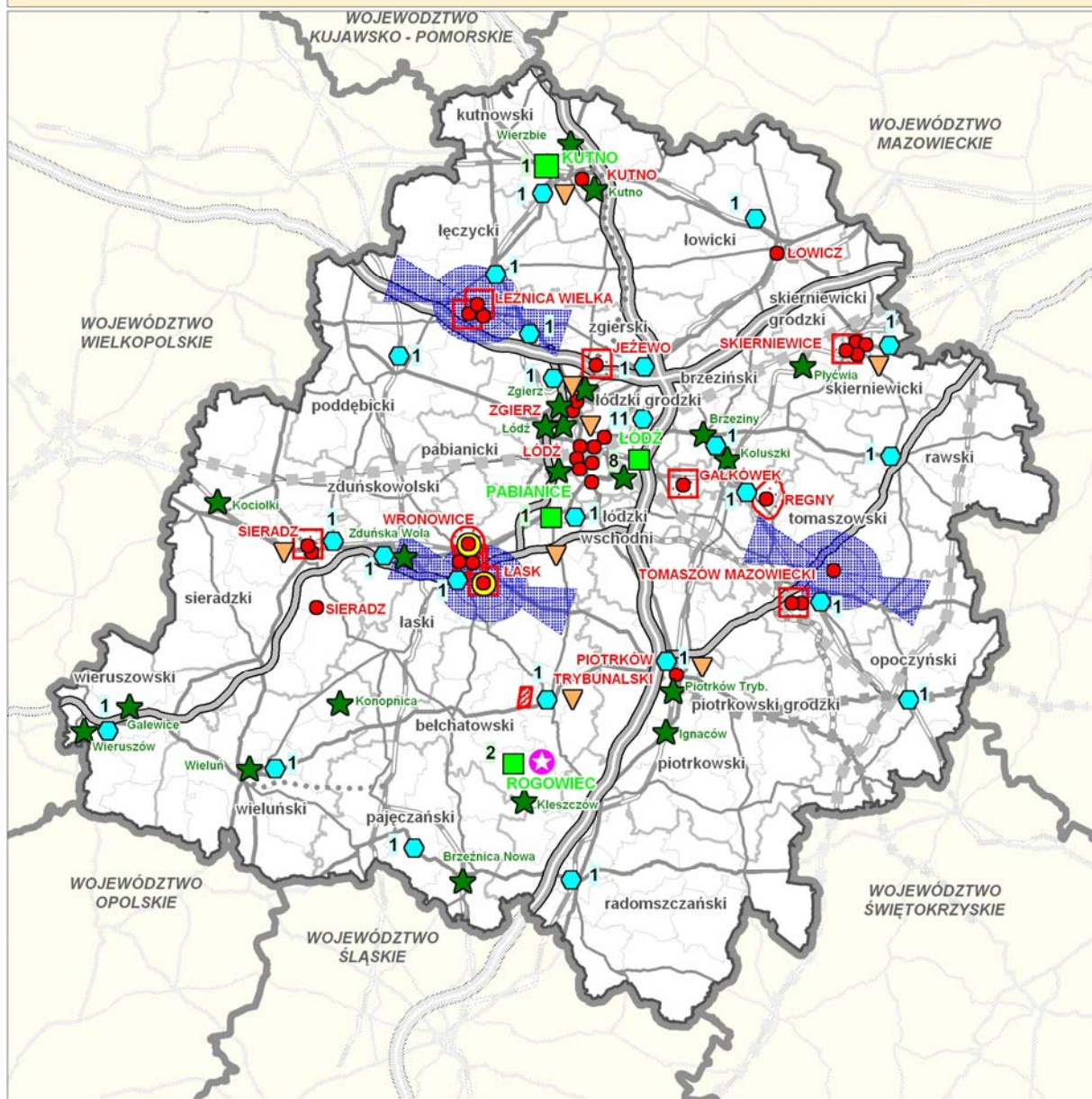
• Utrzymanie i rozwój obiektów na potrzeby jednostek zajmujących się ochroną ludności

Zgodnie z obowiązującymi przepisami ustala się:

- konieczność przeciwpożarowego zaopatrzenia wodnego do zewnętrznego gaszenia pożaru,
- zapewnienie optymalnego czasu dojazdu jednostek ratowniczych poprzez dostosowanie głównych ciągów komunikacyjnych w miastach do potrzeb szybkiego poruszania się po nich pojazdów uprzywilejowanych,
- spełnienie warunków techniczno-budowlanych dla projektowanych obiektów,
- zapewnienie odpowiedniej ilości parkingów dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne,
- zachowanie i utrzymanie istniejących jednostek ratowniczo-gaśniczych, z uwzględnieniem lokalizacji Centrów Powiadamiania Ratunkowego,
- utworzenie w pobliżu Miejsca Obsługi Podróżnych na skrzyżowaniu autostrad A1 i A2 specjalistycznego zespołu chemiczno-drogowego,
- stworzenie zintegrowanego ratownictwa z wykorzystaniem jednostek straży pożarnej, policji, szpitali, ratownictwa medycznego,
- zapewnienie ciągłości dostaw wody pitnej dla ludności w sytuacji kryzysowej.



OBRONNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE



TERENY ZAMKNIĘTE I ICH STREFY OCHRONNE

- TERENY ZAMKNIĘTE
- ZADANIA RZĄDOWE
- POWIERZCHNIE OGRANICZAJĄCE WYSOKOŚĆ ZABUDOWY OD LOTNISK WOJSKOWYCH
- STREFY OCHRONNE OD POZOSTAŁYCH TERENÓW ZAMKNIĘTYCH
- STREFA ZRZUTU

PRZEDSIĘBIORSTWA O SZCZEGÓLNYM ZNACZENIU GOSPODARSTWA - OBRONNYM (wg rozporządzenia RM Nr 214/2007 r. poz. 1571)

- PRZEDSIĘBIORSTWA
- ELEKTROWNA JĄDROWA
- LICZBA OBIEKTÓW

ZAGROŻENIE AWARIAMI

- POTENCJALNA REALIZACJA ELEKTROWNI JĄDROWEJ W REJONIE BEŁCHATOWA
- ZAKŁADY PRZECHOWUJĄCE SUBSTANCJE NIEBEZPIECZNE O DUŻYM I ZWIĘKSZONYM RYZYKU WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWarii

JEDNOSTKI RATOWNICZE

- JEDNOSTKI RATOWNICZE - GAŚNICZE
- PLANOWANE CENTRA POWIADAMIANA RATUNKOWEGO
- LICZBA OBIEKTÓW

Rysunek 83. Źródło: opracowanie własne.



6. OBSZARY PROBLEMOWE

Cel główny

**MINIMALIZACJA ZAGROŻEŃ
I OBSZARÓW PROBLEMOWYCH**



Szczegółowe rozpoznanie uwarunkowań rozwoju województwa pozwoliło na zdiagnozowanie zagrożeń i obszarów problemowych. Część z nich może zostać ograniczona lub zlikwidowana w następstwie działań zaproponowanych w „Planie...”, natomiast cztery, ze względu na skalę lub charakter w perspektywie 2030 r., nadal będą obszarami problemowymi. Są to obszary: deficytu wód, zagrożenia powodziowego, degradacji środowiska związanej z eksploatacją złóż węgla brunatnego oraz degradacji zabytkowej tkanki miejskiej Łodzi. Mogą one wpływać na obniżenie atrakcyjności i konkurencyjności regionu przede wszystkim w wymiarze ekologicznym i gospodarczym.

Postępujące zmiany klimatu Ziemi i nasilanie się ekstremalnych zjawisk pogodowych, które w przypadku Polski dotyczą przede wszystkim częstszego występowania zagrożeń suszami, powodziami oraz huraganami, są przyczyną wyodrębnienia dwóch pierwszych obszarów, które pozostają problemem, pomimo podejmowanych działań związanych m.in. ze zwiększeniem retencji i inwestycjami w ochronę przeciwpowodziową.

Problem **deficytu wód** jest szczególnie odczuwalny w północno-zachodniej części województwa, o najkorzystniejszych warunkach dla rozwoju rolnictwa, charakteryzującej się najniższą lesistością i najniższymi zdolnościami retencjonowania wody. Jest to obszar problemowy o skali krajowej, obejmujący również część województwa kujawsko-pomorskiego oraz całą Wielkopolskę. Dla ograniczenia ujemnych skutków suszy w tych obszarach działania winny być ukierunkowane na zwiększanie retencji naturalnej i sztucznej oraz racjonalną gospodarkę rolną.

Zagrożenie powodziowe stwierdzono na ponad 20 rzekach regionu. Najbardziej zagrożone są doliny Warty i Pilicy oraz Neru, Grabi, Czarnej Malenieckiej i Ochni. Szczególnie ważna jest zmiana podejścia do nieskutecznej i zawodnej ochrony przeciwpowodziowej, polegającej na kosztownej regulacji rzek, budowie obwałowań i zbiorników retencyjnych na rzecz odtwarzania naturalnych terenów zalewowych, które jednocześnie będą chronić cenną przyrodę dolin rzecznych, jak również budowy polderów. Niezbędne są także zmiany prawne, polegające na wprowadzeniu jednoznacznego zakazu inwestowania na terenie zalewowym. Dziś nieprzestrzeganie tych oczywistych zasad szczególnie uwidacznia się w dolinach rzek: **Pilicy** z dopływami **Luciążą, Wolbórką, Drzewiczką i Czarną Maleniecką** – miasta/gminy: Żytno, Masłowice, Przedbórz, Ręczno, Inowódz, Poświętne, Tomaszów Mazowiecki, Sulejów, Łęki Szlacheckie, Rozprza, Tuszyn, Czarnocin, Będków, Białaczów, Opoczno, Drzewica, Żarnów, Paradyż, Aleksandrów, **Warty** z dopływami **Widawką, Grabią, Pisią, Szadkówką, Nerem** – gminy/miasta: Gidle, Ładzice, Widawa, Sędziejowice, Nowa Brzeźnica, Pątnów, Wierzchlas, Konopnica, Ostrówek, Burzenin, Brzeźnio, Pęczniew, Poddębice, Szczerców, Strzelce Wielkie, Dłutów, Sieradz, Działoszyn, Radomsko, Łask, Szadek, gmina Dłutów, Drużbice, Żelów, Zadzim, Lutomiersk, Świnice Warckie, miasto Konstantynów Łódzki, **Prosny** – miasto/gminy Galewice, Wieruszów, Bolesławiec, **Bzury** – miasto/gminy Łęczysca, Zgierz, Parzęczew, Ozorków, Bielawy, Łowicz, Nieborów.



Istotnym zagrożeniem w dłuższej perspektywie pozostanie **degradacja środowiska związana z odkrywkową eksploatacją złóż węgla brunatnego** w zagłębiu górniczo-energetycznym Bełchatów. Jest ona przyczyną największej w skali województwa degradacji powierzchni ziemi i gleb, zmiany stosunków wodnych i powstania leja depresji, degradacji walorów przyrodniczych i krajobrazowych. Przewidywane rozpoczęcie eksploatacji złoża węgla brunatnego „Złoczew” na potrzeby energetyki przyczyni się znacznie do powiększenia degradacji powierzchni ziemi oraz wytworzenia dużego, drugiego leja depresji w tym rejonie województwa. Negatywne oddziaływanie na środowisko potęguje działalność elektrowni Bełchatów, która jest największym emitentem zanieczyszczeń powietrza (szczególnie związkami CO₂) w kraju. Dlatego konieczne jest stosowanie najlepszych dostępnych technik w procesie wytwarzania energii elektrycznej w Elektrowni Bełchatów, w tym stosowanie „czystych technologii węglowych”. Jest to jedno z ważniejszych wyzwań, przed którym stoi energetyka europejska. Problem emisji gazów cieplarnianych, w tym głównie dwutlenku węgla, stanowi jedno z najważniejszych zagadnień problemowych w dziedzinie ochrony środowiska.

Innego rodzaju problemem w skali województwa, którego nie da się całkowicie wyeliminować do 2030 r., jest **degradacja zabytkowej tkanki historycznej Łodzi**, wymagająca rewitalizacji struktur materialnych i społecznych. Działania naprawcze, przy tej skali zaniedbań, wymagają podjęcia kompleksowych, systemowych i kapitałochłonnych działań rewitalizacyjnych z pomocą państwa. Na całość zagadnień związanych z degradacją zabytkowej tkanki Łodzi nakładają się działania inwestycyjne, których zakres i skala zdecydowanie odbiegają od wymagań konserwatorskich. Dotyczy to zarówno architektury budynków, ich skali i dominacji w stosunku do ważnych obiektów tożsamości Łodzi, jak i wprowadzanych funkcji. Problem rewitalizacji pogłębia dodatkowo brak instrumentów prawnych w zakresie usprawniania procesów rewitalizacyjnych. Ważnym czynnikiem minimalizacji omawianego problemu jest podejście do zagadnienia z uwzględnieniem kompleksowych programów rewitalizacji, społecznych strategii rewitalizacji oraz strategiiżywienia i rozwoju reprezentatywnych obszarów z odejściem od działań w obrębie pojedynczego obiektu.

• ZASADY ZAGOSPODAROWANIA W CELU MINIMALIZACJI ZAGROŻEŃ I OBSZARÓW PROBLEMOWYCH

1. *Ograniczenie ujemnych skutków suszy w obszarach największego deficytu wody:*

- zwiększanie naturalnej retencji: wprowadzanie zalesień i zadrzewień oraz ochrona stawów, oczek wodnych, mokradeł;
- prowadzenie racjonalnej gospodarki rolnej, dostosowanie struktury upraw, agrotechniki i gatunków w rolnictwie do występującego deficytu wód przy ograniczonych możliwościach retencjonowania wód;
- odbudowa istniejących systemów nawodnień oraz budowa urządzeń melioracji wodnych, zgodnie z „Planem nawodnień rolniczych dla województwa łódzkiego”,
- realizacja zbiorników małej retencji, ujętych w Wojewódzkim Programie Małej Retencji dla Województwa Łódzkiego i Aneksie. Za priorytetowe zbiorniki o powierzchni powyżej 5 ha uznano: Dzierżawy-Drozdów, Wilczycę, Iwonie, Małyń, Ralewice, Grodno, Świnice Warckie, Górę Bałdrzychowską, Rgilewkę, Leźnicę Wielką, Ferdynandów, Byczynę i Krzepocinek –



Wolę Dąbrową. Równie ważna jest realizacja na tym terenie pozostałych projektowanych zbiorników małej retencji o powierzchni poniżej 5 ha oraz urządzeń wodnych – retencji korytowej.

2. Ograniczenie zagrożenia powodziowego:

- budowa ekologicznych zabezpieczeń przeciwpowodziowych (np. w postaci tam i opasek faszynowych), odtwarzanie naturalnych terenów zalewowych, ochrona naturalnych lasów łęgowych w dolinach rzek;
- budowa polderów (Sieradz, Myja), suchych zbiorników, przepompowni, kanałów ulgi;
- ograniczanie presji inwestycyjnej na obszary dolinne, zagrożone powodzią, poprzez wprowadzenie bezwzględnego zakazu dotyczącego rozwoju funkcji osadniczych, i innych, z wyjątkiem obiektów związanych z rekreacją i turystyką wodną (z wyłączeniem zabudowy letniskowej) w dokumentach planistycznych gmin;
- wprowadzenie zakazu wykonywania robót i czynności, które mogą utrudnić ochronę przed powodzią na obszarach bezpośredniego zagrożenia, zgodnie z obowiązującą ustawą Prawo wodne;
- realizacja zbiornika retencyjnego Bechcice – Konstantynów w dolinie rzeki Ner, przejmującego falę burzową z zurbanizowanych terenów Aglomeracji Łódzkiej;
- zmniejszenie odpływu wód opadowych, przez kompleksową realizację kanalizacji rozdzielczej, z terenów o utwardzonej powierzchni Aglomeracji Łódzkiej, ograniczającą negatywny wpływ na rzeki w okresie gwałtownych opadów. Doczyszczane przez biotechnologie ekosystemowe wody opadowe należy retencjonować i traktować jako cenny zasób dla Łodzi – miasta położonego na wododziale;
- budowa zbiorników małej retencji z główną funkcją przeciwpowodziową, ujętych w Wojewódzkim Programie Małej Retencji dla Województwa Łódzkiego i Aneksie, oraz budowa, modernizacja i poprawa stanu technicznego urządzeń przeciwpowodziowych. Należy zwrócić szczególną uwagę na zasadność realizacji projektowanych zbiorników retencyjnych w granicach obszarów sieci Natura 2000, każdorazowo rozpatrując potencjalne zagrożenia lub ewentualne korzyści dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, wynikające z tej realizacji;
- rozbudowa magazynów przeciwpowodziowych w czterech miejscowościach województwa: Chojne (gm. Sieradz), Wieluń, Poddębice, Białaczów.

3. Ograniczenie degradacji środowiska związanej z eksploatacją złóż węgla brunatnego:

- prowadzenie na bieżąco rekultywacji terenów poeksploatacyjnych, w kierunku najbardziej optymalnym dla środowiska i zarazem racjonalnym ekonomicznie;
- rekultywacja wyrobisk poeksploatacyjnych Pola Bełchatów i Pola Szczerców w kierunku wodnym. Przewidywany termin rozpoczęcia napełniania wyrobisk poeksploatacyjnych wodą to 2025–2030 r. W efekcie tego stanu rzeczy powstaną dwa duże zbiorniki wodne o powierzchni ok. 1,7 tys. ha w wyrobisku Pola Bełchatów i ok. 2,2 tys. ha w wyrobisku Pola Szczerców;
- rekultywacja w kierunku leśnym i rekreacyjno-sportowym zwałowiska wewnętrznego Pola Bełchatów;



- dalszy rozwój bazy turystycznej i funkcji sportowo-rekreacyjnej. Dzięki kompleksowej rekultywacji zwałowiska zewnętrznego Pola Bełchatów (Góra Kamieński) rozwinął się tam ośrodek sportów zimowych, powstało również około 40 km tras rowerowych. Docelowo przewiduje się także kierunek rekreacyjno-sportowy oraz zadrzewieniowo-leśny i przemysłowy (farma wiatrowa) rekultywacji zwałowiska zewnętrznego Pola Szczerców;
- kulturowy kierunek rekultywacji zaplecza biurowego kopalni (powstanie „żywego muzeum” górnictwa węgla brunatnego i ośrodka konferencyjno-wystawowego);
- dostosowanie struktury upraw rolnych do zmienionych warunków hydrograficznych;
- zakaz lokalizacji obiektów przemysłowych o charakterze wodochłonnym;
- uwzględnienie prognozy osiadań i odkształceń oraz zjawisk sejsmicznych, powodowanych robotami górnictwymi prowadzonymi w wyrobiskach Pola Bełchatów i Pola Szczerców przy realizacji obiektów budowlanych;
- zakaz trwałego zainwestowania w obrębie przewidywanej eksploatacji złoża Złoczew;
- weryfikacja ustaleń Programu Małej Retencji i Aneksu pod kątem zmienionych warunków hydrograficznych.

4. Ograniczenie degradacji zabytkowej tkanki miejskiej Łodzi:

- nadanie form ochrony prawnej strefom ochrony konserwatorskiej w obrębie historycznego centrum poprzez wpisywanie ich do rejestru zabytków lub wprowadzanie ochrony na mocy ustaleń prawa miejscowego, z zapisami pozwalającymi na podjęcie aktywnej ochrony uwzględniającej rynkową, turystyczną rewitalizację;
- realizacja kompleksowych programów rewitalizacji obszarów o dużym nasyceniu zasobami dziedzictwa kulturowego, z uwzględnieniem wytycznych konserwatorskich dotyczących skali, formy, ekspozycji, wglądów i powiązań widokowych;
- opracowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla wszystkich obszarów objętych programami naprawczymi;
- wprowadzenie różnorodnych funkcji, w tym metropolitalnych, wychodzących naprzeciw potrzebom aktywizacji gospodarczej i społecznej. Preferowanie działalności kulturalnej, która pozwoli zaistnieć Łodzi, jako centrum kulturalnego, w oryginalnym otoczeniu zabytkowych obiektów postindustrialnych;
- kształtowanie właściwego sąsiedztwa w harmonii z zabytkową przestrzenią, bez wprowadzania nowych dominant nad obiektami reprezentatywnymi, z uwzględnieniem specyfiki miejsca. Ważne jest zachowanie charakterystycznych elementów przemysłowej Łodzi, takich jak wieże kurzowe i kominy fabryczne, które są elementem kulturowego krajobrazu miasta postindustrialnego;
- uzupełnianie zabudowy i urządzenie terenów zieleni w obrębie istniejących struktur zabudowy śródmiejskiej;
- zachowanie istniejących i kształtowanie nowych przestrzeni publicznych w celu poprawy warunków życia mieszkańców i budowania tożsamości miasta, jak również poprawy percepcji miasta przez turystów i innych użytkowników przestrzeni;
- wykształcenie wewnętrznej potrzeby odpowiedzialności społecznej za obszary cenne kulturowo.





W SPÓŁPRACA MIĘDZYREGIONALNA STRATEGICZNE KIERUNKI DZIAŁAŃ

Ważnym czynnikiem rozwoju regionu jest współpraca międzyregionalna. Możliwość rozwijania takiej współpracy, a także jej wielkość świadczą o poziomie rozwoju społeczno-ekonomicznego danego regionu. Najbardziej korzystną formą współpracy jest tworzenie sieciowych struktur gospodarczych o zasięgu ponadregionalnym, obejmujących przede wszystkim innowacyjne działy gospodarki. Zakłada się, że tworzenie takich struktur będzie opierało się na zasobach endogenicznych regionu w postaci kapitału społecznego, instytucji naukowo-badawczych i projektowych, przedsiębiorstw reprezentujących odpowiednie działy gospodarki oraz własne tradycje kulturowe i gospodarcze. Współpraca taka będzie ważnym czynnikiem przekształcania województwa w region oparty na wiedzy oraz pozwoli włączyć je w system krajowego podziału pracy i wykorzystać krajowe korzyści skali. Będzie również kształtować alternatywne impulsy rozwoju regionalnego, co zapewni lepszą adaptacyjność gospodarki województwa w sytuacji dynamicznie zmieniających się warunków gospodarowania.

Za strategiczne kierunki współpracy międzyregionalnej przyjęto projekty kierunkowe, które opierają się na rozwijających się już sieciowych strukturach gospodarczych, wyposażeniu instytucjonalnym i społecznym regionu, planowanej infrastrukturze komunikacyjnej oraz zamierzeniach województw ościennych. Są to:

- **Centralny Makroregion Zaawansowanych Technologii**

Jego celem jest stworzenie platformy dla współpracy między instytucjami naukowymi i badawczo-rozwojowymi a przedsiębiorcami na obszarze województwa łódzkiego i mazowieckiego. Platforma taka służyłaby tworzeniu i wdrażaniu innowacji sprzyjających rozwojowi gospodarki opartej na wiedzy oraz społeczeństwa informacyjnego. Elementami składowymi będą jednostki naukowo-badawcze, szkoły wyższe, sieci doskonałości, formacje klasterowe, parki technologiczne oraz platformy technologiczne, których główne siedziby są zlokalizowane w Warszawie i Łodzi. W skład projektu wchodziłyby również przedsiębiorstwa generujące innowacje produktowe, technologiczne i organizacyjne oraz będące odbiorcą innowacji. Warunkiem powstania tego projektu są mobilne zasoby kapitału społecznego, w tym kadry naukowej. Mobilność zostanie zapewniona przez planowany rozwój infrastruktury komunikacyjnej, głównie szybką kolej i autostradę A-2, łączące Łódź z Warszawą. Głównymi produktami byłyby projekty i programy badawcze, innowacyjne rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne, rozwiązania prawne, będące skutkiem lobbingu środowiska naukowego na rzecz współpracy z przedsiębiorcami oraz szkolenia dla przedsiębiorców w dziedzinie wdrażania innowacji.



- **Środkowoeuropejskie Centrum Tekstylno-Odzieżowe**

Projekt zakłada współpracę między istniejącym łódzkim klasterem włókienniczo-odzieżowym a przedsiębiorstwami produkującymi odzież oraz tkaniny specjalistyczne w województwie wielkopolskim, kujawsko-pomorskim, mazowieckim i śląskim. W skład projektowanego Centrum wchodzić będą również jednostki badawczo-rozwojowe i projektowe z dziedziny włókiennictwa i tkanin, zlokalizowane głównie w Łodzi. Najważniejszym ośrodkiem projektowanego Centrum jest Łódź, gdzie zlokalizowane są: Akademia Sztuk Pięknych z wydziałami projektowania tkanin i ubiorów, Politechnika Łódzka z wydziałami specjalizującymi się w innowacjach dla przemysłu lekkiego, Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Maszyn Włókienniczych oraz Instytut Włókiennictwa. Rolę Łodzi wzmacniają również tradycje przemysłu lekkiego oraz lokalizacja w obszarze kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej licznych zakładów produkujących odzież. Szczególnie istotna jest lokalizacja małych i średnich przedsiębiorstw produkujących krótkie serie odzieży, cechujące się oryginalnym i unikalnym wzornictwem. Przedsiębiorstwa te stosują nowoczesne formy elastycznej organizacji produkcji, co ułatwia tworzenie przez nie struktur klasterowych. Przewiduje się, że projekt będzie miał dwa główne kierunki działań. Pierwszym będzie produkcja wyspecjalizowanych tkanin, mająca charakter hi-tech, oparta na ścisłej współpracy przemysłu z jednostkami naukowo-badawczymi. Drugim natomiast produkcja unikatowej odzieży oparta na współpracy z ASP i jej absolwentami oraz małymi i średnimi przedsiębiorstwami odzieżowymi. Ostatecznym celem byłoby wypromowanie Łodzi jako marki odzieżowej. Realizacja projektu wzmacniać będzie jeden z filarów rozwoju funkcji metropolitalnej Łodzi oraz kształtować powiązania międzyregionalne.

- **Centrum Farmaceutyczno-Medyczne**

Projekt zakłada rozwój współpracy między instytucjami naukowo-badawczymi z dziedziny farmacji, medycyny i biotechnologii, producentami lekarstw i sprzętu medycznego oraz wyspecjalizowanymi placówkami leczenia szpitalnego. Osią kształtowanego Centrum będzie istniejący w województwie łódzkim klaster medyczno-farmaceutyczny i kosmetyczny. Klaster ten, oprócz przedsiębiorstw produkujących farmaceutyki, materiały opatrunkowe, artykuły sanitarne, sprzęt medyczny, rehabilitacyjny i stomatologiczny, skupia także wielkie hurtownie farmaceutyczne, imprezy targowe i wystawiennicze oraz instytucje naukowo-badawcze (Centrum Biologii Medycznej PAN, Instytut Biopolimerów i Włókien Chemicznych „TRICOMED” SA), związane z branżą farmaceutyczno-medyczną, w tym Uniwersytet Medyczny i Politechnikę Łódzką. Instytucje te zlokalizowane są na obszarze całego województwa, a ich największa koncentracja występuje w Kutnie, Łodzi oraz na obszarze potencjalnego ŁOM (m.in. w Pabianicach i Strykowie). Uczestnikami projektowanego Centrum będą również wyspecjalizowane placówki naukowo-lecznicze, takie jak Centrum Kliniczno-Dydaktyczne Uniwersytetu Medycznego w Łodzi, Instytut Medycyny Pracy w Łodzi i Centrum Zdrowia Matki Polki. Rozwój Centrum wspomagany będzie ponadto przez zasoby wysokiej klasy specjalistów. Powyższe instytucje stworzą sieć powiązań z podobnymi instytucjami i klastrami w województwach: śląskim, dolnośląskim, wielkopolskim i mazowieckim.

Działalność gospodarcza skupiona w Centrum zapewni trwałe i silne impulsy rozwojowe oraz przyczyni się do rozwoju w województwie łódzkim gospodarki innowacyjnej. Jednocześnie rozwojowi ulegnie dziedzina planowana jako jeden z filarów rozwoju funkcji metropolitalnych Łodzi. Przeszkodą w organizacji projektowanego Centrum może być bardzo duża konkurencja w przemyśle farmaceutycznym. Trudności te potęguje fakt, że w największych



przedsiębiorstwach farmaceutycznych zaangażowany jest zarówno kapitał polski, jak i zagraniczny, należący do różnych holdingów i koncernów zlokalizowanych poza województwem.

- **Multimedia**

Projekt zakłada współpracę między potencjalnym Klasterem Medialnym, który może ukształtować się w województwie łódzkim (głównie w Łodzi), Klasterem Multimediów i Systemów Informacyjnych (Multiklaster), mającym siedzibę w Warszawie, oraz Wydziałem Produkcji Telewizyjnej Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach, Państwową Wyższą Szkołą Teatralną w Krakowie i Parkiem Technologicznym „Miasteczko Multimedialne” w Nowym Sączu, jak również znajdującymi się w tych miastach jednostkami naukowo-badawczymi z dziedziny mediów i przetwarzania informacji. Ponadto w województwach śląskim i małopolskim znajduje się wiele instytucji będących elementami Multiklastera. Realizacja tego projektu wzmocni powiązania między województwem łódzkim a województwami mazowieckim, małopolskim i śląskim. Jednostki biorące udział w projekcie będą połączone siecią powiązań o charakterze m.in. konkurencji i współpracy, co przyczyni się do rozwoju usieciowionej gospodarki innowacyjnej na obszarze czterech województw. Klaster medialny w województwie łódzkim kształtować się będzie na potencjale Państwowej Wyższej Szkoły Filmowej, Telewizyjnej i Teatralnej w Łodzi. Współpracę przy tworzeniu tego klastera zadeklarowało już około 50 instytucji. Są to głównie przedsiębiorstwa z branży medialnej, filmowej i telewizyjnej, wyższe uczelnie i ośrodki badawczo-rozwojowe oraz władze lokalne. Planowana jest realizacja około 30 przedsięwzięć opartych na czterech filarach. Pierwszym z nich jest Wytwórnia Filmowo-Telewizyjna na terenie kompleksu Łódzkiego Centrum Filmowego, drugim – Media Centrum na terenie dawnej EC-1, trzecim – Instytut Nowych Mediów przy PWSFTViT, natomiast czwartym – Multimedialny Park Technologiczny na terenie Łódzkiego Parku Technologiczno-Przemysłowego. Celem kształtującego się klastera jest promocja branży medialnej i inicjatyw, które przyciągną fundusze UE i inwestorów z sektora medialnego.

Wykorzystany zostanie istniejący oraz planowany w mieście potencjał z dziedziny filmu, kultury i rozrywki oraz badań nad technologiami informatycznymi i telekomunikacyjnymi. Podtrzymywane i rozwijane będą tradycje Łodzi filmowej, które stanowią jedną z podstaw planowanego rozwoju funkcji metropolitalnych miasta.

- **Łódzko-Świętokrzyska Platforma Materiałów Budowlanych**

Projekt zakłada wykorzystanie istniejących powiązań między producentami płytek ceramicznych, cementu, płyt kartonowo-gipsowych i chemii budowlanej a kopalniami surowców w ramach kształtującego się klastera materiałów budowlanych. Do najważniejszych przedsiębiorstw tego klastera należą przedsiębiorstwa produkujące płytki ceramiczne „Opoczno”, „Ceramika Paradyż” i „Ceramika Tubądzin” oraz mniejsze zakłady galanterii ceramicznej z gminy Mniszków. Zapleczem surowcowym tych zakładów są kopalnie iłów ceramicznych, zlokalizowane w gminach Mniszków, Żarnów, Sławno i Tomaszów Mazowiecki. Ważnym przedsiębiorstwem jest też cementownia „Działoszyn”, wykorzystująca miejscowe złoża wapieni. Klaster materiałów budowlanych tworzy również „Grupa Atlas”, produkująca materiały chemii budowlanej na bazie surowców pozyskiwanych z kopalń położonych w powiatach tomaszowskim i opoczyńskim. Grupa ta planuje budowę cementowni „Wygnanów” z wykorzystaniem lokalnych złóż wapieni. „Atlas” jest również współwłaścicielem Zakładów



Gipsowych „Dolina Nidy”, położonych w województwie świętokrzyskim. Do klastra materiałów budowlanych należą także przedsiębiorstwa z Opoczna, Tomaszowa Mazowieckiego, Bełchatowa, Łodzi, Zduńskiej Woli, Piotrkowa Trybunalskiego, Działoszyna, Rzgowa i Gorzkowic. Istotnym przedsiębiorstwem będzie ASM Centrum Badań i Analiz Rynku sp. z o.o. w Kutnie, które monitoruje rynek materiałów budowlanych i budownictwa w Polsce. Zakłada się, że w ramach projektowanej platformy nastąpi rozszerzenie współpracy o przedsiębiorstwa i instytucje położone głównie w województwie świętokrzyskim (m.in. cementownie „Nowiny”, „Małogoszcz”, „Ożarów”, przedsiębiorstwa produkujące płytki ceramiczne oraz inne materiały budowlane, np. „Cersanit” w Kielcach i „Nowa Gala” w Końskich, kopalnie iłów ceramicznych, piasku i kruszywa budowlanego oraz kamieniołomy wapienia i gipsu, np. „Dolina Nidy”, przedsiębiorstwa logistyczne, handlowe oraz instytucje naukowo-badawcze i edukacyjne, m.in. Uniwersytet Humanistyczno-Przyrodniczy w Kielcach).

- **Środkowoeuropejskie Centrum Logistyczne**

Warunkiem koniecznym dla realizacji projektu jest powstanie nowych elementów infrastruktury komunikacyjnej, przede wszystkim w postaci autostrad i dróg ekspresowych, jak również modernizacja już istniejących szlaków transportowych (głównie kolejowych). Projekt jest oparty na potencjale kształtujących się obecnie centrów logistycznych – na obszarze województwa łódzkiego, w tzw. „złotym trójkącie” Stryków – Łódź – Piotrków Trybunalski oraz w województwie mazowieckim w czworokącie Mszczonów – Teresin/Błonie – Warszawa – Piaseczno. Obszar zlokalizowany w województwie mazowieckim jest obecnie najsilniejszym rynkiem magazynowo-logistycznym w Polsce, natomiast najszybciej rozwijają się tereny magazynowo-logistyczne w regionie łódzkim. Wpływ na to mają przede wszystkim istniejąca i planowana infrastruktura komunikacyjna, korzystne położenie geograficzne, a także relatywnie niskie ceny nieruchomości oraz rozbudowa zaplecza logistycznego przez inwestorów zagranicznych, produkujących w Łodzi sprzęt AGD i komputery. Porównywalne potencjały łódzkiej i mazowieckiej strefy magazynowo-logistycznej oraz ich stosunkowo niewielka odległość ułatwiają wzajemną współpracę, która prowadzić będzie do rozwoju powiązań funkcjonalnych województw łódzkiego i mazowieckiego oraz do rozwoju społeczno-ekonomicznego miast będących najważniejszymi ośrodkami działalności logistyczno-magazynowej. Współpraca wsparta przez inwestycje w infrastrukturę komunikacyjną przyciągnie wielu nowych inwestorów, co stworzy ponadlokalną strefę logistyczną dla Polski Centralnej o znacznym zasięgu oddziaływania w Polsce i Europie. Istnienie zaplecza logistycznego oraz możliwość wymiany doświadczeń i technologii będą atrakcją lokalizacyjną dla różnych działów gospodarki, w tym gospodarki innowacyjnej. Zakłada się, że procesy te przyczynią się do powstawania nowych miejsc pracy i wpłyną na rozwój społeczno-ekonomiczny obydwu województw.

- **Ekoenergia**

Projekt zakłada wykorzystanie istniejących związków w ramach potencjalnego Klastra Zaawansowanych Technologii „Ekoenergia”, m.in. między BOT SA, Bełchatowsko-Kleszczowskim Parkiem Przemysłowo-Technologicznym, Politechniką Łódzką i Politechniką Częstochowską oraz jednostkami samorządowymi na szczeblu regionalnym i lokalnym (Łodzi, Bełchatowa, Ozorkowa, Skierniewic, Uniejowa, Częstochowy, Kłobucka i Krzepic). Celem klastra jest prowadzenie wspólnych badań i wdrażanie ich wyników w zakresie „czystych” energii, ekologicznego wydobycia i przetwarzania węgla brunatnego, wytwarzania,



transportowania, składowania i wykorzystania wodoru i paliw węglowodorowych oraz ekologicznego wykorzystania odpadów komunalnych i osadów z oczyszczalni ścieków. Wykorzystując istniejące związki międzyregionalne, projekt przewiduje również nawiązanie współpracy z okręgiem wydobywania węgla brunatnego Konin-Koło-Turek, elektrowniami Pątnów i Adamów, „Poltegor-Institutem” we Wrocławiu, Akademią Górniczo-Hutniczą w Krakowie oraz Innowacyjnym Śląskim Klasterem Czystych Technologii Węglowych. Umożliwi to wspólne tworzenie projektów i prowadzenie działań realizujących cele obydwu klasterów. Oprócz tego celem projektu jest również realizacja polityki energetycznej UE, czyli uzyskania 20% oszczędności energii, 20% ograniczenia emisji CO₂ i 20% wykorzystania alternatywnych źródeł energii w bilansie energetycznym kraju. Realizacja tych celów wydaje się niezwykle ważna w województwie, w którym zlokalizowane jest około 17% potencjału energetycznego Polski. Zakłada się, że głównymi ośrodkami działań projektowych będą: Łódź, Bełchatów, Częstochowa, Katowice, Wrocław, Konin i Kraków. Projekt wzmocni powiązania między województwem łódzkim a województwami dolnośląskim, śląskim, małopolskim i wielkopolskim.

• **Balneologia**

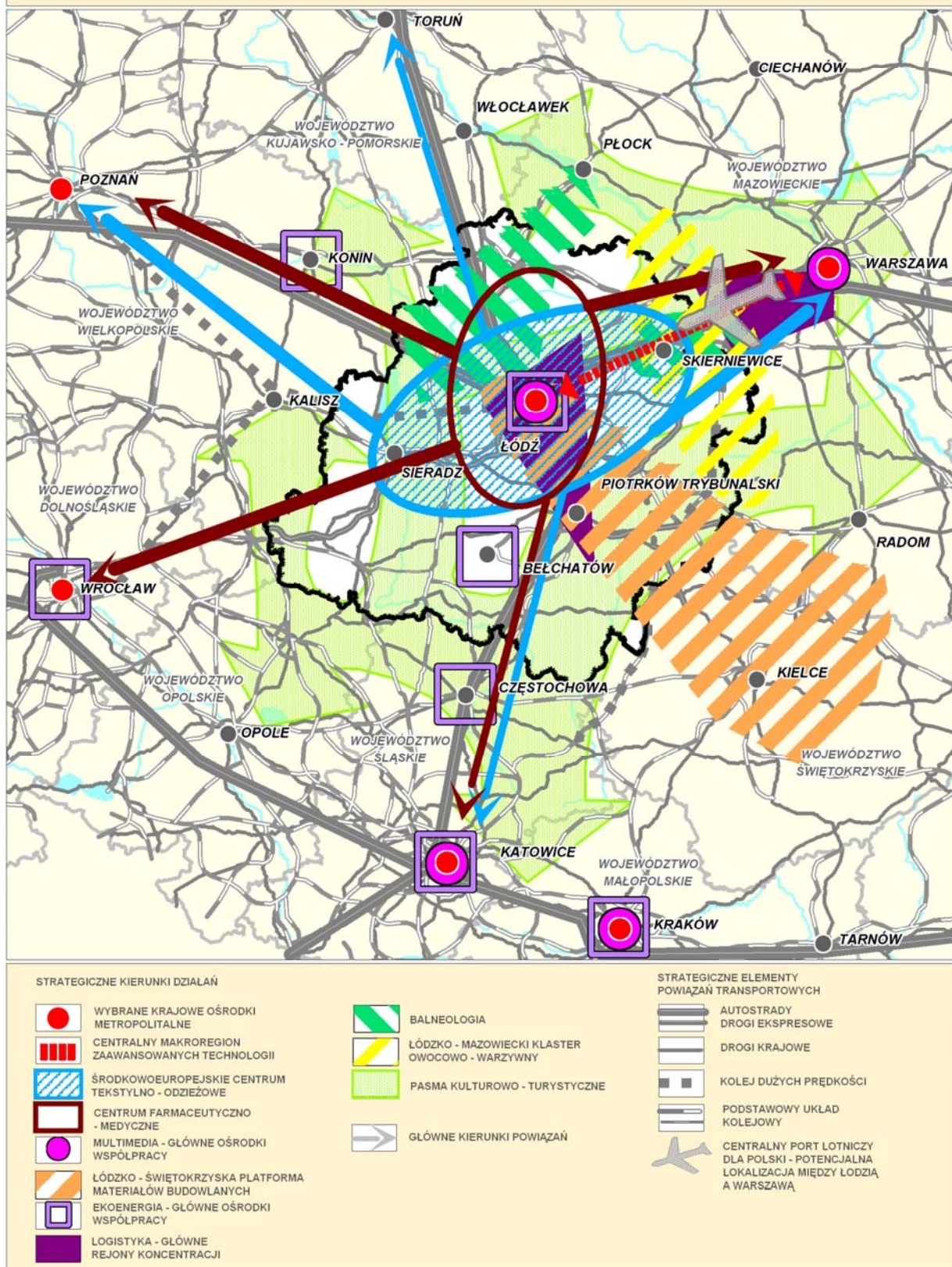
Projekt ten oparty jest na potencjale przyrodniczym i kulturowym województwa łódzkiego w celu stworzenia obszaru turystyki, rekreacji i przyrodolecznictwa. Najważniejszymi elementami projektu są zasoby wód geotermalnych, znajdujące się w rejonie Rogoźna, Uniejowa, Skierniewic i Poddębic w regionie łódzkim oraz w rejonie Gostynina i Mszczonowa w województwie mazowieckim. Już obecnie w Uniejowie i Poddębicach następuje silny rozwój usług rekreacyjnych i medycznych opartych na wykorzystaniu wód geotermalnych.

Innym rodzajem zasobów przyrodniczych są Park Krajobrazowy Wzniesień Łódzkich i Gostynińsko-Włocławski Park Krajobrazowy oraz obszary chronionego krajobrazu. Dopelnieniem walorów przyrodniczych są walory turystyczno-kulturowe Łęczycy, Tumu, Góry św. Małgorzaty i Zgierza w województwie łódzkim oraz Płocka, Łącka i Nowego Duninowa w województwie mazowieckim. Projekt wytworzy interdyscyplinarny produkt łączący medycynę, rekreację, turystykę i gospodarkę innowacyjną. Najważniejszymi jego elementami będą zespoły zdrojowe, obejmujące zakłady balneologii, parki rozrywki i rekreacji oraz obiekty kultury. Zakłada się również powstanie zaplecza noclegowego, gastronomicznego i handlowego. Zasadnicza rola w rozwoju tego zaplecza przypadłaby gospodarstwu agroturystycznym, kwaterom prywatnym i pensjonatom. Elementy tworzące projekt tworzyć będą strukturę sieciową przy wykorzystaniu nowoczesnych form organizacji działalności gospodarczej i tworzeniu nowoczesnych produktów turystycznych.

Realizacja projektu przyczyni się do stworzenia nowych miejsc pracy i wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej. Wzmocnieniu ulegną powiązania funkcjonalne między województwem łódzkim i mazowieckim.



POWIĄZANIA ZEWNĘTRZNE - STRATEGICZNE KIERUNKI DZIAŁAŃ



Rysunek 85. Źródło: opracowanie własne.



- **Łódzko-Mazowiecki Klaster Przetwórstwa Warzyw i Owoców**

Projekt zakłada ścisłą współpracę między producentami owoców i warzyw, przedsiębiorstwami przetwórstwa rolno-spożywczego oraz instytucjami naukowo-badawczymi, co zapewni rozwój gospodarczy obszaru koncentracji przetwórstwa spożywczego w województwie łódzkim i mazowieckim. Założono wykorzystanie potencjału przyrodniczo-rolnego północno-wschodniej części regionu łódzkiego oraz środkowo-zachodniej części Mazowsza. Do wyposażenia instytucjonalnego projektowanego klastera będą ponadto należeć istniejące i projektowane giełdy rolne (m.in. w Łodzi i Kutnie), tereny wystawiennicze, firmy doradcze, transportowe oraz producenci opakowań. Istotnym elementem klastera będą również instytucje naukowo-badawcze: Instytut Sadownictwa i Kwiaciarstwa, Instytut Warzywnictwa oraz WSE w Skierniewicach, Instytut Badań nad Przedsiębiorczością i Rozwojem Ekonomicznym przy SWSPiZ w Łodzi, Politechnika Łódzka i Uniwersytet Łódzki, a także Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Realizacja projektu doprowadzi do stworzenia znaczącej struktury przestrzenno-gospodarczej w dziedzinie produkcji i przetwórstwa owoców i warzyw. Struktura ta wspomagać będzie rozwój nowych podmiotów gospodarczych, co przyniesie wzrost miejsc pracy również w sektorach pozarolniczych. Nowe przedsiębiorstwa charakteryzować się będą nowymi rozwiązaniami technicznymi, technologicznymi i organizacyjnymi produkcji oraz produkować będą nowe produkty i artykuły spożywcze. Wymagać to będzie promocji nowych marek i wzorów użytkowych. Realizacja tego projektu wzmocni powiązania funkcjonalne między województwami łódzkim i mazowieckim.

- **Pasma kulturowo-turystyczne**

Projekt zakłada współpracę między województwem łódzkim a województwami: wielkopolskim, opolskim, śląskim, świętokrzyskim i mazowieckim poprzez przedsięwzięcia wykorzystujące walory przyrodnicze i kulturowe pasm kulturowo-turystycznych Warty, Pilicy i Bzury.

W paśmie Warty wspólne przedsięwzięcia turystyczno-rekreacyjne będą oparte przede wszystkim na rozwoju turystyki wodnej (projekt zagospodarowania turystycznego Zbiornika Jeziorsko, rozwój kajakowego szlaku wodnego). Poza tym elementem projektu będą również szlaki rowerowe. Współpraca polegać będzie także na wspólnym tworzeniu form ochrony zabytków (np. obszar występowania tzw. kościółków wieluńskich, wskazany jako pomnik historii, park kulturowy jako forma ochrony stanowisk archeologicznych w dolinie Proсны). Pasma to kształtowane jest również poprzez Szlak Bursztynowy łączący województwa opolskie, łódzkie i wielkopolskie.

Współpraca z województwem mazowieckim odbywać się będzie w pasmach Pilicy i Bzury, a elementami składowymi projektu będą: w paśmie Pilicy - szlak kajakowy, szlak kultury ludowej w regionie opoczyńskim, trasy patriotyczne w powiecie tomaszowskim i na przyczółku warecko-magnuszewskim, Szlak Literacki oraz europejskie szlaki kulturowe, tj.: romański i kolei warszawsko-wiedeńskiej, jak również liczne obiekty kultury materialnej w postaci dworów, pałaców i klasztoru cystersów w Sulejowie – Podklasztorzu oraz walory przyrodniczo-krajobrazowe obszaru (Spalski i Sulejowski PK). Cały produkt oparty jest na założeniu, by z różnych konkurencyjnych produktów turystycznych stworzyć jedną spójną ofertę turystyczną. Realizacja projektu stworzy zintegrowany szlak turystyczny z bazą



noclegową, gastronomiczną i informacyjną oraz stanicami wodnymi i zapleczem infrastrukturalnym.

W paśmie Bzury głównym elementem będą szlaki kulturowe – Bursztynowy i Romański oraz szlak Książąt Mazowieckich. Do ważnych elementów składowych projektu należą również tereny Natura 2000 z siedliskami ptactwa i ostoją zwierząt, Bolimowski Park Krajobrazowy, trasa kulturowo-turystyczna Śladami Bitwy nad Bzurą oraz ośrodki koncentracji ruchu turystycznego w Wyszogrodzie, Brochowie, Sochaczewie, Żelazowej Woli, Nieborowie i Arkadii, Łowiczu, Górze św. Małgorzaty, Tumie i Łęczycy. Obecnie w obrębie opisywanego pasma rozwijany jest nowy produkt turystyczny „Centralny ŁUK Turystyczny”.

Współpraca z województwem śląskim będzie się odbywała w paśmie Warty przez rozwój szlaku konnego Jury Wieluńskiej. Szlak ten jest częścią szlaku konnego województwa łódzkiego. Możliwa jest również wspólna praca nad rozwojem Szlaku Wodnego Warty.

Współpraca z województwem świętokrzyskim odbywać się będzie w paśmie Pilicy, z wykorzystaniem Szlaku Cysterskiego, który prowadzi z Opactwa w Sulejowie Podklasztorzu w kierunku Wąchocka i Jędrzejowa, Szlaku Literackiego oraz szlaku wodnego, a także walorów przyrodniczo-krajobrazowych Przedborskiego PK.



R **REALIZACJA PLANU** **PLAN ZAGOSPODAROWANIA** **PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA** **JAKO PRZESTRZENNY WYMIAR** **PLANOWANIA OPERACYJNEGO**

1. ZASADY REALIZACJI PLANU

„Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego” określa cele i kierunki działań samorządu województwa w odniesieniu do przestrzeni. Polityka przestrzenna województwa będzie realizowana poprzez działania i współpracę na różnych płaszczyznach. Służyć temu będą projekty finansowane zarówno ze środków własnych samorządu województwa, jak i samorządów lokalnych, z budżetu państwa, jak również funduszy Unii Europejskiej. Podstawowym źródłem finansowania będzie Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego. Głównymi realizatorami „Planu...” będą zarówno jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia, jednostki organizacyjne samorządów terytorialnych, instytucje publiczne, w tym uczelnie wyższe i instytuty, ZOZ, jak i przedsiębiorcy. Szczególna rola przypisana jest zarządowi województwa jako instytucji zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Łódzkiego, który będzie koordynował i integrował zgłaszane projekty dla osiągnięcia maksymalnych korzyści ukierunkowanych na osiągnięcie wyznaczonych celów rozwojowych zapisanych w „Planie ...”. Skuteczność realizacji „Planu...” będzie uwarunkowana w głównej mierze efektywnym wykorzystaniem posiadanych środków finansowych oraz pozyskaniem funduszy zewnętrznych. Zarząd województwa będzie również inicjował porozumienia, zawierane między partnerami gry, o szeroko rozumianą atrakcyjność przestrzeni województwa, dla osiągania uzgodnionych celów, i stymulował ich wdrażanie.

Ponadto „Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Łódzkiego” wdrażany będzie przez:

- uwzględnianie jego ustaleń w przygotowanych przez samorząd województwa kolejnych dokumentach strategicznych i operacyjnych (Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego, Regionalnym Programie Operacyjnym, Wieloletnim Programie Inwestycyjnym, Programie Ochrony Środowiska, Planie Gospodarki Odpadami, Programie Opieki nad Zabytkami i innych) oraz ich wdrażanie,
- wnioskowanie o uwzględnianie zapisów „Planu...” w rządowych dokumentach strategicznych i planistycznych, tworzonych przez naczelne i centralne organy administracji rządowej (Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Plan Zagospodarowania Przestrzennego Kraju, Długo- i Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Strategia Rozwoju Transportu i inne) oraz wyrażanie opinii o projektach tych dokumentów,
- uwzględnianie ustaleń „Planu...” w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i w planach miejscowych,
- uczestnictwo w pracach planistycznych, podejmowanych przez samorządy lokalne i sąsiednie województwa, uszczegóławiających rozwiązania zapisane w „Planie...”.



2. MONITORING PLANU

Realizacji „Planu...” służyć będzie systematyczny monitoring stanu i zmian przestrzeni województwa oparty na przyjętych wskaźnikach oraz generalizacji studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Rokiem zerowym, stanowiącym odniesienie dla oceny realizacji „Planu...” będzie rok 2009. Wnioski z oceną realizacji ustaleń „Planu...” i zmian w zagospodarowaniu przestrzennym, będą przedstawiane zarządowi województwa na koniec kadencji.

Cel główny	Kierunki działań	Wskaźniki monitorowania	Zasięg
Równoważenie systemu osadniczego i poprawa spójności terytorialnej regionu	1. Podniesienie rangi Łodzi do miana metropolii i wzrost jej znaczenia w krajowej i europejskiej sieci osadniczej	- Liczba spółek z udziałem kapitału zagranicznego/1000 M - Liczba podmiotów gospodarczych w sekcjach I, J, K, M, N, P, R/1000 M - Liczba studentów/1 samodzielnego pracownika naukowego w szkołach wyższych - Liczba imprez kulturalnych, wystawienniczych i kongresowych o zasięgu międzynarodowym	G G G G
	2. Rozwój obszaru kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej	- Liczba podmiotów gospodarczych w systemie REGON/ 1000 M - Saldo migracji/1000 M % udziału obszarów prawnie chronionych w pow. ogółem	G G AŁ
	3. Rozwój Piotrkowa Trybunalskiego jako ponadregionalnego bieguna wzrostu	- Dochody własne gmin/1 M - Odsetek pracujących w usługach rynkowych w pracujących ogółem - Liczba pracujących na 100 osób w wieku produkcyjnym - Liczba spółek z udziałem kapitału zagranicznego/ 1000 M	G G G G
	4. Rozwój regionalnych i ponadlokalnych biegunów wzrostu		
	5. Rozwój społeczno-ekonomiczny miast powiatowych na obszarach zagrożonych peryferyzacją	- Liczba długotrwale bezrobotnych/1000 M w wieku produkcyjnym - Dochody własne gmin/1 M - Przyrost rzeczywisty/1000 M - Liczba pracujących na 100 osób w wieku produkcyjnym	G G G G
	6. Wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich	- Wskaźnik przyrostu rzeczywistego/1000 M w miastach małych i bardzo małych - Pracujący w usługach ogółem/1000 M w miastach małych i bardzo małych - Powierzchnia gospodarstw ekologicznych - Średnia powierzchnia gospodarstwa rolnego [ha]	G G W W
	7. Tworzenie sieciowej struktury powiązań gospodarczych	- Liczba formalnych inicjatyw klastrowych (klastrowych) - Nakłady na działalność innowacyjną w przedsiębiorstwach/1000 pracuj. - Liczba jednostek wzrostu w miastach	W W G
	8. Wzrost jakości i standardów życia mieszkańców województwa	- Przeciętne dalsze trwanie życia mężczyzn i kobiet - Liczba mieszkań oddanych do użytku/1000 M % udziału osób z wykształceniem wyższym w ludności ogółem - Liczba miejsc w domach i zakładach opieki społecznej/ 1000 M w wieku poprodukcyjnym - Współczynnik skoloryzacji netto dla szkół podstawowych - Liczba lekarzy na 10 tys. mieszkańców	P P W P P P
Zwiększenie dostępności województwa poprzez rozwój ponadlokalnych systemów infrastruktury	1. Wzmocnienie systemu powiązań drogowych zewnętrznych i wewnętrznych	- Długość wybudowanych autostrad i dróg ekspresowych w km - Liczba zrealizowanych obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich - Gęstość dróg publicznych o nawierzchni twardej w km/100 km²	W W W
	2. Wzmocnienie i rozwój systemu powiązań kolejowych zewnętrznych i wewnętrznych	- Długość wybudowanych nowych linii kolejowych w km - Długość zmodernizowanych linii kolejowych w km - Liczba zmodernizowanych stacji (przystanków) kolejowych	W W W
	3. Wzmocnienie i rozwój systemu powiązań lotniczych	- Liczba pasażerów (przyjazdy + wyjazdy) - Transport ładunków (załadunek + wyładunek) w tonach	W W
	4. Rozwój transportu intermodalnego i logistyki	Liczba utworzonych terminali transportu intermodalnego	W
	5. Bezpieczeństwo energetyczne województwa	- Moc osiągnięta w elektrowniach i elektrociepłowniach w MW - Moc osiągnięta z odnawialnych źródeł energii w MW % ludności korzystających z gazu sieciowego	W W G
	6. Zwiększenie dostępności do mediów informacyjnych	Udział gospodarstw domowych z dostępem do Internetu w ogólnej liczbie gospodarstw domowych	W



Kształtowanie tożsamości regionalnej z wykorzystaniem walorów przyrodniczych, kulturowych i turystycznych regionu	1. Ochrona najcenniejszych zasobów przyrodniczych i krajobrazowych oraz zapewnienie ciągłości systemu ekologicznego	% udziału pow. obszarów chronionych w pow. ogółem - Powierzchnia i liczba nowo utworzonych obszarów NATURA 2000	W W
	2. Zachowanie i ochrona materialnych i niematerialnych zasobów oraz krajobrazu kulturowego województwa	- Liczba historycznych układów rozplanowania wpisanych do rejestru zabytków - Liczba przeprowadzonych rewitalizacji i rewaloryzacji założeń zabytkowych - Liczba utworzonych pomników historii i parków kulturowych - Liczba utworzonych skansenów	W W W W
	3. Wzrost atrakcyjności turystycznej województwa	- Liczba skategoryzowanych obiektów hotelarskich - Długość wyznakowanych ponadregionalnych i regionalnych szlaków turystycznych w km - Liczba produktów turystycznych z certyfikatem POT	W W W
Ochrona i poprawa stanu środowiska	1. Ochrona i wzrost różnorodności biologicznej	- Liczba gospodarstw wdrażających programy rolno-środowiskowe - Liczba opracowanych planów ochrony	G W
	2. Zwiększanie i wzbogacanie zasobów leśnych	- Lesistość województwa w % % udziału głównych gatunków drzew w drzewostanie	G W
	3. Ochrona powierzchni ziemi i gleb	- Powierzchnia gruntów wyłączonych z produkcji rolnej i leśnej w ha - Powierzchnia gruntów zdewastowanych i zdegradowanych, wymagających rekultywacji w ha - Powierzchnia gruntów zrekultywowanych w ha - Udział gleb kwaśnych w powierzchni gleb powiatów [%]	W W W P
	4. Zwiększanie zasobów wodnych i poprawa ich jakości	% ludności obsługiwanej przez sieć kanalizacji - Udział jednolitych części wód o słabej i złej jakości w łącznej ilości jednolitych części wód (jcw) [%] - Pojemność nowych obiektów retencyjnych, powstałych w danym roku [dam³]	G W W
	5. Racjonalizacja gospodarki odpadami	% udziału odpadów komunalnych i niebezpiecznych, poddanych odzyskowi i unieszkodliwionych w inny sposób niż składowanie w odpadach ogółem - Liczba zlikwidowanych mogiłników - Liczba zrekultywowanych zamkniętych składowisk odpadów	W W W
	6. Poprawa klimatu akustycznego	- Długość wybudowanych ekranów akustycznych w km - Liczba punktów pomiarowych, w których zanotowano przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu komunikacyjnego	W P
	7. Poprawa jakości powietrza	- Wielkość całkowitej emisji głównych zanieczyszczeń powietrza t/rok - Wielkość emisji CO₂ z zakładów szczególnie uciążliwych - Wielkość emisji głównych zanieczyszczeń powietrza (bez CO₂) z zakładów szczególnie uciążliwych [t/rok]	W W W
	8. Ograniczenie zagrożenia promieniowaniem	Liczba punktów pomiarowych, w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wartości promieniowania	W
	9. Zapobieganie i ograniczanie wystąpienia awarii	- Liczba awarii związanych z przechowywaniem i transportem substancji i materiałów niebezpiecznych - Liczba zakładów o dużym i zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii przechowujących substancje i materiały niebezpieczne	W W

Ujęcie terytorialne wskaźników monitorowania: W – województwo, P – powiaty, G – gminy, AŁ – obszar kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej.

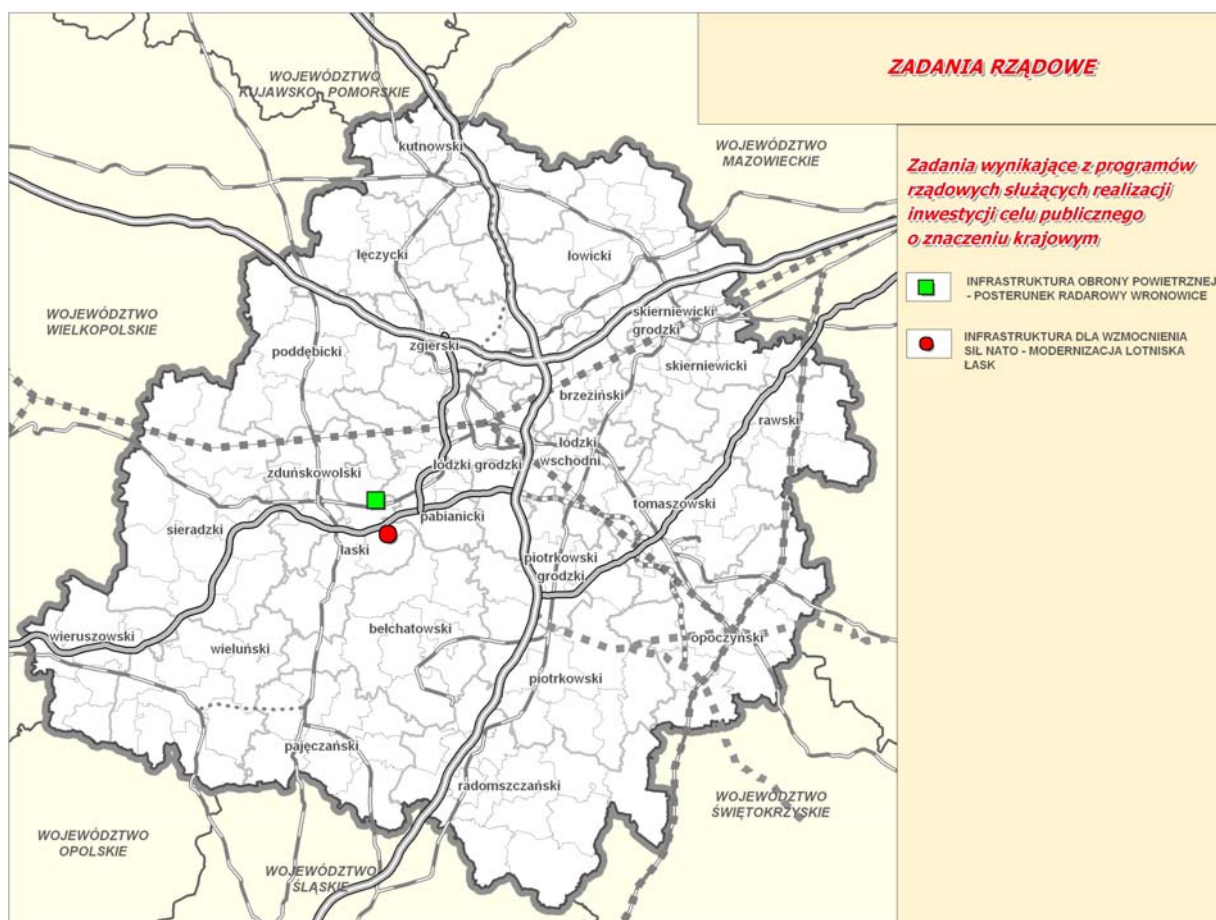


3. ZADANIA WYNIKAJĄCE Z PROGRAMÓW RZĄDOWYCH, SŁUŻĄCYCH REALIZACJI INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU KRAJOWYM

W „Planie...” zostały uwzględnione zadania wynikające z programów rządowych, służących realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym, które umieszczone są w rejestrze programów, prowadzonym przez Ministra Infrastruktury. Dla województwa łódzkiego wynika zadanie pod nazwą Program Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NISIP), obejmujące elementy infrastruktury wojskowej:

- infrastruktura dla sił wzmocnienia NATO – modernizacja lotniska Łask (gm. Buczek, Łask),
- infrastruktura obrony – posterunek radarowy w Wiewiórczynie (Wronowice, gm. Łask).

Zadania te są ustaleniem wiążącym dla samorządów lokalnych przy sporządzaniu dokumentów planistycznych, wynikających z ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.



Rysunek 86. Źródło: opracowanie własne.



4. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU PONADLOKALNYM, UWZGLĘDNIONE W DOKUMENTACH PRZYJĘTYCH PRZEZ SEJM RP, RADĘ MINISTRÓW, WŁAŚCIWEGO MINISTRA LUB SEJMIK WOJEWÓDZTWA

Inwestycje celu publicznego zostały określone w ustawie o gospodarce nieruchomościami. O ich charakterze ponadlokalnym decyduje fakt, że zostały uwzględnione w dokumentach przyjętych przez Sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa. Wykaz poniższych inwestycji, który dotyczy głównie perspektywy średniookresowej do 2020 r., będzie uzupełniany w wyniku okresowej aktualizacji planu zagospodarowania przestrzennego województwa. **Ustalenia dotyczące inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym są wiążące dla wójta, burmistrza, prezydenta przy sporządzaniu dokumentów planistycznych, wynikających z ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.**

Uwzględnienie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym w „Planie...” **nie przesądza o finansowaniu ich z budżetu państwa czy z budżetu województwa.** Inwestycje te, szczególnie wynikające z dokumentów przyjętych przez sejmik województwa (Strategia Rozwoju Województwa, Wojewódzki Program Ochrony Środowiska, Plan Gospodarki Odpadami, Wojewódzki Program Opieki nad Zabytkami, Strategia Polityki Zdrowotnej i inne) będą finansowane zgodnie z ustawowymi kompetencjami, z wykorzystaniem różnego rodzaju źródeł finansowania.

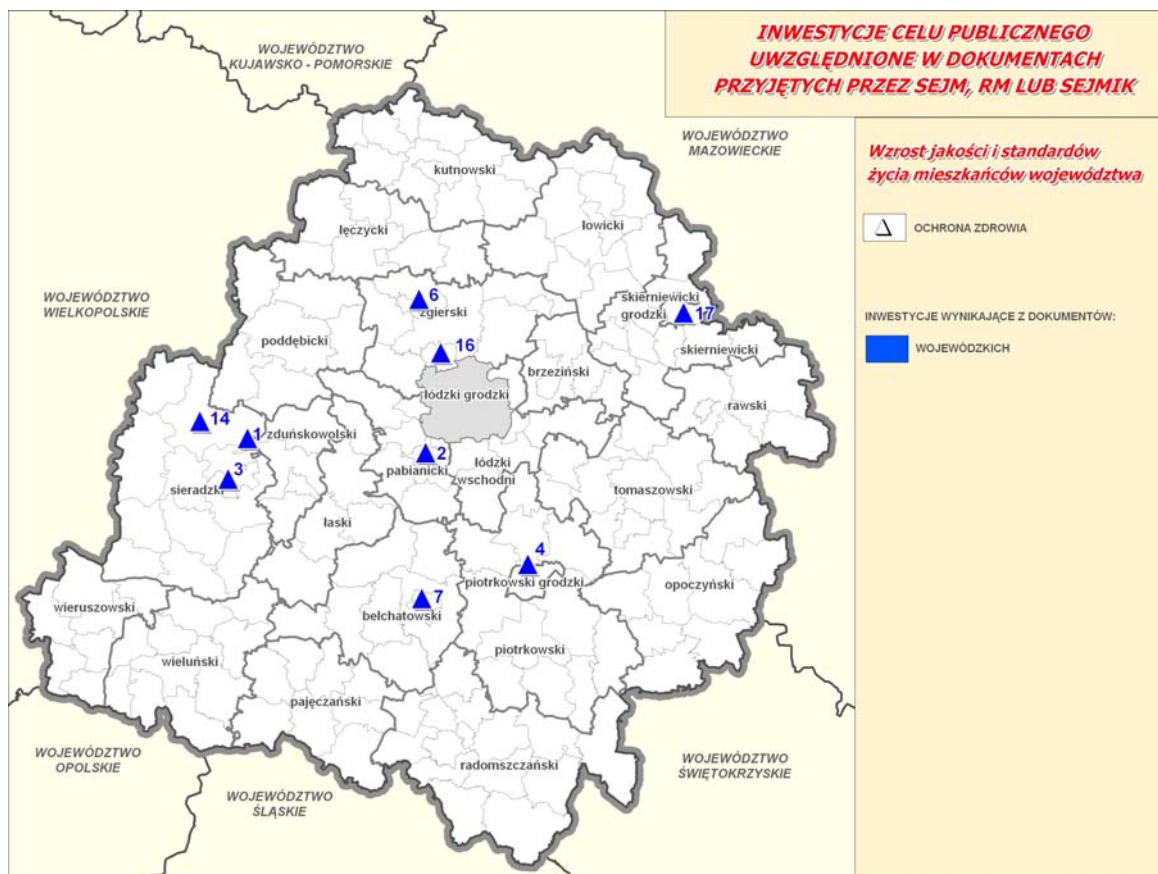
SFERA DZIAŁAŃ – SYSTEM OSADNICZY

Lp.	Inwestycje celu publicznego	Programy i dokumenty
1	2	3
1.	Budowa i modernizacja Wydziałów Biologii, Fizyki i Chemii Uniwersytetu Łódzkiego (2008–2011)	PO Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 – styczeń 2010
2.	Centrum Dydaktyczne Uniwersytetu Medycznego w Łodzi (2009–2001)	PO Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 – styczeń 2010
3.	Centrum Technologii Informatycznych Politechniki Łódzkiej (2010–2013)	PO Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 – styczeń 2010
4.	Centrum Informatyczno-Ekonometryczne Wydziału Ekonomiczno-Socjologicznego Uniwersytetu Łódzkiego w Łodzi	PO Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 – styczeń 2009
5.	Utworzenie Centrum Urazowego w Wojewódzkim Szpitalu Specjalistycznym im. M. Kopernika w Łodzi	PO Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 – styczeń 2010
6.	Przebudowa budynku użyteczności publicznej ul. Traugutta 21/23 w Łodzi	WPI Województwa Łódzkiego (2008–2013); Uchwała Nr XLVII/1332/09 Sejmiku WŁ z dnia 3 listopada 2009 r. Ostatnia aktualizacja wg załącznika nr 2 do Uchwały Nr LV/1542/10 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 27 kwietnia 2010 r.

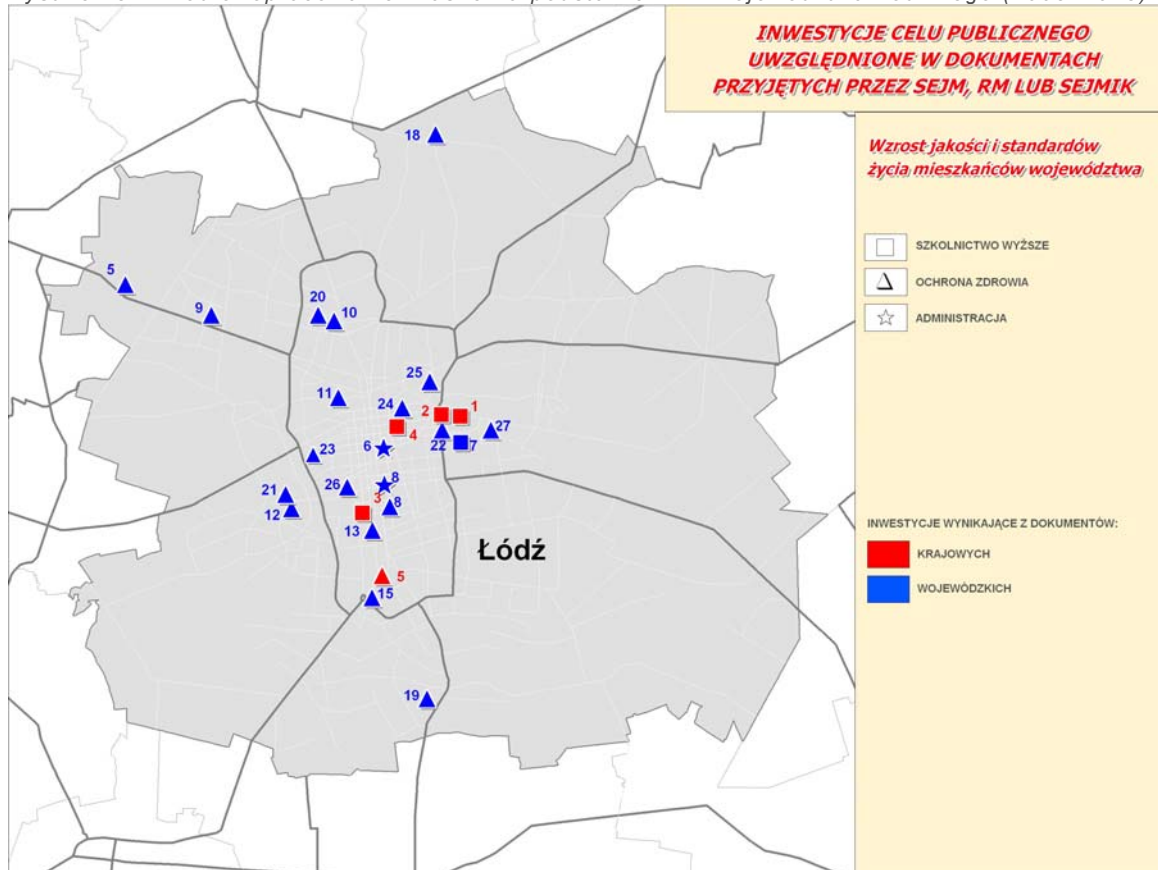


Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego

1	2	3
7.	Modernizacja budynków wchodzących w skład nieruchomości położonej w Łodzi przy ul. Narutowicza 122	Wieloletni Program Inwestycyjny Województwa Łódzkiego na lata 2008-2013 przyjęty Uchwałą nr XVII/456/07 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 21 grudnia 2007 r. z późniejszymi zmianami. Ostatnia aktualizacja wg załącznika nr 2 do Uchwały Nr LV/1542/10 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 27 kwietnia 2010 r.
8.	Wentylacja ogólna wraz z robotami towarzyszącymi w budynku Urzędu Marszałkowskiego przy al. Piłsudskiego 8	Wieloletni Program Inwestycyjny Województwa Łódzkiego na lata 2008-2013 przyjęty Uchwałą nr XVII/456/07 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 21 grudnia 2007 r. z późniejszymi zmianami. Ostatnia aktualizacja wg załącznika nr 2 do Uchwały Nr LV/1542/10 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 27 kwietnia 2010 r.
9.	Modernizacja zakładów opieki zdrowotnej, termomodernizacja obiektów ochrony zdrowia: Placówki, dla których organem założycielskim jest województwo łódzkie: 1. Samodzielny Publiczny Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej dla Dzieci ze Schorzeniami Dróg Oddechowych i Zespołami Nerwowymi w Rafałowie, 2. Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej „PABIAN - MED” w Pabianicach, 3. Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej im. Prymasa Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Sieradzu, 4. Samodzielny Szpital Wojewódzki im. Mikołaja Kopernika w Piotrkowie Trybunalskim, 5. Specjalistyczny Psychiatryczny Zespół Opieki Zdrowotnej w Łodzi, 6. Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej dla Dzieci z Chorobami Narządu Ruchu, Dróg Oddechowych i Wadami Wymowy w Sokolnikach, 7. Szpital Wojewódzki im. Jana Pawła II w Bełchatowie, 8. Wojewódzka Stacja Ratownictwa Medycznego w Łodzi, 9. Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy Centrum Profilaktyczno-Lecnicze w Łodzi, 10. Wojewódzki Specjalistyczny Szpital im. W. Biegańskiego w Łodzi, 11. Wojewódzkie Centrum Ortopedii i Rehabilitacji Narządu Ruchu im. Dr Z. Radlińskiego w Łodzi, 12. Wojewódzki Specjalistyczny Szpital im. M. Madurowicza w Łodzi, 13. Wojewódzki Specjalistyczny Szpital im. M. Pirogowa w Łodzi, 14. Wojewódzki Szpital Psychiatryczny w Warcie, 15. Wojewódzki Szpital Specjalistyczny im. M. Kopernika w Łodzi, 16. Wojewódzki Szpital Specjalistyczny im. Marii Skłodowskiej-Curie w Zgierzu, 17. Wojewódzki Szpital Zespolony w Skierniewicach, 18. Wojewódzki Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej Centrum Leczenia Chorób Płuc i Rehabilitacji w Łodzi, Placówki ministerialne: 19. Instytut Centrum Zdrowia Matki Polki w Łodzi, 20. Instytut Medycyny Pracy im. J. Nofera w Łodzi, Placówki dla których organem założycielskim jest Uniwersytet Medyczny w Łodzi: 21. SP ZOZ Centralny Szpital Kliniczny UM w Łodzi, 22. SP ZOZ Samodzielny Szpital Kliniczny Nr 1 im. N. Barlickiego w Łodzi, 23. Uniwersytecki Szpital Kliniczny Nr 2 im. WAM - Centralny Szpital Weteranów w Łodzi, 24. SP ZOZ Samodzielny Szpital Kliniczny Nr 3 im. Sterlinga w Łodzi, 25. Uniwersytecki Szpital Kliniczny Nr 4 im. M. Konopnickiej w Łodzi, 26. Uniwersytecki Szpital Kliniczny Nr 5 im. gen. B. Szareckiego w Łodzi, 27. Uniwersytecki Szpital Kliniczny Nr 6 Instytut Stomatologii UM w Łodzi	Strategia Polityki Zdrowotnej Województwa Łódzkiego na lata 2006-2013 (Uchwała Nr LIII/886/06 Sejmiku Województwa Łódzkiego); Wieloletni Program Inwestycyjny Województwa Łódzkiego na lata 2008-2013 przyjęty Uchwałą nr XVII/456/07 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 21 grudnia 2007 r. z późniejszymi zmianami. Ostatnia aktualizacja wg załącznika nr 2 do Uchwały Nr LV/1542/10 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 27 kwietnia 2010 r.



Rysunek 87. Źródło: opracowanie własne na podstawie WPI Województwa Łódzkiego (2008–2013).



Rysunek 88. Źródło: opracowanie własne na podstawie WPI WŁ (2008–2013), PO IIŚ 2007–2013.



SFERA DZIAŁAŃ – POWIĄZANIA INFRASTRUKTURALNE

Lp.	Inwestycje celu publicznego	Programy i dokumenty
1	2	3
Autostrady i drogi ekspresowe		
1.	Autostrada A-1 (Gdańsk) – Toruń – Łódź – Częstochowa – Gorzyczki	Rozporządzenie RM z dnia 20 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych
	Budowa autostrady A-1 odc. granica woj. kujawsko-pomorskiego – Stryków	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 przyjęty przez Komisję Europejską 7.12.2007 r. i Radę Ministrów 3.01.2008 r. – aktualizacja styczeń 2010 r.
	Budowa autostrady A-1 odc. Stryków – granica woj. śląskiego	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 przyjęty Uchwałą Nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25 września 2007 r. – realizacja w systemie tradycyjnym
2.	Autostrada A-2 Świecko – Poznań – Łódź – Warszawa – Kukuryki	Rozporządzenie RM z dnia 20 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych
	Budowa autostrady A-2 odc. Stryków – gr. województwa mazowieckiego – w ramach realizacji projektu autostradowego – budowa obwodnicy Nieborowa w ciągu drogi krajowej nr 70)	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 przyjęty Uchwałą Nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25 września 2007 r. – realizacja w systemie tradycyjnym
3.	Droga ekspresowa S-8 Wrocław – Kępno – Sieradz – A1 (Łódź)...A1 (Piotrków Trybunalski) – Rawa Mazowiecka – Warszawa	Rozporządzenie RM z dnia 20 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych
	Budowa drogi ekspresowej S-8, odc. granica woj. wielkopolskiego – Łódź (A-1) wraz z podłączeniami	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 przyjęty przez Komisję Europejską 7.12.2007 r. i Radę Ministrów 3.01.2008 r. – aktualizacja styczeń 2010 r.
	Przebudowa drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej S-8, odc. Piotrków Trybunalski – Warszawa	
4.	Droga ekspresowa S-14 Zachodnia Obwodnica Łodzi (A2-S8)	Rozporządzenie RM z dnia 20 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych
	Budowa obwodnicy Pabianic, Łodzi i Zgierza w ciągu drogi krajowej S-14	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 przyjęty Uchwałą Nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25 września 2007 r.
5.	Droga ekspresowa S-12 A1 (Piotrków Trybunalski) – Sulejów – Radom...	Rozporządzenie RM z dnia 20 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych
	Przebudowa drogi krajowej nr 12/74 do parametrów drogi ekspresowej na odc. Piotrków Trybunalski – Sulejów	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 przyjęty przez Komisję Europejską 7.12.2007 r. i Radę Ministrów 3.01.2008 r. (projekt rezerwowy) – aktualizacja styczeń 2010 r.



1	2	3
6.	Droga ekspresowa S-74¹⁾ S12 (Sulejów) – Kielce – Opatów...	Rozporządzenie RM z dnia 20 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych
	Przebudowa drogi krajowej nr 12/74 do parametrów drogi ekspresowej na odc. Sulejów – Opatów	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 przyjęty przez Komisję Europejską 7.12.2007 r. i Radę Ministrów 3.01.2008 r. (projekt rezerwowy) – aktualizacja styczeń 2010 r.
Drogi krajowe		
7.	Budowa obwodnicy Bełchatowa w ciągu drogi krajowej nr 8	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 przyjęty Uchwałą Nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25 września 2007 r.
8.	Budowa obwodnicy Wielunia w ciągu drogi krajowej nr 8	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 przyjęty Uchwałą Nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25 września 2007 r.
9.	Budowa obwodnicy Opoczna w ciągu drogi krajowej nr 12	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 przyjęty Uchwałą Nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25 września 2007 r. - (lista rezerwowa)
Drogi wojewódzkie		
10.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 708 na odcinku Ozorków – Warszyce – Stryków – Niesułków wraz z realizacją obwodnicy miasta Stryków	Wieloletni Program Inwestycyjny Województwa Łódzkiego na lata 2008-2013 przyjęty Uchwałą nr XVII/456/07 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 21 grudnia 2007 r. z późniejszymi zmianami. Ostatnia aktualizacja dotycząca dróg wojewódzkich – załącznik nr 2 do Uchwały Nr LVIII/1599/10 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 29 czerwca 2010 r.
11.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 702 – ul. Łąkoszyńska w Kutnie, budowa wschodniej obwodnicy miasta Piątek , przebudowa mostów na odcinku Konary – Piątek, rozbudowa drogi na odcinku Gieczno – Zgierz	
12.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 484 na odcinku Bełchatów – Kamieńsk wraz z budową wschodniej obwodnicy Bełchatowa	
13.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 713 na odcinku Andrespol – Ujazd oraz Tomaszów Mazowiecki – Januszewice wraz z przejściem przez Tomaszów Mazowiecki	
14.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 714 na odcinku Rzgów – Kurowice wraz z budową obwodnicy m. Wola Rakowa	
15.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 710 na odcinku Łódź – Łutomiersk wraz z budową obwodnicy miasta Konstancinowa Łódzkiego²⁾	
16.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 485 Pabianice – Bełchatów wraz z budową obwodnicy m. Dłutów	
17.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 703 Porczyny – Łowicz wraz z budową obwodnicy m. Piątek – w ramach projektu – korekta przebiegu w miejscowości Praga (obwodnica Pragi)	
18.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 785 na odcinku Silnicza – Maluszyn	
19.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 725 na odcinku Rawa Mazowiecka granica województwa wraz z obwodnicą Białej Rawskiej	
20.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 491 na odcinku Raciszyn – granica województwa	
21.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 742 na odcinku Przyglów – Przedbórz	



Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego

1	2	3
22.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 726 na odcinku Rawa Mazowiecka – Inowódz – Bukowiec Opoczyński oraz Opoczno – Żarnów	Wieloletni Program Inwestycyjny Województwa Łódzkiego na lata 2008-2013 przyjęty Uchwałą nr XVII/456/07 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 21 grudnia 2007 r. z późniejszymi zmianami. Ostatnia aktualizacja dotycząca dróg wojewódzkich – załącznik nr 2 do Uchwały Nr LVIII/1599/10 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 29 czerwca 2010 r.
23.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 486 na odcinku Wieluń – Działoszyn	
24.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 710 na odcinku Lutomiersk – Włłyń	
25.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 728	
26.	Rozbudowa dróg wojewódzkich nr 715 i 713 na odcinku Niewiadów – Ujazd – Tomaszów Mazowiecki	
27.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 481 Łask – Widoradz Górny	
28.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 716 Koluszki – Piotrków Trybunalski	
29.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 715 na odcinku Brzeziny – Koluszki – Niewiadów wraz z budową obwodnicy m. Koluszki	
30.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 473 granica województwa – Uniejów – Szadek – Łask	
31.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 705 Jeżów – Skierniewice – granica województwa	
32.	Rozbudowa dróg wojewódzkich nr 583 i 573 Bedlno – Żychlin- granica województwa (2008-2014)	
33.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 450 granica województwa – Wieruszów – granica województwa	
34.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 492 Ważne Młyny – granica województwa	
35.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 480 w miejscowości Klęcz na odc. od km 34+600 do 36+000 wraz z rozbiórką i budową mostu przez rzekę Widawkę	
37.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 480 – ul. 1-Maja w Sieradzu	
38.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 704 Jamno – Brzeziny	
39.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 708 na odcinku Niesułków – Brzeziny	
40.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 483 Ważne Młyny – granica województwa	
41.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 483 na odcinku Bogumiłowice – Strzelce Wielkie	
42.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 707 na odcinku Skierniewice – Rawa Mazowiecka	
43.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 784 na odcinku Stanisławice – Pławno	

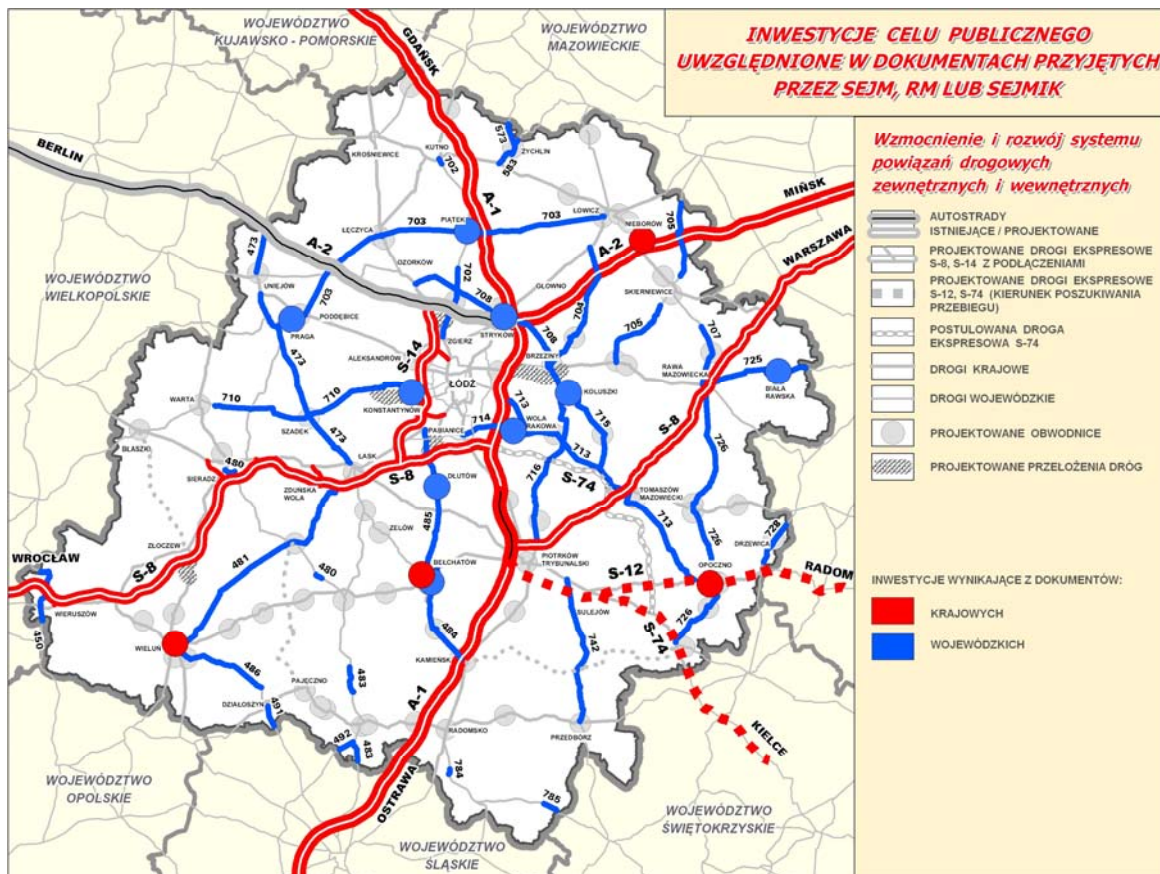
1. W aktualizacji *Planu* zakłada się inny przebieg drogi ekspresowej S-74, w postulowanej relacji Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Kielce
2. W aktualizacji „*Planu...*” zakłada się przełożenie drogi wojewódzkiej nr 710 na odc. Łódź – Konstantynów Łódzki – Lutomiersk zamiast obwodnicy Konstantynowa Łódzkiego



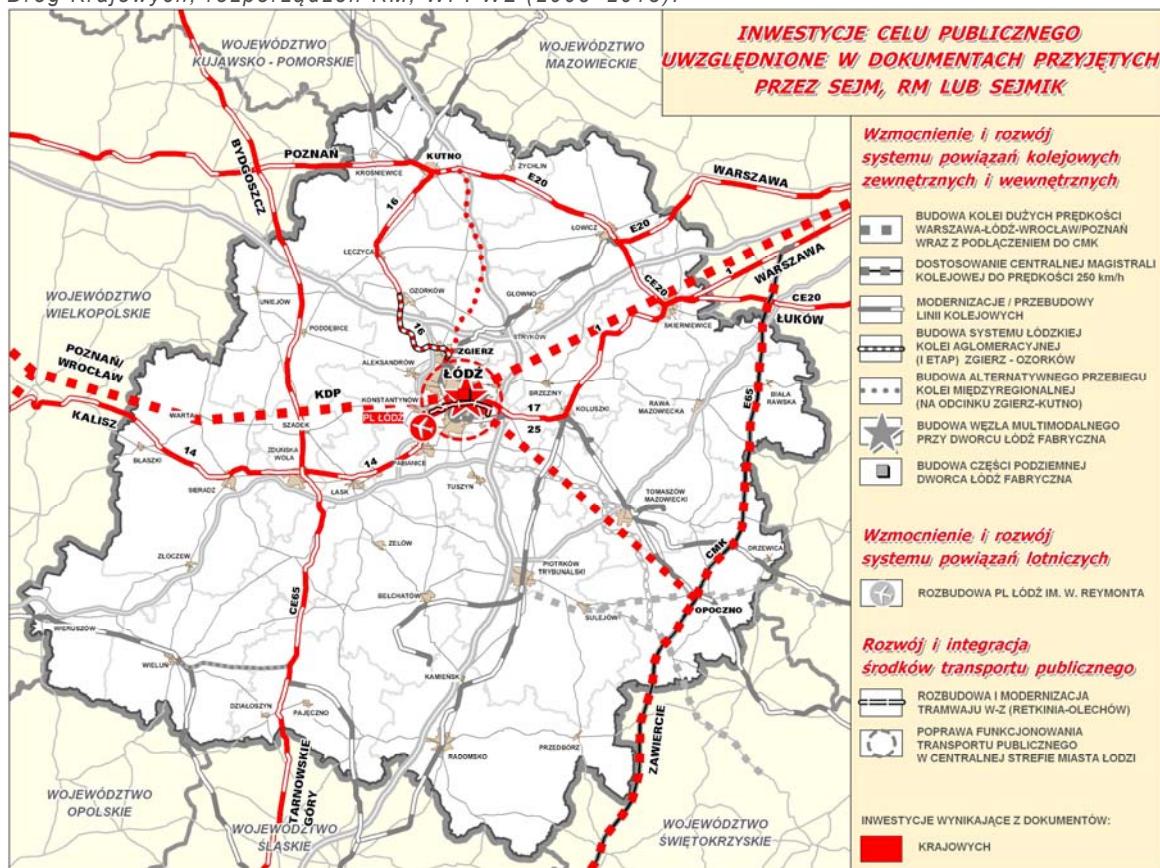
Linie kolejowe		
1	2	3
1.	Budowa Kolei Dużych Prędkości (KDP) Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa	„Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”, przyjęty uchwałą Nr 276/2008 R M w dniu 19 grudnia 2008 r.; Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, przyjęty uchwałą Nr 277/2008 RM w dniu 19 grudnia 2008 r.
2.	Dostosowanie Centralnej Magistrali Kolejowej E65 (CMK) Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie do prędkości 250 km/h	PoliŚ 2007-2013, przyjęty uchwałą RM w dniu 3 stycznia 2008 r. /aktualizacja listy projektów – styczeń 2010/ - projekt rezerwowy, Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, przyjęty uchwałą Nr 277/2008 RM w dniu 19 grudnia 2008 r.
3.	Realizacja połączenia KDP z Łodzi do CMK poprzez modernizację linii kolejowej nr 25 na odcinku Gałkówka-Opoczno wraz z dobudową łącznicy Słomianka – Opoczno Południe	Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, przyjęty uchwałą Nr 277/2008 RM w dniu 19 grudnia 2008 r.
4.	Modernizacja linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Kutno – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz oraz E20/CE20 na odcinku Łowicz – Skierniewice – Łuków	PoliŚ 2007-2013, przyjęty uchwałą RM w dniu 3 stycznia 2008 r. / aktualizacja listy projektów – styczeń 2010 / - E20 – projekt podstawowy, a E20/CE20 - projekt rezerwowy Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, przyjęty uchwałą Nr 277/2008 RM w dniu 19 grudnia 2008 r.
5.	Modernizacja linii kolejowej CE65 relacji (Katowice) Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Inowrocław – Bydgoszcz – Tczew	Program TEN-T Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, przyjęty uchwałą Nr 277/2008 RM w dniu 19 grudnia 2008 r.
6.	Modernizacja linii kolejowej na odcinku Łódź Widzew – Łódź Fabryczna ze stacją Łódź Fabryczna oraz budową części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonej dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych	PoliŚ 2007-2013, przyjęty uchwałą RM w dniu 3 stycznia 2008 r. / aktualizacja listy projektów – styczeń 2010 / - projekt podstawowy. Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, przyjęty uchwałą Nr 277/2008 RM w dniu 19 grudnia 2008 r.
7.	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, odcinek Warszawa Zachodnia – Skierniewice i pozostałe roboty na całej trasie	
8.	Dobudowa drugiego toru na odcinku Zgierz – Kutno, alternatywnie budowa nowego odcinka Zgierz – Kutno wzdłuż autostrady A1	Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, przyjęty uchwałą Nr 277/2008 RM w dniu 19 grudnia 2008 r.
9.	Modernizacja linii kolejowej nr 14 na odcinku Łódź - Zduńska Wola – Kalisz	PoliŚ 2007-2013, przyjęty uchwałą RM w dniu 3 stycznia 2008 r. / aktualizacja listy projektów – styczeń 2010 / - projekt rezerwowy
10.	Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej - I etap	PoliŚ 2007-2013, przyjęty uchwałą RM w dniu 3 stycznia 2008 r. / aktualizacja listy projektów – styczeń 2010 / - projekt podstawowy
Transport publiczny		
11.	Rozbudowa i modernizacja trasy tramwaju w relacji Wschód-Zachód (Retkinia – Olechów) wraz z systemem zasilania oraz systemem obszarowego sterowania ruchem	PoliŚ 2007-2013, przyjęty uchwałą RM w dniu 3 stycznia 2008 r. / aktualizacja listy projektów – styczeń 2010 / - projekt podstawowy
12.	Poprawa funkcjonowania transportu publicznego w centralnej strefie m. Łodzi poprzez zastosowanie systemów telematycznych, w tym systemu „Park & Ride”	PoliŚ 2007-2013, przyjęty uchwałą RM w dniu 3 stycznia 2008 r. / aktualizacja listy projektów – styczeń 2010 / - projekt podstawowy
13.	Budowa Węzła Multimodalnego przy Dworcu Łódź Fabryczna	PoliŚ 2007-2013, przyjęty uchwałą RM w dniu 3 stycznia 2008 r. / aktualizacja listy projektów – sierpień 2010 / - projekt podstawowy
Powiązania lotnicze		
14.	Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta	Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych, przyjęty uchwałą Nr 86/2007 RM w dniu 8 maja 2007 r.



Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego



Rysunek 89. Źródło: opracowanie własne na podstawie POLiS 2007–2013, Programu Budowy Dróg Krajowych, rozporządzeń RM, WPI WŁ (2008–2013).

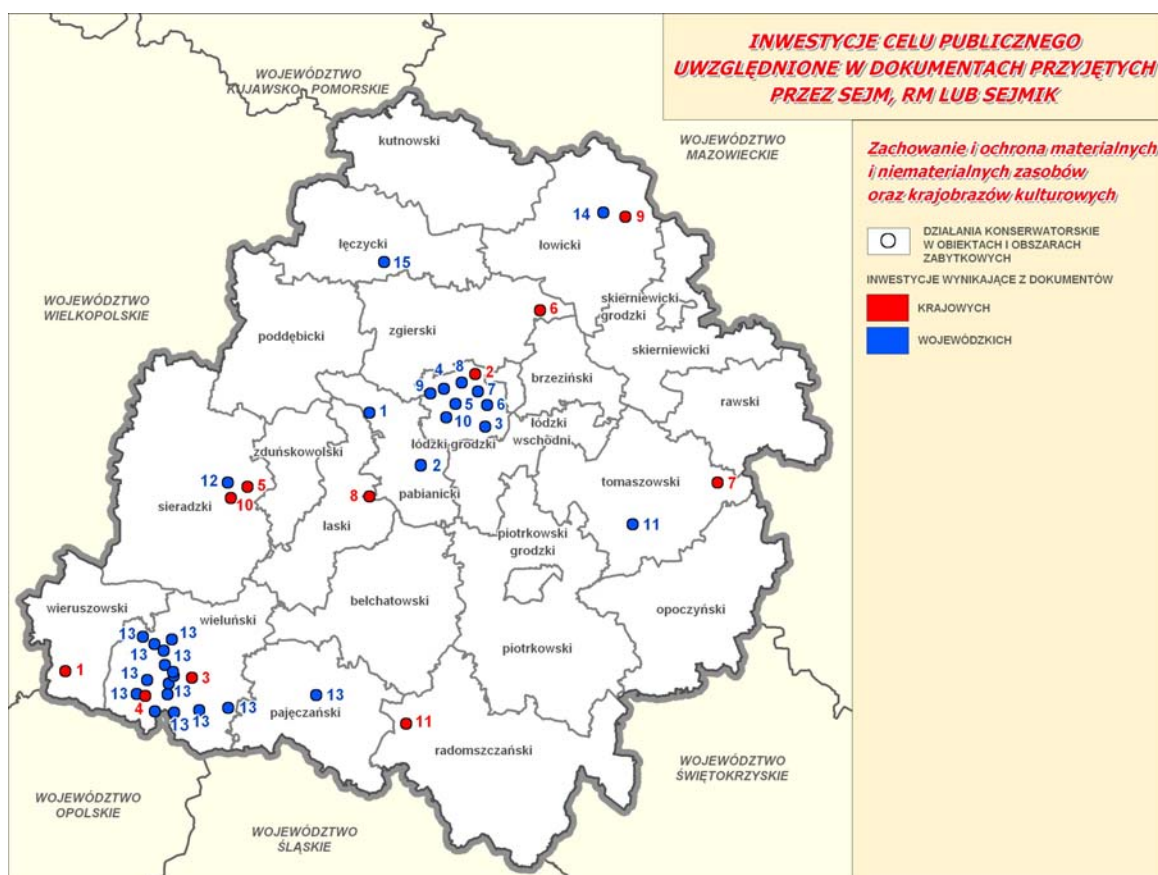


Rysunek 90. Źródło: opracowanie własne na podstawie POLiS 2007–2013, Programu Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych, Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.



SFERA DZIAŁAŃ – POWIĄZANIA ŚRODOWISKOWE I KULTUROWE

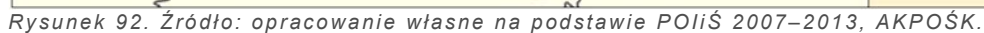
Lp.	Inwestycje celu publicznego	Programy i dokumenty
1	2	3
Dziedzictwo kulturowe		
1.	Działania konserwatorskie w obiektach i obszarach zabytkowych obejmujące: 1. Wieżę zamkową w Bolesławcu, 2. Muzeum Litzmannstadt Ghetto w Łodzi, 3. Kapliczki w rejonie wieluńskim, 4. Dzwonnice przykościelne w Krzyworzece, 5. Klasztor Urszulanek w Sieradzu, 6. Kościół św. Wojciecha w Głowniu, 7. Kościół św. Katarzyny w Rzęzycy, 8. Kościół św. Ducha w Łasku, 9. Kościół pw. NMP i św. Klary w Łowiczu, 10. Kościół pw. Wszystkich Świętych w Sieradzu, 11. Kościół pw. św. Klemensa w Łgocie Wielkiej	PO „Dziedzictwo kulturowe” z 19.09.2009
2.	Działania konserwatorskie (rewitalizację i modernizację) w obiektach i obszarach zabytkowych obejmujące: 1. Klasztor w Lutomiersku, 2. Kościół paraf. pw. św. Mateusza i Anny w Pabianicach, 3. Zespół willowy E. Herbsta w Łodzi, 4. Pałac M. Poznańskiego w Łodzi, 5. Teatr Wielki w Łodzi, 6. Willę L. Meyera w Łodzi, 7. Kamienice ul. Roosvelta 15 w Łodzi, 8. Muzeum Archeologiczne i Etnograficzne w Łodzi, 9. Muzeum Sztuki w Łodzi, 10. Specjalną Strefę Sztuki w Łodzi, 11. Tomaszów Mazowiecki, 12. Sieradz, 13. Zabytki w obrębie przebiegu szlaku bursztynowego, 14. Zespół Kolegiów Nauczycielskich w Łowiczu, 15. Tum – perła romańskiego szlaku	WPI Województwa Łódzkiego 2008-2013 - Uchwała nr XLVII/1332/09 z dnia 3 listopada 2009 r. Sejmiku Województwa Uchwała nr XLIX/1453/09 z dnia 22 grudnia 2009 r. Sejmiku Województwa Uchwała nr XLIII/1210/09 Sejmiku Województwa Łódzkiego w sprawie dotacji na rewaloryzację obiektów zabytkowych



Rysunek 91. Źródło: opracowanie własne na podstawie WPI WŁ, PO „Dziedzictwo kulturowe”.

**SFERA DZIAŁAŃ – ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE**

Lp.	Inwestycje celu publicznego	Programy i dokumenty
1	2	3
Zasoby wodne i ich jakość		
1.	Modernizacja i budowa sieci kanalizacyjnej, modernizacja i rozbudowa oczyszczalni ścieków wraz z modernizacją gospodarki osadowej w zasięgu priorytetowych aglomeracji o wielkości $\geq 10\,000$ RLM: Łódź, Tomaszów Mazowiecki, Kutno, Piotrków Trybunalski, Zgierz, Bełchatów, Łowicz, Sieradz, Radomsko, Skierniewice, Zduńska Wola, Rawa Mazowiecka, Wieluń, Ozorków, Brzeziny, Aleksandrów Łódzki, Łęczyca, Opoczno, Działoszyn, Żychlin, Wieruszów, Koluszki, Głowno, Andrespol, Sulejów, Łask, Poddębice, Żelów, Pajęczno.	Aktualizacja Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych 2009 Uchwała RM – z lutego 2010 r. PO Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 – aktualizacja styczeń 2010 r.
2.	Modernizacja i budowa sieci kanalizacyjnej, modernizacja i rozbudowa oczyszczalni ścieków wraz z modernizacją gospodarki osadowej oraz budowa nowych oczyszczalni w zasięgu priorytetowych aglomeracji o wielkości $\geq 2\,000$ RLM i $< 10\,000$ RLM: Wola Krzysztoporska, Warta, Drzewica, Błaszki, Moszczenica, Tuszyn, Gorzkowice, Stryków, Przedbórz, Rzgów, Lubochnia, Szczerców, Gidle, Pęczniew, Łgota Wielka, Łubnice, Bolimów, Biała Rawska, Rusiec, Osjaków, Wierzchnas, Bolesławiec, Patrzyków, Wolbórz, Uniejów.	Aktualizacja Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych 2009 Uchwała RM – z lutego 2010 r.
3.	Modernizacja i budowa sieci kanalizacyjnej, modernizacja i rozbudowa oczyszczalni ścieków wraz z modernizacją gospodarki osadowej oraz budowa nowych oczyszczalni w zasięgu pozostałych aglomeracji o wielkości $\geq 2\,000$ RLM i $< 10\,000$ RLM: Głuchów, Krośnice, Wartkowice, Sędziejowice, Zduny, Dobroń, Inowódz, Lipce Reymontowskie, Mokro, Strzelce Wielkie, Białaczów, Rzeczyca, Czarnocin, Rokiciny.	Aktualizacja Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych 2009 Uchwała RM – z lutego 2010 r.
Gospodarka odpadami		
1.	Budowa instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych w Łodzi.	PO Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 aktualizacja styczeń 2010 Plan Gospodarki Odpadami Województwa Łódzkiego do 2011 Uchwała nr XXIII/549/08 z 31.03.2008 r. Sejmiku Województwa
2.	Budowa zakładów zagospodarowania odpadów komunalnych (ZZO) wyposażonych w infrastrukturę do odzysku, recyklingu i unieszkodliwiania odpadów tj.: Krzyżanówek (gm. Krzyżanów), Piaski Bankowe (gm. Bielawy), Mostki (gm. Zduńska Wola), m. Łódź, Julków (gm. Skierniewice), Wola Kruszyńska (gm. Bełchatów), Pukinin (gm. Rawa Mazowiecka), Dylów A (gm. Pajęczno), Jadwinówka (gm. Radomsko), Różanna (gm. Opoczno).	Plan Gospodarki Odpadami Województwa Łódzkiego do 2011 r.
3.	Budowa instalacji do termicznego przekształcania odpadów komunalnych tj.: m. Kutno, Bogumiłów (gm. Kleszczów).	jw.
4.	Budowa stacji przeładunkowych: m. Piotrków Trybunalski, m. Sieradz.	jw.
5.	Budowa instalacji do fermentacji odpadów komunalnych ulegających biodegradacji (kompostowni) poza ZZO tj.: m. Żychlin, Teklinów (gm. Wieruszów), Ruda (gm. Wieluń), Komorów (gm. Cielądz), Modlna (gm. Ozorków), m. Łask, m. Piotrków Trybunalski.	jw.
6.	Budowa linii mechanicznego przetwarzania odpadów komunalnych (sortowni) poza ZZO tj.: m. Pabianice, Lubochnia (gm. Lubochnia), m. gm. Przedbórz, Modlna (gm. Ozorków), m. Piotrków Trybunalski.	jw.
7.	Budowa instalacji do zagospodarowywania osadów ściekowych poza ZZ, tj.: m. Łódź, m. Zgierz (2), m. Kutno, Cedrowice (gm. Ozorków), m. Łask, m. Bełchatów, m. gm. Biała Rawska, m. Tomaszów Mazowiecki, m. Wieruszów.	jw.
8.	Budowa instalacji do odzysku i unieszkodliwiania odpadów poza ZZO, tj.: m. Zgierz (2), m. Kutno, m. Bełchatów, m. gm. Koluszki, Zapady (gm. Godzianów)	jw.





R OZWIAZANIA ZAWARTE W „PLANIE...” STANOWIĄCE PRZENIESIENIE USTALEŃ KONCEPCJI POLITYKI PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU NA POZIOM WOJEWÓDZKI

Cele strategiczne Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, jak również czynniki stabilizujące poszczególne systemy przestrzenne w wielu obszarach są nadal aktualne i spójne z innymi politykami sektorowymi państwa. Największe rozbieżności dla województwa łódzkiego występują w polityce transportowej, często związanej z priorytetami ustalonymi na poziomie UE.

- ***Podstawowe elementy sieci osadniczej województwa i ich powiązania komunikacyjne i infrastrukturalne, w tym kierunki powiązań transgranicznych***

W „Planie...” przyjmuje się, że głównymi **ośrodkami rozwoju społeczno-gospodarczego** będą **miasta-bieguny wzrostu**:

- biegun rozwoju społeczno-gospodarczego o potencjalnym znaczeniu europejskim (ośrodek metropolitalny) – Łódź,
- ponadregionalny ośrodek równoważenia rozwoju w skali kraju (ponadregionalny biegun wzrostu) – Piotrków Trybunalski,
- regionalne ośrodki równoważenia rozwoju w skali kraju (regionalne bieguny wzrostu) – Kutno, Sieradz, Skierniewice,
- regionalne ośrodki równoważenia rozwoju w skali kraju (ponadlokalne bieguny wzrostu) – Bełchatów, Tomaszów Mazowiecki.

Koncepcja biegunów wzrostu wpisuje się w krajowy system osadniczy zaproponowany KPPZK. Na poziomie województwa został on uzupełniony o ważne dla równoważenia wojewódzkiego systemu osadniczego regionalne bieguny wzrostu (Radomsko, Wieluń) i ponadlokalne bieguny (Rawa Mazowiecka, Łowicz).

Rdzeniem rozwoju będzie obszar kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej, który w perspektywie może się przekształcić w Łódzki Obszar Metropolitalny z Łodzią jako potencjalnym biegunem rozwoju społeczno-gospodarczego o randze europejskiej oraz ośrodkami miejskimi jako biegunami wzrostu uzupełniającymi funkcje gospodarcze i mieszkaniowe Łodzi. Rozwój kapitału ludzkiego, innowacji, infrastruktury transportowej i potencjału kulturowego spowodują wzrost znaczenia Łodzi i Aglomeracji Łódzkiej w ramach powiązań sieciowych o randze krajowej i międzynarodowej. Łódź ma szansę stać się jednym z głównych ośrodków w sieci największych miast Polski. Wzmocnieniu ulegną powiązania funkcjonalne, instytucjonalne i intermodalne Łodzi głównie z Warszawą, dając podstawę, w dalszej perspektywie, do ukształtowania dwubiegunowego pasma rozwojowego jako bieguna wzrostu Europy Środkowo-Wschodniej.

„Plan...” zakłada polaryzację aktywności społeczno-gospodarczej w wybranych węzłach – biegunach wzrostu, tworzących sieciowe struktury powiązań funkcjonalnych, instytucjonalnych i infrastrukturalnych pomiędzy miastami województwa i kraju, których najważniejszymi elementami będą wyspecjalizowane funkcje, centra innowacji i ośrodki dyfuzji



innowacji. Struktury sieciowe oparte na strategicznych elementach układu transportowego (autostrady, drogi ekspresowe, drogi główne ruchu przyspieszonego, kolej) będą w przyszłości stanowić podstawę kształtowania pasm przyspieszonego rozwoju.

W zakresie powiązań komunikacyjnych i infrastrukturalnych sieci osadniczej, w tym kierunków powiązań transgranicznych dla intensyfikacji procesów mających wpływ na kształt przestrzeni województwa, podobnie jak w KPPZK, uznano struktury tranzytowe, których konstrukcję nośną tworzy europejski układ komunikacyjny, przebiegający przez region (autostrady A1, A2, drogi ekspresowe S8, S12, S14, S74, magistrale kolejowe, biegnące w II i VI korytarzu transportowym) oraz ośrodki osadnicze położone w jego węzłach. Województwo leży na skrzyżowaniu dwóch głównych europejskich korytarzy transportowych (W-Z i N-S), a realizacja węzła autostradowego A1 i A2 będzie miała oddziaływanie transgraniczne w skali europejskiej.

- **System obszarów chronionych, w tym obszary ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego, ochrony uzdrowisk oraz dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej**

W „Planie...” jednym z celów głównych jest „Kształtowanie tożsamości regionalnej opartej na walorach przyrodniczych, kulturowych i turystycznych regionu”. Walory przyrodnicze i kulturowo-turystyczne tworzą **system powiązań środowiskowych i kulturowych**.

Do głównych kierunków działań zaliczono:

1. ochronę najcenniejszych zasobów przyrodniczych i krajobrazowych oraz zapewnienie ciągłości systemu ekologicznego poprzez:

- utworzenie spójnego systemu obszarów chronionych oraz zachowanie i ochronę korytarzy ekologicznych;

Wyznaczony w „Planie...” system obszarów chronionych województwa składa się z parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu oraz zespołów przyrodniczo-krajobrazowych. Został on oparty na sieci ekologicznej ECONET, ustalonej w KPPZK (parki krajobrazowe: Bolimowski, Spalski, Sulejowski, Przedborski, Załęczański), uzupełniony o Park Krajobrazowy Wzniesień Łódzkich i Park Krajobrazowy Międzyrzecza Warty i Widawki. Parki, jako obszary węzłowe, połączone są korytarzami ekologicznymi, obejmującymi doliny większych rzek i kompleksów leśnych województwa, które w „Planie...” objęto ochroną w postaci obszarów chronionego krajobrazu i zespołów przyrodniczo-krajobrazowych.

- ochronę pozostałych terenów cennych przyrodniczo, w tym: Kampinoskiego Parku Narodowego – Ośrodka Hodowli Żubrów w Smardzewicach, 89 rezerwatów przyrody, 4 obszarów Natura 2000 – obszarów specjalnej ochrony ptaków (OSOP), 28 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, 4 stanowisk dokumentacyjnych, 743 użytków ekologicznych i 2571 pomników przyrody;
- ustanowienie projektowanych obszarów Natura 2000 – 37 specjalnych obszarów ochrony siedlisk (SOOS);
- objęcie ochroną prawną terenów i obiektów o szczególnych walorach przyrodniczych i krajobrazowych;
- kształtowanie ciągłych systemów przyrodniczo-kulturowych w granicach obszaru Aglomeracji Łódzkiej w formie kręgu przyrodniczo-kulturowego.



Dla ochrony najcenniejszych zasobów przyrodniczo-kulturowych zostały ustalone zasady zagospodarowania. Przyjęte w „Planie...” kierunki działań stanowią rozwinięcie ustaleń przyjętych w KPPZK.

2. Zachowanie i ochronę materialnych i niematerialnych zasobów dziedzictwa kulturowego oraz krajobrazu kulturowego m.in. poprzez kształtowanie pasm kulturowych łączących obszary węzłowe (podregiony kulturowe).

Celem tworzenia pasm kulturowych jest aktywna ochrona różnorodności dziedzictwa kulturowego, uwzględniająca rynkową (turystyczną) rewitalizację i rewaloryzację obiektów zabytkowych. Pasma kulturowe obejmują również pasma turystyczne, kształtowane z wykorzystaniem systemu obszarów chronionych, którego ruszt stanowią doliny rzeczne. Takie podejście pozwoli zarówno na wkomponowanie obiektów dziedzictwa kulturowego we współczesne struktury funkcjonalno-przestrzenne, jak i powiązanie obiektów dziedzictwa kulturowego z krajobrazem przyrodniczym.

Planowany w ramach pasm kulturowych system szlaków turystycznych (kulturowych, wodnych, rowerowych) oraz rozwój infrastruktury transportowej poprawią dostępność komunikacyjną krajobrazu kulturowego.

Przyjęte w „Planie...” kierunki działań wpisują się w ustalenia określone w KPPZK.

Ponadto w „Planie...”, wskazano na konieczność:

- stworzenia sieci unikatowych ośrodków historycznych i poddania ich działaniom rewitalizacyjnym,
- ochrony obszarów i obiektów w formie pomników historii, parków kulturowych, dóbr kultury współczesnej,

które to elementy nie zostały uwzględnione w obowiązującej KPPZK.

W zakresie ochrony środowiska w „Planie...” wskazano następujące kierunki działań:

- ochronę i wzrost różnorodności biologicznej,
- zwiększanie lesistości województwa,
- ochronę powierzchni ziemi i gleb,
- zwiększanie zasobów wodnych i poprawę ich jakości,
- racjonalizację gospodarki odpadami,
- poprawę klimatu akustycznego,
- poprawę jakości powietrza,
- ograniczenie zagrożenia promieniowaniem elektromagnetycznym.

Przedstawione kierunki działań w pełni adaptują politykę proekologiczną, przedstawioną w KPPZK, dostosowując ją do uwarunkowań regionalnych.

• ***Inwestycje celu publicznego z zakresu infrastruktury społecznej o znaczeniu międzynarodowym i krajowym***

W „Planie...” zostały wskazane inwestycje infrastruktury społecznej, będące inwestycjami celu publicznego o randze krajowej z zakresu szkolnictwa wyższego (Politechnika Łódzka, Uniwersytet Łódzki, Uniwersytet Medyczny, w tym Centrum Kliniczno-Dydaktyczne Uniwersytetu Medycznego w Łodzi) oraz ochrony zdrowia (Instytut Centrum Zdrowia Matki Polki w Łodzi, Instytut Medycyny Pracy im. J. Nofera w Łodzi oraz szpitale



kliniczne podlegające Uniwersytetowi Medycznemu). Spośród wymienionych obiektów jedynie Centrum Kliniczno-Dydaktyczne Uniwersytetu Medycznego w Łodzi zostało uwzględnione w obowiązującej koncepcji. Zgodnie z KPPZK przyjęto w „Planie...” za jedno z działań utrzymanie i modernizację oraz rozwój obiektów infrastruktury społecznej o randze krajowej i międzyregionalnej (tj. uczelni wyższych, instytutów badawczych, parków technologicznych, instytucji kultury i ochrony zdrowia).

- ***Inwestycje celu publicznego z zakresu infrastruktury technicznej i transportowej, strategicznych zasobów wodnych i obiektów gospodarki wodnej o znaczeniu międzynarodowym i krajowym oraz obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi***

W „Planie...” uwzględniono przebieg przez województwo dwóch korytarzy transportowych:

- II korytarz Berlin – Warszawa – Moskwa i VI korytarz Gdańsk – Łódź/Warszawa – Żilina – Ostrawa, co stanowi spójność z KPPZK.

Jednocześnie w „Planie...” proponuje się utworzenie dwóch dodatkowych korytarzy na kierunku:

- Łódź – Wrocław – Praga – Drezno z wykorzystaniem planowanej drogi ekspresowej S-8 Wrocław – Łódź oraz planowanej Kolei Dużych Prędkości na odcinku Łódź – Wrocław,
- Łódź – Kielce/Radom – Lublin/Rzeszów – Ukraina – Odessa z wykorzystaniem planowanych dróg ekspresowych: S-12 relacji A-1/Piotrków Trybunalski/Sulejów – Radom i S-74 w postulowanej relacji Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Kielce oraz istniejących i planowanych linii kolejowych (powiązanie KDP z CMK).

W zakresie wzmocnienia i rozwoju **systemu powiązań drogowych** „Plan...” zakłada realizację strategicznego układu drogowego obejmującego:

- układ autostrad A-1 (północ – południe) i A-2 (wschód – zachód),
- układ dróg ekspresowych, który tworzą:
 - droga ekspresowa S-8 Wrocław – Łódź, która została wprowadzona zamiast autostrady A-8 rozporządzeniem RM z dnia 29 września 2001 r. i potwierdzona w ostatnim rozporządzeniu RM z dnia 20 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Realizacja drogi S-8 ujęta jest w POIiŚ 2007–2013. *(W KPPZK na tym kierunku zakładano autostradę A-8, ale wskazywano na potrzebę zbadania możliwości zastąpienia planowanej autostrady drogą ekspresową),*
 - droga ekspresowa S-8 na odcinku Piotrków Trybunalski – Warszawa,
 - droga ekspresowa S-74 zgodnie z rozporządzeniem RM z 20 października 2009 r. w relacji S-12 (Sulejów) – Kielce, innej niż wskazano w KPPZK (Piotrków Trybunalski – Kielce). W „Planie...” postuluje się dodatkowo drogę ekspresową S-74 jako przedłużenie na wschód drogi ekspresowej S-8 Wrocław – Łódź od węzła „Wrocław” na autostradzie A-1 (rejon Łodzi) w kierunku Tomaszowa Mazowieckiego i Kielc.

Droga S-74 na postulowanym kierunku Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Kielce lansowana jest od lat przez władze województwa oraz samorządy lokalne i występuje we wszystkich strategicznych dokumentach województwa. Również



w propozycjach do modyfikacji sieci TEN-T, Zespół Ministerstwa Infrastruktury zarekomendował Komisji Europejskiej uzupełnienie sieci TEN-T o drogę ekspresową w postulowanej relacji Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Kielce i uzyskał wstępną akceptację.

- droga ekspresowa S-14 – Zachodnia Obwodnica Łodzi, której nie uwzględnia KPPZK z 2001 r., mimo że została wprowadzona do sieci dróg ekspresowych rozporządzeniem RM z 1996 r., utrzymywana w kolejnych rozporządzeniach i potwierdzona w ostatnim rozporządzeniu RM z dnia 20 października 2009 r. Realizacja drogi S-14 ujęta jest w Programie budowy dróg krajowych na lata 2008–2012,
- droga ekspresowa S-12 relacji A-1 (Piotrków Trybunalski) – Sulejów – Radom wprowadzona do sieci dróg ekspresowych rozporządzeniem RM z 2003 r. i utrzymana w ostatnim rozporządzeniu RM z dnia 20 października 2009 r. *(W KPPZK wskazywano jako niezbędne uzupełnienie istniejącego programu budowy dróg ekspresowych o potencjalne drogi główne ruchu przyspieszonego na kierunku Piotrków Trybunalski – Radom).*

W KPPZK wskazano również uzupełnienie dróg ekspresowych o potencjalne drogi główne ruchu przyspieszonego na kierunku Kutno – Płock, co na obszarze województwa odpowiada drodze krajowej nr 60. Ponieważ nie znalazło to potwierdzenia w rozporządzeniach w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, w „Planie...” zakłada się dla drogi krajowej nr 60 klasę głównej ruchu przyspieszonego (GP).

W zakresie wzmocnienia i rozwoju **systemu powiązań kolejowych** „Plan...” zakłada:

1. realizację strategicznego układu kolejowego poprzez:

- budowę Kolei Dużych Prędkości relacji Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań wraz z podłączeniem do CMK, zgodnie z „Programem budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”, przyjętym uchwałą Nr 276/2008 RM w dniu 19 grudnia 2008 r., oraz z „Master Planem dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.”, przyjętym uchwałą Nr 277/2008 RM z 19 grudnia 2008 r. *(W KPPZK brak takiego wskazania, występuje za to linia kolejowa o prędkości 250 km/h relacji Wrocław – Idzikowice);*
- dostosowanie do prędkości 250-300 km/h Centralnej Magistrali Kolejowej (linii nr E65) – co jest spójne z ustaleniami KPPZK, w której wskazywano przekształcenie linii biegnącej w VI korytarzu transportowym w linię ekspresową;
- przebudowę linii CE65 Chorzów Batory – Tczew do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych (spójność z zapisami KPPZK, gdzie wskazywano modernizację linii w ramach umów AGC i AGTC);
- przebudowę linii E20 Warszawa – Kutno – Poznań do standardów unijnych i wymogów AGC i AGTC. *(W KPPZK wskazywano przekształcenie linii biegnącej wzdłuż II korytarza transportowego w linię ekspresową);*
- przebudowę linii E-C20 Łowicz – Skierniewice – Łuków do wymogów AGC i AGTC, co jest spójne z zapisami KPPZK, gdzie wskazywano modernizację linii w ramach umów AGC i AGTC.



2. rozwój powiązań międzyregionalnych na podstawowych kierunkach:

- na kierunku Bydgoszcz – Łódź – Katowice – modernizacja linii nr 18 Kutno – Toruń , nr 16 Zgierz – Kutno (alternatywnie budowa nowego odcinka wzdłuż autostrady A-1, zgodnie z „Master Planem dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.”), linii nr 1 Koluszki – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Katowice. *(W KPPZK nie wskazano modernizacji linii nr 16 Zgierz – Kutno i błędnie powołano się na umowy AGC i AGTC przy pozostałych liniach wskazanych do modernizacji);*
- na kierunku Kalisz – Łódź – Warszawa – modernizacja linii nr 14, 17 i 1, zgodnie z POLiŚ 2007-2013. *(W KPPZK nie wskazano modernizacji linii nr 14 na odcinku Zduńska Wola – Kalisz);*
- na kierunku południowo-wschodnim – modernizacje linii: nr 22 Tomaszów Mazowiecki – Radom, zgodnie wnioskami sąsiednich województw oraz linii nr 25 Łódź Kaliska – Dębica zgodnie z „Master Planem dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.” *(obu linii brak w KPPZK);*
- na kierunku południowym modernizacja linii nr 146 Chorzew/Siemkowice – Częstochowa (spójność z zapisami KPPZK, w której wskazywano modernizację linii w ramach umów AGC i AGTC).

Ponadto w „Planie...” wskazuje się na budowę systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (zgodnie z POLiŚ 2007–2013), co jest spójne z zapisami KPPZK dotyczącymi transportu pasażerskiego.

W zakresie **lotnictwa** w „Planie...” zakłada się:

- rozbudowę Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta w Łodzi (zgodnie z Programem Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych, przyjętym uchwałą nr 86/2007 RM w dniu 8 maja 2007 r.). W propozycjach do modyfikacji sieci TEN-T zespół Ministerstwa Infrastruktury zarekomendował Komisji Europejskiej uzupełnienie sieci TEN-T o to lotnisko. *(W KPPZK brak zapisów dla województwa łódzkiego);*
- centralne lotnisko dla Polski między Łodzią i Warszawą, z realizacją uzależnioną od wyników prac analitycznych, prowadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury. Prace analityczne, związane z przygotowaniem nowego lotniska, ujęte są w POLiŚ 2007–2013. Brak spójności zapisów „Planu...” i KPPZK, w której wskazuje się jako niezbędne rozpoczęcie rozbudowy lotniska Okęcie lub budowy nowego lotniska dla Warszawy.

W „Planie...” postuluje się również przystosowanie lotniska wojskowego do pełnienia funkcji cargo-mix, alternatywnie Łask lub Łęczyca w Leżnicy Wielkiej, warunkowane udostępnieniem lotniska wojskowego do celów cywilnych. W KPPZK brak jest zapisów dotyczących lotniczych przewozów cargo.

W zakresie **logistyki** „Plan...” zakłada:

- utworzenie ponadregionalnego centrum logistycznego Łódź – Piotrków Trybunalski – Stryków, co jest spójne z KPPZK, w której wskazuje się na planowane centrum logistyczne w rejonie Łodzi.



ENERGETYKA

W ramach wzmocnienia **systemu energetycznego** województwa „Plan...” zakłada:

- rozbudowę Elektrowni Bełchatów, zgodnie z Planem Rozwoju Elektrowni Bełchatów i z Polityką Energetyczną Państwa do 2030 r. (*W KPPZK brak ustaleń dotyczących elektrowni*).
- modernizację i utrzymanie linii elektroenergetycznych 400 kV w relacjach:
 - Ostrów Wielkopolski – do istniejącej linii 400kV Trębaczew – Rogowiec. (*W KPPZK wskazywana jako projektowana – zrealizowana w 2005 r. jako dwutorowa linia 400 kV*),
 - Rogowiec – Mościska (dwutorowa), uwzględniona w KPPZK,
 - Trębaczew – Rogowiec, uwzględniona w KPPZK,
 - Rogowiec – Joachimów (dwutorowa), uwzględniona w KPPZK,
 - Trębaczew – Dobrzyń, uwzględniona w KPPZK,
- realizację linii elektroenergetycznych 400kV w relacjach:
 - Rogowiec – Kielce, uwzględniona w KPPZK,
 - Rogowiec – Pątnów z odgałęzieniem do planowanej stacji elektroenergetycznej 400/220 kV Pabianice bis, zgodnie z planami rozwoju Polskich Sieci Elektroenergetycznych, *nie uwzględniona w KPPZK*,
 - Bełchatów – Trębaczew, zgodnie z planami rozwoju PSE, *niewuwzględniona w KPPZK*,
 - Janów – do istniejącej linii Rogowiec – Mościska, zgodnie z planami rozwoju PSE, *nie uwzględniona w KPPZK*,
- budowę stacji elektroenergetycznej 400/220kV Pabianice bis, modernizację stacji 400/220kV Rogowiec i 400/110 kV Trębaczew, rozbudowę stacji Janów do napięcia 400 kV, zgodnie z planami gestorów sieci, *nie uwzględnione w KPPZK*.

W ramach poszukiwania nowych źródeł i technologii wytwarzania energii *Plan...* ponadto wskazuje na większe wykorzystanie OZE (odnawialnych źródeł energii) oraz zakłada potencjalną budowę elektrowni jądrowej w rejonie Elektrowni Bełchatów. *Brak wskazań w KPPZK dla tych elementów.*

Założone w KPPZK ograniczenie emisji gazów ze szczególnym uwzględnieniem radykalnej redukcji CO₂ znalazło swój wyraz w ustaleniach „Planu...” poprzez zastosowanie innowacyjnych technologii.

Dla poprawy zaopatrzenia w gaz i paliwo „Plan...” zakłada:

- budowę magistrali tranzytowej wysokiego ciśnienia Odolanów – Wronów z budową węzła Meszcze II. Spójność ze wskazaniem KPPZK, w której na mapie pokazano gazociąg Puławy – Ostrów Wielkopolski. Zmiana nazwy relacji wprowadzona została przez Operatora Gaz – System,
- budowę magistrali tranzytowej wysokiego ciśnienia Wolbórz – Piotrków Trybunalski – Częstochowa, zgodnie z planem rozwoju Gaz – System, *niewuwzględnione w KPPZK*,
- modernizację i utrzymanie rurociągu produktów naftowych Płock – Koluszki – Boronów, uwzględniona w KPPZK.



Wskazany w „Planie...” kierunek działań „Zwiększanie zasobów wodnych i poprawa ich jakości” zakłada m. in. ochronę istniejących zbiorników wodnych, zwiększanie retencji, w tym realizację obiektów małej retencji (na podstawie „Programu Małej Retencji województwa łódzkiego”), ograniczenie wykorzystania wód podziemnych oraz ochronę głównych zbiorników wód podziemnych. Zdefiniowany w „Koncepcji...” jako jeden z podstawowych problemów strategicznych Polski stan ilościowy i jakościowy zasobów wodnych znalazł zatem swoje odzwierciedlenie w „Planie...”.

W „Planie...” uwzględniono obszary zagrożenia powodziowego wraz z zasadami ich zagospodarowania. Zagrożenie powodziowe stwierdzono na 20 rzekach województwa. Najbardziej zagrożone są doliny Warty i Pilicy oraz Neru, Grabi, Czarnej Malenieckiej, Prosnys i Ochni.

- **Obszary problemowe o znaczeniu krajowym**

W „Planie...” zostały zidentyfikowane cztery obszary problemowe tj.:

- obszar największego deficytu wód obejmujący północno-zachodnią część województwa, który wraz z województwem kujawsko-pomorskim i wielkopolskim tworzy obszar problemowy w skali kraju,
- obszary zagrożenia powodziowego rzeki Warty i Pilicy tworzące obszary problemowe w skali kraju oraz rzek: Czarnej Koneckiej, Drzewiczki, Prosnys, Neru, Ochni mające zasięg ponadregionalny,
- odkrywkowa eksploatacja złóż węgla brunatnego w rejonie Bełchatowa, która wraz z planowaną eksploatacją węgla brunatnego w rejonie Złoczewa stanowić będzie obszar ogromnej degradacji powierzchni ziemi i gleb, zmiany stosunków wodnych i powstania leja depresji jak również degradacji walorów przyrodniczych i krajobrazowych,
- degradacja zabytkowej tkanki historycznej Łodzi wymagającej rewitalizacji struktur materialnych i społecznych. Skala zaniedbań wymaga kompleksowych działań naprawczych z udziałem państwa.

Dla obszarów problemowych zostały ustalone zasady zagospodarowania.

KPPZK nie określiła obszarów problemowych w rozumieniu ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (art. 47 ust. 2 pkt 5).



REKOMENDACJE

1. REKOMENDACJE DO KONCEPCJI PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU/PLANU PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU

Zaistniałe uwarunkowania oraz perspektywy rozwoju wpłynęły na nowe podejście do kształtowania przestrzeni województwa. Skutkuje to rozbieżnościami między zapisami „Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju” a celami i kierunkami działań przyjętymi w aktualizacji „Planu...”. **Wnioskuje się zatem o uwzględnienie w nowych dokumentach rządowych dotyczących przestrzennego zagospodarowania kraju następujących elementów strategicznych dla województwa łódzkiego mających znaczenie ponadregionalne:**

• **System osadniczy**

- **Łódź – ośrodek metropolitalny:**
 - włączenie Łodzi w sieć Metropolii Polskich,
 - wskazanie Łodzi jako ośrodka akademickiego i naukowo-badawczego o znaczeniu krajowym,
 - uwzględnienie Łodzi w systemie osadniczym kraju, jako ośrodka koncentracji infrastruktury społecznej znaczenia krajowego,
- **Łódzki Obszar Metropolitalny (ŁOM)** obejmujący powiaty: brzeziński, łódzki grodzki, łódzki wschodni, zgierski a także miasto i gminę Łask w powiecie łaskim oraz miasto i gminę Zduńska Wola w powiecie zduńskowolskim *(w „Planie...” nie wyznaczono ŁOM ze względu na brak zgodności z KPZK)*,
- **Piotrków Trybunalski** – ponadregionalny biegun wzrostu,
- **Kutno, Radomsko, Sieradz, Skierniewice, Wieluń** – ośrodki miejskie pełniące rolę regionalnych biegunów wzrostu.

• **Powiązania infrastrukturalne**

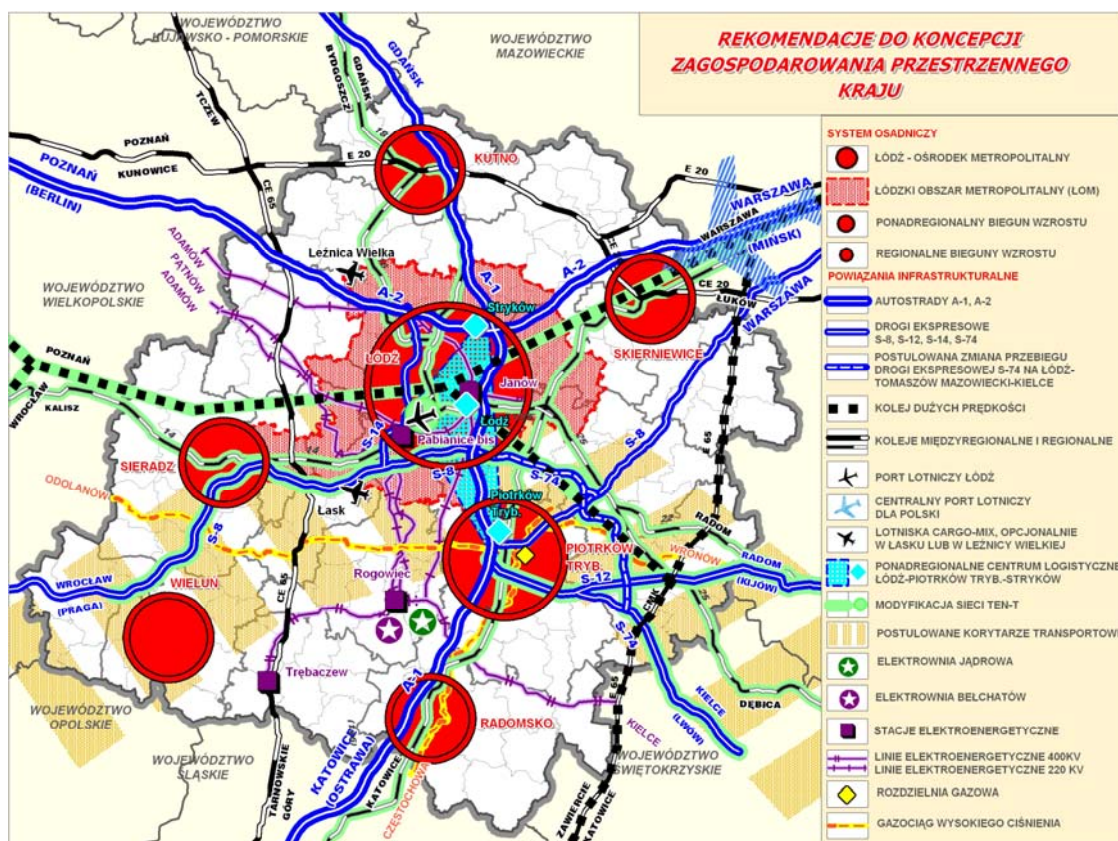
- **strategiczny układ drogowy województwa:**
 - autostrada A-1 relacji Gdańsk – Toruń – Łódź – Piotrków Trybunalski - Częstochowa – Gliwice – Gorzyczki,
 - autostrada A-2 relacji Świecko – Poznań – Łódź – Warszawa,
 - droga ekspresowa S-8 relacji Wrocław – Kępno - Sieradz – A-1 (Łódź)... A-1 (Piotrków Trybunalski) – Rawa Mazowiecka – Warszawa – Augustów,
 - droga ekspresowa S-12 relacji A-1 (Piotrków Trybunalski) – Sulejów - Radom,
 - droga ekspresowa S-14 zachodnia obwodnica Łodzi (A-2 - S-8),
 - droga ekspresowa S-74 Sulejów (S-12) – Kielce – Opatów... z postulatem zmiany relacji na Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Kielce – Opatów...



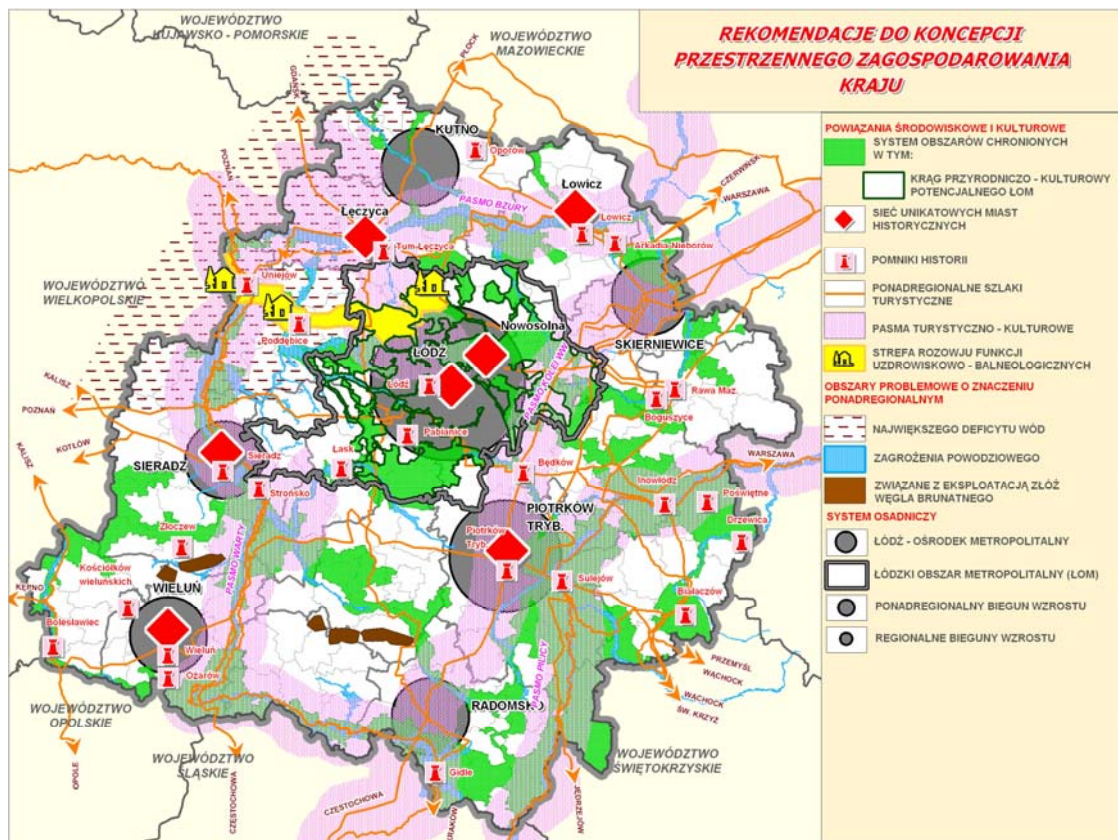
- **strategiczny układ kolejowy województwa:**
 - Kolej Dużych Prędkości „Y” relacji Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań z przejściem tunelem pod centrum Łodzi i budową w podziemiach nowego dworca Łódź Fabryczna,
 - połączenie linii KDP z Łodzi do CMK-i w rejonie Opoczna,
 - koleje międzyregionalne i regionalne o podwyższonych parametrach na kierunku N-S (Bydgoszcz–Katowice przez Łódź), skoordynowane z projektem budowy KDP,
 - dostosowanie Centralnej Magistrali Kolejowej E65 do prędkości min. 250 km/h,
 - modernizacja linii kolejowych: CE65 Chorzów Batory – Tczew, E20 Warszawa – Poznań oraz CE20 Łowicz – Skierniewice – Łuków do parametrów wymaganych umowami międzynarodowymi AGC i AGTC (160km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych),
 - modernizacja linii kolejowych: nr 14 Łódź Kaliska – Kalisz, nr 25 Tomaszów Mazowiecki – Dębica oraz nr 22 Tomaszów Mazowiecki - Radom.
 - **lotnictwo:**
 - rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta w Łodzi,
 - Centralny Port Lotniczy dla Polski między Łodzią i Warszawą z realizacją uzależnioną od wyników prac analitycznych, prowadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury,
 - rozbudowa lotniska dla funkcji cargo – mix, opcjonalnie w Łasku lub Leżnicy Wielkiej, warunkowana udostępnieniem lotniska wojskowego do celów cywilnych.
 - **transport intermodalny i logistyka:**
 - ponadregionalne centrum logistyczne Łódź – Piotrków Trybunalski – Stryków.
 - **modyfikacja sieci TEN-T uwzględniająca:**
 - w roku 2010:
 - drogę ekspresową S-8 na odc. Walichnowy – Pabianice (Łódź) - autostrada A-1,
 - drogę ekspresową S-12 na odc. Piotrków Trybunalski – Radom - Kurów,
 - drogę ekspresową S-74 w postulowanej relacji Łódź (autostrada A-1) – Tomaszów Mazowiecki – Kielce – Nisko,
 - Kolej Dużych Prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/ Wrocław (tzw. "Y") wraz z połączeniem KDP z CMK (z Łodzi do Opoczna),
 - Port Lotniczy Łódź im. W. Reymonta w Łodzi.
 - w kolejnych weryfikacjach sieci TEN-T:
 - linie kolejowe na trasie Warszawa – Łódź – Kalisz (nr 1,17/25,14),
 - linie kolejowe na trasie Bydgoszcz – Łódź – Katowice (nr 18, 16, 15,17/25,1) w ramach tworzenia powiązań międzyregionalnych na kierunku N-S,
 - linie kolejowe nr 25 i nr 22 w ramach tworzenia powiązań międzyregionalnych z województwem mazowieckim i świętokrzyskim.
- Ponadto wnosi się o uwzględnienie dwóch dodatkowych korytarzy transportowych na kierunkach:
- Łódź – Wrocław – Praga,
 - Łódź – Kielce/Radom – Lublin/Rzeszów – Ukraina – Odessa.
- **energetyka:**
 - elektrownia jądrowa w rejonie Bełchatowa,
 - rozbudowa Elektrowni Bełchatów,



- modernizacja i rozbudowa stacji elektroenergetycznej 400/220kV Rogowiec, 400/110kV Trębaczew, 220/110 kV Janów, budowa stacji 400/220 kV Pabianice bis,
 - budowa linii elektroenergetycznych 400kV relacji: Rogowiec — Pątnów z odgałęzieniem do planowanej stacji Pabianice bis, Bełchatów — Trębaczew, Rogowiec – Kielce, Janów – do istn. linii 400 kV Rogowiec – Mościska,
 - modernizacja linii elektroenergetycznej 220kV relacji Adamów - Pabianice – Janów – Zgierz – Adamów, Pabianice – Rogowiec oraz Rogowiec – Janów,
 - budowa rozdzielni gazowej Meszcze II,
 - budowa gazociągów wysokiego ciśnienia relacji: Odolanów — Wronów oraz Wolbórz – Piotrków Trybunalski – Częstochowa.
- **Powiązania środowiskowe i kulturowe**
 - **uwzględnienie wojewódzkiego systemu obszarów chronionych**, na który składają się parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, 3 zespoły przyrodniczo-krajobrazowe oraz obszary Natura 2000 i korytarze ekologiczne **w krajowym systemie obszarów chronionych**,
 - **stworzenie ogólnopolskiej sieci unikatowych miast historycznych** i poddanie ich działaniom rewitalizacyjnym i rewaloryzacyjnym:
 - z obszaru województwa łódzkiego do historycznych ośrodków o randze europejskiej i krajowej należą: Łódź, Nowosolna, Łowicz, Łęczyca, Sieradz, Wieluń, Piotrków Trybunalski.
 - **uznanie za pomniki historii:**
 - Zespołu zamkowego w Oporowie,
 - Zespołu przestrzennego Tum - Łęczyca,
 - Zespołu przestrzennego Arkadia – Nieborów,
 - Zespołu urbanistycznego miasta Łowicza w granicach strefy ścisłej ochrony konserwatorskiej,
 - Elementów historycznego krajobrazu miasta przemysłowego w Łodzi,
 - Zespołu opactwa Cystersów w Sulejowie Podklasztorzu,
 - Układu urbanistycznego Piotrkowa Trybunalskiego,
 - Zespołu kościoła w Boguszycach,
 - Układu przestrzennego miasta historycznego w Sieradzu,
 - Zespołu kościoła w Będkowie,
 - Układu przestrzennego miasta z kościołem pw. św. Idziego w Inowłodzu,
 - Zespołu dworskiego w Ożarowie,
 - Zespołu drewnianych kościołów wieluńskich,
 - Zespołu klasztornego i pałacowego w Złoczewie,
 - Układu przestrzennego miasta historycznego w Wieluniu,
 - Zespołu miejskiego wraz z ruinami zamku w Bolesławcu
 - Zespołu kościoła w Strońsku,
 - Wzgórza z zespołem klasztornym w Studziannej - Poświętnem,
 - Zespołu pałacowo – parkowego w Białaczowie,
 - Zespołu klasztornego w Gidlach,
 - Zespołu kościoła i ruin zamku w Drzewicy,
 - Zespołu zamkowego w Uniejowie,



Rysunek 94. Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 95. Źródło: opracowanie własne.



- Układu urbanistycznego w Rawie Mazowieckiej w granicach strefy ścisłej ochrony konserwatorskiej,
 - Zespołu pałacowego w Poddębicach,
 - Dworu Kapituły Krakowskiej w Pabianicach,
 - Kolegiaty w Łasku.
- **szlaki turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym:**
 - Europejskie Szlaki Kulturowe: Szlak Romański, Szlak Cysterski, Szlak Bursztynowy, Szlak Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej,
 - tematyczne szlaki kulturowe: Szlak Książąt Mazowieckich, Szlak Literacki,
 - szlaki wodne: Pilicy i Warty,
 - szlaki rowerowe: Łódzka Magistrała Rowerowa Północ-Południe (N-S), Łódzka Magistrała Rowerowa Wschód – Zachód (E-W), Nadwarciański Szlak Rowerowy, Szlak Grunwaldzki.
- **pasma turystyczno-kulturowe:** Pilicy, Warty, Bzury, Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej.
- **strefa rozwoju funkcji uzdrowiskowo-balneologicznych** w pasie Uniejów - Poddębice – Rogóźno w powiązaniu z Kłodawą i Gostyninem.
- **Obszary problemowe o znaczeniu ponadregionalnym**
- obszary największego deficytu wód – strefa suszy obejmująca północno-zachodnią część województwa oraz tereny województw sąsiednich wielkopolskiego i kujawsko - pomorskiego,
- obszary zagrożenia powodziowego,
- obszary związane z eksploatacją złóż węgla brunatnego – Bełchatów i Złoczew (perspektywiczne).

2. REKOMENDACJE I WNIOSKI DO POLITYKI PRZESTRZENNEJ WOJEWÓDZTW SĄSIEDNICH

WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

- **System osadniczy**
- uwzględnienie współpracy w realizacji następujących projektów strategicznych:
 - Centralnego Makroregionu Zaawansowanych Technologii,
 - Środkowoeuropejskiego Centrum Tekstylno-Odzieżowe,
 - Centrum Farmaceutyczno-Medycznego,
 - Multimedia,
 - Środkowoeuropejskiego Centrum Logistycznego,
 - Balneologia,
 - Łódzko-Mazowieckiego Klastera Przetwórstwa Warzyw i Owoców.
- **Powiązania infrastrukturalne**
- **drogi**
 - budowa autostrady A-2 na odc. Stryków – Konotopa,
 - przebudowa drogi krajowej nr 8 relacji Piotrków Trybunalski - Warszawa do parametrów drogi ekspresowej,
 - budowa drogi ekspresowej S-12 relacji A-1(Piotrków Tryb.) - Sulejów – Radom,



- utrzymanie i przebudowa istniejących dróg krajowych (nr 60, 2, 70, 48, 12) i wojewódzkich (nr 581, 573, 583, 584, 705, 725, 707, 728).
- **koleje**
 - budowa Kolei Dużych Prędkości (KDP) Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa,
 - modernizacja linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Poznań,
 - modernizacja linii kolejowej CE20 Łowicz – Skierniewice – Łuków,
 - dostosowanie Centralnej Magistrali Kolejowej E65 do prędkości 250 km/h,
 - modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, odc. Skierniewice – Warszawa Zach.,
 - modernizacja linii kolejowych: nr 33 Kutno – Płock i nr 22 Tomaszów Mazowiecki – Radom.
- **modyfikacja sieci TEN-T**
 - w roku 2010:
 - droga ekspresowa S-12 na odc. Piotrków Trybunalski – Radom – Kurów,
 - w zakresie sieci kolejowej - linia Kolei Dużych Prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław (tzw. "Y") z wyjściem na Berlin – Pragę wraz z podłączeniem do CMK.
 - docelowo:
 - linia kolejowa nr 1 na trasie Warszawa-Łódź-(Kalisz),
 - linia kolejowa nr 22 w ramach tworzenia powiązań międzyregionalnych z województwem mazowieckim.
- **lotnictwo**
 - realizacja Centralnego Lotniska dla Polski między Łodzią i Warszawą, uzależniona od wyników prac analitycznych, prowadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury.
- **elektroenergetyka**
 - budowa linii elektroenergetycznej 110 kV Drzewica - Wrzeszczów – Jedlińsk,
 - modernizacja linii elektroenergetycznej 110 kV Sochaczew – Łowicz – Głowno.
- **gazownictwo**
 - budowa gazociągu przesyłowego wysokiego ciśnienia relacji Odolanów – Wronów,
 - budowa gazociągów wysokiego ciśnienia zasilających gminy: Kiernozia, Kocierzew Południowy, Kowiesy, Sadkowice, Regnów z gazociągów znajdujących się lub planowanych w woj. mazowieckim.
- **Powiązania środowiskowe i kulturowe**
- **uwzględnienie powiązań przyrodniczych obszarów i obiektów** objętych lub proponowanych do objęcia ochroną prawną oraz korytarzy ekologicznych obejmujących:
 - Obszar Chronionego Krajobrazu: „Pradolina Warszawsko-Berlińska” – odgrywający rolę krajowego korytarza ekologicznego,
 - Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Chojnatki”,
 - projektowany Obszar Chronionego Krajobrazu „Ochni – Głogowianki” odgrywający rolę regionalnego korytarza ekologicznego,
 - projektowany Obszar Chronionego Krajobrazu „Słudwi – Przysowy” odgrywający rolę krajowego korytarza ekologicznego,
 - projektowany „Spalsko-Sulejowski” Obszar Chronionego Krajobrazu odgrywający rolę krajowego korytarza ekologicznego,



- rezerваты przyrody „Rawka” i „Trębaczew”,
- Bolimowski Park Krajobrazowy,
- Obszar NATURA 2000 z Dyrektywy Ptasiej - „Dolina Pilicy”,
- projektowane Obszary NATURA 2000 z Dyrektywy Siedliskowej „Dolina Rawki”, „Grabinka” i „Dolina Dolnej Pilicy”,
- potencjalny Obszar NATURA 2000 z Dyrektywy Siedliskowej „Drzewiczka z Opocznianką”.
- **kształtowanie powiązań opartych na podregionach kulturowych:** łowicki, rawski, opoczyński;
- **kształtowanie powiązań z wykorzystaniem dziedzictwa Staropolskiego Okręgu Przemysłowego;**
- **kształtowanie pasm kulturowych** łączących podregiony kulturowe: pasma dorzecza Pilicy, pasma dorzecza Bzury, pasma Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej;
- **strefa rozwoju funkcji uzdrowiskowo-balneologicznych** w pasie Uniejów - Poddębice – Rogóźno w powiązaniu z Kłodawą i Gostyninem oraz **samodzielny ośrodek o funkcji balneologicznej** w Skierniewicach rozwijający się w powiązaniu z Mszczonowem;
- **ponadregionalne szlaki turystyczne:**
 - Łódzka Magistrala Rowerowa Wschód – Zachód (Warszawa – Łódź – Poznań),
 - Szlak Grunwaldzki,
 - szlaki kulturowe: Bursztynowy, Romański, Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej,
 - szlaki tematyczne: Literacki, Książąt Mazowieckich,
 - szlak wodny rzeki Pilicy wraz z produktem turystycznym „Pilica-rzeka, która łączy”.
- **Obszary problemowe**
- **obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią** w dolinie rzeki Pilicy, Bzury i Rawki.

WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE

- **System osadniczy**
- uwzględnienie współpracy w realizacji projektu strategicznego - Łódzko - Świętokrzyskiej Platformy Materiałów Budowlanych.
- **Powiązania infrastrukturalne**
- **drogi**
 - budowa drogi ekspresowej S-74 w postulowanej relacji Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Kielce;
 - utrzymanie i przebudowa istniejących dróg krajowych (nr 42) i wojewódzkich (nr 728, 746, 742, 785).
- **koleje**
 - dostosowanie Centralnej Magistrali Kolejowej E65 do prędkości min. 250 km/h;
 - modernizacja linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska – Dębica.
- **modyfikacja sieci TEN-T**
w roku 2010:
 - droga ekspresowa S-74 w postulowanej relacji Łódź (autostrada A-1) – Tomaszów Mazowiecki – Kielce – Nisko.



docelowo:

- linia kolejowa nr 25 w ramach tworzenia powiązań międzyregionalnych z województwem świętokrzyskim.
- **elektroenergetyka**
 - budowa linii elektroenergetycznej 400 kV relacji Rogowiec – Kielce.
- **gazownictwo**
 - budowa gazociągów wysokiego ciśnienia zasilających gminy: Fałków, Kluczewsko z gazociągów znajdujących się lub planowanych w województwie łódzkim.
- **Powiązania środowiskowe i kulturowe**
- **uwzględnienie powiązań przyrodniczych** obszarów i obiektów objętych lub proponowanych do objęcia ochroną prawną oraz korytarzy ekologicznych obejmujących:
 - Obszary Chronionego Krajobrazu: „Przedborski” i „Piliczański”, pełniące rolę krajowego korytarza ekologicznego,
 - proponowany „Białaczowski” Obszar Chronionego Krajobrazu,
 - rezerваты przyrody: „Piskorzaniec” i „Czarna Różga”,
 - Przedborski Park Krajobrazowy,
 - proponowane Obszary NATURA 2000 z Dyrektywy Siedliskowej: „Ostoja Przedborska”, „Dolina Czarnej” i „Dolina Górnej Pilicy”,
 - potencjalny Obszar NATURA 2000 z Dyrektywy Siedliskowej „Drzewiczka z Opocznianką”,
 - proponowany zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Czarna Włoszczowska II”.
- **kształtowanie powiązań** opartych na opoczyńskim podregionie kulturowym;
- **kształtowanie powiązań** z wykorzystaniem dziedzictwa Staropolskiego Okręgu Przemysłowego;
- **kształtowanie pasma kulturowego** dorzecza Pilicy łączącego podregiony kulturowe;
- **ponadregionalne szlaki turystyczne:**
 - Szlak Grunwaldzki (rowerowy),
 - szlaki kulturowe: Cysterski, Romański,
 - Szlak Literacki,
 - szlak wodny rzeki Pilicy wraz z produktem turystycznym „Pilica-rzeka, która łączy”.
- **Środowisko przyrodnicze**
- projektowany zbiornik retencyjny Siedlów.
- **Obszary problemowe**
- obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią w dolinie rzeki Pilicy, Czarnej Koneckiej i Drzewiczki.

WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE

- **System osadniczy**
- uwzględnienie współpracy w realizacji następujących projektów strategicznych:
 - Środkowoeuropejskiego Centrum Tekstylnego-Odzieżowego,
 - Centrum Farmaceutyczno-Medycznego,
 - Multimedia,
 - Ekoenergia.



- **Powiązania infrastrukturalne**

- **drogi**

- budowa autostrady A-1 odc. Stryków - Pyrzowice,
- utrzymanie i modernizacja istniejących dróg krajowych (nr 42, 91) i wojewódzkich (nr 784, 483, 492, 491).

- **koleje**

- modernizacja linii kolejowych: CE65 Chorzów Batory – Tczew, nr 1 na odc. Koluszki – Piotrków Trybunalski – Częstochowa, nr 146 Wyczerpy - Chorzew - Siemkowice.

- **modyfikacja sieci TEN-T**

- docelowo:

- linia kolejowa nr 1 w ramach tworzenia powiązań międzyregionalnych na kierunku Bydgoszcz - Łódź - Katowice.

- **elektroenergetyka**

- budowa linii elektroenergetycznych 110kV relacji Trębaczew — Rębielice.

- **gazownictwo**

- budowa gazociągu przesyłowego relacji Wolbórz — Piotrków Trybunalski – Częstochowa;
- budowa gazociągów wysokiego ciśnienia zasilających gminy: Żytno, Nową Brzeźnicę z gazociągów znajdujących się lub planowanych w woj. śląskim.

- **Powiązania środowiskowe i kulturowe**

- **uwzględnienie powiązań przyrodniczych obszarów i obiektów** objętych lub proponowanych do objęcia ochroną prawną oraz korytarzy ekologicznych obejmujących:

- Załęczański Park Krajobrazowy,
- „Piliczański” Obszar Chronionego Krajobrazu,
- proponowane Obszary Chronionego Krajobrazu: „Załęczański” i „Pajęczańsko – Gidelski”,
- „Działoszyński” zespół przyrodniczo-krajobrazowy,
- projektowane Obszary NATURA 2000 z Dyrektywy Siedliskowej: „Załęczański Łuk Warty” i „Dolina górnej Pilicy”,
- doliny Warty i Pilicy pełniące rolę krajowych korytarzy ekologicznych.

- **kształtowanie pasm kulturowych** łączących podregiony kulturowe: pasma dorzecza Warty, pasma dorzecza Pilicy, pasma Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej,

- uwzględnienie obszaru Zespołu drewnianych kościółków wieluńskich wytypowanego do objęcia ochroną jako **pomnik historii**,

- **ponadregionalne szlaki turystyczne:**

- szlaki kulturowe: Bursztynowy, Romański, Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej,
- Łódzka Magistrala Rowerowa Północ - Południe (Gdańsk - Kraków),
- szlaki wodne: rzeki Pilicy i rzeki Warty,

- **projekt produktu turystycznego** „Turystyka w siodle”.

- **Środowisko przyrodnicze**

- realizacja projektowanego zbiornika retencyjnego Działoszyn.



- **Obszary problemowe**

- obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią w dolinie rzeki Warty i Pilicy.

WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE

- **Powiązania infrastrukturalne**

- **drogi**
 - utrzymanie i przebudowa istniejących dróg krajowych (nr 43, 45).
- **koleje**
 - modernizacja linii kolejowej nr 181 Herby Nowe – Oleśnica.
- **gazownictwo**
 - budowa gazociągu wysokiego ciśnienia relacji Bąków – Wieluń.

- **Powiązania środowiskowe i kulturowe**

- **uwzględnienie powiązań przyrodniczych obszarów i obiektów** objętych lub proponowanych do objęcia ochroną prawną oraz korytarzy ekologicznych obejmujących:
 - Załęczański Park Krajobrazowy,
 - Obszar Chronionego Krajobrazu „Doliny rzeki Prosny”,
 - proponowany „Załęczański” Obszar Chronionego Krajobrazu,
 - projektowane Obszary NATURA 2000 z Dyrektywy Siedliskowej: „Załęczański Łuk Warty”,
 - Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Wzgórza Ożarowskie”,
 - dolinę rzeki Prosny pełniącą rolę krajowego korytarza ekologicznego.
- **kształtowanie pasma kulturowego** dorzecza Warty łączącego podregiony kulturowe.
- uwzględnienie obszaru Zespołu drewnianych kościółków wieluńskich wytypowanego do objęcia ochroną jako **pomnik historii**.
- uwzględnienie doliny rzeki Prosny, jako obszaru do objęcia ochroną w postaci **parku kulturowego** „Krajobraz osadniczy doliny Prosny”.
- **ponadregionalny szlak turystyczny**: Szlak Bursztynowy.

- **Środowisko przyrodnicze**

- realizacja projektowanych zbiorników retencyjnych: Grześlaki – Kik, Gola Wójcin, Posada – Gola wg Programu małej retencji województwa łódzkiego.

- **Obszary problemowe**

- obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią w dolinie rzeki Prosny.

WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE

- **System osadniczy**

- uwzględnienie współpracy w realizacji następujących projektów strategicznych:
 - Środkowoeuropejskiego Centrum Tekstylno-Odzieżowego,
 - Centrum Farmaceutyczno-Medycznego,
 - Ekoenergia.

- **Powiązania infrastrukturalne**

- **drogi**
 - budowa drogi ekspresowej S-8 Wrocław – Sieradz – Łódź,



- utrzymanie i przebudowa istniejących dróg krajowych (nr 8, 12, 83, 72, 92) i wojewódzkich (nr 450, 449, 478, 473).
- **koleje**
 - budowa Kolei Dużych Prędkości (KDP) Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa,
 - modernizacja linii kolejowych: CE65 Chorzów Batory – Tczew, E20 Warszawa – Poznań, nr 14 Łódź Kaliska – Kalisz, nr 181 Herby Nowe – Oleśnica.
- **modyfikacja sieci TEN-T**

w roku 2010:

- w zakresie sieci kolejowej linia Kolei Dużych Prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław (tzw. Y) z wyjściem na Berlin – Pragę wraz z podłączeniem do CMK.

docelowo:

- linia kolejowa nr 14 na trasie (Warszawa) – Łódź – Kalisz.

- **elektroenergetyka**
 - budowa linii elektroenergetycznych 400kV relacji: Rogowiec – Pątnów,
 - modernizacja linii elektroenergetycznych 220kV relacji: Pątnów – Janów – Zgierz – Adamów,
 - modernizacja linii elektroenergetycznych 110kV relacji: Błaszki – Kalisz, Wieruszów – Kępno (wielkopolskie), Łęczyca – Kraśki – Adamów.
- **gazownictwo**
 - budowa przesyłowego gazociągu wysokiego ciśnienia relacji Odolanów – Wronów,
 - budowa gazociągu wysokiego ciśnienia Sieradz - Błaszki – Kalisz.

• **Powiązania środowiskowe i kulturowe**

- **uwzględnienie powiązań przyrodniczych obszarów i obiektów** objętych lub proponowanych do objęcia ochroną prawną oraz korytarzy ekologicznych obejmujących:
 - Obszary Chronionego Krajobrazu: „Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej”, „Nadwarciański”, „Brąszewicki”, „Dolina Proсны”,
 - Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy „Lipickie Błota”,
 - Obszary Natura 2000: „Dolina Środkowej Warty”, „Pradolina Warszawsko-Berlińska” i „Zbiornik Jeziorsko”,
 - projektowane Obszary NATURA 2000 z Dyrektywy Siedliskowej: „Lipickie Mokradła”, „Pradolina Bzury-Neru” z Dyrektywy Siedliskowej,
 - dolinę Warty oraz dolinę Proсны pełniącą rolę korytarzy ekologicznych o randze krajowej.
- **kształtowanie powiązań opartych na podregionach kulturowych:** łęczycki, sieradzki.
- **kształtowanie pasma kulturowego** dorzecza Warty łączącego podregiony kulturowe.
- **parki kulturowe:**
 - „Krajobraz osadniczy doliny Proсны”,
 - obszar wokół zbiornika Jeziorsko jako archeologicznego parku kulturowego.
- **strefa rozwoju funkcji uzdrowiskowo-balneologicznych** w pasie Uniejów - Poddębice – Rogóźno w powiązaniu z Kłodawą i Gostyninem.



- **ponadregionalne szlaki turystyczne:**
 - szlaki kulturowe: Bursztynowy, Romański,
 - szlak wodny rzeki Warty,
 - Łódzka Magistrala Rowerowa Wschód - Zachód (Warszawa - Łódź - Poznań),
 - Krośniewicka Kolejka Wąskotorowa,
- **projekt produktu turystycznego o zasięgu ponadregionalnym** „Centralny Łuk Turystyczny”.
- **Środowisko przyrodnicze**
- Zakład Utylizacji i Unieszkodliwiania Odpadów Komunalnych „Orli Staw” w Prażuchach Nowych, gmina Ceków Kolonia (województwo wielkopolskie), obsługującego 19 samorządów, w tym 4 z województwa łódzkiego (m. Sieradz, gm. Warta, gm. Goszczanów, gm. Wróblew), zrzeszonych w Związku Komunalnym Gmin „Czyste Miasto, Czysta Gmina” z siedzibą w Kaliszu,
- projektowane zbiorniki retencyjne: Wieruszów i Klonowa – Czajków.
- **Obszary problemowe**
- obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią w dolinie rzeki Prosny, Warty i Neru,
- obszar zagrożenia suszą ze względu na największy deficyt wody.

WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE

- **Powiązania infrastrukturalne**
 - **drogi**
 - budowa autostrady A-1, odc. Toruń – Stryków,
 - utrzymanie i przebudowa istniejącej drogi krajowej nr 1,
 - **koleje**
 - modernizacja linii kolejowej nr 18 Kutno – Bydgoszcz.
 - **modyfikacja sieci TEN-T**
- docelowo:
- linia kolejowa nr 18, w ramach tworzenia powiązań międzyregionalnych na kierunku Bydgoszcz - Łódź - Katowice.
- **Powiązania środowiskowe i kulturowe**
- **uwzględnienie powiązań przyrodniczych obszarów i obiektów** objętych lub proponowanych do objęcia ochroną prawną oraz korytarzy ekologicznych obejmujących:
 - Obszar Chronionego Krajobrazu „Ochni – Głogowianki”, pełniący rolę regionalnego korytarza ekologicznego,
- **ponadregionalny szlak turystyczny:** Romański Szlak Kulturowy,
- Krośniewicka Kolejka Wąskotorowa.
- **Obszary problemowe**
- obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią w dolinie rzeki Ochni,
- obszar zagrożenia suszą ze względu na największy deficyt wody.

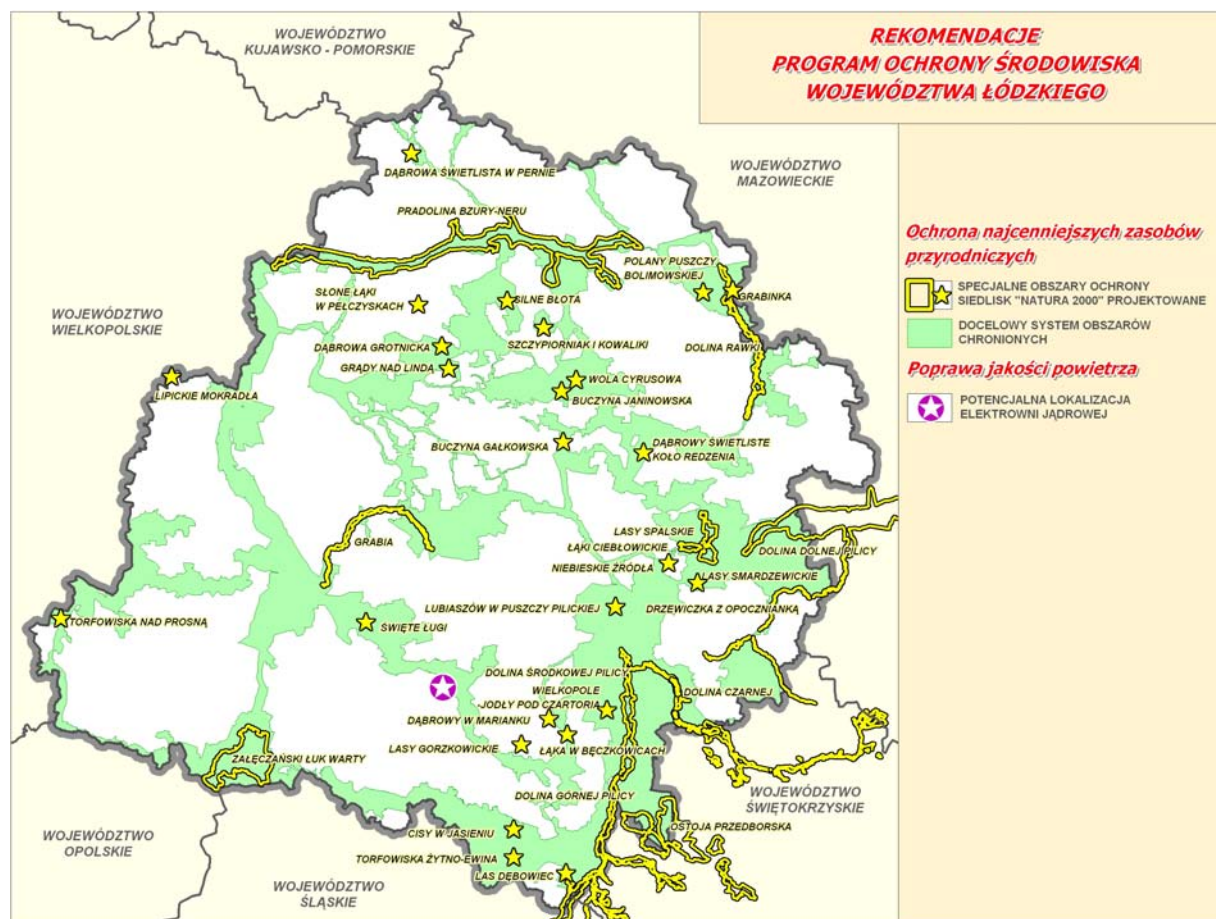


3. REKOMENDACJE DO PROGRAMÓW WYNIKAJĄCYCH Z PRZEPISÓW ODRĘBNYCH ORAZ PROGRAMÓW ROZWOJU WOJEWÓDZTWA

Program Ochrony Środowiska Województwa Łódzkiego

Wnioskuję się o uwzględnienie w programie:

- projektowanych obszarów Natura 2000 (dyrektywa siedliskowa),
- wojewódzkiego systemu obszarów chronionych, który obejmuje 7 parków krajobrazowych, 31 obszarów chronionego krajobrazu i 3 zespoły przyrodniczo – krajobrazowe,
- ochrony powietrza w aspekcie redukcji CO₂ z Elektrowni Bełchatów z zastosowaniem innowacyjnych i bezpiecznych technologii,
- uwzględnienia postulowanej lokalizacji elektrowni atomowej w rejonie Bełchatowa.



Rysunek 96. Źródło: opracowanie własne.

Wojewódzki program opieki nad zabytkami w województwie łódzkim na lata 2008–2011

Wnioskuję się o uwzględnienie w programie:

- kręgów tożsamości kulturowej Łodzi i kształtującego się Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego,
- zidentyfikowanych podregionów kulturowych: siemkowickiego i piotrkowskiego,
- proponowanych skansenów w Nagawkach, Tadzynie, Uniejowie i Tumie – Kwiatkówku,

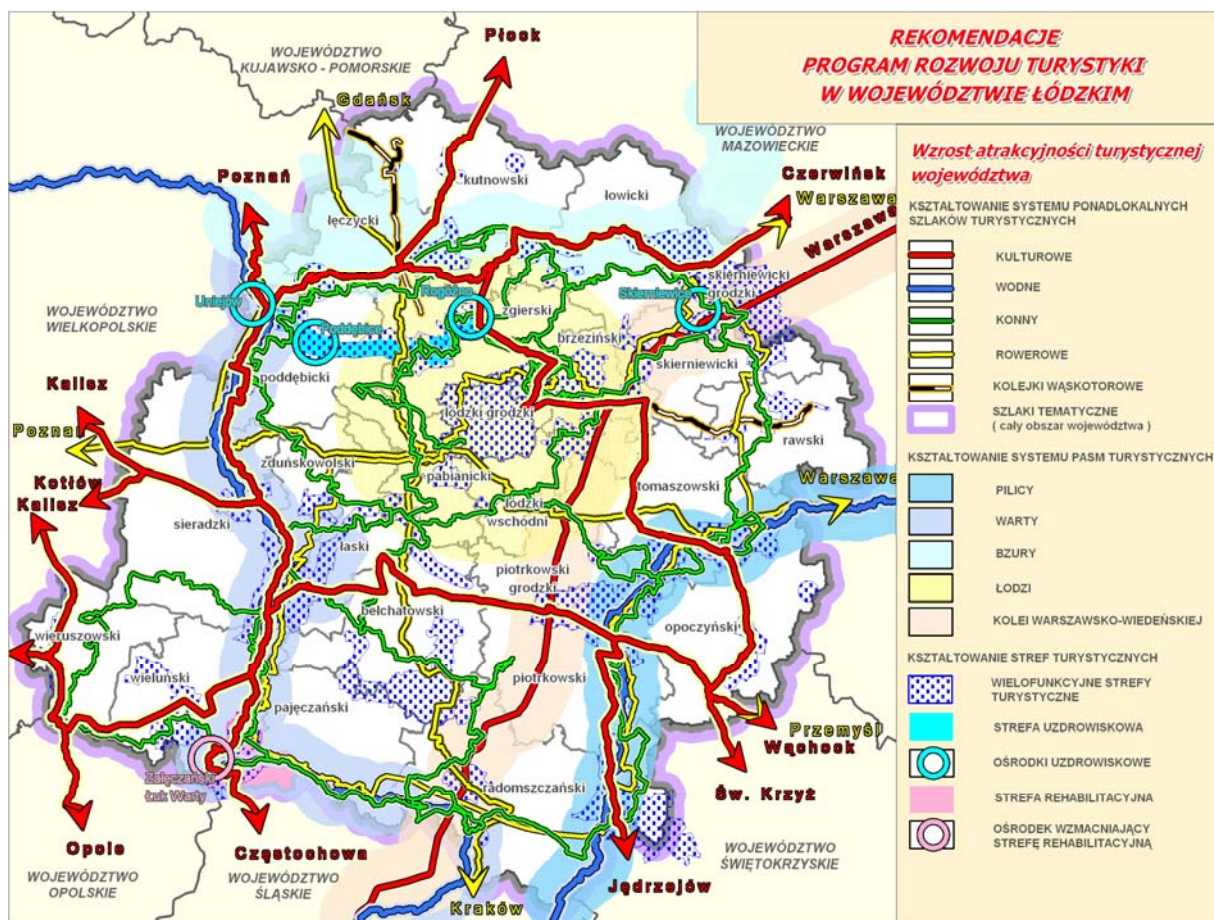


- Staropolskiego Okręgu Przemysłowego,
- pasm kulturowych łączących podregiony kulturowe: pasma dorzecza Warty, pasma dorzecza Pilicy, pasma dorzecza Bzury, pasma Kolei Warszawsko - Wiedeńskiej i okresu uprzemysłowienia.
- stref ochronnych w celu:
 - utrzymania charakteru zagospodarowania i zachowania istniejącego krajobrazu kulturowego oraz podjęcia działań w zakresie rewitalizacji, rewaloryzacji i konserwacji istniejących struktur historycznych,
 - przywracania walorów dziedzictwa kulturowego i tożsamości regionalnej,
 - tworzenia właściwego sąsiedztwa dla obszarów o wartościach kulturowych – ochrona i zabezpieczenie elementów i ich ekspozycji,
- istniejącego Parku Kulturowego Wzgórze Zamkowe w Sieradzu.
- 22 obszarów typowanych do uznania za pomniki historii. Są to: 1. Zespół zamkowy w Oporowie, 2. Zespół urbanistyczny miasta Łowicza w granicach strefy ścisłej ochrony konserwatorskiej, 3. Elementy historycznego krajobrazu miasta przemysłowego w Łodzi, 4. Układ urbanistyczny Piotrkowa Trybunalskiego, 5. Zespół kościoła w Boguszycach, 6. Układ przestrzenny miasta historycznego w Sieradzu, 7. Zespół kościoła w Będkowie, 8. Układ przestrzenny miasta z kościołem pw. św. Idziego w Inowłodzu, 9. Zespół dworski w Ożarowie, 10. Zespół klasztorny i pałacowy w Złoczewie, 11. Układ przestrzenny miasta historycznego w Wieluniu, 12. Zespół miejski wraz z ruinami zamku w Bolesławcu, 13. Zespół kościoła w Strońsku, 14. Wzgórze z zespołem klasztornym w Studziannej - Poświętnem, 15. Zespół pałacowo – parkowy w Białaczowie, 16. Zespół klasztorny w Gidlach, 17. Zespół kościoła i ruiny zamku w Drzewicy, 18. Zespół zamkowy w Uniejowie, 19. układ urbanistyczny w Rawie Mazowieckiej, 20. Zespół pałacowy w Poddębicach, 21. Dwór Kapituły Krakowskiej w Pabianicach, 22. Kolegiata w Łasku.
- 21 obszarów typowanych do utworzenia parków kulturowych: 1. Szlakiem kościołów drewnianych w rejonie Zgierza, 2. Archeologicznego osada Krakówek w Brzezinach, 3. Śladami Reymonta, 4. Rejonu Łagiewnik, 5. układu urbanistycznego Jeżowa, 6. Zespołu kościoła w Buczku, 7. Zespołu kościoła w Krzyworzece, 8. Zespołu kościoła w Żarnowie, 9. Zespołu kościoła w Rudzie, 10. Zespołu pałacowego w Wolborzu, 11. Archeologicznego w Nowym Kawęczynie, 12. Układu urbanistycznego wraz z kościołem w Warcie, 13. Archeologicznego w Rawie Mazowieckiej, 14. Archeologicznego wokół zbiornika Jeziorsko, 15. Obszaru Uniejów – Spycimierz, 16. Archeologicznego w miejscowości Krzętle, 17. Archeologicznego Konopnica – Strobin, 18. Archeologicznego w Wieruszowie, 19. Archeologicznego Wioska Lutomiersk, 20. Archeologicznego Burzenin - Witów - Tyczyn - Okopy, 21. Osiedla pracowników kolei w Koluszkach.
- 11 historycznych układów przestrzennych wymagających działań w zakresie rewitalizacji: 1. Kiernozi, 2. Złakowa Borowego, 3. Złakowa Kościelnego, 4. Piątku, 5. Bolimowa, 6. Główna, 7. Poddębic, 8. Konstantynowa Łódzkiego, 9. Osjakowa, 10. Działoszyna, 11. Chełmna.
- 9 zabytkowych parków i ogrodów do rewaloryzacji: 1. Białaczów – park pałacowy, 2. Cieszanowice - park dworski, 3. Mroczy Gościnne – park dworski, 4. Stawowiczki – park dworski, 5. Wolbórz – park pałacowy, 6. Krośniewice – park pałacowy, 7. Oporów - ogród zamkowy, 8. Skierniewice – park miejski, 9. Walewice - park pałacowy.



Wnioskuje się o uwzględnienie w programie:

- Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi



Rysunek 98. Źródło: opracowanie własne.

4. REKOMENDACJE DO ZARZĄDCÓW DRÓG I OPERATORÓW SIECI

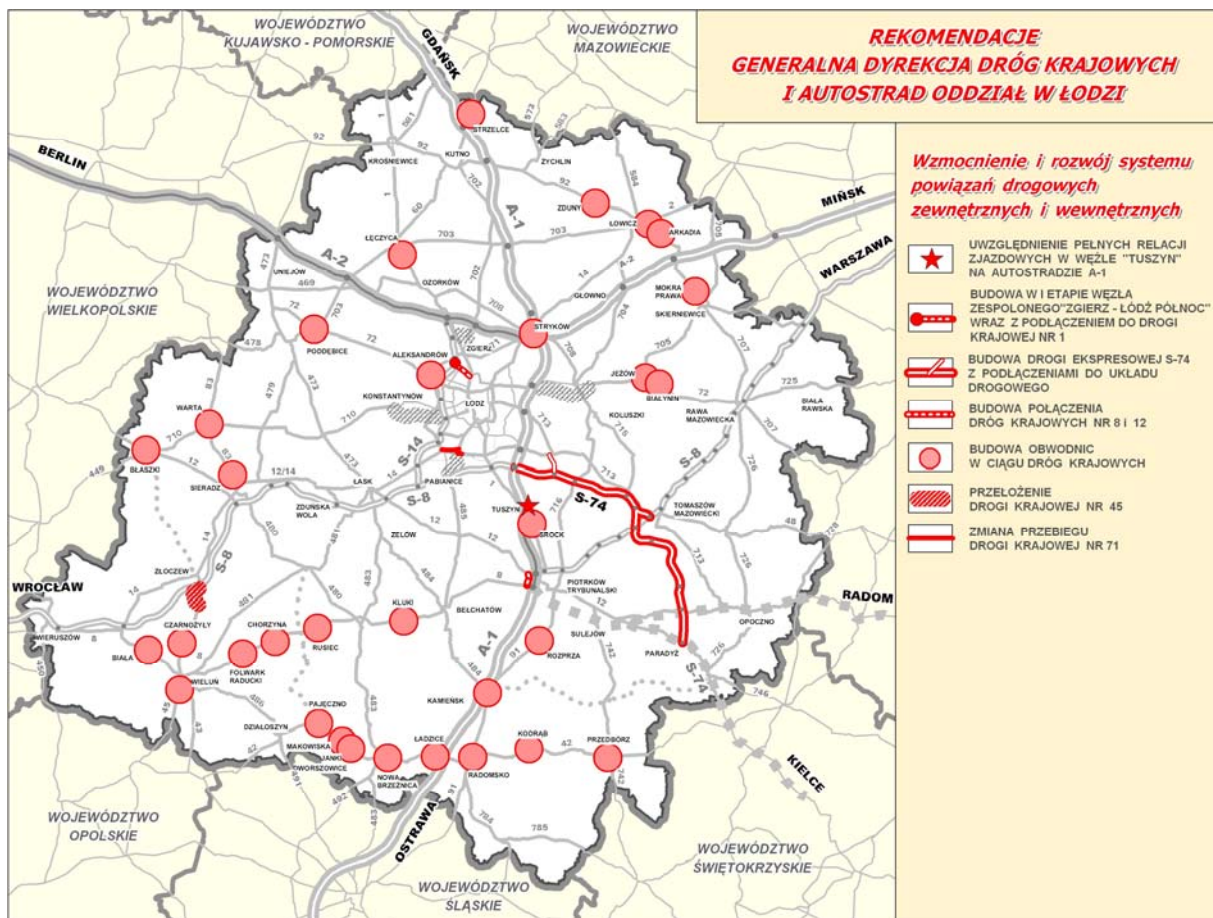
Rekomendacje do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), Oddział w Łodzi

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, wynikające z aktualizacji „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego” w ciągu dróg krajowych:

- uwzględnienie pełnych relacji zjazdowych w węźle „Tuszyn” na autostradzie A-1,
- budowa w I etapie węzła zespolonego „Zgierz - Łódź Północ” na drodze ekspresowej S-14 wraz z podłączeniem do drogi krajowej nr 71 w Zgierzu jak i do drogi krajowej nr 1 (co najmniej do drogi powiatowej nr 5102E – ciąg ulic. Konstantynowskiej w Zgierzu – Szczecińskiej w Łodzi),
- budowa drogi ekspresowej S -74 odc. Łódź (węzeł „Wrocław” na autostradzie A-1 – Tomaszów Mazowiecki – rej. Paradyża – Kielce wraz z podłączeniami do układu drogowego,
- budowa obwodnicy Łęczycy w ciągu drogi nr 1,
- budowa obwodnicy miejscowości Zduny w ciągu drogi nr 92,
- budowa obwodnic miejscowości: Kluk, Ruśca, Chorzyny – Kuźnicy Strobińskiej, Folwarku Raduckiego i Białej w ciągu drogi nr 8,
- budowa obwodnicy Błaszek w ciągu drogi nr 12,



- budowa połączenia dróg krajowych nr 12 i nr 8 w rejonie Piotrkowa Trybunalskiego (po zachodniej stronie A-1) zapewniającego dojazd z drogi nr 12 do węzła „Bełchatów” na A-1 poza obszarem miasta,
- budowa obwodnicy Strykowa w ciągu drogi nr 14,
- budowa obwodnic miejscowości: Pajęczna, Makowisk, Janków, Dworszowic Kościelnych (korekta przebiegu), Nowej Brzeźnicy, Ładzie, Kodrąbu, Przedborza w ciągu drogi nr 42 oraz fragmentu obwodnicy Radomska (na wschód od drogi krajowej nr 91),
- budowa fragmentu zachodniej obwodnicy Wielunia w ciągu drogi nr 43,
- budowa fragmentu zachodniej obwodnicy Wielunia, obwodnicy miejscowości Czarnożyły w ciągu drogi nr 45 oraz przełożenia drogi ze względu na planowaną eksploatację złoża „Złoczew”,
- budowa obwodnicy miejscowości Strzelce w ciągu drogi nr 60,
- budowa obwodnic: Łowicza, Arkadii, Mokrej Prawej w ciągu drogi nr 70,
- budowa wschodniej obwodnicy m. Aleksandrowa Łódzkiego w ciągu drogi nr 71, oraz postulowana zmiana przebiegu drogi nr 71 w m. Pabianice (ul. Partyzancką, Warszawską, Rzgowską),
- budowa obwodnic: Poddębic, Aleksandrowa Łódzkiego, Jeżowa i Białynina w ciągu drogi nr 72,
- budowa obwodnic: Warty i Sieradza w ciągu drogi krajowej nr 83,
- budowa obwodnic: Srocka, Rozpry, Kamieńska, Radomska w ciągu drogi nr 91.



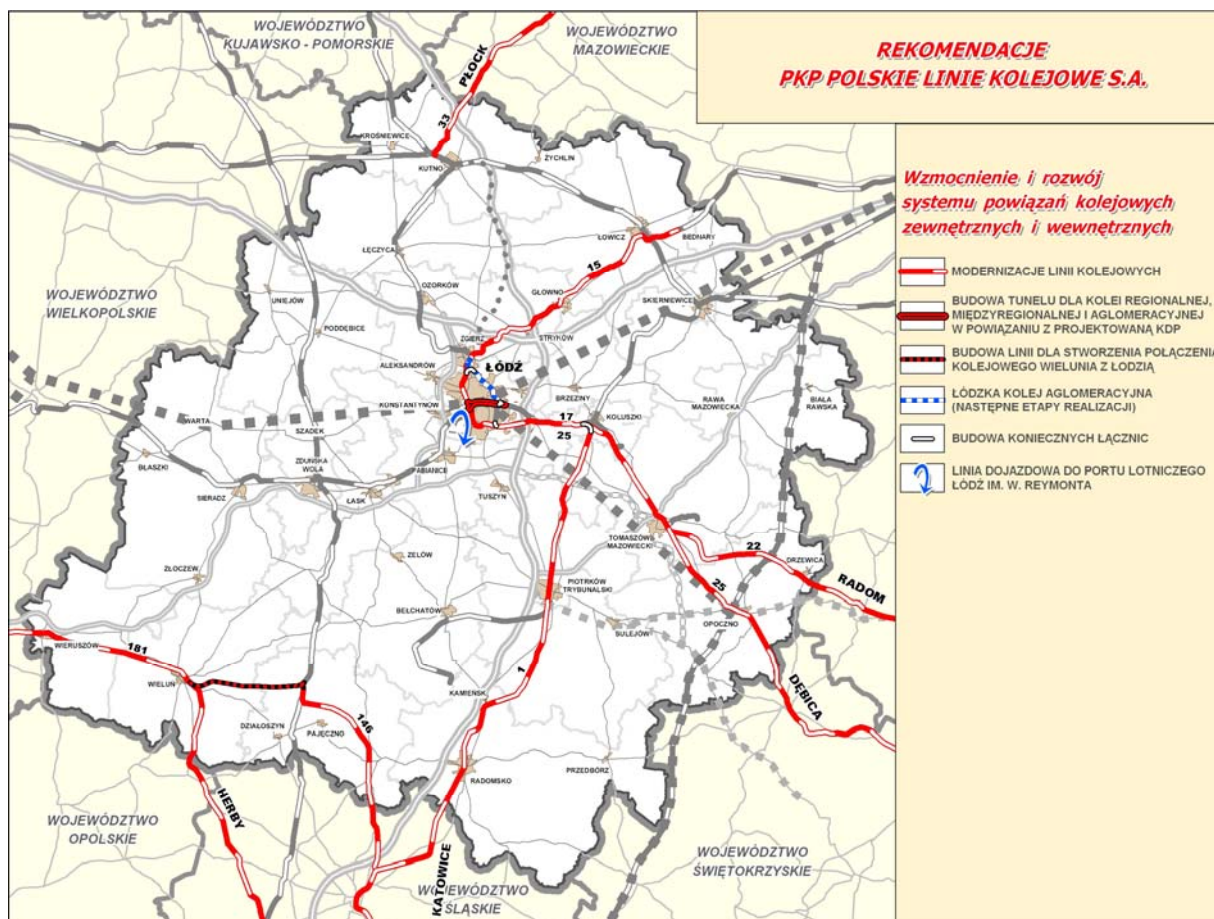
Rysunek 99. Źródło: opracowanie własne.



Rekomendacje do PKP PLK SA

Inwestycje celu publicznego i zadania o znaczeniu ponadlokalnym wynikające z aktualizacji „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego”:

- rewitalizacja linii kolejowej nr 15 relacji Łódź Kaliska-Bednary wraz z budową odcinka dojazdowego do Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta,
- modernizacja linii kolejowej nr 1 na odcinku Koluszki - Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Katowice wraz z realizacją łącznicy wyprowadzającej ruch z Łodzi (linie nr 17 i 25) na linię kolejową nr 1,
- budowa tunelu dla kolei międzyregionalnej, regionalnej i aglomeracyjnej w powiązaniu z przesiadkowym nowym podziemnym Dworcem Fabrycznym,
- budowa linii kolejowej Wieluń – Chorzew/Siemkowice dla stworzenia bezpośredniego połączenia kolejowego Wielunia z Łodzią z wykorzystaniem linii nr 131 i 14,
- rewitalizacja Kolei Obwodowej, przebudowa stacji i przystanków oraz realizacja brakujących łącznic w celu stworzenia systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej,
- modernizacja linii kolejowych: nr 22 Tomaszów Mazowiecki- Radom, nr 25 Łódź Kaliska – Dębica, nr 33 Kutno-Płock, nr 146 Wyczerpy – Chorzew Siemkowice, nr 181 Herby Nowe – Oleśnica.



Rysunek 100. Źródło: Opracowanie własne.



Rekomendacje do Operatora Systemów Przesyłowych Gaz – System Oddział w Rembelszczyźnie:

- Budowa gazociągów wysokiego ciśnienia relacji: Dąbrowice – Witonia z odgałęzieniem do Krośniewic i Daszyny, Łowicz – Kutno z odgałęzieniem do Chąsna, Zdun, Bielaw, Żychlina, Łyszkowice – Bolimów, Łódź – Domaniewice z odgałęzieniem do miasta Głowna, Rawa Mazowiecka – Lipce Reymontowskie z odgałęzieniem do Głuchowa, Skierniewic i Rogowa, Maków – Skierniewice, Koluszki – Brzeziny, Żelechlinek – Czerniewice, Czerniewice – Rzeszyca, Budziszewice – Rokiciny, Lubochnia – Poświętne, m. Ozorków – Parzęczew, Aleksandrów Łódzki – Wodzierady, Zadzim – Zduńska Wola z odgałęzieniem do Szadku, Ostrówek – Kalisz z odgałęzieniem do Goszczanowa, Warty, Pęczniewa, Wróblewa, Błaszek, m. Sieradz, Burzenina, Złoczewa, Lututowa oraz Brąszewic, m. Sieradz – Widawa z odgałęzieniem do Sędziejowic i gm. Sieradz, Łask – Szczerców z odgałęzieniem do m. Bełchatowa, Drużbic oraz Zapolic, Dłutów – Tuszyń, Moszczenica – Będków z odgałęzieniem do Czarnocina, Sulejów – Opoczno z odgałęzieniem do Mniszkowa i Tomaszowa Mazowieckiego, Moszczenica – Grabica, Sulejów – Wielgomłyny z odgałęzieniem do Łęków Szlacheckich, Bolesławiec – Wieruszów – Galewice z odgałęzieniem do Białej, Wieluń – Pajęczno – Radomsko – Przedbórz z odgałęzieniem do Skomlina, Pątnowa, Konopnicy, Ruśca, Siemkowic, Działoszyna, Rząśni, Strzelec Wielkich, Kleszczowa, Lgoty Wielkiej, Kobieli Wielkich, Masłowic, Rozprza – Gorzkowice, Nowy Kawęczyn – Skierniewice, Paradyż – Białaczów, m. Rawa Mazowiecka – Nowe Miasto z odgałęzieniem do Regnowa i Cielądza.



Rysunek 101. Źródło: opracowanie własne.



- Zasilanie gmin gazociągami wysokiego ciśnienia poprzez realizację odgałęzień od istniejącej sieci: Kiernozi, Kocierzewa Południowego, Kowies, Aleksandrowa, Mniszkowa, Żarnowa, Żytna, Nowej Brzeźnicy.

5. REKOMENDACJE DO POLITYKI PRZESTRZENNEJ SAMORZĄDÓW LOKALNYCH

Rekomendacje i postulaty do polityki przestrzennej samorządów lokalnych wskazano w rozdziale „Cele i kierunki polityki zagospodarowania przestrzennego województwa”. Rekomendacje nie stanowią obligatoryjnych ustaleń „Planu...”, lecz będą podstawą do formułowania kryteriów, w następnych okresach programowania, dla projektów w ramach RPO WŁ i innych programów finansowanych z budżetu państwa i UE.



SŁOWNIK

AGC – Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych, podpisana w Genewie dnia 31 maja 1985 r. Linie tworzące ten układ powinny być dostosowane do prędkości: 160 km/godz. w ruchu pasażerskim i 120 km/godz. w ruchu towarowym, przy nacisku osi 225 kN.

AGENDA 21 – zbiór zaleceń i wytycznych działań na rzecz ekorozwoju, przyjęty podczas tzw. Szczytu Ziemi, konferencji ONZ w Rio de Janeiro w czerwcu 1992 r.

AGLOMERACJA MIEJSKA – zespół miast, w którym występuje duża koncentracja potencjału gospodarczego, infrastruktury technicznej i społecznej oraz kapitału społecznego i finansowego. W zespole tym miasta mniejsze (satelity) są skupione wokół dużego miasta centralnego i mają z nim silne pionowe powiązania funkcjonalne. Rozwój społeczno-gospodarczy oraz funkcje satelitów są zależne od rozwoju i funkcji miasta centralnego i pełnią wobec nich rolę służebną.

AGLOMERACJA SYSTEMÓW KANALIZACYJNYCH – (w znaczeniu ustawy z dnia 18 lipca 2001r. *Prawo wodne* – Dz. U. z dnia 11 października 2001 r.) oznacza teren, na którym zaludnienie lub działalność gospodarcza są wystarczająco skoncentrowane, aby ścieki komunalne były zbierane i przekazywane do oczyszczalni ścieków komunalnych.

AGR – Umowa europejska o głównych drogach ruchu międzynarodowego podpisana w Genewie dnia 15 listopada 1975r. Drogi kategorii „E” powinny posiadać nośność 115 kN/oś pojazdu oraz być dostosowane do wyższych klas technicznych.

AGROENERGETYKA – dział inżynierii rolniczej zajmujący się technologią produkcji biopaliw i wykorzystaniem innych odnawialnych źródeł energii w rolnictwie.

AGTC – Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (terminalach kontenerowych), podpisana w Genewie dnia 1 lutego 1991 r.

AKTUALIZACJA PLANU – zmiana „Planu...” w rozumieniu art. 42 pkt. 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 roku.

AIR TAXI – przewozy lotnicze typu dyspozycyjnego „taksówka powietrzna”.

BIEGUN WZROSTU – w „Planie...” – miasto charakteryzujące się koncentracją **jednostek wzrostu (wiodących)**, którymi są instytucje naukowo-badawcze, otoczenia przedsiębiorczości, kulturotwórcze, centra kongresowo-wystawiennicze, węzły komunikacyjne, infrastruktura i instytucje administracyjne. Jednostki wzrostu muszą swoją wielkością wywierać wpływ na rozwój gospodarczy (w tym przestrzenny), reprezentować gospodarkę innowacyjną lub jej otoczenie oraz mieć silne powiązania z innymi biegunami wzrostu. Zespół jednostek wzrostu działa na obszar otaczający biegun wzrostu zmieniając jego strukturę gospodarczą i wpływając na jego rozwój. Obszar otaczający razem z biegunem wzrostu tworzy **układ spolaryzowany**. W tym układzie przestrzennym poszczególne ośrodki miejskie i jednostki wzrostu powiązane są na ogół relacjami poziomymi, które zapewniając efekt synergii przyczyniają się do przenoszenia rozwoju z bieguna wzrostu na cały układ.



BIOGAZ – gaz powstający w procesie beztlenowej fermentacji odpadów organicznych, podczas której substancje organiczne rozkładane są przez bakterie na związki proste.

BIOMASA – substancja pochodzenia roślinnego lub zwierzęcego, która ulega rozkładowi.

CENTRUM LOGISTYCZNE – samodzielna jednostka gospodarcza, świadcząca usługi logistyczne, realizująca funkcje zaopatrzeniowe i dystrybucyjne, w której koordynuje się usługi przeładunku, magazynowania i transportu na małe i wielkie odległości, wraz z przepływem informacji i systemem kontroli tej działalności.

DELIMITACJA ŁÓDZKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO – ustalenie granicy ŁOM przy uwzględnieniu gminy jako podstawowej jednostki przestrzennej. Delimitacji dokonano na podstawie dwóch grup kryteriów. Pierwszą z nich były mierzalne, ilościowe cechy określające potencjał społeczno-gospodarczy gmin pod względem możliwości rozwoju w nich funkcji metropolitalnych. Drugą grupą kryteriów były trudnomierzalne, jakościowe cechy, które określały powiązania funkcjonalno-przestrzenne w obrębie potencjalnego ŁOM oraz warunkowania rozwoju funkcji wspomagających lub komplementarnych wobec metropolitalnych funkcji Łodzi.

DOTACJA – środki finansowe przekazane biorcy (np. gminie) na ściśle określony cel. Biorca pod rygorem prawa nie może zmienić przeznaczenia środków i wydać na inny cel. Dotacja obliguje biorcę, by wykonał zadania priorytetowe z punktu widzenia dawcy (np. rządu).

DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZO-ROZWOJOWA (B+R) – są to systematycznie prowadzone prace twórcze, podjęte dla zwiększenia zasobu wiedzy, w tym wiedzy o człowieku, kulturze i społeczeństwie, jak również dla znalezienia nowych zastosowań dla tej wiedzy. Badania te dzielą się na: podstawowe, stosowane oraz prace rozwojowe.

DZIAŁALNOŚĆ INNOWACYJNA – wiele działań o charakterze naukowo-badawczym, technicznym, organizacyjnym, finansowym i handlowym (komercyjnym), których celem jest opracowanie i wdrożenie nowych lub istotnie ulepszonych wyrobów i procesów, przy czym wyroby te i procesy są nowe przynajmniej z punktu widzenia wprowadzającego je przedsiębiorstwa.

EKOROZWÓJ – rozwój w zgodzie z naturą, trwały, stabilny i zrównoważony, zdolny do przetrwania i samopodtrzymujący się, traktowany jako antidotum na globalny kryzys cywilizacyjny i jego wyznacznik kształtowania przyszłości w długiej perspektywie trwania.

FARMA WIATROWA – instalacja złożona z pojedynczych turbin wiatrowych, w celu produkcji energii elektrycznej,

FUNDUSZ SPÓJNOŚCI (kohezji) – fundusz Unii Europejskiej wdrażany na poziomie wybranych państw (o PKB na 1 mieszkańca poniżej 90%) służący integracji tych państw poprzez wsparcie budowy wielkich sieci transportowych oraz obiektów infrastruktury ochrony środowiska o dużym zasięgu oddziaływania.

FUNDUSZE STRUKTURALNE – fundusze tworzone w budżecie Wspólnoty Europejskiej umożliwiające pomoc w restrukturyzacji i modernizacji gospodarki krajów członkowskich drogą interwencji w kluczowych sektorach i regionach (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny).

FUNKCJE CENTRALNE I WYSPECJALIZOWANE – podstawowe terminy teorii ośrodków centralnych Waltera Christallera (1963). **Funkcje centralne** to funkcje administracyjne i usługowe, których zestaw charakteryzuje każde miasto określonej wielkości a nadwyżka produkowanych przez nie dóbr i usług wpływa, na ukształtowanie się jego **obszaru rynkowego** czyli przestrzennego zasięgu oddziaływania. **Funkcje wyspecjalizowane** są funkcjami unikalnymi (rzadkimi) często w całym układzie osadniczym. Dają one miastu przewagę



konkurencyjną i mogą powiększyć zasięg jego oddziaływania znacznie ponad obszar rynkowy implikowany przez funkcje centralne. Miasta o różnych zestawach funkcji centralnych oraz ich obszary rynkowe tworzą w przestrzeni hierarchiczną sieć osadniczą.

GENERAL AVIATION (GA) – *Lotnictwo ogólne* – działania lotnicze inne niż zarobkowy przewóz lotniczy pasażerów, towarów i poczty, będące elementem pośrednim pomiędzy lotnictwem sportowo-rekreacyjnym a tzw. dużym lotnictwem.

GLOBALIZACJA – proces wzrastającej integracji gospodarki światowej oraz powiązań społecznych, kulturowych i ekologicznych będący skutkiem rozwoju społeczeństwa informacyjnego i sterowany głównie przez strategiczne działania wielonarodowych korporacji i najbardziej rozwiniętych państw. W gospodarce można wyróżnić trzy zasadnicze płaszczyzny globalizacji: globalizację rynków, globalizację łańcuchów produkcji i globalizację sposobów regulacji działalności gospodarczej.

HISTORYCZNY UKŁAD URBANISTYCZNY LUB RURALISTYCZNY – przestrzenne założenie miejskie lub wiejskie, zawierające zespoły budowlane, pojedyncze budynki i formy zaprojektowanej zieleni, rozmieszczone w układzie historycznych podziałów własnościowych i funkcjonalnych, w tym ulic lub sieci dróg.

HUB (węzeł lotniczy) – lotnisko, spełniające rolę głównego portu przesiadkowego z ofertą przelotów w wielu relacjach i infrastrukturą dostosowaną do obsługi ruchu przesiadkowego.

INSTYTUCJE OTOCZENIA PRZEDSIĘBIORCZOŚCI (GOSPODARKI, BIZNESU) – niezbędne dla funkcjonowania i rozwoju gospodarki instytucje publiczne i niepubliczne, komercyjne i non-profit. Należą do nich instytucje finansowe (banki, giełda, fundusze itp.), ubezpieczeniowe, informacyjne, szkoleniowe, konsultingowe, marketingowe i usługi prawnej. Otoczenie przedsiębiorczości (*business environment*) jest uważane za jeden z najważniejszych czynników decydujących o atrakcyjności lokalizacyjnej miasta (regionu, kraju) dla inwestorów.

JAKOŚĆ ŻYCIA – pojęcie określające ogólnie pojmowane warunki bytu (komfort psychiczny, ekonomiczny, moralny i środowiskowy), a także różne formy aktywności człowieka, służące zaspokojeniu jego potrzeb materialnych i niematerialnych, realizowanych w określonym środowisku przyrodniczym. W badaniach amerykańskich, jakość życia jest wielowymiarową kategorią dobrobytu.

KONKURENCYJNOŚĆ REGIONU – wg „Planu...” zespół cech decydujących o atrakcyjności regionu dla alokacji kapitału i jako miejsca zamieszkania oraz atrakcyjność produktów i usług wytworzonych w regionie, w porównaniu z analogicznymi produktami i usługami w innych regionach.

KONWERGENCJA – proces zmniejszania różnicowań pomiędzy krajami Unii Europejskiej oraz upodabnianie ich struktur społeczno-gospodarczych

KORYTARZ EKOLOGICZNY – obszar umożliwiający migrację roślin, zwierząt lub grzybów. Pojęcie stosowane w naukach przyrodniczych i w urbanistyce dla określenia powiązań między elementami ekosystemu, dającymi możliwość migracji zwierzętom i roślinom, cyrkulacji powietrza atmosferycznego, wód powierzchniowych i podziemnych.

KRAJOBRAZ KULTUROWY – przestrzeń historycznie ukształtowana w wyniku działalności człowieka, zawierająca wytwory cywilizacji oraz elementy przyrodnicze.

KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU REGIONALNEGO – dokument średniookresowy określający cele i strategie podmiotów publicznych w odniesieniu do polskiej przestrzeni dla osiągnięcia strategicznych celów rozwoju kraju.

MARKOWY PRODUKT TURYSTYCZNY – to produkt turystyczny posiadający ustaloną dla siebie nazwę – cechę, która pozwala na jego identyfikację, wyróżnia go i jednocześnie



wskazuje jego możliwości wejścia na odpowiednie rynki, na których istnieje potencjalny popyt na ten rodzaj produktu. Głównym celem istnienia markowych produktów turystycznych jest wykorzystywanie ich, jako skutecznych instrumentów marketingowych.

METROPOLIA – miasto lub zespół miast, które charakteryzują się nie tyle dużą liczbą ludności ile przede wszystkim koncentracją specyficznych funkcji zwanych **funkcjami metropolitalnymi**. Funkcje te obejmują głównie funkcje usługowe związane z działalnością akademicką, naukowo-badawczą, otoczeniem przedsiębiorczości, wystawienniczo-konferencyjną, kulturotwórczą i turystyczną, a także funkcje produkcyjne sektora wysokich technologii. W metropoliach obserwuje się również koncentrację kapitału społecznego, innowacji, władzy i funkcji kontrolnych wielkich korporacji w tym ponadnarodowych. Metropolitalność funkcji polega nie na rodzaju i wielkości związanych z nimi podmiotów, ale na ich zdolności do wytwarzania zewnętrznych powiązań sieciowych z innymi metropoliami krajowymi i zagranicznymi oraz na zdolności do **metropolizacji przestrzeni** czyli kształtowania własnego obszaru metropolitalnego.

MŚP – małe i średnie przedsiębiorstwa, tzn. takie, które zatrudniają mniej niż 250 pracowników i których obrót roczny nie przekracza 50 mln euro; mikroprzedsiębiorstwo zatrudnia do 9 osób, małe 10 – 49, średnie 50 – 249.

MURAWA KSEROTERMICZNA – Klasa *Festuco-Brometea*, nieleśne ciepłolubne trawiaste zbiorowisko roślinne o charakterze stepowym, rozwijające się na dobrze nasłonecznionych, zasobnych w węglan wapnia rozległych stokach pagórków, wąwozów, stokach dolin rzecznych lub wychodniach skał wapiennych. Flora roślin naczyniowych muraw kserotermicznych jest bardzo bogata i urozmaicona, a wiele występujących tu gatunków to rośliny zaliczane do rzadkich i zagrożonych w skali Polski.

NOMENKLATURA JEDNOSTEK TERYTORIALNYCH DO CELÓW STATYSTYCZNYCH (NTS) – wprowadzona w Polsce na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego z dn.23.05.2006r. w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS). Klasyfikacja NUTS jest stosowana w procesie zbierania, harmonizacji i udostępniania danych statystycznych w przekroju przestrzennym na obszarze UE. Dzieli ona kraj na terytorialne, hierarchicznie powiązane jednostki na następujących poziomach: NTS 1 – regiony (6); NTS 2 – województwa (16); NTS 3 – podregiony (66); NTS 4 – powiaty i miasta na prawach powiatu (314 + 65); NTS 5 – gminy (2 478).

OBSZAR METROPOLITALNY – zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27. 03. 2003 r. jest to „obszar wielkiego miasta oraz powiązanego z nim funkcjonalnie bezpośredniego otoczenia, ustalony w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju”. W związku brakiem dokumentów wiążących szczebla rządowego dotyczących obszarów metropolitalnych i nowej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju w „Planie ...” ustalono, że w przypadku Łodzi można mówić o obszarze kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej. Jednocześnie obszar ten planowany, jako integralna całość z miastem centralnym może w przyszłości być podstawą kształtowania Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Planowane funkcje obszaru metropolitalnego są funkcjami uzupełniającymi lub komplementarnymi w stosunku do miasta centralnego a relacje wewnątrz obszaru metropolitalnego mają mieć charakter poziomy pomimo istniejących tendencji do dominacji miasta centralnego.

OBSZAR NATURA 2000 – obszar specjalnej ochrony ptaków, specjalny obszar ochrony siedlisk mający znaczenie dla Wspólnoty, utworzony w celu ochrony populacji dziko



występujących ptaków lub siedlisk przyrodniczych lub gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty.

OBSZAR PROBLEMOWY – należy przez to rozumieć obszar szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej lub występowania konfliktów przestrzennych wskazany w planie zagospodarowania przestrzennego województwa lub studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.

OBSZAR RECEPCJI TURYSTYCZNEJ – „każdy fragment przestrzeni pełniący funkcję przyjmującą ze względu na zlokalizowane tam obiekty i urządzenia turystyczne.” ORT może być zarówno obiektem, miejscowością turystyczną, w całości lub fragmencie, bądź grupą obiektów i miejscowości. Często obejmuje cały region turystyczny. Taka przestrzeń o określonych funkcjach nie zawsze posiada jasno zdefiniowane granice.

ODNAWIALNE ŹRÓDŁA ENERGII (OZE) – źródła energii, których zasoby odnawiają się w czasie i z tego powodu są praktycznie niewyczerpalne (np. energia spadku wody, energia słoneczna, energia wiatru, biomasy, pływów morskich, energia geotermiczna).

ON-DEMAND – przewozy lotnicze typu dyspozycyjnego ”na życzenie”.

PARK KULTUROWY – forma ochrony zabytków w celu „ochrony oraz zachowania wyróżniających się krajobrazowo terenów z zabytkami nieruchomymi charakterystycznymi dla miejscowej tradycji”.

PARK & RIDE – (parkuj i jedź), parking zlokalizowany na obrzeżach dużych miast, przeznaczony dla osób przesiadających się z samochodów do komunikacji zbiorowej (autobusy, tramwaje, rowery).

PERYFERYZACJA (=MARGINALIZACJA) – jest to proces „wysysania” przez miasto centralne czynników rozwoju z obszarów położonych na zewnątrz od tego miasta. Proces taki prowadzi do wyłączenia obszarów otaczających z procesów rozwojowych i przekształcania ich w **peryferie**. Peryferie są obszarami charakteryzującymi się niskim poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego, ujemnym saldem migracji, odpływem kapitału i zasobów, niedoinwestowaniem i przestarzałą infrastrukturą. Rozwój peryferii polega na przyswajaniu wzorców i impulsów płynących z miasta centralnego. Relacje pomiędzy miastem centralnym a jego peryferiami mają zatem charakter hierarchiczny, półkolonialny i uzależniający peryferia. Dominacja miasta centralnego ma ponadto tendencje do samoumacniania.

PODMIOTY GOSPODARKI NARODOWEJ – to osoby prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą.

POLITYKA REGIONALNA stanowiąca integralną część polityki rozwoju państwa – to strategiczne działania rządu podejmowane we współpracy z samorządami województw oraz innymi podmiotami władz samorządowych, które mają na celu poprawę konkurencyjności wszystkich regionów, wyrównywanie szans rozwojowych regionów oraz dążenie do spójności ekonomiczno-społecznej i terytorialnej w skali kraju i poszczególnych województw.

POLITYKA ROZWOJU – zespół wzajemnie powiązanych działań podejmowanych i realizowanych w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju kraju, spójności społeczno-gospodarczej, regionalnej i przestrzennej, podnoszenia konkurencyjności gospodarki oraz tworzenia nowych miejsc pracy w skali krajowej, regionalnej lub lokalnej.

POLITYKA SPÓJNOŚCI UNII EUROPEJSKIEJ (ang. *cohesion policy*) – polityka ustanowiona Traktatem o Wspólnocie Europejskiej (art. 158) służąca wzmocnieniu spójności gospodarczej i społecznej poprzez zmniejszenie dysproporcji w poziomie rozwoju różnych regionów oraz obszarów najmniej uprzywilejowanych, w tym wiejskich. Cele polityki spójności w latach



2007 – 2013: cel 1 – konwergencja, cel 2 – konkurencyjność i zatrudnienie, cel 3 – europejska współpraca terytorialna.

POMNIK HISTORII – zabytek nieruchomy o szczególnej wartości dla kultury uznany w drodze rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej.

POTENCJAŁ ENDOGENICZNY (=WEWNĘTRZNY) – zespół własnych czynników rozwoju miasta lub regionu wynikających m.in. z jego struktury funkcjonalno-przestrzennej i gospodarczej, poziomu rozwoju kapitału społecznego, wyposażenia instytucjonalnego i infrastruktury społecznej, tradycji kulturalnych i gospodarczych oraz cech środowiska przyrodniczego. Rodzaj i jakość tych czynników jest często unikalna w skali krajowej lub regionalnej, co umożliwia rozwój funkcji wyspecjalizowanych i jest atrakcją lokalizacyjną dla gospodarki przyciągającą kapitał zewnętrzny. Obecnie w planowaniu przestrzennym i gospodarczym przeważa pogląd, że potencjał endogeniczny jest ważniejszym czynnikiem rozwoju niż zewnętrzna pomoc w postaci subsydiów i dotacji. Rozwój oparty na potencjale endogenicznym uznaje się ponadto za trwalszy w perspektywie długookresowej.

POWIĄZANIA PIONOWE – relacje funkcjonalne o charakterze hierarchicznym między regionami, miastami i przedsiębiorstwami, najczęściej jednokierunkowe od podmiotów o wyższym potencjale i sile oddziaływania do podmiotów słabszych i mniejszych. Podmioty powiązane takimi relacjami są od siebie w różny sposób zależne.

POWIĄZANIA POZIOME (RÓWNOLEGŁE) – relacje funkcjonalne między regionami, miastami i przedsiębiorstwami mające charakter zwrotny i niehierarchiczny, pomimo że łączą podmioty różnego rodzaju i o odmiennej wielkości oraz sile oddziaływania na otaczającą przestrzeń. Podmioty powiązane takimi relacjami nie są od siebie zależne pod względem władzy, organizacji i kapitału, co nie wyklucza prób zdominowania jednych przez drugie.

PRODUKT TRADYCYJNY – produkt posiadający specyficzny charakter wynikający z tradycji, musi posiadać cechy, które odróżniają go od innych produktów. Produkty te charakteryzują się w głównej mierze Świadectwem Szczególnego Charakteru – Gwarantowaną Tradycyjną Specjalnością.

PRODUKT TURYSTYCZNY – oferowany na rynku spójny pakiet materialnych i niematerialnych elementów (dóbr, usług, walorów i wartości) pozwalających nabywcy na spełnienie różnych potrzeb i celów determinujących podróż turystyczną. Specyfika produktu turystycznego polega na tym, że składa się on z wielu elementów oraz nabywany jest stosunkowo rzadko, na ogół jeden, dwa razy do roku i angażuje znaczne środki finansowe. Główne składniki produktu turystycznego to: atrakcje i środowisko miejsca docelowego, infrastruktura i usługi miejsca docelowego, dostępność miejsca docelowego (szybkość, wygoda i koszty dotarcia podróźnego), wizerunki i postrzeganie miejsca docelowego, jako motywator decyzji zakupu, cena płacona przez konsumenta, jako suma kosztów powyższych składników.

Odmianą produktu turystycznego jest markowy produkt turystyczny. Posiada on ustaloną dla siebie nazwę – cechę pozwalającą na jego identyfikację, wyróżnia go i jednocześnie wskazuje jego możliwości wejścia na odpowiednie rynki, na których istnieje potencjalny popyt na ten rodzaj produktu. Głównym celem istnienia markowych produktów turystycznych jest wykorzystywanie ich jako skutecznych instrumentów marketingowych.

PROMOCJA REGIONU – działalność osób i instytucji regionalnych na rzecz zaprezentowania walorów i możliwości tkwiących w regionie pod kątem potrzeb i oczekiwań potencjalnych „klientów” (przedsiębiorców, naukowców, instytucji) odbiorców promocji. Celem tych działań jest dostarczenie określonej informacji o regionie, która może przyczynić się do przyciągnięcia doń kapitału intelektualnego i finansowego, a tym samym wesprzeć procesy innowacyjne



I restrukturyzacyjne. Podobnie jak w promowaniu produktów, także promocja regionu musi zawierać oprócz form reklamy również elementy akwizycji, sprzedaży i public relations.

REGION – w „Planie...” synonim województwa.

RESTRUKTURYZACJA REGIONU – ogólnie: zmiana jego struktury, głównie gospodarczej w celu optymalizacji wykorzystania zasobów. Restrukturyzacja gospodarcza pociąga za sobą zmiany w strukturze społecznej i publicznej, zmianę elit. Powoduje zatem z reguły opór zagrożonych utratą znaczenia (dochodów, prestiżu, wpływów) i często – konieczność podejmowania działań zachowawczych, neutralizujących zmiany. Restrukturyzacja regionu może mieć charakter spontaniczny (dostosowanie do zmian w otoczeniu przy braku działań władz) bądź wymuszony decyzjami wynikającymi z interwencji państwa (programu restrukturyzacji).

REWITALIZACJA – kompleksowe działania związane z procesem przemian przestrzennych, społecznych i ekonomicznych w zdegradowanych częściach miast, przyczyniające się do poprawy jakości życia mieszkańców, przywrócenia ładu przestrzennego oraz ożywienia gospodarczego i odbudowy więzi społecznych.

ROLNICTWO EKOLOGICZNE – system gospodarowania, w którym wyklucza się stosowanie syntetycznych nawozów mineralnych, pestycydów, regulatorów wzrostu i syntetycznych dodatków paszowych. Rolnictwo to charakteryzuje się produkcją w cyklu zamkniętym gleba – roślina – zwierzę, przy zachowaniu dużej samowystarczalności. Traktowane jest, jako sposób życia w symbiozie z przyrodą, a cele ekologiczne dominują nad ekonomicznymi.

ROLNICTWO INTENSYWNE – system produkcji rolniczej ukierunkowany na maksymalny zysk osiągany w warunkach dużego nakładu pracy i środków finansowych. Charakteryzuje je powszechne zastosowanie wysoko wydajnych maszyn, technik uprawy i hodowli, nawozów mineralnych i środków ochrony roślin.

RÓWNOWAŻNA LICZBA MIESZKAŃCÓW (RLM) – jest to liczba wyrażająca wielokrotność ładunku zanieczyszczeń w ściekach odprowadzanych z obiektów przemysłowych i usługowych w stosunku do jednostkowego ładunku zanieczyszczeń w ściekach z gospodarstw domowych, wyrażana wskaźnikiem pięciodobowego biochemicznego zapotrzebowania na tlen (BZT₅), odprowadzanych od jednego mieszkańca w ciągu doby. W Polsce przyjęto ładunek BZT₅ pochodzący od jednego mieszkańca równy 60 g tlenu na dobę.

RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA – zróżnicowanie żywych organizmów występujących w ekosystemach, w obrębie gatunku i między gatunkami, oraz zróżnicowanie ekosystemów.

SOLAR SŁONECZNY – urządzenie montowane zazwyczaj na dachu lub ścianie budynku pochłaniające energię promieniowania słonecznego, służące głównie do ogrzewania pomieszczeń i wody użytkowej,

SPECJALNA STREFA EKONOMICZNA – to wydzielona część terytorium kraju, w której działalność gospodarcza może być prowadzona na preferencyjnych warunkach, a przedsiębiorstwom, które uzyskały zezwolenie na prowadzenie działalności w takiej strefie przysługuje pomoc publiczna w formie zwolnień podatkowych.

SPOŁECZEŃSTWO INFORMACYJNE – społeczeństwo kształtowane przez informacje, w którym głównymi czynnikami rozwoju będzie umiejętność gromadzenia, przetwarzania i wykorzystania informacji oraz rozwój przemysłu informatycznego. W gospodarce tworzonej przez to społeczeństwo informacja będzie czynnikiem produkcji, „surowcem” i jednocześnie produktem.

STRATEGIA LIZBOŃSKA – kompleksowy, długofalowy program społeczno-gospodarczy przyjęty przez Unię Europejską w Lizbonie w 2000 roku, którego celem jest uczynienie Europy



najbardziej dynamicznym i konkurencyjnym regionem gospodarczym na świecie, dzięki innowacyjności opartej na szeroko zakrojonych badaniach naukowych, a także przyczyniającym się do tworzenia nowych lepszych, miejsc pracy oraz poprawy spójności społecznej.

STRATEGIA ROZWOJU REGIONU – koncepcja systemowego działania na rzecz długotrwałego rozwoju regionu. Dokument określający sposoby postępowania dla realizacji wspólnie ustalonych celów. Strategia jest przejawem woli danej społeczności regionalnej do osiągnięcia wspólnych celów, wyjawionej w postaci dających się obiektywnie ocenić działań. Brak zgody, co do strategicznej wizji wyklucza powodzenie. Strategia rozwoju regionu ma z założenia służyć wszystkim jego mieszkańcom, zatem wymaga demokratycznego procesu konsultacji.

STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO – postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji polityki, strategii, planu lub programu.

STRUKTURY SIECIOWE (KLASTERY, KLASTRY) – nowoczesna forma przestrzennej organizacji gospodarki będąca odpowiedzią na procesy globalizacji i rozwój społeczeństwa informacyjnego. Struktury sieciowe oparte są na powiązaniach poziomych między różnymi podmiotami. Najbardziej charakterystyczne są jednoczesne relacje konkurencji i współpracy oraz dominacji i kontroli. Powiązania te można podzielić na: indywidualne i instytucjonalne oraz formalne i nieformalne. Relacje te w większości nie mają charakteru doraźnych relacji transakcyjnych a ich celem jest tworzenie m.in. tzw. środowiska zaufania w perspektywie długookresowej. Ponadto struktury sieciowe wykazują cztery cechy: współzależność uczestników, ich luźne powiązania, wzajemność świadczeń i dążenie do władzy. Charakter tych struktur ułatwia rozwój gospodarki innowacyjnej. Struktury sieciowe tworzą nowe formy koncentracji działalności gospodarczej zarówno w przestrzeni geograficznej (okręgi marshallowskie) jak i w przestrzeni geograficzno-ekonomicznej (klaster = grona gospodarcze) a proces ich powstawania nazywa się **usieciowieniem gospodarki**. Sieciowe struktury tworzone przez jednostki osadnicze należy traktować analogicznie jak sieciowe struktury gospodarcze.

SUBURBANIZACJA – jedna z faz urbanizacji, proces przemieszczania się mieszkańców miasta na obszary podmiejskie, i tworzenie osiedli podmiejskich (suburbia). Osiedla zamieszkałe przez osoby dobrze sytuowanych tworzą tzw. „złoty pierścień”. Jednocześnie, ze względu na niską rentę gruntową, na obszary wiejskie pod miastem przenosi się duża liczba przedsiębiorstw przemysłowych i przedsiębiorstw usługowych wymagających dużych powierzchni.

SUBWENCJA – środki finansowe przekazane biorcy (np. gminie) do swobodnej (względnie) dyspozycji na takie potrzeby i cele, jakie biorca uważa za najważniejsze w danym czasie.

SYSTEM OBSZARÓW CHRONIONYCH – układ powiązanych wzajemnie obszarów cennych ze względu na walory przyrodnicze, chronionych w różny sposób i na podstawie różnych przepisów prawnych. System obszarów chronionych obejmuje również korytarze ekologiczne.

TEN-T (*Trans – European Networks – Transport*) – Transeuropejska Sieć Transportowa, program przygotowany przez Unię Europejską mający za zadanie rozbudowę i modernizację sieci europejskiej infrastruktury głównych linii spinających kontynent europejski.

TERMINAL INTERMODALNY – odpowiednio przystosowany i wyposażony urządzeniem do sprawnego przeładunku punkt, położony na trasach transportu intermodalnego, w którym dokonywany jest przeładunek na inne środki transportowe lub składowanie jednostek ładunkowych.



TRANSPORT INTERMODALNY – oznacza przewóz towarów w jednej i tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe drogowym przez dwie (lub więcej) gałęzie transportu bez przeładunku samych towarów.

TRANSPORT KOMBINOWANY – oznacza przewóz towarów przez transport intermodalny, w którym główna część przewozów wykonywana jest przez kolej, żeglugę śródlądową lub transport morski, a część początkowa lub końcowa przewozu przez transport drogowy.

TRANSPORT MULTIMODALNY – oznacza przewóz towarów, przez co najmniej dwie (lub więcej) gałęzie transportu.

WODY GEOTERMALNE – są to wody opadowe, które wnikają w głąb ziemi, gdzie w kontakcie z młodymi, świeżo zastygłymi lub aktywnymi ogniskami magmy, podgrzewają się do znacznych temperatur.

WYPOSAŻENIE INSTYTUCJONALNE – obejmuje m.in. wyższe uczelnie, jednostki badawczo-rozwojowe, instytucje otoczenia przedsiębiorczości i wspierające przedsiębiorczość (np. strefy ekonomiczne i parki technologiczne), instytucje administracji publicznej. Wyposażenie instytucjonalne jest atrybutem danego obszaru i stanowi mierzalny, bezpośredni czynnik lokalizacji działalności gospodarczej. Wysoki poziom rozwoju wyposażenia instytucjonalnego sprzyja rozwojowi gospodarczych struktur sieciowych.

WYPOSAŻENIE SPOŁECZNE (=KAPITAŁ SPOŁECZNY) – obejmuje zarówno liczbę ludności w wieku produkcyjnym i jej kwalifikacje (np. wykształcenie) jak i trudno mierzalne cechy społeczne, np.: kultura przedsiębiorczości, zdolności innowacyjne, samoidentyfikacja i poczucie tożsamości terytorialnej, solidarność społeczna, środowisko zaufania, komunikatywność. Wyposażenie społeczne jest (tj. wyposażenie instytucjonalne) atrybutem każdego obszaru i trudno mierzalnym, pośrednim czynnikiem lokalizacji działalności gospodarczej, który sprzyja (bądź nie sprzyja) kształtowaniu struktur sieciowych. Tak zdefiniowane **wyposażenie społeczne** jest tożsame z socjologicznym pojęciem **kapitał społeczny**. Pojęcie **zasoby ludzkie** oznacza natomiast jedynie liczbę potencjalnych pracowników oraz ich kwalifikacje zawodowe.

WZGLĘDNY POZIOM ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO – w „Planie...” poziom rozwoju mierzony względem miasta o poziomie największym lub średniej dla województwa.

ZABYTEK – nieruchomość lub rzecz ruchoma, ich części lub zespoły, będące dziełem człowieka lub związane z jego działalnością i stanowiące świadectwo minionej epoki bądź zdarzenia, których zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną lub naukową.

ZABYTEK ARCHEOLOGICZNY – zabytek nieruchomy, będący powierzchnią, podziemną lub podwodną pozostałością egzystencji i działalności człowieka, złożoną z nawarstwień kulturowych i znajdujących się w nich wytworów bądź ich śladów albo zabytek ruchomy, będący tym wytworem.

ZASADA SUBSYDIARNOŚCI – oznacza, że zorganizowani w różnych układach obywatele rządzą swoimi sprawami w granicach prawa, a państwo podejmuje tylko te działania, których sami obywatele wykonać nie potrafią i nie mogą. Zasada ta wymaga znalezienia równowagi między możliwie nieskrępowaną aktywnością obywatelską a interwencją państwa (dla „wspólnego dobra”). Wprowadzona została w życie Traktatem z Maastricht pod naciskiem regionów obawiających się nadmiernego wzrostu wpływu i władzy instytucji Unii, zwłaszcza Komisji Europejskiej. Zasada ta ogranicza pole działania Unii. Głosi, że w dziedzinach, które nie są w jej wyłącznej kompetencji (tj. nie są traktatowo zastrzeżone dla Unii), Unia będzie



podejmować działania tylko wtedy, jeśli cele zamierzonych działań nie mogą być zrealizowane w wystarczającym stopniu na szczeblu państw członkowskich.

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ – taki rozwój społeczno – gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń.

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ OBSZARÓW WIEJSKICH – wiąże się z koncepcją ich wielofunkcyjności, kształtowaniem warunków dla różnorodnej działalności ekonomicznej prowadzonej z poszanowaniem aspektów środowiskowych, rozwoju funkcji społecznych i kulturalnych oraz dbałością o zapewnienie mieszkańcom dobrych warunków życia.

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ REGIONALNY – tradycyjny cel polityki regionalnej państwa w Polsce i w wielu krajach europejskich; istotą tej polityki jest przeciwdziałanie zróżnicowaniom międzyregionalnym uznawanym za „nadmierne” bądź „nieuzasadnione”. W praktyce oznacza to dążenie do równoważenia rozwoju regionów i stawianie sobie za cel optymalizację wykorzystania przestrzeni i innych zasobów kraju.

Skróty używane w tekście:

A – autostrada

S – droga ekspresowa

GP – droga główna ruchu przyspieszonego

G – droga główna

Z – droga zbiorcza

BOT – grupa elektroenergetyczna złożona z elektrowni Bełchatów, Opolo, Turów

CMK – Centralna Magistrala Kolejowa

CPL – Centralny Port Lotniczy dla Polski, lotnisko międzykontynentalne pełniące funkcję głównego lotniczego portu krajowego, przesiadkowego oraz tranzytowego.

GOW – gospodarka oparta na wiedzy

GUS – Główny Urząd Statystyczny

KDP – Koleje Dużych Prędkości, są to specjalnie zbudowane linie kolejowe o prędkości > 250 km/h lub linie modernizowane, dostosowane do prędkości > 200km/h.

ŁWK – Łódzki Węzeł Kolejowy

ŁKA – Łódzka Kolej Aglomeracyjna

MEW – mała elektrownia wodna

OZE – odnawialne źródła energii

PSE – Polskie Sieci Elektroenergetyczne



BIBLIOGRAFIA I MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

Materiały wejściowe do „Planu...”

- Agenda Terytorialna dla Unii Europejskiej
- Biała Księga Transportu – Europejska Polityka Transportowa w horyzoncie do 2010 r.
- Biuletyn Informacyjny ZPORR Województwa Łódzkiego, 2007, Urząd Marszałkowski w Łodzi, nr 1 (14), Łódź
- Czwarty raport UE na temat spójności gospodarczej i społecznej „Rozwijające się regiony – rozwijająca się Europa”, Komisja Europejska, 2007 r.
- Dyrektywa Rady 79/409/EWG z kwietnia 1979 r. o ochronie dzikich ptaków
- Dyrektywa Rady 85/337/EWG w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko, czerwiec 1985 r.
- Dyrektywa Rady 86/278/EWG z czerwca 1986 r. w sprawie ochrony środowiska a szczególnie gleb przy stosowaniu osadów ściekowych w rolnictwie
- Dyrektywa Rady 96/61/WE w sprawie zintegrowanego zapobiegania i ograniczania zanieczyszczeń (IPPC)
- Dyrektywa ramowa 96/62/WE w sprawie oceny i zarządzania jakością powietrza
- Dyrektywa 84/360/EWG w sprawie ograniczenia zanieczyszczeń powietrza z zakładów przemysłowych
- Dyrektywa 92/43/EWG z maja 1992 r. o ochronie siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory
- Dyrektywa 91/676/EEC dotycząca ochrony wód przed zanieczyszczeniami powodowanymi przez azotany pochodzenia rolniczego
- Dyrektywa 94/31/WE w sprawie odpadów niebezpiecznych, czerwiec 1994 r.
- Dyrektywa 96/82/WE w sprawie kontrolowania zagrożenia poważnymi awariami z udziałem substancji niebezpiecznych
- Dyrektywa 2001/42/WE w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko, czerwiec 2001 r.
- Dyrektywa 2001/80/WE w sprawie ograniczenia emisji niektórych zanieczyszczeń powietrza z dużych obiektów spalania energetycznego paliw
- Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, czerwiec 2002 r.
- Dyrektywa 2003/35/WE przewidująca udział społeczeństwa w odniesieniu do sporządzania niektórych planów i programów w zakresie środowiska oraz zmieniająca w odniesieniu do udziału społeczeństwa i dostępu do wymiaru sprawiedliwości dyrektywę Rady 85/337/EWG i 96/61/WE



- Dyrektywa 2003/4/WE w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska i uchylająca dyrektywę Rady 90/313/EWG w sprawie swobodnego do informacji o środowisku, styczeń 2003 r.
- Dyrektywa 2006/12/WE w sprawie odpadów, kwiecień 2006 r.
- Dyrektywa 2006/21/WE w sprawie gospodarowania odpadami pochodzącymi z przemysłu wydobywczego, marzec 2006 r.
- Dyrektywa 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim, październik 2007 r.
- Ekspertyza Projektu KPZK do roku 2033, Warszawa, 2008–2009
- Europejska Konwencja Krajobrazowa, Florencja 2000 r.
- Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego
- Gminne Programy Opieki nad zabytkami
- i-Łódzkie 2013 – Program rozwoju społeczeństwa informacyjnego w województwie łódzkim do roku 2013, Tarnów 2006
- Karta Lipska, nt. Zrównoważonych Miast Europejskich, przyjęta w maju 2007 r.
- Kierunki udzielania pomocy publicznej na lata 2007 – 2013, 2007, Warszawa
- Kierunki zwiększania innowacyjności gospodarki na lata 2007–2013, 2006, Warszawa
- Koncepcja horyzontalnej polityki przemysłowej w Polsce, 2007, Warszawa
- Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju – Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2001 r.
- Konsultacje w sprawie modyfikacji i uzupełnienia sieci TEN-T na terytorium Polski, Ministerstwo Infrastruktury, czerwiec – sierpień 2008 r.
- Konwencja berneńska o ochronie gatunków dzikiej flory i fauny oraz ich naturalnych siedlisk, 1979 r.
- Konwencja bońska o ochronie migrujących gatunków dzikich zwierząt, 1979 r.
- Konwencja o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska, Aarhus, 1998 r.
- Konwencja o różnorodności biologicznej, Rio de Janeiro 1992 r.
- Konwencja paryska o dziedzictwie światowym, Paryż 1972 r.
- Konwencja ramsarska o wodno-błotnych mających znaczenie międzynarodowe, zwłaszcza jako środowisko życia ptactwa wodnego, Ramsar 1971 r.
- Krajowa strategia ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej wraz z Programem Działań na lata 2007–2013
- Krajowa strategia zatrudnienia na lata 2007–2013
- Krajowy plan gospodarki odpadami 2010. 2006, Ministerstwo Środowiska
- Krajowy Plan Strategiczny Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007–2013, 2007, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Warszawa
- Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych, Ministerstwo Środowiska, 2003, Warszawa
- Krajowy Program Ramowy, 2005, Warszawa
- Krajowy Program Zwiększania Lesistości na lata 1995–2020. Aktualizacja, 2003, Ministerstwo Środowiska. Warszawa
- Master Plan Dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku, Ministerstwo Infrastruktury, sierpień 2008 r.



- Narodowa Strategia Integracji Społecznej dla Polski
- Narodowa Strategia Ochrony Środowiska na lata 2000–2006, 2000, Ministerstwo Środowiska Warszawa.
- Narodowa Strategia Rozwoju Kultury na lata 2004–2013
- Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013, 2007 (zaakceptowane przez Komisję Europejską)
- Narodowy Plan Rozwoju 2007–2013, 2005, Warszawa.
- Narodowy Program Foresight 2020
- Narodowy Program Zdrowia na lata 2007–2013 (przyjęty uchwałą Nr 90/2007 Rady Ministrów z dn. 15.05.2007r.)
- Ocena konkurencyjności w wykorzystaniu energii odnawialnej w województwie łódzkim, 2008, Łódź
- Plan Gospodarki Odpadami Województwa Łódzkiego 2011, 2008, Łódź
- Plan inwestycyjny GDDKiA o/Łódź na lata 2009-2013
- Plan Nawodnień Rolniczych dla województwa łódzkiego. 2007, BIPROWODMEL
- Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną na lata 2006–2020 PSE Operator, 2006, Warszawa
- Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną PGE Elektrownia Bełchatów SA
- Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną Energa – Operator SA oddział w Płocku
- Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną Łódzkiego Zakładu Energetycznego SA
- Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną Zakładu Energetycznego Łódź – Teren SA
- Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną Zakładu Energetycznego Enion SA oddział w Częstochowie
- Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe operatora gazociągów przesyłowych Gaz – System SA na lata 2009–2014 z perspektywą rozwoju, Warszawa 2009
- Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną na lata 2008–2017 spółki Elbis
- Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe Górnośląskiego Operatora Systemów Dystrybucyjnych
- Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe Mazowieckiego Operatora Systemów Dystrybucyjnych Sp. z o.o.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego; Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, Łódź 2002
- Plany rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną PKP Energetyka SA na lata 2009 – 2012
- Plany rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe Wielkopolskiego Operatora Systemów Dystrybucyjnych Sp. z o.o.
- Polityka dla przemysłu gazu ziemnego, marzec 2007 r.
- Polityka Ekologiczna Państwa na lata 2007 – 2010 z uwzględnieniem perspektyw 2011–2014, 2006, Ministerstwo Środowiska, Warszawa



- Polityka energetyczna Polski do 2030 roku, 2009, Warszawa
- Polityka leśna państwa
- Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, czerwiec 2005 r., przyjęta przez RM 29.06.2005 r.
- Polska 2025. Długookresowa Strategia Trwałego i Zrównoważonego Rozwoju
- Polska. Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013 wzrost gospodarczy i zatrudnienie. Narodowa Strategia Spójności
- Polska Przestrzeń – Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego kraju, maj 2007 r.
- Prognoza ludności GUS na lata 2003–2013, marzec 2004 r.
- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008–2012 – przyjęty przez Radę Ministrów 25.09.2007 r.
- Program Budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce, 2008, Praca zbiorowa, Warszawa
- Program Bursztynowy Szlak Greenways
- Program dla elektroenergetyki, marzec 2006 r.
- Program działań wspólnoty europejskiej w dziedzinie środowiska naturalnego na lata 2002–2012
- Program ESPON 2006 – Europejska Sieć Obserwacyjna Planowania Przestrzennego
- Program INTERREG IV, Współpraca Międzyregionalna
- Program Ochrony Środowiska Województwa Łódzkiego na lata 2008–2011 z perspektywą na lata 2012–2015, 2008, Łódź
- Program Ochrony Środowiska Województwa Łódzkiego na lata 2008–2011 z perspektywą na lata 2012–2015, zatwierdzony uchwałą Sejmiku Województwa Łódzkiego w marcu 2008 r.
- Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007–2013
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007–2013
- Program Operacyjny Kapitał Ludzki 2007–2013
- Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2007–2013, 2007 Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Warszawa
- Program rozwoju bazy sportowej w województwie łódzkim na lata 2006–2010
- Program rozwoju turystyki w województwie łódzkim na lata 2007–2020
- Program Rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, 2007, Ministerstwo Transportu, Warszawa
- Program Wojewódzki – strategia polityki zdrowotnej województwa łódzkiego na lata 2006–2013, 2006, Łódź
- Projekt Dyrektywy ramowej w sprawie ochrony gleb przyjęty przez Parlament Europejski w listopadzie 2007 r.
- Projekt Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego na lata 2007–2013, 2005, Ministerstwo Gospodarki i Pracy, Warszawa
- Ramowa Dyrektywa Wodna 2000/60/WE z października 2000 r.
- Raport o stanie środowiska w województwie łódzkim w 2006 i 2007 roku, 2006, 2007, WIOŚ w Łodzi, Biblioteka Monitoringu środowiska, Łódź
- Raport o stanie środowiska w województwie łódzkim w 2007 r., 2008, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi, Łódź



- Raport o stanie zabytków nieruchomych wpisanych do rejestru zabytków z terenu województwa łódzkiego. Ministerstwo Kultury, 2004
- Regionalna Strategia Innowacji Województwa Łódzkiego RSI LORIS 2005 – 2013 zatwierdzona Uchwałą nr XLI/612/2005 Sejmiku Województwa Łódzkiego w n. 28.04.2005 r.
- Regionalny Program Operacyjny Polityki Leśnej, zatwierdzony przez Ministra Środowiska w 2004 r.
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego na lata 2007 - 2013, 2006, Łódź
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 lutego 2007 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych
- Sektorowy Program Operacyjny Transport 2004–2006, 2003, Ministerstwo Infrastruktury Warszawa
- Sprawozdania z realizacji Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych w 2006 r., 2007 r. oraz projekty aktualizacji Programu, Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej
- Strategia dla przemysłu elektronicznego, 2006
- Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013, 2007, Ministerstwo Transportu, Warszawa.
- Strategia e-Zdrowia Województwa Łódzkiego na lata 2007-2013 (przyjęta przez Zarząd Województwa Łódzkiego 29.08.2007 r.
- Strategia gospodarki wodnej
- Strategia kierunkowa rozwoju informatyzacji Polski do roku 2013 oraz perspektywiczna prognoza transformacji społeczeństwa informacyjnego do roku 2020, 2005, Warszawa
- Strategia konsolidacji i wspierania polskiego przemysłu obronnego w latach 2007–2013 (przyjęta przez Radę Ministrów 31.08.2007r.)
- Strategia Lizbońska, przyjęta przez Radę Europejską w marcu 2000 r.
- Strategia ochrony obszarów wodno-błotnych w Polsce wraz z planem działań na lata 2006–2013
- Strategia polityki zdrowotnej województwa łódzkiego na lata 2006–2013
- Strategia rozwoju edukacji na lata 2007–2013, 2005, Warszawa
- Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015 (przyjęta przez Radę Ministrów 29.11.2006 r.)
- Strategia rozwoju nauki w Polsce do 2015 r., 2007, Warszawa
- Strategia rozwoju obszarów wiejskich i rolnictwa na lata 2007–2013, 2007, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Warszawa
- Strategia Rozwoju Sportu w Polsce do roku 2015, 2007, Warszawa
- Strategia rozwoju turystyki na lata 2007-2013, Warszawa, 2007 r.
- Strategia rozwoju województwa łódzkiego na lata 2007–2020 zatwierdzona Uchwałą nr LI/612/2005 Sejmiku Województwa Łódzkiego w dn. 31.01.2006 r.
- Strategia w dziedzinie ochrony gleb
- Strategia w sprawie zapobieganiu powstawaniu odpadów i ich recyklingu
- Strategia zróżnicowanego rozwoju dla Unii Europejskiej
- Traktat o Unii Europejskiej (TUE), artykuł 154 stanowiący podstawę prawną sieci TEN-T,
- Ustawa z dn. 05.06.1998 o samorządzie województwa (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1590 z późniejszymi zmianami)



- Ustawa z dn. 07.07.1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 1999r. nr 15, poz. 139 z późniejszymi zmianami)
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych z późniejszymi zmianami
- Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 86, poz. 789)
- Uzupełnienie Narodowej Strategii Rozwoju Kultury na 2004 – 2020, 2005, Warszawa
- Wieloletni Program Inwestycyjny Województwa Łódzkiego na lata 2008-2013 Uchwała Nr XLVI/1304/09 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 29.09.2009 r. z późniejszymi zmianami
- Wieloletni program promocji biopaliw lub innych paliw odnawialnych na lata 2008–2014, lipiec 2007 r.
- Wojewódzki Program Małej Retencji dla województwa łódzkiego – BIPROMEL 2006 r. na zlecenie WZMiUW w Łodzi
- Wojewódzki Program Ochrony i Rozwoju Zasobów Wodnych dla województwa łódzkiego BIPROWODMEL 2006 r.
- Wojewódzki Program Opieki nad Zabytkami w Województwie Łódzkim w województwie łódzkim na lata 2008 – 2011 – czerwiec 2007, Uchwała Nr X/186/07 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dn. 19.06.2007, Dz. U. woj. łódzkiego nr 239 poz. 2218 z dn. 28.07.2007 r.
- Zarządzenie nr 73 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 2.12.2008 r. w sprawie nadania numerów drogom krajowym
- Zarządzenie nr 74 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 2.12.2008 r. w sprawie nadania numerów drogom wojewódzkim
- Zarządzenie nr 80 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 18.12.2008 r. w sprawie klas istniejących dróg krajowych
- Założenia Programu rozwoju biogazowni rolniczych, 2009, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Warszawa
- Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego na lata 2004–2006
- Uchwała nr 581/10 Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 13.04.2010 r. w sprawie zatwierdzenia „Wojewódzkiego Programu Małej Retencji wraz z Aneksami i Prognozą oddziaływania na środowisko województwa łódzkiego”

Opracowania analityczne sporządzane na potrzeby aktualizacji „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego”

Dziedzictwo kulturowe:

- Analiza zasobów dziedzictwa kulturowego pod kątem wytypowania pomników historii
- Analiza zasobów dziedzictwa kulturowego w zakresie obszarów archeologicznych w województwie łódzkim
- Koncepcja kształtowania kręgu tożsamości kulturowej Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego
- Waloryzacja dóbr kultury współczesnej

Gospodarka i infrastruktura społeczna:

- Analiza potrzeb mieszkaniowych w powiatach w województwa łódzkiego do 2030 r. w świetle prognozy demograficznej GUS, NSP i raportu o stanie województwa



- Analiza przemian struktury gospodarczej województwa łódzkiego oraz rozmieszczenia największych podmiotów gospodarczych i inwestycji zagranicznych w województwie łódzkim
- Analiza struktury podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON w województwie łódzkim
- Innowacyjna gospodarka w województwie łódzkim na tle kraju i możliwości jej rozwoju
- Przemiany rynku pracy województwa łódzkiego w latach 2002–2004, 2004–2007
- Uwarunkowania rozwoju klastrów gospodarczych w województwie łódzkim

Opracowania wielobranżowe:

- Analizy dotyczące delimitacji Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego
- Koncepcja powiązań funkcjonalno – przestrzennych obszarów metropolitalnych Łodzi i Warszawy
- Uwarunkowania rozwoju funkcji metropolitalnych

Osadnictwo:

- Waloryzacja ośrodków osadniczych województwa łódzkiego

Środowisko przyrodnicze:

- Aktualizacja i weryfikacja materiałów dotyczących obszarów zagrożenia powodziowego w zlewniach rzek województwa: Bzury, Pilicy, Warty
- Analiza efektywności i opłacalności budowy lub modernizacji zbiorników retencyjnych na terenie województwa łódzkiego
- Analiza lokalnych systemów ekologicznych miast województwa pod kątem ich powiązań z systemami ekologicznymi województwa i kraju
- Analiza uwarunkowań w zakresie możliwości zwiększenia lesistości na obszarze województwa łódzkiego
- Analizy związane z ustanawianiem obszarów chronionego krajobrazu w województwie łódzkim
- Kierunki rozwoju rolnictwa w województwie łódzkim
- Uwarunkowania środowiska przyrodniczego i kulturowego w rejonie postulowanej eksploatacji węgla brunatnego złoża „Złoczew”

Transport i infrastruktura techniczna:

- Analiza dodatkowych obwodnic wynikających z opracowań planistycznych szczebla lokalnego pod kątem możliwości ich uwzględnienia w aktualizacji ww. „Planu...”
- Analiza dotycząca przebiegu kolejowego korytarza bałtycko – adriatyckiego (BAC) cargo/pasażerskiego w ramach sieci TEN-T na obszarze województwa łódzkiego
- Analiza dotycząca w jakim zakresie proponowane obszary Natura 2000 będą kolidowały z planami rozwoju infrastruktury transportowej w województwie łódzkim
- Analiza możliwości wykorzystania energii geotermalnej w województwie łódzkim
- Analiza możliwości powiązań układu regionalnego z projektowanymi węzłami autostradowymi, szczególnie w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym
- Analiza możliwości przebiegu obwodnicy Inowłódza w ciągu drogi wojewódzkiej nr 726 w powiązaniu z projektowaną obwodnicą w ciągu drogi krajowej nr 48 (wg projektów GDDKiA)
- Analiza możliwości rozszerzenia sieci TEN-T poprzedzona analizą uwarunkowań i powiązań międzyregionalnych



- Analiza możliwości wariantowania drogi S-8 na styku dwu województw wielkopolskiego i łódzkiego oraz w kontekście postulowanych terenów ochronnych w gminie Wieruszów i Sokolniki
- Analiza możliwości wykorzystania energii alternatywnej w gospodarce energetycznej województwa łódzkiego
- Analiza obciążenia ruchem sieci dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze województwa łódzkiego na podstawie generalnych pomiarów ruchu drogowego
- Analiza obwodnic miejscowości wytypowanych w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego jako propozycje zadań dla realizacji ponadlokalnych celów publicznych na układzie dróg wojewódzkich w aspekcie spełnienia warunków technicznych oraz uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych
- Analiza planistyczna dla propozycji lokalizacji klastera intermodalnego w Leżnicy Wielkiej koło Łęczycy na bazie lotniska wojskowego
- Analiza przebiegu kolejowych połączeń międzyregionalnych dla województwa łódzkiego w powiązaniu z planowaną linią kolejową dużych prędkości Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań
- Analiza uwarunkowań i możliwości trasowania obwodnicy Konstantynowa Łódzkiego i Lutomierska w ciągu drogi wojewódzkiej nr 710 w powiązaniu z układem komunikacyjnym miasta Łodzi
- Analiza zgłoszonych wniosków i postulatów dotyczących zmian kategorii dróg powiatowych na drogi wojewódzkie na obszarze województwa
- Drogi ekspresowe S-74 (propozycja zmiany przebiegu), S-12 i S-8 (Wrocław – Łódź) i ich strategiczne znaczenie dla rozwoju Polski środkowo-wschodniej
- Koncepcja systemu gazyfikacji województwa łódzkiego
- Koncepcja układu dróg powiatowych w powiązaniu z regionalnym układem drogowym województwa
- Oferty terenowe w zakresie możliwości lokalizacji inwestycji logistycznych i gospodarczych na podstawie opracowań planistycznych szczebla lokalnego
- Określenie priorytetów realizacyjnych i modernizacyjnych na układzie dróg wojewódzkich w granicach województwa łódzkiego
- Projekty uzupełniające sieć TEN-T w Polsce, znajdujące się na terenie województwa łódzkiego (informacja opracowana wg pytań przysłanych z Ministerstwa Infrastruktury)
- Strefa rozwojowa VI korytarza transportowego na obszarze województwa łódzkiego – materiał dla projektu „AB Landbridge
- Studium przebiegu gazociągu wysokiego ciśnienia relacji Wronów – Meszcze – Odolanów na odcinku Meszcze (Piotrków Trybunalski) – wschodnia granica województwa łódzkiego (Wronów)
- Studium trasowania drogi ekspresowej S-12 Piotrków Trybunalski – Sulejów – Opoczno – Radom w granicach województwa łódzkiego
- Studium trasowania drogi ekspresowej S-8

Turystyka:

- Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna Europejskich Szlaków Kulturowych – Szlak Bursztynowy
- Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna Europejskich Szlaków Kulturowych – Szlak Romański
- Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna Europejskich Szlaków Kulturowych – Szlak Cysterski



- Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna Europejskich Szlaków Kulturowych – Szlak Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej
- Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna szlaków kolejek wąskotorowych w województwie łódzkim
- Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna szlaku wodnego Pilicy
- Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna Wojewódzkiego Szlaku Konnego im. mjr. H. Dobrzańskiego "Hubala"
- Koncepcja rozwoju turystyki w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym
- Kształtowanie sieci ośrodków turystycznych w regionie łódzkim w kontekście „Programu rozwoju turystyki”

Zagospodarowanie przestrzenne:

- Analiza terenów mieszkaniowych, przemysłowych, rekreacyjnych wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
- Oferty inwestycyjne samorządów lokalnych
- Raport o gospodarowaniu przestrzenią na terenie województwa łódzkiego w 2006, 2007, 2008

Materiały uzupełniające:

- Adamczewska-Wejchert H., Wejchert K., 1986, Małe miasta. Problemy urbanistyczne stale aktualne, Warszawa
- Adamowicz M., 2005, Zrównoważony i wielofunkcyjny rozwój rolnictwa a agromonia. Adamowicz M., Zrównoważony i wielofunkcyjny rozwój rolnictwa a agromonia, Katedra Polityki Agrarnej i Marketingu SGGW, Warszawa
- Analiza funkcjonalna nowego dworca centralnego w Łodzi, jako ponadregionalnego węzła intermodalnego, SITK RP Oddział w Łodzi, 2007
- Analiza zasadności i warunków budowy nowego połączenia kolejowego Łódź – Piotrków Trybunalski, SITK RP Oddział w Łodzi, lipiec 2008
- Atlas Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP) w Polsce wymagających szczególnej ochrony 1990, Red. Nauk A.S. Kleczkowski AGH, Kraków
- Atlas Hydrogeologiczny Polski w skali 1:500 000, 1994, red. B. Paczyński, Państwowy Instytut Geologiczny, Warszawa
- Atlas Miasta Łodzi, 2002, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź
- Atlas Rzeczypospolitej Polskiej, 1993, IGiPZ PAN, Główny Geodeta Kraju, PWN, Warszawa
- Atlas zasobów energii geotermalnej na niżu polskim, 2006, Akademia Górniczo – Hutnicza w Krakowie, Kraków
- Badziak K. (red.), 1997, Brzeziny. Dzieje miasta do 1995 roku, Łódź
- Bański. J., 2007, Przemiany funkcjonalno-przestrzenne terenów wiejskich – diagnoza, rekomendacje dla KPZK. Zespół Badań Obszarów Wiejskich, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa
- Bell D., 1973, The coming of the post-industrial society; a venture in social forecasting. Basic Books, New York
- Bertalanffy L. von, 1984, Ogólna teoria systemów. Podstawy, rozwój, zastosowania, PWN, Warszawa



- Bilans polskich surowców mineralnych (energetycznych, metalicznych, chemicznych i skalnych). Kierunki polityki przestrzennej w zakresie wykorzystania złóż. Problemy ochrony złóż i terenów eksploatacyjnych. Rekomendacja dla KPZK. Instytut Gospodarki Surowcami Mineralnymi i Energią PAN, Kraków 2008
- Bilans zasobów kopalin i wód podziemnych w Polsce wg stanu na 31 XII 2007 r. Ministerstwo Środowiska. Państwowy Instytut Geologiczny, Warszawa 2008
- Bonisławski R., 1999, Nowosolna, Wędrownik III (361), PTTK, Łódź
- Borowińska I., 2003, „Szlak Romański” jako przykład produktu turystycznego województwa łódzkiego, Tomaszów Mazowiecki
- Chojnicki Z., 1996, Region w ujęciu geograficzno-systemowym. [w:] Czyż T. (red.), Podstawy regionalizacji geograficznej, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań
- Chojnicki Z., Czyż T., 1973, Metody taksonomii numerycznej w regionalizacji geograficznej. PWN, Warszawa
- Christaller W. 1963, Ośrodki centralne w południowych Niemczech, [tłum. P. Eberhardt], PZLG nr 1
- Conti S., 1993, The network perspective in industrial geography. Towards a model, „Geogr. Annaler”, no 75 B, vol. 3
- Czarnecki W., 1965, Planowanie miast i osiedli, Warszawa
- Czechowska K., Wycichowski W., 1986, Ocena wartości kulturowych miasta Pabianic, Łódź
- Czechowska K., 1986, Ocena wartości kulturowych miasta Konstantynowa Łódzkiego, Łódź
- Dicken P., 1998, Global Shift. Transforming the World economy. Paul Chapman Publishing, London
- Domański A., 1960, Wolbórz. Zarys historyczno-urbanistyczny i wnioski konserwatorskie odnośnie zabytkowego miasta, Kraków
- Domański A., 1961, Biała Rawska - studium zabytkowego założenia miasta i wytyczne urbanistyczno-konserwatorskie, Kraków
- Domański B., 1992, Postfordowski elastyczny model produkcji a jej przestrzenna organizacja, [w:] Chojnicki Z. (red.) Studia geograficzne przemian społeczno-gospodarczych, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 159, PWN, Warszawa
- Domański B., 1980, Regionalizacja ekonomiczno-geograficzna z zastosowaniem metody McQuitty’ego i analizy dyskryminacyjnej (na przykładzie Polski południowo-wschodniej); Problemy Studenckiego Ruchu Naukowego, nr 6 (52)
- Dublicki B., 1983, Ocena wartości kulturowych miasta Zgierza, cz. I, II, Zgierz
- Dumala K. Uwagi o perspektywnym planie ogólnym Tomaszowa Mazowieckiego z punktu widzenia ochrony jego wartości zabytkowych
- Dylik J., 1971, Województwo ze stolicą bez antenatów. Geografia historyczna województwa łódzkiego, Łódź 1971
- Dziewoński K., Jerczyński M., 1971, Baza ekonomiczna i struktura funkcjonalna miast. Prace Geograficzne IG PAN, t. 87, PWN, Warszawa
- Fechner I., 2004, Centra logistyczne, Cel – realizacja – przyszłość, Biblioteka Logistyka, Poznań
- Flatau O., 1853, Opis miasta pod względem historycznym, Łódź
- Gidel, Korzewski P., Lewacka A., 1982, Studium architektoniczno-urbanistyczne dla wybranych fragmentów zabudowy Pławna, Częstochowa



- Gierańczyk W., Kluba M., (prac. zbior.), 2008, Problemy i metody oceny kontinuum miejsko-wiejskiego w Polsce. Studia Obszarów Wiejskich tom XIII. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa
- Głowacki K., 1984, Urbanistyka Piotrkowa Trybunalskiego, tom I, Piotrków – Kielce
- Główne kierunki rozwoju lotnictwa ogólnego w Polsce w latach 2007 – 2010; Urząd Lotnictwa Cywilnego, Warszawa 2007 r.
- Gołembski G. [pod red.], 2006, Kompendium wiedzy o turystyce, WN PWN, Warszawa
- Gorczyca K., Na Bursztynowym Szlaku, Kalisz – Konin, Starostwo Powiatowe w Koninie, Konin
- Grabher G. (ed), 1993, The embedded firm. On the socioeconomics of industrial networks. Routledge, London – New York
- Grabher G., 1997, Adaptation at the cost of adaptability. Reconstructing the Eastern German regional economy. [in:] Grabher G., Stark D. (eds.) Restructuring networks in post socialism: legacies, linkages and localities. Oxford University Press, Oxford
- Granovetter M., 1985, Economic action and social structure, the problem of embeddedness., "American Journal of Sociology", 91, 3
- Gregorowicz J. (red.), 1982, Województwo skierniewickie. Monografia regionalna. Zarys dziejów, obraz współczesny, perspektywy rozwoju, Łódź – Skierniewice.
- Guerquin B., 1984, Zamki w Polsce, Warszawa
- Håkansson H. (ed.), 1987, Industrial technological development. A network approach. Croom Helm, London
- Håkansson H., Johanson J., 1993, The network as a governance structure: interfirm cooperation beyond markets and hierarchies, [in:] Grabher G. (ed) The embedded firm. On the socioeconomics of industrial networks, Routledge, London – New York
- Hamilton F. E. I., 1979, The definition and charakter of industrial systems, Zeszyty Naukowe UJ, Prace Geograficzne, t. 48, Kraków
- Hamilton F. E. I., Linge G. J. R., (eds.), 1979, Industrial systems. John Wiley, Chichester
- Hryniak E., 1989, Studium historyczno-konserwatorskie m. Szadek, Kielce
- Jackowski A. Sołjan I., 2000, Leksykon – Szlaki Pielgrzymkowe Europy, Wydawnictwo Znak, Kraków
- Jakóbczyk-Gryszkiewicz J., 2001, Aglomeracja łódzka; [w:] Liszewski S. (red.) Zarys Monografii Województwa Łódzkiego, Łódzkie Tow. Nauk.. Łódź
- Jazdżewska I., 2001, Miejska sieć osadnicza i jej przemiany; [w:] Liszewski S. (red.) Zarys Monografii Województwa Łódzkiego, Łódzkie Tow. Nauk. Łódź
- Jezierska – Thole A. i Kozłowski L., 2008, Praca zbiorowa. Gospodarka przestrzenna w strefie kontinuum miejsko-wiejskiego w Polsce. Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń
- Józefacki J., 1988, Dzieje Skierniewic 1359–1975, Skierniewice
- Józefacki J., 1988, Dzieje Skierniewic 1359–1975, Skierniewice
- Kaczmarek J., Stasiak A., Włodarczyk B., 2002, „Produkt turystyczny albo Jak organizować poznawanie świata”, Wydaw. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź
- Kaczmarek J., Stasiak A., Włodarczyk B., 2005, Produkt turystyczny, PWE, Warszawa
- Kalinowski W., 1971, Problemy ochrony i konserwacji zabytkowych układów przestrzennych miast i osiedli, Toruń
- Kalinowski W., 1966, Zarys historii budowy miast w Polsce do połowy XIX wieku, Toruń



- Kalinowski W., Trawkowski S., 1956. Studium historyczne do planu zagospodarowania przestrzennego miasta Sieradza, Warszawa
- Kamińska J., 1953, Grody wczesnośredniowieczne ziem Polski Środkowej na tle osadnictwa, Acta Archeologica Universitatis Lodziensis, Łódź
- Kamińska J., 1953, Grody wczesnośredniowieczne ziem Polski Środkowej na tle osadnictwa, Acta Archeologica Universitatis Lodziensis, Łódź
- Kasprzycki J., 1999, Korzenie miasta, Veda, Warszawa
- Kłoczko A., Różewicz M. (red.), 1996, Zabytki architektury i budownictwa w Polsce województwo skierniewickie, z. 38, Warszawa
- Kobjek G., 1998, Księży Młyn – królestwo Scheiblerów, Łódź
- Koch W., 1991, „Style w architekturze”, Wyd. Świat Książki, Warszawa
- Kolejwa M., 1984, Ocena wartości kulturowych miasta Ozorkowa, Łódź
- Koncepcja rozwoju transportu kolejowego w regionie łódzkim do 2030 roku, 2008, SITK RP Oddział w Łodzi
- Kondracki J., 1967, Geografia fizyczna Polski. PWN, Warszawa
- Kostrubiec B., 1971, Analiza matematyczna zbioru osiedli województwa opolskiego; [w:] S. Golachowski (red.) Struktury i procesy osadnicze, Opole – Wrocław
- Koter M., 1969, Geneza układu przestrzennego Łodzi przemysłowej, Prace Geograficzne, nr 79, Łódź
- Koter M., 1999, Historyczne uwarunkowania powstania i rozwoju regionu łódzkiego, [w:] Ziemia łódzka, Wyd. Łódź, Łódź
- Koter M., Liszewski S., Suliborski A., Łódź i region Polski Środkowej. Podręcznik wiedzy o regionie dla liceów, ŁTN, Łódź
- Krzyżanowska H., 1988, Zabytki architektury i budownictwa w Polsce województwo miejskie łódzkie, z. 24, 1988, Warszawa
- Kulesza M., 2001, Morfogeneza miast na obszarze Polski Środkowej w okresie przedrozbiorowym. Dawne województwa łęczyckie i sieradzkie, Łódź
- Kulesza M., Koter M., 1998, Kształtowanie się sieci miast na obszarze Polski Środkowej, Werwicki A. (red.) Transformacja społeczno – ekonomiczna Polski Środkowej, Łódź
- Kurek W., 2008, Turystyka, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
- Kutno – studium historyczno-urbanistyczne, praca zbiorowa, PKZ, Warszawa
- Lebeda Roman, Oleszczuk Patryk, 2002, Odpady komunalne i ich zagospodarowanie: wybrane zagadnienia, Lublin
- Leśnictwo 2006, 2007. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa
- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., 2002, Geografia turystyki Polski, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa
- Lipowski Z., 2000, Miasto przed borem, Wędrownik III (365), PTTK, Łódź
- Liszewski S. (red.), 2001, Zarys monografii województwa łódzkiego, Łódź
- Liszewski S., 1982, Łódź i okolice, Wyd. Sport i Turystyka, Warszawa
- Liszewski S., 2001, Miasta i wsie. Procesy urbanizacji; [w:] Liszewski S. (red.) Zarys Monografii Województwa Łódzkiego, Łódzkie Tow. Nauk. Łódź
- Łoziński J. Z. (red.), 1954, Katalog zabytków sztuki w Polsce, t. II województwo łódzkie, Warszawa
- Łydowska-Sowina U. Socjotopografia późnośredniowiecznego Sieradza, Sieradz



- Machaliński P., Podolska J., Stańczak T., Spacerownik po Regionie, Biblioteka Gazety Wyborczej, Łódź
- Marczyńska-Witczak E., Michalski W., 1996, Przestrzenne i czasowe zróżnicowanie warunków życia ludności w Polsce; CUP BPR w Łodzi, PTG oddz. w Łodzi, Łódź
- Markowski T., Marszał T., 2006, Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe, KPZK PAN, Warszawa
- Marszał T., 1995, Szadek. Monografia miasta, Szadek
- Mokras – Grabowska J., Rzeńca P., 2007, „Województwo łódzkie – przewodnik turystyczny”, Regionalna Organizacja Turystyczna Województwa Łódzkiego, Łódź
- Mortimer-Szymczyk H. (red.), 1981, Województwo miejskie łódzkie. Monografia regionalna. Zarys dziejów, obraz współczesny, perspektywy rozwoju, Łódź
- Mowszowicz J., 1962, Parki Łodzi, Łódź
- Muszyńska E., 1975, Problemy zagrożonych relikwów urbanistycznych małych miast Regionu Łódzkiego, Łódź
- Muszyńska E., 1981, Problematyka małomiasteczkowych form przestrzennych, Studia Regionalne T.V (X), Warszawa–Łódź
- Naisbitt J., 1984 – Megatrends – The new Directions Transforming our lives, Warner Books
- Niezgoda A., 2006, Obszar recepcji turystycznej w warunkach rozwoju zrównoważonego, prace habilitacyjne, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Poznań
- Ochrona Środowiska, 2006, 2007. Główny Urząd Statystyczny. Informacje i opracowania statystyczne. Warszawa
- Olszewski B., 1995, Od Piątku do Soboty. Wędrówki po ziemi łódzkiej, Łódź
- Olszewski B., 1999, Tum, znaczy dom. Wędrówki po ziemi łódzkiej, Łódź
- Parysek J.J., 1991, Which way? Possibilities of the integration of Polish economy and industry with the European Economic Community as seen at the start of the 1990s. [in:] The impact of transition to a market economy in countries of Central and Eastern Europe upon the spatial structure of international economic relations in the manufacturing sector. Uniw. Łódzki, Łódź
- Parysek J.J., 1992, Polski przemysł a nowe warunki społeczno-ustrojowe, [w:] Chojnicki Z. (red.) Studia geograficzne przemian społeczno-gospodarczych, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 159, PWN, Warszawa
- Parysek J.J., 2001, Podstawy gospodarki lokalnej, Wyd. Uniwersytetu im. A. Mickiewicza, Poznań
- Parysek J.J., Wojtasiewicz L., 1979, Metody analizy regionalnej i metody planowania regionalnego. „Studia KPZK PAN”, t. 69, PWN, Warszawa
- Perzanowski Z., 1961, Biała Rawska zarys historii miasteczka. Kraków
- Piotrowski W. (red.), 1980, Województwo sieradzkie. Zarys dziejów, obraz współczesny, perspektywy rozwoju, Łódź–Sieradz
- Prognoza Demograficzna na lata 2007–2035, 2008, GUS, Warszawa
- Prognoza Oddziaływania na Środowisko dla Wojewódzkiego Programu Małej Retencji dla województwa łódzkiego z uwzględnieniem aneksu do tego programu HYDEKO Sp. z o.o. 2008, WZMiUW
- Prognoza oddziaływania na środowisko Programu budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce, 2008, ATKINS



- Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce, 2005, Ministerstwo Środowiska. Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk, Białowieża
- Puś W., 1987, Dzieje Łodzi przemysłowej (zarys historii), Muzeum Historii Miasta Łodzi, Łódź
- Ratajski M., Orzyński J., 1997, Przewodnik Piotrków Trybunalski i okolice, Centrum Informacji Turystycznej PTTK, Piotrków Trybunalski
- Roczna ocena jakości powietrza w woj. łódzkim w 2007 r., 2008 WIOŚ, Łódź
- Rocznik Statystyczny Rolnictwa i Obszarów Wiejskich 2006. Główny Urząd Statystyczny. Warszawa
- Rocznik Statystyczny Województw 2005, GUS, Warszawa
- Rocznik Statystyczny Województw 2006, GUS, Warszawa
- Rocznik Statystyczny Województw 2007, GUS, Warszawa
- Rocznik Statystyczny Województwa Łódzkiego 2005, US Łódź, Łódź
- Rocznik Statystyczny Województwa Łódzkiego 2006, US Łódź, Łódź
- Rocznik Statystyczny Województwa Łódzkiego 2007, US Łódź, Łódź
- Rospond S. 1984, Słownik etymologiczny miast i gmin PRL, Wrocław
- Różewicz M., 1987, Zabytki architektury i budownictwa w Polsce województwo piotrkowskie, zeszyt 30, Warszawa
- Różewicz M., 1988, Zabytki architektury i budownictwa w Polsce województwo płockie, Warszawa
- Ruch drogowy 2005 – Biuro Projektowo Badawcze Dróg i Mostów Transprojekt Warszawa sp. z o.o., Warszawa 2006
- Runge J., 1992, Wybrane zagadnienia analizy przestrzennej w badaniach geograficznych; Skrypty Uniwersytetu Śląskiego nr 469, Uniwersytet Śląski, Katowice
- Rykiel Z., 1991, Rozwój regionów stykowych w teorii i w badaniach empirycznych, Prace habilitacyjne PZ PAN, Ossolineum, Wrocław – Warszawa – Kraków
- Sawicki A., 1979, Wytyczne do koncepcji planu rewaloryzacji zespołu staromiejskiego śródmieścia Łowicza, Skierniewice
- Serafinowicz J., 1985, Skierniewice studium historyczno-urbanistyczne, Warszawa
- Siuchniński R. (red. nauk.) tom I, 1965, tom II, 1967, Miasta polskie w tysiącleciu, Wrocław–Warszawa–Kraków
- Solle P., 2008, Województwo łódzkie informator turystyczny, Regionalna Organizacja Turystyczna Województwa Łódzkiego, Łódź
- Stankiewicz Z. (red.), 1982, Województwo piotrkowskie. Monografia regionalna. Zarys dziejów, obraz współczesny, perspektywy rozwoju, Łódź–Piotrków Trybunalski
- Studia z historii budowy miast, 1955, Prace Instytutu Urbanistyki i Architektury, zeszyt 1/14, Warszawa
- Studium przebiegu przez Łódź kolei dużych prędkości V-300, 2006, oprac. Teren sp. z o.o. Łódź
- Studium rozwoju funkcjonalnego łódzkiego węzła kolejowego w aspekcie budowy linii dużych prędkości w Polsce i zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych aglomeracji łódzkiej, 2007, SITK RP Oddział w Łodzi
- Studium wiedzy o regionie. Wybrane problemy, 1994, Łódź



- Studium wykonalności wraz z programem funkcjonalno-użytkowym, koncepcją koordynacyjną, zagospodarowania przestrzeni poniżej poziomu terenu rejonu dworca Łódź Fabryczna, 2009, Systra na zlecenie EC1
- Sulejów – romańskie opactwo cystersów – folder promocyjny
- Sulimierski F., Chlebowski B, Walewski W., 1884, Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich, Warszawa
- Szlak Piastowski – ulotka promocyjna, 2006, Starostwo Powiatowe w Gnieźnie.
- Szulc H., 1995, Morfogeneza osiedli wiejskich w Polsce, Prace Geograficzne nr 163, Wrocław
- Szymczak J. (red.), 2005, Przewodnik po Łęczycy i regionie łęczyckim, Łęczyca.
- Śladem dawnych kupców [w:] Kolory Polski, dodatek do Gazety Wyborczej, red. Rakowska K., str. 5
- Świechowski Z. 1954, „Opactwo Cysterskie w Sulejowie”, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Poznań
- Troc M., 1991 – Ćwiczenia z geografii przemysłu. Wyd. Naukowe WSP, Kraków.
- Waloryzacja rolniczej przestrzeni produkcyjnej Polski według gmin, 1994, I.U.N. i G., Puławy
- Wegner J., 1953, Łowicz studium historyczno-urbanistyczne do planu zagospodarowania przestrzennego miasta, Skierniewice
- Weymann S., 1938, Cła i drogi handlowe w Polsce Piastowskiej Poznań
- Widawa – studium historyczno-urbanistyczne, 1964, praca zbiorowa, Warszawa.
- Wielowiejski J., 1980, Główny szlak bursztynowy w czasach Cesarstwa Rzymskiego, Wrocław
- Wierzbicka B. (red.) 1996, Miasto tyłem do rzeki. Materiały sesji naukowej, Warszawa
- Wilkin. J., Przekształcenia własnościowe, zawodowe i społeczne na obszarach wiejskich – Ekspertyza dla Rządowego Centrum Studiów Strategicznych. Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN
- Wojalski M. Z., 2000, Koleją do „Ziemi Obiecanej”, Widzewska Oficyna Wydawcza ZORA, Łódź
- Wojewódzka-Król K. (red), Rozwój infrastruktury transportu, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, 2002 r.
- Województwo łódzkie. Podregiony, powiaty, gminy 2004 - 2008. Urząd Statystyczny w Łodzi, Łódź
- Wstępne studium wykonalności budowy linii dużych prędkości Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa, 2005, Centrum Naukowo Techniczne Kolejnictwa, Warszawa
- Wytyczne konserwatorskie do planu regionalnego zagospodarowania przestrzennego województwa piotrkowskiego, 1987, praca zbiorowa, cz. I i II, TUP Warszawa
- Zin W. (red.), 1986, Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce. Odbudowa i konserwacja. Miasta historyczne, Warszawa
- Zub J., 2000, „Sulejów. Opactwo cysterskie”, Przewodnik po zabytkach sztuki nr 19, Wydawnictwo ABC, Tarnobrzeg
- Zwierzęta a drogi. Metody negatywnego wpływu dróg na populacje dzikich zwierząt, 2006, Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk, Białowieża



Materiały udostępnione na stronach internetowych

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad www.gddkia.gov.pl
- Główny Urząd Statystyczny www.stat.gov.pl
- Internetowy System Informacji Prawnej www.isip.sejm.gov.pl
- Ministerstwo Gospodarki www.mg.gov.pl
- Ministerstwo Infrastruktury www.mi.gov.pl
- Ministerstwo Rozwoju Regionalnego www.mrr.gov.pl
- Ministerstwo Sportu www.msport.gov.pl/
- Ministerstwo Środowiska www.mos.gov.pl
- PGE Elektrownia Bełchatów SA www.elb.pl
- PGE Polska Grupa Energetyczna www.pgesa.pl
- PKP Intercity www.intercity.pl
- PKP Przewozy Regionalne www.pr.pkp.pl
- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej www.pansa.pl
- Polska Izba Gospodarcza Energii Odnawialnej www.pigeo.org.pl
- Polskie Górnictwo Naftowe i Gazowe SA www.pgnig.pl
- Polskie Koleje Państwowe www.pkp.pl
- Port Lotniczy im. W. Reymonta w Łodzi www.lotnisko.lodz.pl
- Regionalna Organizacja Turystyczna Województwa Łódzkiego www.rotwl.pl/
- Regionalny Program Operacyjny WŁ na lata 2007-2013 www.rpo.lodzkie.pl
- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej www.sitk-rp.org.pl
- Transport Kolejowy www.transport-kolejowy.wnp.pl
- Urząd Lotnictwa Cywilnego www.ulc.gov.pl
- Urząd Marszałkowski woj. łódzkiego www.lodzkie.pl
- Ziemia Łódzka www.ziemialodzka.pl



S PIS RYSUNKÓW

1. Powiązania drogowe regionu łódzkiego w skali europejskiej
2. Powiązania kolejowe regionu łódzkiego w skali europejskiej
3. Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2000.
4. „Program Budowy Dróg Krajowych”. „Master Plan Dla Transportu Kolejowego”
5. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko – wykaz projektów kluczowych
6. Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka – wykaz projektów kluczowych
7. Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego na lata 2007–2020
8. Indykatywny Wykaz Indywidualnych Projektów Kluczowych Dla RPO WŁ na lata 2007–2013
9. Wieloletni Program Inwestycyjny Województwa Łódzkiego na lata 2008–2013
10. Podział administracyjny województwa łódzkiego
11. Demograficzne obszary problemowe
12. Zmiana liczby ludności wg prognozy GUS w 2030 roku
13. Przewidywane potrzeby mieszkaniowe do 2030 roku
14. Mieszkaniowe obszary problemowe
15. Ochrona zdrowia w 2008 roku według powiatów
16. Działalność kulturalna i szkolnictwo wyższe według powiatów w 2008 roku
17. PKB na 1 mieszkańca w stosunku do UE-27 według regionów w 2007 roku
18. Obszary wsparcia dla gospodarki
19. Ekonomiczne obszary problemowe w 2008 roku
20. Wielkość gospodarstw rolnych i dynamika zmian w okresie 1996–2002
21. Zróżnicowanie rolnictwa – obszary problemowe
22. Nakłady na działalność badawczo-rozwojową w województwie łódzkim w latach 1995–2008 według sektorów
23. Stopa bezrobocia w latach 2003–2008
24. Rynek pracy. Obszary problemowe
25. Ziemie województwa łódzkiego w przekrojach historycznych
26. Zaludnienie w miastach
27. Kierunki i wielkość zmian poziomu rozwoju społeczno – gospodarczego miast województwa łódzkiego w latach 2004 – 2008 wg wskaźnika syntetycznego
28. Struktura funkcjonalna
29. Delimitacja obszaru kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej. Potencjał metropolitalny gmin
30. Cechy funkcjonalno-przestrzenne obszaru kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej
31. Predyspozycje dla rozwoju funkcji metropolitalnych w obszarze kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej



32. Rozmieszczenie ludności wiejskiej
33. Obszary problemowe w zakresie osadnictwa
34. Układ drogowy
35. Układ kolejowy
36. Lotnictwo i transport zbiorowy
37. Problemy w zakresie transportu
38. Energetyka i telekomunikacja
39. Odnawialne źródła energii
40. Gospodarka wodno-ściekowa
41. Gospodarka odpadami
42. Obszary problemowe w zakresie infrastruktury technicznej
43. Obszary prawnie chronione – stan istniejący
44. Obszary Natura 2000
45. Korytarze ekologiczne
46. Dziedzictwo kulturowe
47. Dziedzictwo kulturowe
48. Kulturowe obszary problemowe
49. Turystyka i rekreacja
50. Turystyka i rekreacja. Obszary problemowe
51. Złoża kopalin
52. Wody powierzchniowe
53. Wody podziemne
54. Emisja zanieczyszczeń do atmosfery
55. Lasy i gleby
56. Problemy w zakresie środowiska przyrodniczego
57. Obronność i bezpieczeństwo publiczne
58. Cechy przestrzeni determinujące rozwój
59. Uwarunkowania rozwoju przestrzennego
60. Wizja rozwoju
61. Łódź – Warszawa. Możliwości wzmacniania powiązań – projekty kierunkowe
62. System osadniczy. Podniesienie rangi Łodzi do miana metropolii i rozwój obszaru kształtowania powiązań funkcjonalnych Aglomeracji Łódzkiej
63. System osadniczy. Struktura funkcjonalno-przestrzenna
64. System osadniczy. Rozwój społeczno-ekonomiczny miast powiatowych na obszarach zagrożonych peryferyzacją
65. System osadniczy. Wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich
66. System osadniczy. Tworzenie sieciowej struktury powiązań strukturalnych
67. System osadniczy. Tworzenie sieciowej struktury zewnętrznych powiązań gospodarczych
68. System osadniczy. Wzrost jakości i standardów życia: ochrona zdrowia, edukacja i kultura
69. Powiązania infrastrukturalne. Wzmocnienie i rozwój systemu powiązań drogowych zewnętrznych i wewnętrznych
70. Powiązania infrastrukturalne. Wzmocnienie i rozwój systemu powiązań kolejowych zewnętrznych i wewnętrznych
71. Powiązania infrastrukturalne. Wzmocnienie i rozwój systemu powiązań lotniczych, transportu intermodalnego i logistyki
72. Powiązania infrastrukturalne. Bezpieczeństwo energetyczne województwa



73. Powiązania infrastrukturalne. Bezpieczeństwo energetyczne województwa i zwiększenie dostępności do mediów informacyjnych
74. Środowisko przyrodnicze i kulturowe. Ochrona najcenniejszym zasobów przyrodniczych i krajobrazowych oraz zapewnienie ciągłości systemu ekologicznego
75. Powiązania środowiskowe i kulturowe. Kształtowanie tożsamości regionalnej i wzrost konkurencyjności obszaru powiązań funkcjonalnych aglomeracji łódzkiej
76. Powiązania środowiskowe i kulturowe. Zachowanie i ochrona zasobów dziedzictwa kulturowego oraz krajobrazu kulturowego
77. Powiązania środowiskowe i kulturowe. Zachowanie i ochrona zasobów dziedzictwa kulturowego oraz krajobrazu kulturowego
78. Powiązania środowiskowe i kulturowe. Wzrost atrakcyjności turystycznej województwa
79. Powiązania środowiskowe i kulturowe. Wzrost atrakcyjności turystycznej województwa
80. Środowisko przyrodnicze. Ochrona powierzchni ziemi i gleb
81. Środowisko przyrodnicze. Zwiększenie zasobów wodnych i poprawa ich jakości
82. Środowisko przyrodnicze. Racjonalizacja gospodarki odpadami. Poprawa klimatu akustycznego. Poprawa jakości powietrza
83. Obronność i bezpieczeństwo publiczne
84. Obszary problemowe
85. Powiązania zewnętrzne – strategiczne kierunki działań
86. Zadania rządowe
87. Inwestycje celu publicznego uwzględnione w dokumentach przyjętych przez Sejm, RM lub Sejmik
88. Inwestycje celu publicznego uwzględnione w dokumentach przyjętych przez Sejm, RM lub Sejmik
89. Inwestycje celu publicznego uwzględnione w dokumentach przyjętych przez Sejm, RM lub Sejmik
90. Inwestycje celu publicznego uwzględnione w dokumentach przyjętych przez Sejm, RM lub Sejmik
91. Inwestycje celu publicznego uwzględnione w dokumentach przyjętych przez Sejm, RM lub Sejmik
92. Inwestycje celu publicznego uwzględnione w dokumentach przyjętych przez Sejm, RM lub Sejmik
93. Inwestycje celu publicznego uwzględnione w dokumentach przyjętych przez Sejm, RM lub Sejmik
94. Rekomendacje do KPZK
95. Rekomendacje do KPZK
96. Rekomendacje. Program Ochrony Środowiska Województwa Łódzkiego
97. Rekomendacje. Wojewódzki Program Opieki Nad Zabytkami w Województwie Łódzkim
98. Rekomendacje. Program Rozwoju Turystyki w Województwie Łódzkim
99. Rekomendacje. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Łodzi
100. Rekomendacje. PKP Polskie Linie Kolejowe SA
101. Rekomendacje. Operator Systemów Przesyłowych Gaz-System



S PIS ZAŁĄCZNIKÓW

1. Uwarunkowania rozwoju przestrzennego ([kliknij](#))
2. Kierunki polityki rozwoju przestrzennego 2030 ([kliknij](#))
3. Równoważenie systemu osadniczego i poprawa spójności terytorialnej regionu ([kliknij](#))
4. Zwiększenie dostępności województwa poprzez rozwój ponadlokalnych systemów infrastruktury. Układ drogowy ([kliknij](#))
5. Zwiększenie dostępności województwa poprzez rozwój ponadlokalnych systemów infrastruktury. Układ kolejowy – integracja systemów ([kliknij](#))
6. Zwiększenie dostępności województwa poprzez rozwój ponadlokalnych systemów infrastruktury. Energetyka i dostępność do mediów informacyjnych ([kliknij](#))
7. Kształtowanie tożsamości regionalnej z wykorzystaniem walorów przyrodniczych regionu ([kliknij](#))
8. Kształtowanie tożsamości regionalnej z wykorzystaniem walorów kulturowych regionu ([kliknij](#))
9. Kształtowanie tożsamości regionalnej z wykorzystaniem walorów turystycznych regionu ([kliknij](#))
10. Ochrona i poprawa stanu środowiska. Minimalizacja zagrożeń i obszarów problemowych ([kliknij](#))



Łódzkie