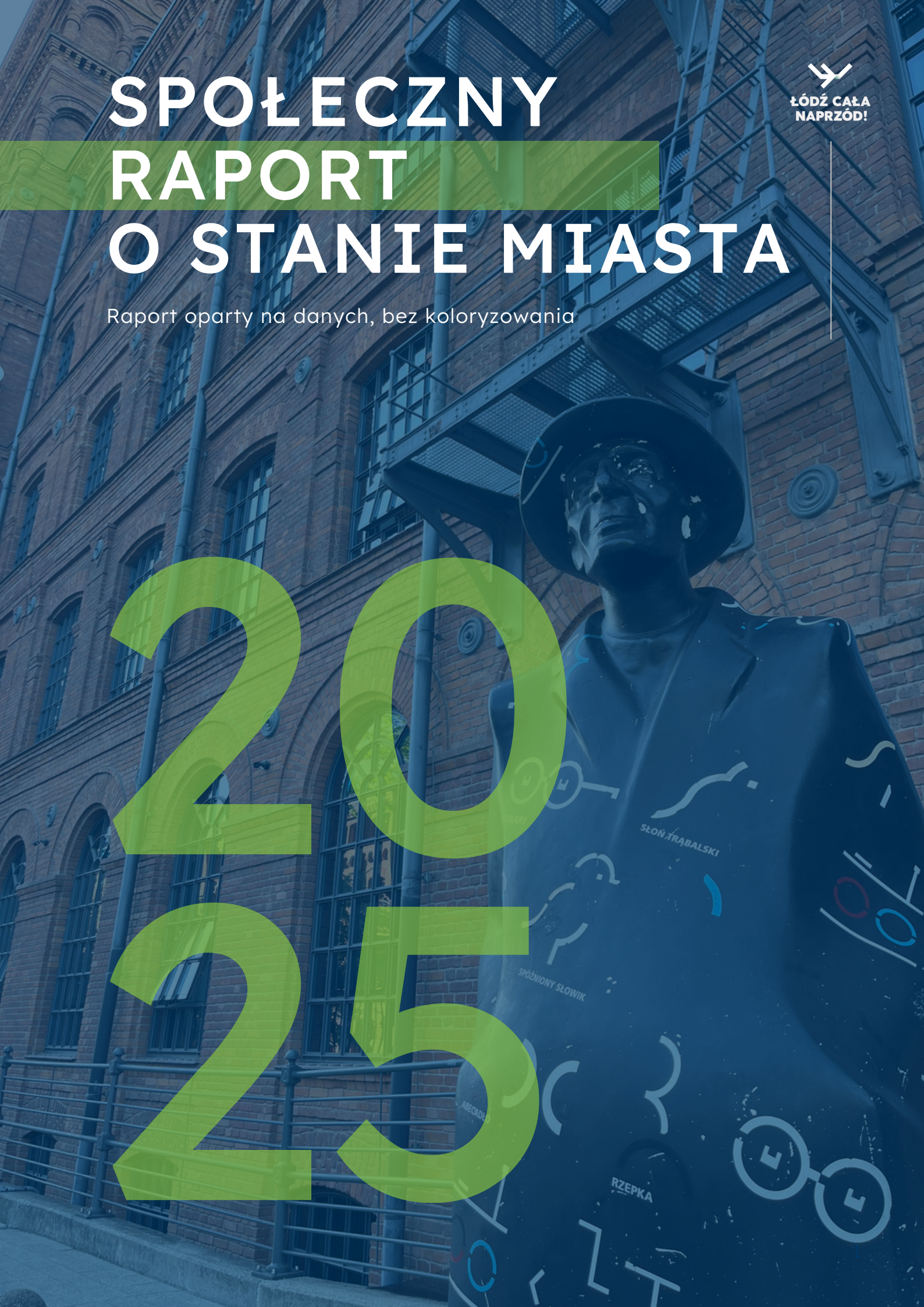


SPOŁECZNY RAPORT O STANIE MIASTA

Raport oparty na danych, bez koloryzowania

ŁÓDŹ CAŁA
NAPRZÓD!

2025



SPIS TREŚCI

03	Wstęp	
04	Kim jesteśmy	
06	Demografia	
11	Gospodarka • Finanse	
17	Transport	
27	Mieszkalnictwo	
31	Planowanie przestrzenne	
33	Edukacja	
35	Bezpieczeństwo	
37	Kultura	
43	Partycypacja Społeczna	
50	Benchmark	
61	Co dalej?	

Liczby mówią o mieście dokładniej niż urzędowe deklaracje. Pokazują rzeczywiste efekty decyzji finansowych i organizacyjnych. Dane zyskują jednak sens dopiero wtedy, gdy zestawimy je z konkretnym punktem odniesienia. Dlatego w tym raporcie sprawdzamy sytuację Łodzi, porównując ją z m.in. Wrocławiem, Poznaniem, Krakowem oraz Gdańskiem.

Publikujemy to opracowanie w dniu sesji absolutoryjnej, podczas której radni oceniają pracę prezydent miasta. Chcemy dać mieszkańcom narzędzie do własnej, opartej na faktach oceny tej polityki.

Raport opiera się na twardych danych z oficjalnych źródeł, bez koloryzowania rzeczywistości. Skupiamy się na najważniejszych obszarach codziennego życia mieszkańców, które zebraliśmy

w dziewięciu obszernych rozdziałach. Na koniec prezentujemy benchmark, w którym bezpośrednio ukazujemy pozycję Łodzi na tle innych dużych miast.

Analizę zaczynamy od tematu fundamentalnego, czyli demografii. Łódź w ciągu ostatnich dziesięciu lat skurczyła się o ponad 8,7%, tracąc blisko 62 tysiące obywateli – to populacja wielkości średniego polskiego miasta. Pokazujemy, jak ten proces wpływa na kurczącą się bazę podatkową i strukturę wieku, w której prawie co trzeci łódzianin jest już seniorem. W kolejnych częściach prześwitlamy kondycję gospodarki i miejskich finansów oraz oceniamy realny stan łódzkiego transportu. Badamy, jak miasto radzi sobie z polityką mieszkaniową i chaosem w planowaniu przestrzennym. Sprawdzamy też efektywność zadań publicznych, których jakość decyduje o wyborze Łodzi jako miejsca do życia: od edukacji i bezpieczeństwa, przez ofertę kulturalną, aż po partycypację społeczną i realny wpływ łódzian na decyzje urzędników.

Urzędowy raport o stanie miasta często unika zestawień z innymi metropoliami – my tę lukę uzupełniamy w rozdziale poświęconym benchmarkowi. Sprawdzamy tam, jak Łódź wypada na tle bezpośredniej konkurencji w walce o inwestorów, studentów i nowych mieszkańców. Raport zamykamy rozdziałem określającym perspektywy i konieczne kierunki działań na najbliższe lata. Informacje przedstawiamy za pomocą czytelnych wykresów, diagramów oraz struktur demograficznych. Pokazują one wyraźnie dziedziny, w których Łódź osiąga dobre wyniki, oraz obszary wymagające natychmiastowych reform.

Zapraszamy do analizy danych i przesyłania uwag na adres: lodzcalanaprzed@gmail.com



prezentacja Raportu w 2025 r

KIM JESTEŚMY?

Tu Stowarzyszenie Łódź Cała Naprzód! – grupa łodzianek i łodzian, którzy z miłości do miasta postanowili wziąć sprawy w swoje ręce. Mieszkamy w Łodzi z wyboru, z urodzenia, z serca. Wierzymy, że nikt za nas nie zmieni tego miasta, dlatego działamy, by poprawiać jakość życia w naszym ukochanym mieście nad Łódką i Jasieniem.



Chcemy Łodzi, w której władze, radni i urzędnicy służą Nam – mieszkańcom, a nie partiom politycznym i prywatnym interesom.

Marzy nam się miasto stawiające na zieleń, adaptację do zmian klimatu oraz komfortową i niezawodną komunikację zbiorową.

Walczymy o realny wpływ mieszkańców na decyzje władz, mówimy stop patodeveloperce i domagamy się prowadzenia przez miasto aktywnej polityki mieszkaniowej. Żądamy przejrzystości wydatków publicznych oraz czystej i zadbanej Łodzi.

Działamy, bo wierzymy, że Łódź ma szanse być konkurencyjnym w skali Polski i Europy Środkowo-Wschodniej miastem na miarę XXI w.

**Wierzymy, że Łódź
zasługuje na lepszą
przyszłość. Jednak aby
do niej dążyć, potrzebne
są rzetelne informacje**



AUTORZY I AUTORKI RAPORTU



**Justyna
Wołkowska**

radczyni prawna,
przewodnicząca
Stowarzyszenia



**Tomasz
Tomas**

analityk danych,
członek RO Widzew
Wschód, członek
Zarządu Stowarzyszenia



**Adam
Borkowski**

przedsiębiorca,
przewodniczący RO Wzniesień
Łódzkich, wiceprzewodniczący
Stowarzyszenia

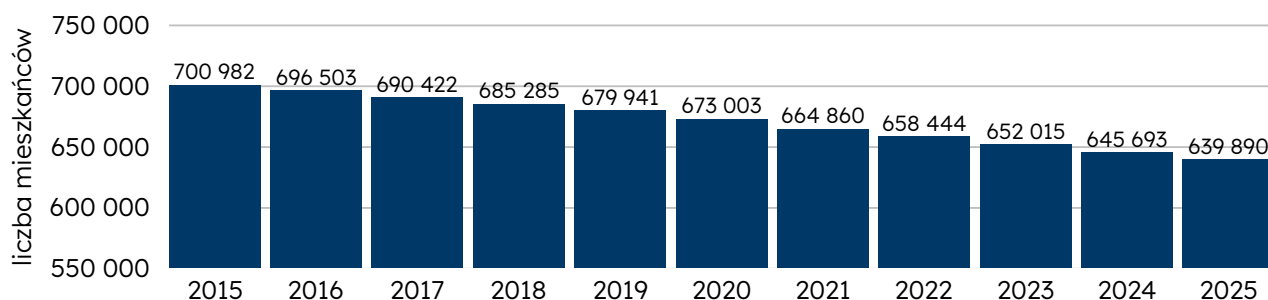


**Adrian
Zieleniewicz**

urbanista,
członek Rady Osiedla
Bałuty-Doły, członek
Stowarzyszenia

DEMOGRAFIA

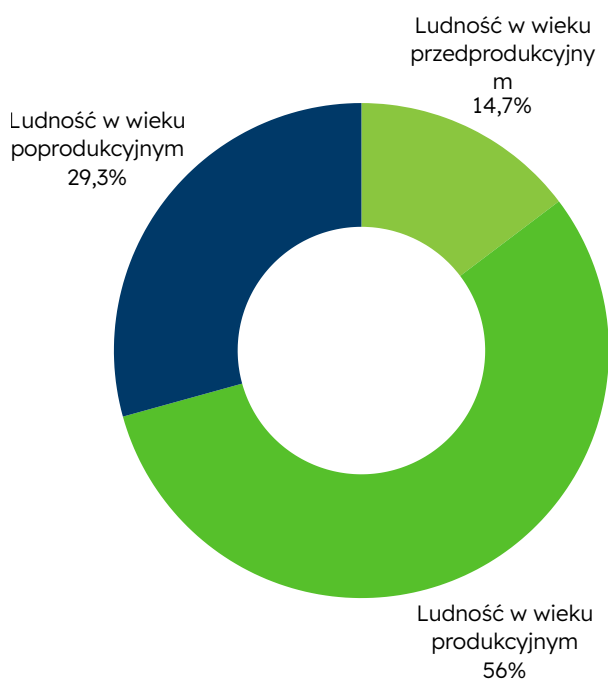
Łódź się kurczy. To najważniejsza informacja demograficzna i nie ma sensu jej rozmywać. Na koniec 2025 roku miasto liczyło według GUS 639,9 tys. mieszkańców. W 2015 roku było ich 701 tys. — ubyło więc prawie 62 tys. osób w ciągu dziesięciu lat, czyli ponad 8,7%. To nie jest statystyczne wahnięcie. Z Łodzi zniknęła populacja wielkości średniego miasta. W praktyce oznacza to mniej dzieci w szkołach, mniej osób w wieku produkcyjnym, słabszą bazę podatkową i większą presję na usługi dla seniorów. Demografia nie jest więc osobną tabelą w raporcie — to bardziej papierek lakmusowy, który pokazuje czy miasto daje ludziom powody, by tu zostać.



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

W ostatnich latach Łódź stała się symbolem procesu wyludniania się dużych miast. W rankingach publikowanych przez Narodowy Instytut Samorządu Terytorialnego oraz portal Obserwator Gospodarczy zajmuje pierwsze miejsce pod względem spadku liczby mieszkańców. **Między 2002 a 2023 rokiem ubyło tu ponad 129 tys. osób — najwięcej w Polsce. W latach 2009–2024 spadek wyniósł aż 13%, co czyni Łódź liderem niechlubnego zestawienia stolic województw.**

Starzenie się populacji Łodzi postępuje równolegle. W 2025 roku osoby w wieku poprodukcyjnym stanowiły 29,3% mieszkańców, a dzieci i młodzież tylko 14,7%. Prawie co trzeci łódzianin jest już seniorem, a grupa osób pracujących i utrzymujących lokalną gospodarkę kurczy się z roku na rok.



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

639 890

mieszkańców
Łodzi w 2025

-0,9%

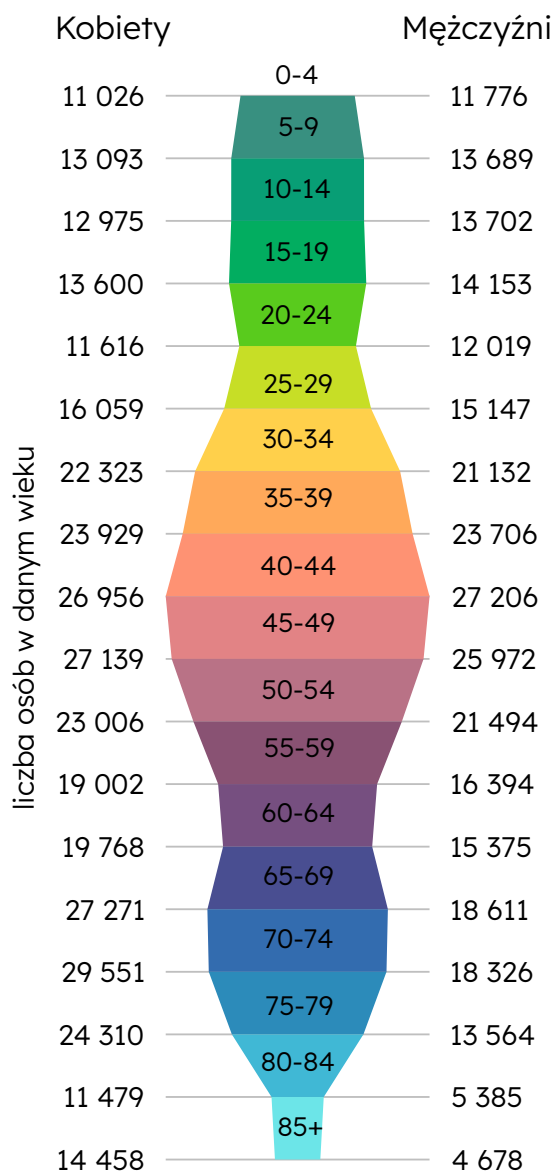
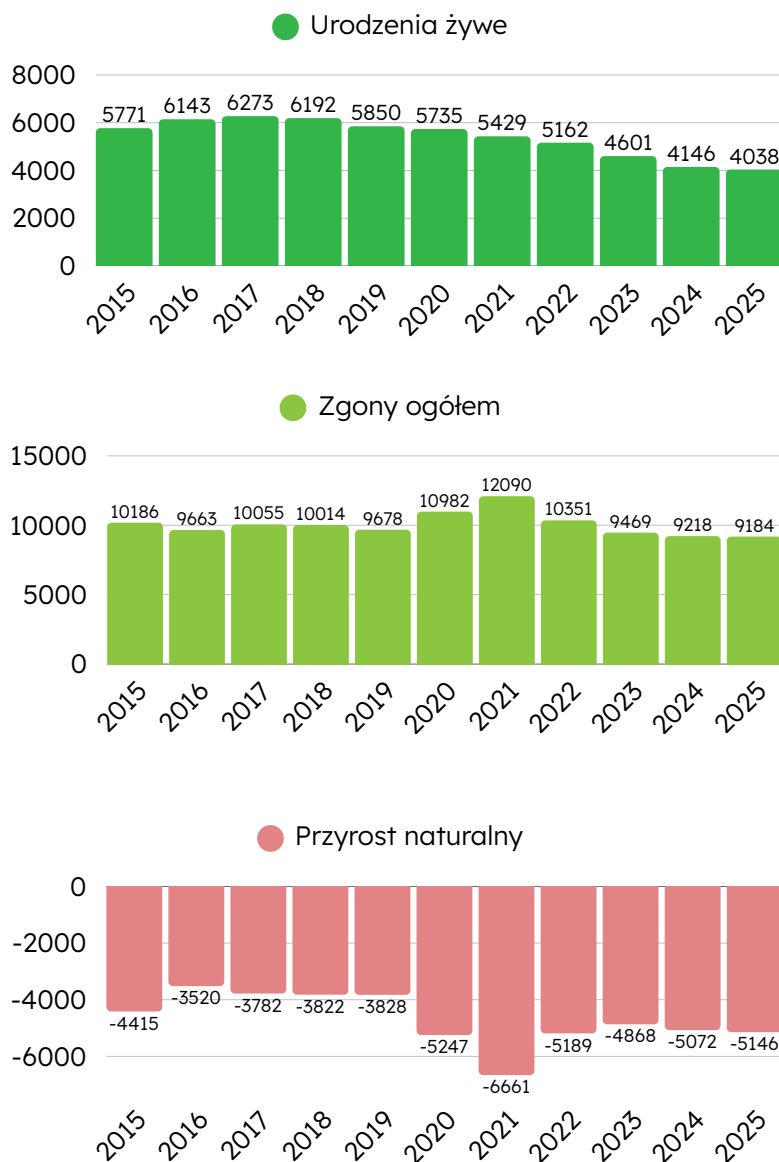
o tyle skurczyła się
populacja Łodzi
w ciągu roku

-8,7%

o tyle zmniejszyła
się populacja
w ciągu 10 lat

Przyczyny zapaści

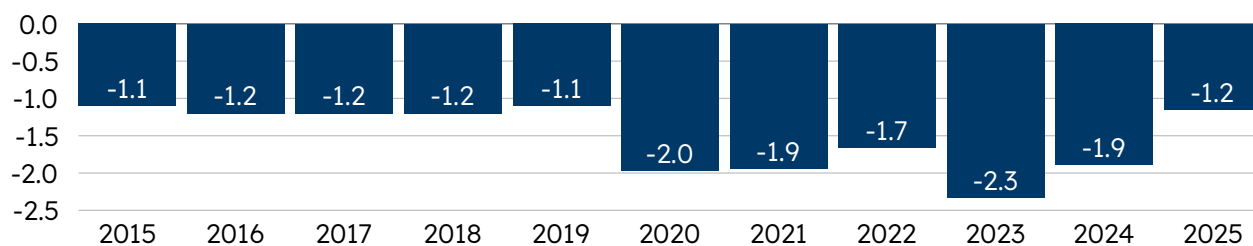
Największym problemem nie są migracje, lecz naturalny ubytek ludności. W 2025 roku urodziło się 4.038 dzieci, a zmarło 9.184 osób. Różnica to -5 146. **Nawet przy zerowym saldzie migracji miasto traciłoby mieszkańców.** Liczba urodzeń spada systematycznie – z 6 273 w 2017 roku do 4 038 w 2025. To nie chwilowy kryzys, lecz trwały trend.



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, Informatory Urzędu Statystycznego w Łodzi

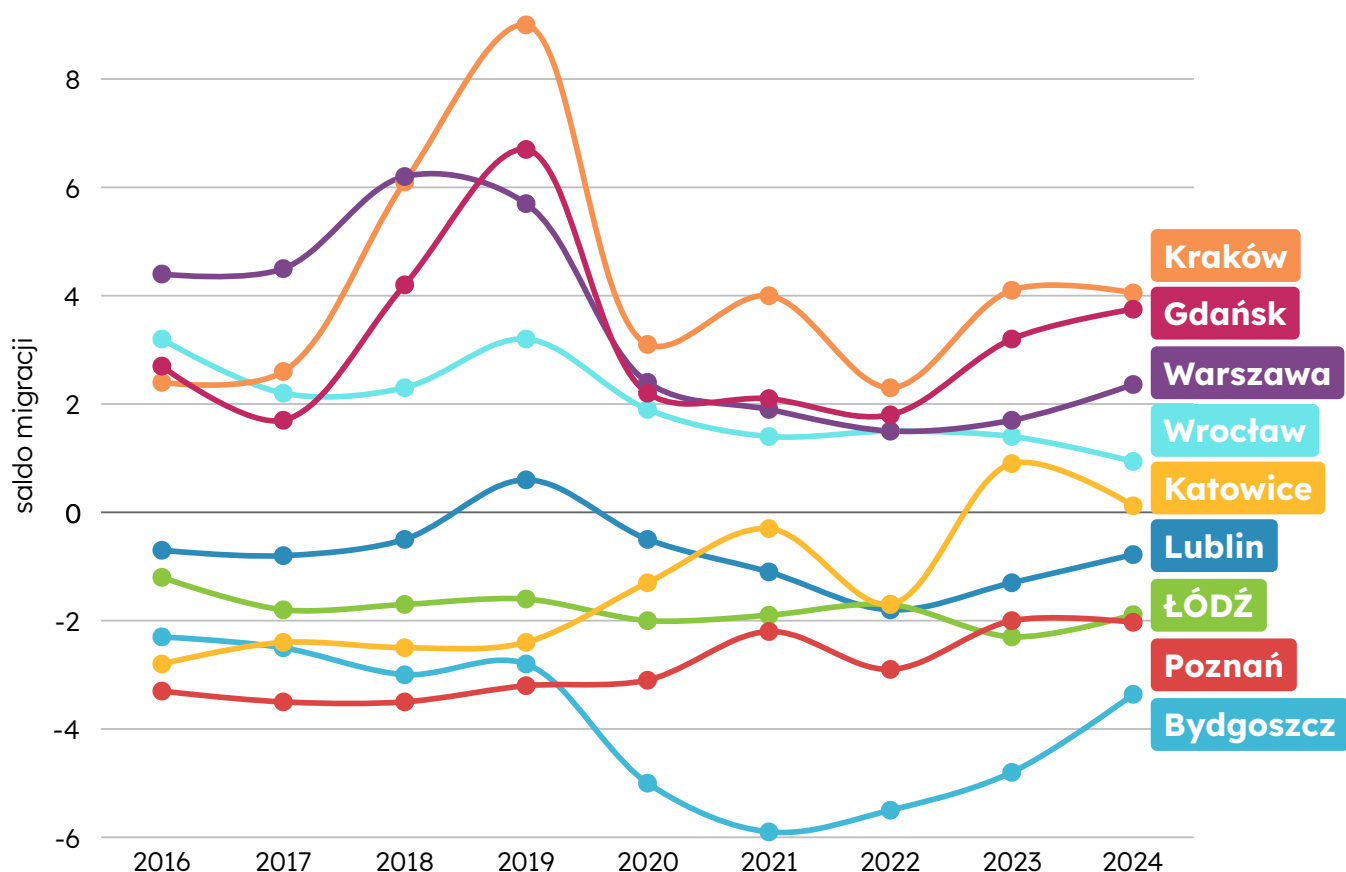
Urząd Miasta lubi podkreślać, że w grupie 20–34 lata widać dodatnie saldo migracji. To prawda – Łódź przyciąga część studentów i młodych dorosłych. Ale skala tego zjawiska jest zbyt mała, by odwrócić trend. **Kilkaset nowych mieszkańców rocznie nie zrównoważy tysięcy traconych przez ujemny przyrost naturalny oraz odpływ mieszkańców na skutek migracji występujący w innych grupach wiekowych.**

Saldo migracji Łodzi na 1000 mieszkańców



Bank Danych Lokalnych GUS, Baza Demografia

Saldo migracji największych polskich miast na 1000 mieszkańców



BDL GUS, Baza Demografia. Brak danych za 2025 na dzień publikacji raportu

Rzeczywista liczba mieszkańców i spojrzenie w przyszłość

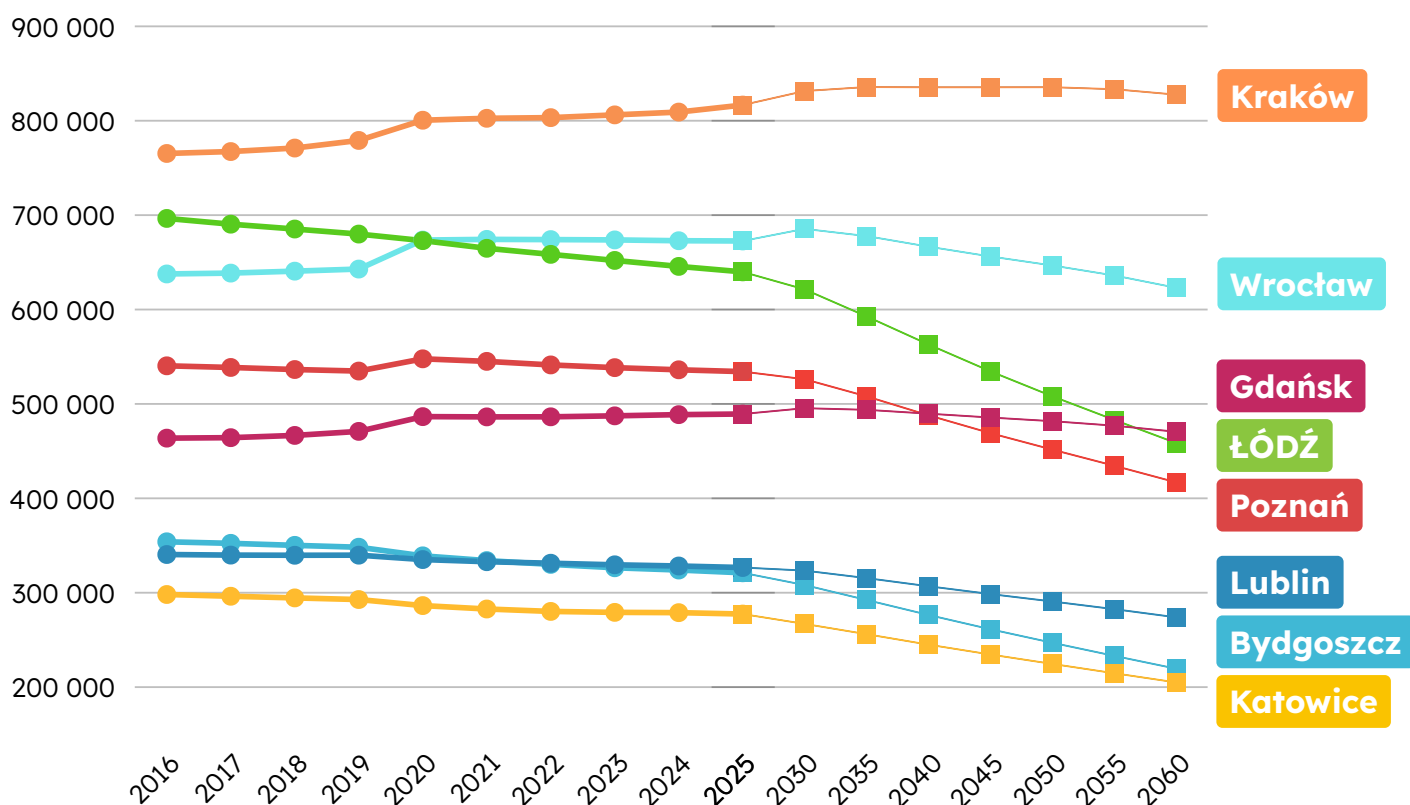
Czasem pojawia się argument, że faktycznych mieszkańców jest więcej – około 760 tys. osób, jeśli liczyć nocne logowania telefonów komórkowych. To ciekawy wskaźnik, przydatny przy planowaniu transportu czy usług, ale nie może zastępować bilansu ludności. Telefon nie mówi, czy ktoś płaci tu podatki, ma dziecko w szkole, czy tylko wynajmuje pokój na semestr.

Warto też pamiętać, że niezameldowani mieszkańcy, niewidzialni dla GUS, występują we wszystkich dużych miastach. Według szacunków różnica między oficjalnymi danymi a liczbą osób faktycznie korzystających z miasta wynosi: w Warszawie +173 tys., w Krakowie +183 tys., we Wrocławiu +217 tys., w Poznaniu +161 tys., w Gdańsku +163 tys., a w Łodzi +81 tys. **Łódź nie jest więc wyjątkiem – ta różnica wcale nie jest największa i nie niweluje tempa spadku liczby ludności.**

Prognoza GUS na lata 2023–2060 nie pozostawia złudzeń. Większość dużych miast będzie tracić mieszkańców, ale Łódź znajdzie się w czołówce tego procesu. Według predykcji GUS liczba ludności Łodzi spadnie z 621 tys. w 2030 roku do 458 tys. w 2060 roku – o ponad 160 tys. osób, czyli o jedną czwartą obecnej populacji. Dla porównania populacja innych dużych miast ma się skurczyć zdecydowanie mniej: Warszawa – o ok. 43 tys. osób, Wrocław – 62 tys., Poznań – ponad 100 tys., Katowice – 60 tys., a Gdańsk – 25 tys. Wyłącznie populacja Krakowa ma pozostać względnie stabilną, z niewielkim spadkiem o kilka tysięcy mieszkańców.

To oznacza, że w połowie XXI wieku Łódź może zejść poniżej pół miliona mieszkańców – poziomu z lat 50. XX wieku. To nie tylko zmiana statystyczna, ale zmiana skali miasta: jego gospodarki, infrastruktury i potencjału rozwojowego.

Liczba mieszkańców w miastach (historyczna i prognozowana)



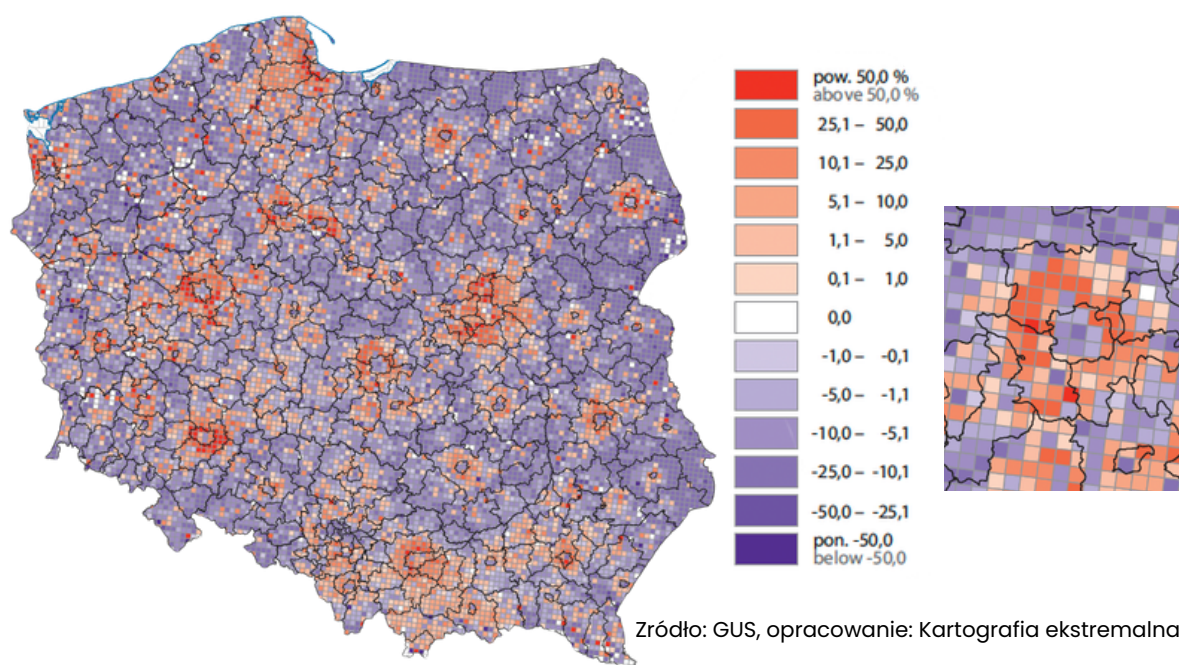
Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, Prognoza ludności na lata 2023–2060

Skutki i potrzeba przeciwdziałania

Skutki widać już dziś. Malejąca liczba dzieci wymusza zamykanie szkół lub oddziałów przedszkolnych. Utrzymywanie pełnej sieci placówek przy malejącej liczbie uczniów staje się nieefektywne finansowo. W przedszkolach pojawiają się pierwsze zamieszkania z miejscami dla dzieci. W kolejnych latach niż demograficzny przesunie się w górę systemu edukacji, wymuszając reorganizację całej sieci.

Zmiany demograficzne wpływają też na planowanie przestrzenne. W nowym systemie planowania miasto nie może dowolnie wyznaczać nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową, jeśli nie ma uzasadnienia w prognozach demograficznych. **Ubytek ludności oznacza konieczność ostrożnego gospodarowania przestrzenią – dogęszczania istniejących obszarów zamiast dalszego rozlewania zabudowy. To ogranicza możliwości inwestycyjne, ale też wymusza bardziej racjonalne wykorzystanie infrastruktury.**

Starzenie się populacji zwiększa z kolei presję na usługi społeczne i zdrowotne. Coraz więcej mieszkańców potrzebuje opieki długoterminowej, rehabilitacji, dostępnych mieszkań i transportu dostosowanego do potrzeb seniorów. To rosnące koszty przy kurczącej się bazie podatkowej.

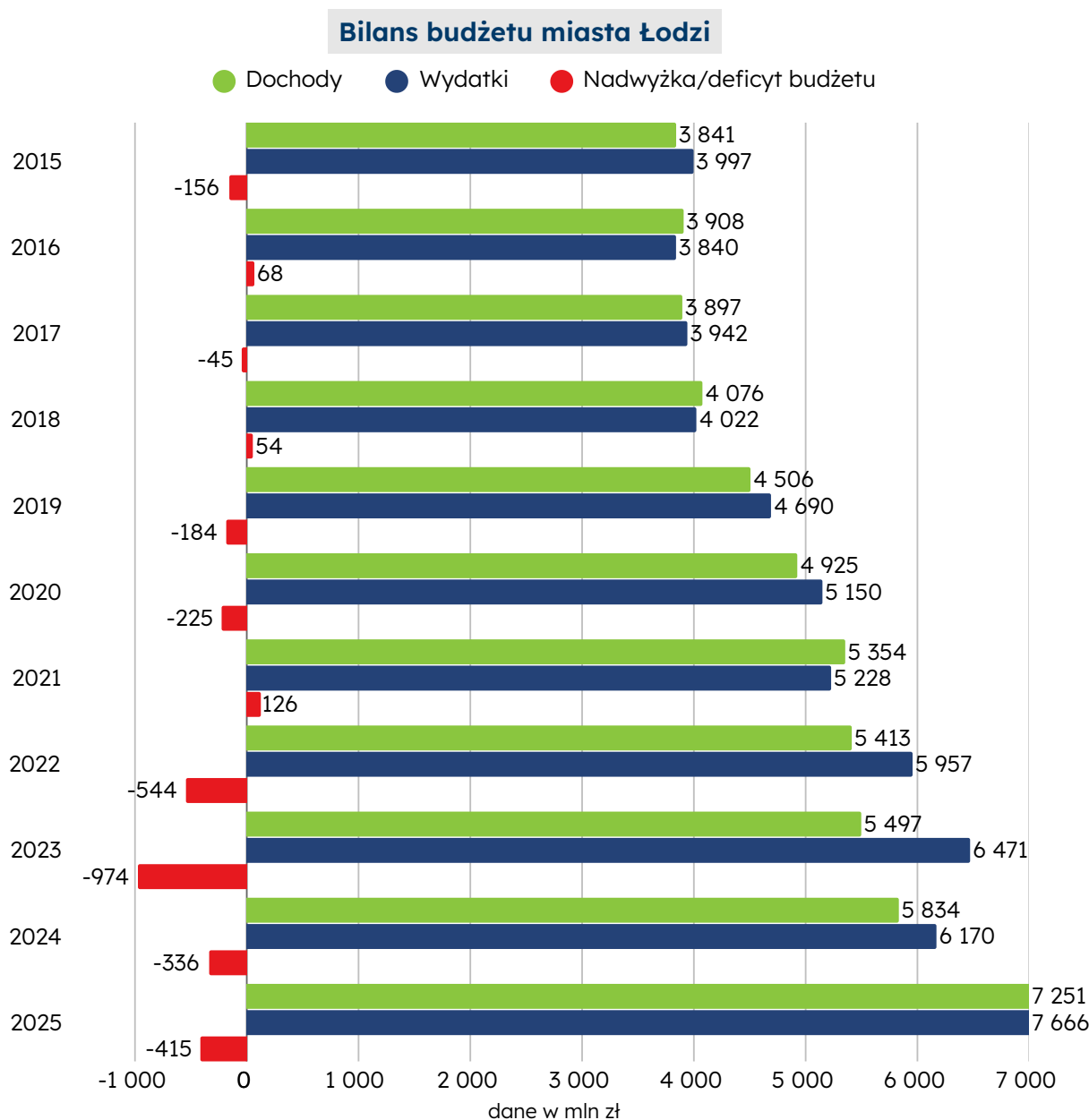


Długofalowa polityka demograficzna nie może kończyć się na granicach administracyjnych miasta. Łódź funkcjonuje w realnym układzie metropolitalnym – mieszkańcy pracują, uczą się i korzystają z usług w gminach ościennych. Już w ubiegłorocznym raporcie wskazywaliśmy, że strategia miasta powinna obejmować zacieśnienie współpracy z gminami ościennymi, wspólne planowanie przestrzenne i transportowe oraz podział kosztów rozwoju.

Jednym z narzędzi mogłoby być **utworzenie Metropolii Łódzkiej**, na wzór Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Pozwoliłoby to na wspólne finansowanie transportu, koordynację inwestycji i bardziej sprawiedliwy podział obciążeń wynikających z suburbanizacji. Nieustanowienie metropolii łódzkiej oznacza, że Łódź i gminy ościenne nadal muszą radzić sobie z kosztami rozwoju metropolitalnego bez systemowych narzędzi i stabilnego finansowania.

GOSPODARKA I FINANSE

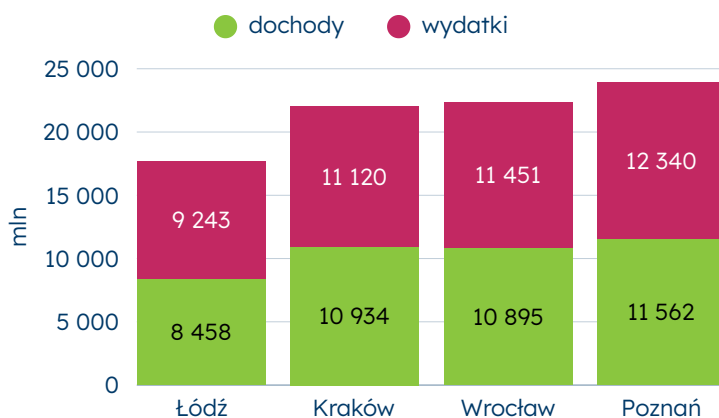
Oficjalny przekaz Urzędu Miasta Łodzi od lat buduje narrację o dynamicznym rozwoju gospodarczym, bezprecedensowym sukcesie rewitalizacyjnym oraz stabilności budżetowej, która stawia nasze miasto niemalże na czele polskich metropolii. Analiza danych ujawnia jednak zupełnie inną rzeczywistość: głęboki kryzys strukturalny oraz napięcie fiskalne. **Pod fasadą odnowionych kamienic i medialnych sukcesów kryje się mechanizm permanentnego rolowania zobowiązań oraz systematycznego uzależniania bieżącej egzystencji miasta od zewnętrznego finansowania dłużnego.** Choć wskaźniki operacyjne – tak chętnie eksponowane przez urzędników – wykazują powierzchowne, krótkotrwałe sygnały stabilizacji, to głębsza dekompozycja łódzkiego budżetu obnaża ukrytą erozję jego fundamentów. **Mamy do czynienia z sytuacją, w której doraźna płynność jest utrzymywana kosztem paraliżu wydatków rozwojowych.** Łódź staje się maruderem polskiego samorządu, w którym podatki mieszkańców zamiast finansować nowoczesną infrastrukturę i podnosić jakość życia, są bezpowrotnie konsumowane przez pęczniejący dług publiczny.



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Dochody i wydatki miasta per capita

Ocena realnej siły ekonomicznej samorządu – w oderwaniu od potężnych, nominalnych kwot budżetowych liczonych w miliardach – wymaga analizy dochodów i wydatków w przeliczeniu na jednego mieszkańca (per capita). Wskaźnik ten bezpośrednio odzwierciedla, jakim zasobem finansowym dysponuje miasto na zaspokojenie potrzeb pojedynczego obywatela oraz jak silna jest lokalna baza podatkowa. Zestawienie Łodzi z pozostałymi polskimi metropoliami w 2025 roku bezlitośnie obnaża pogłębiającą się marginalizację naszego miasta.



Źródło: GUS, Raporty o stanie miast

W 2025 roku dochody ogółem Łodzi w przeliczeniu na jednego mieszkańca ukształtowały się na poziomie 8.458,12 zł i są zdecydowanie niższe niż w pozostałych metropoliach:

- strata Łodzi do Wrocławia wynosi 2.436,43 zł/os;
- strata do Krakowa wynosi 2.475,98 zł/os;
- strata do Poznania – to aż 3.104,28 zł na każdego mieszkańca.

Jeszcze dekadę temu różnica między Łodzią a Wrocławiem wynosiła kilkaset złotych na mieszkańca, dziś to jest 2.436,43 zł. W skali całego, ponad 600-tysięcznego miasta, ten niski poziom dochodów przekłada się na gigantyczną, strukturalną lukę budżetową. **Gdyby Łódź generowała dochody na poziomie zbliżonym do Wrocławia, jej budżet roczny zasilalaby dodatkowa kwota rzędu 1,55–1,60 miliarda złotych.** Niski wskaźnik dochodów per capita w Łodzi wynika bezpośrednio z kurczenia się oficjalnej bazy podatkowej (odpływ mieszkańców i podatków PIT do podłódzkich gmin w wyniku suburbanizacji) oraz niższej średniej płacy w sektorze przedsiębiorstw w stosunku do liderów.

Równie niepokojąco prezentuje się struktura wydatków. Wydatki ogółem na jednego mieszkańca Łodzi w 2025 roku wyniosły 9.242,50 zł. Proste zestawienie dochodów (8.458,12 zł) z wydatkami (9.242,50 zł) ujawnia strukturalną **lukę w wysokości 784,38 zł na każdego mieszkańca.** Ta ujemna różnica nie jest jednak inwestowana w przyszłość – jest w całości pokrywana kolejnymi transzami kredytów i emisjami obligacji komunalnych.

Trzeba zaznaczyć, że aż 92,8% wydatków Łodzi na mieszkańca stanowią koszty sztywne i wydatki bieżące. Łódź wydaje coraz więcej w przeliczeniu na głowę mieszkańca, ale przeciętny łodzianin tego nie dostrzega, ponieważ pieniądze te zamiast na realny rozwój (inwestycje majątkowe to katastrofalne 7,2% budżetu ogółem) są przeznaczane na gaszenie bieżących pożarów finansowych i obsługę rosnącej pętli zadłużenia. Miasto trwale utraciło zdolność do generowania wkładów własnych, co spycha je na pozycję petenta w kolejce po środki zewnętrzne, podczas gdy konkurencyjne metropolie budują swoją przewagę strukturalną na dekady.

Skumulowane zadłużenie

Najbardziej alarmującym elementem łódzkiego krajobrazu finansowego jest skumulowane zadłużenie. Analiza serii danych historycznych wskazuje na stały trend wzrostowy, który z dynamiki liniowej przeszedł w fazę wykładniczego przyspieszenia. Na koniec 2025 r. zadłużenie miasta Łodzi osiągnęło astronomiczną kwotę 5.701.913.573 zł. **W ujęciu nominalnym oznacza to czysty przyrost długu o 456.154.028 zł w ciągu zaledwie dwunastu miesięcy w stosunku do końca 2024 r.** Ta dynamika regresu fiskalnego oznacza, że relacja długu do dochodów ogółem przekroczyła krytyczną barierę 60% i nieprzerwanie rośnie.

Konsekwencją głębokiego uzależnienia budżetu od zewnętrznych źródeł finansowania jest skokowy wzrost kosztów obsługi długu. W 2025 r. wydatki na spłatę samych tylko odsetek i prowizji bankowych pochłonęły z kasy miasta aż 226.326.979 zł. Kwota ta stanowi 3,08% planowanych dochodów ogółem. Oznacza to, że każdego dnia Łódź wydaje ponad 620 tys. złotych na obsługę wierzycieli, zamiast przeznaczać te środki na poprawę jakości usług publicznych. Głównym mechanizmem łatania tej dziury pozostaje permanentna, rolowana emisja obligacji komunalnych, co de facto oznacza spłatę starych kredytów nowymi.

415 mln

wysokość deficytu
budżetowego w 2025

9 tys.

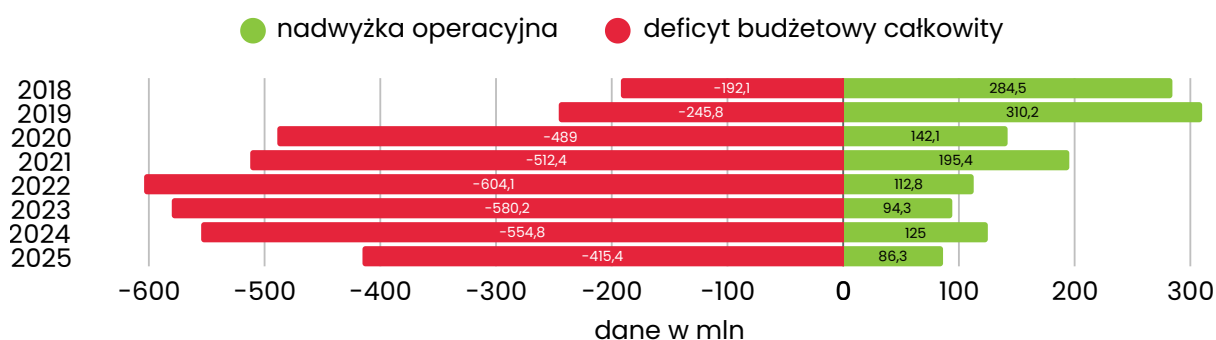
wysokość zadłużenia na
1 mieszkańca

650%

o tyle wzrosło zadłużenia
miasta w ciągu 10 lat

Malejąca nadwyżka operacyjna

Nadwyżka operacyjna (różnica między dochodami bieżącymi a wydatkami bieżącymi) ukształtowała się w 2025 r. na poziomie 86,3 mln zł. Kwota ta przy budżecie przekraczającym 7 mld zł daje zaś marginalną elastyczność finansową. **Gdy zestawimy tę symboliczną nadwyżkę z deficytem budżetowym, który w 2025 r. wynosił 415 mln, jasno widać, że miasto utraciło realną autonomię finansową.** Wypracowany wynik bieżący nie pozwala nawet w jednej trzeciej pokryć ujemnego salda całkowitego – **nadwyżka pokrywa zaledwie 33,8% deficytu całkowitego.**



Źródło: Główny Urząd Statystyczny, Raport o stanie miasta

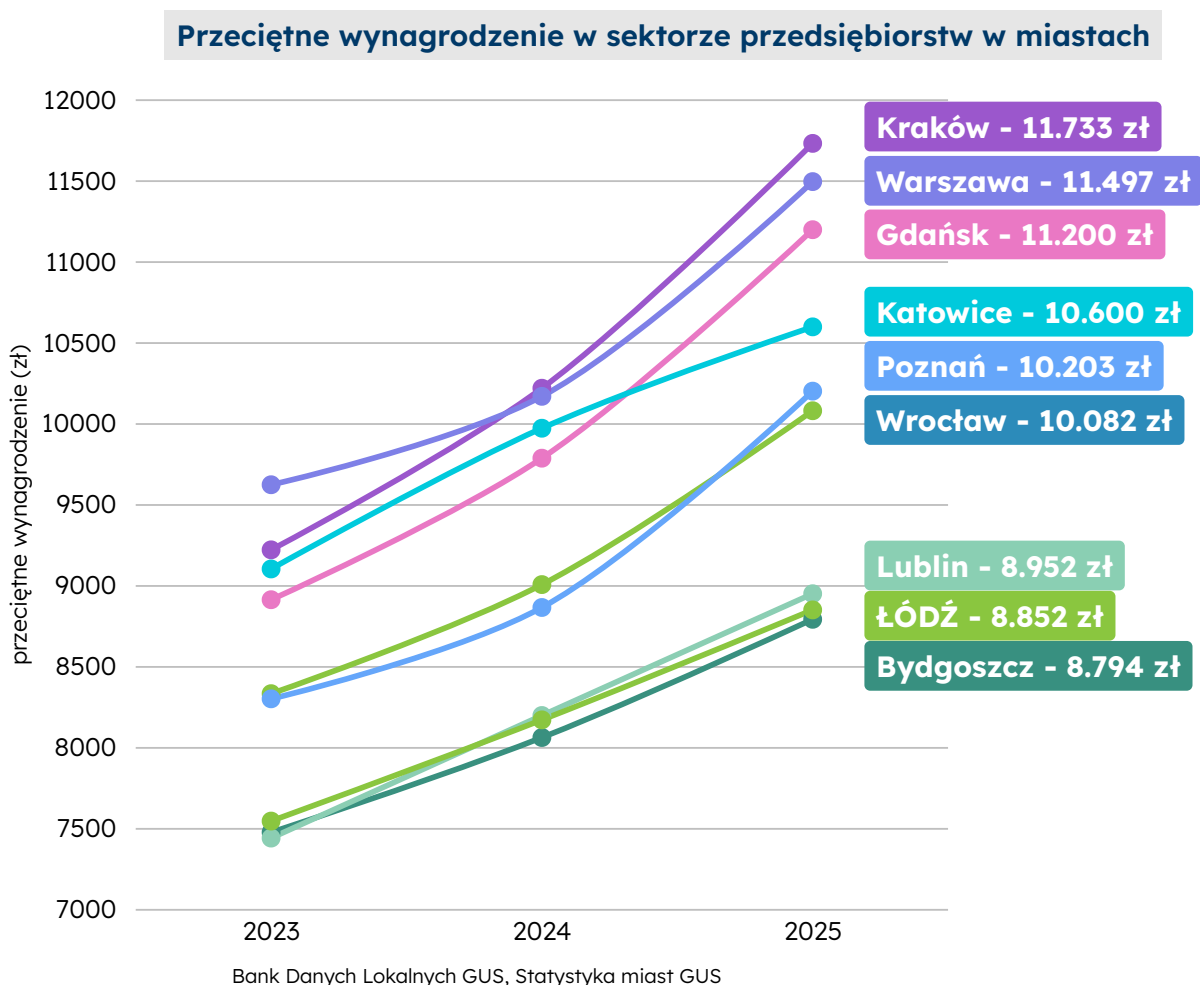
Ponieważ roczny koszt obsługi długu (226,3 mln zł) przewyższa znacznie wypracowywaną z trudem nadwyżkę operacyjną (86,3 mln zł), Łódź straciła zdolność do samofinansowania. Każda złotówka przeznaczona na wkład własny do projektów unijnych musi pochodzić z nowego kredytu. Łódź znalazła się w klasycznej pętli zadłużenia. Budżet jest sztucznie podtrzymywany przy życiu wyłącznie dzięki wyrozumiałości instytucji finansowych kupujących obligacje komunalne. Każde wahnięcie stóp procentowych lub obniżenie ratingu miasta przez agencje zewnętrzne grozi całkowitym paraliżem finansowym i koniecznością wprowadzenia planu naprawczego pod dyktando RIO.

Udział inwestycji spada

Słabnący potencjał gospodarczy Łodzi obnaża struktura jej budżetu i sposób finansowania inwestycji. Choć wydatki majątkowe na poziomie 13,4% w końcu dorównały Wrocławowi, miasto wciąż ustępuje liderom takim jak Gdańsk (15,1%). Biorąc pod uwagę skalę zaniedbań infrastrukturalnych Łodzi, ten przeciętny wskaźnik jest dalece niewystarczający i ma charakter zachowawczy, a nie prorozwojowy. Co więcej, przytłaczająca większość dochodów miasta pochłaniana jest przez koszty sztywne – utrzymanie administracji oraz rosnącą obsługę długu.

Rynek pracy

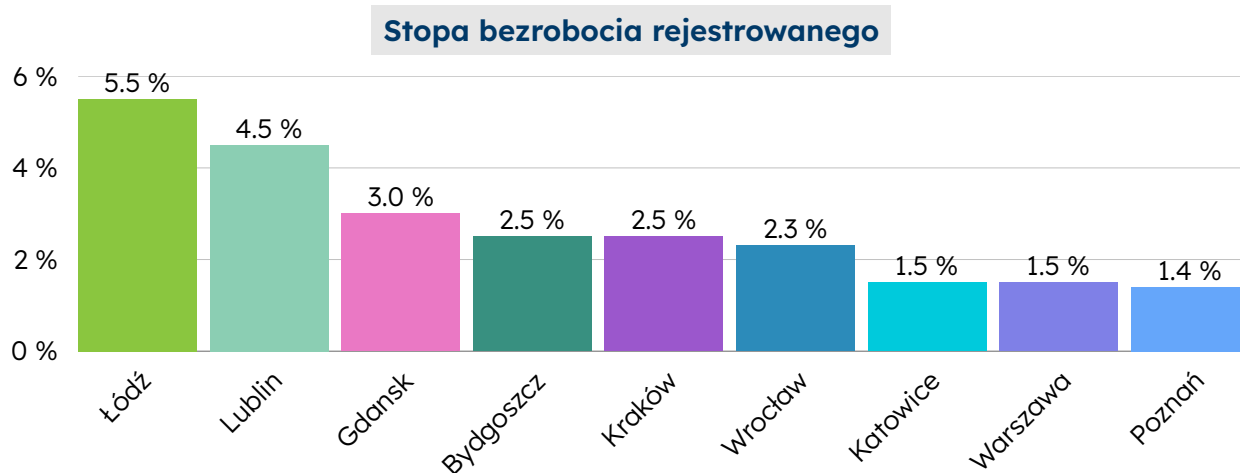
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw w Łodzi wzrosło w 2025 roku do ok. 8,9 tys. zł. Nominalnie to wzrost o 8,3% rok do roku, więc na pierwszy rzut oka wygląda dobrze. Problem zaczyna się przy porównaniu z innymi dużymi miastami. **W zestawieniu dziesięciu ośrodków Łódź jest prawie na końcu** – niżej wypada tylko Bydgoszcz, a Lublin jest już nieznacznie wyżej. Łódzka pensja jest o ok. 13% niższa od średniej tej grupy miast, o 12% niższa niż we Wrocławiu, o 13% niższa niż w Poznaniu, o 21% niższa niż w Gdańsku, o 23% niższa niż w Warszawie i o prawie 25% niższa niż w Krakowie.



Rynek pracy również nie daje podstaw do spokojnej narracji. **Stopa bezrobocia rejestrowanego wzrosła z 4,5% w 2024 roku do 5,5% w 2025 roku.** Liczba zarejestrowanych bezrobotnych zwiększyła się do 18,8 tys. osób, czyli o 3,6 tys. osób więcej niż rok wcześniej. To wzrost o 23,9%. Dla porównania: stopa bezrobocia w kraju wynosiła 5,7%, a w województwie łódzkim 6,3%, więc Łódź nie wygląda dramatycznie na tle regionu. Ale na tle dużych miast jest już wyraźnie słabsza: Poznań miał 1,4%, Warszawa 1,5%, Wrocław 2,3%, Kraków 2,5%, a Gdańsk 3,0%.

Najbardziej niepokojąca jest struktura bezrobocia. **Prawa do zasiłku nie miało 16,6 tys. osób, czyli 88,5% wszystkich zarejestrowanych bezrobotnych.** Rok wcześniej było to 13,3 tys. osób i 87,9%. To pokazuje, że problem nie sprowadza się do chwilowego wzrostu stopy bezrobocia. W Łodzi rośnie grupa osób pozostających poza realnym systemem zabezpieczenia, często z większym ryzykiem długotrwałego wykluczenia z rynku pracy. Dodatkowym sygnałem ostrzegawczym jest liczba osób przypadających na jedną ofertę pracy: pod koniec 2025 roku było to 126 osób, wobec 21 rok wcześniej.

Po stronie przedsiębiorczości widać większą stabilność. **W rejestrze REGON było na koniec 2025 roku 109 005 podmiotów gospodarczych, o 2,6% więcej niż rok wcześniej.** Liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą wzrosła do 73 987, czyli o 2,3% rok do roku. To pokazuje, że łodzianie nadal zakładają i utrzymują firmy, a lokalna tkanka gospodarcza nie zamiera. Jednocześnie warto ostrożnie czytać ten wskaźnik: wzrost liczby JDG może oznaczać zarówno realną przedsiębiorczość, jak i ucieczkę w samozatrudnienie tam, gdzie stabilna praca etatowa jest trudniej dostępna.



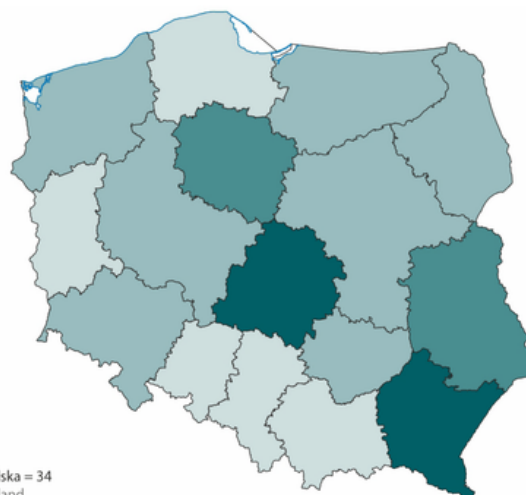
Źródło: GUS

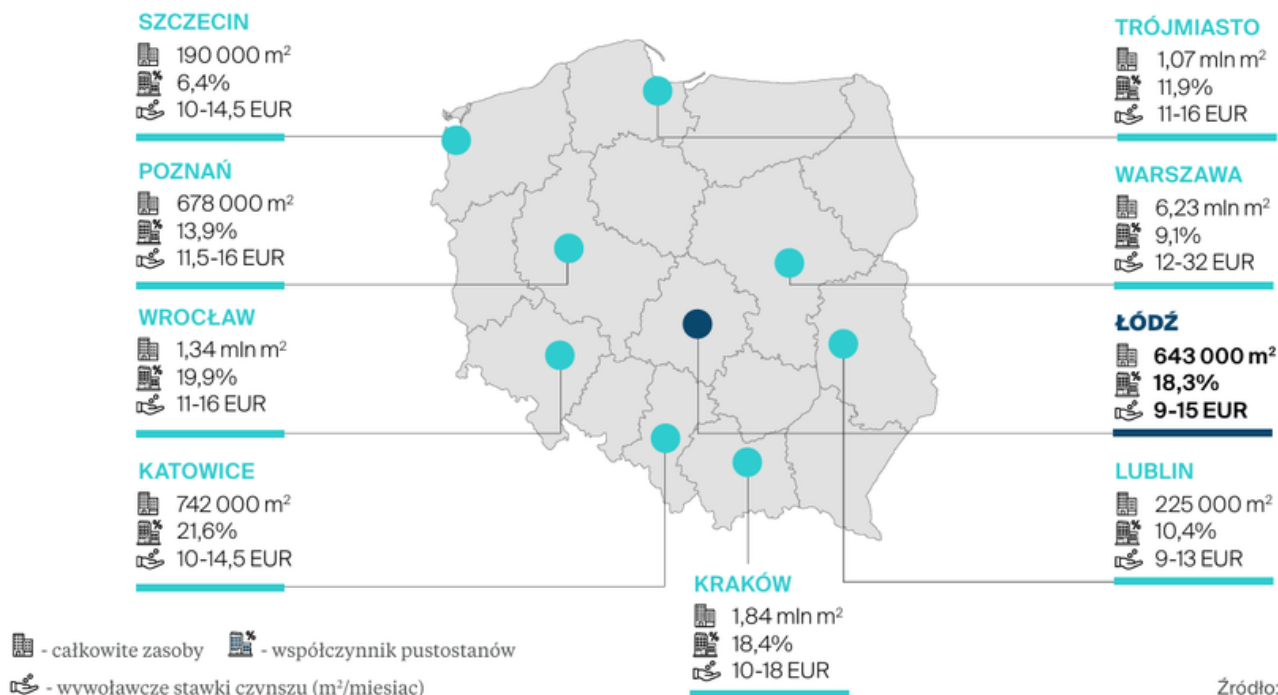
Bezrobotni zarejestrowani na 1 ofertę pracy

Na 1 ofertę pracy
Per job offer

66 – 77	(2)
46 – 65	(2)
26 – 45	(7)
19 – 25	(5)

Polska = 34
Poland





W Łodzi w całym 2025 roku nie oddano do użytku żadnego budynku biurowego, a w 2024 roku ukończono jedynie 10 000 m². Do tego żaden budynek nie jest w trakcie budowy. Liczba wynajętej powierzchni biurowej w Łodzi w 2025 roku wyniosła niemal 52 000 m² i była o 13% niższa niż w roku poprzednim.

Kraków przekroczył próg 1,8 miliona mkw. nowoczesnej powierzchni, a Wrocław zbliża się do poziomu 1,4 miliona mkw., Łódź ze swoimi 643 000 mkw. wykazuje strukturalną przepaść. Różnica ta nie wynika z braku dynamiki inwestycyjnej w ubiegłych latach, lecz z niskiego punktu startowego oraz drastycznego wyhamowania rynku w obliczu kryzysu nadpodaży. Przez długi czas Łódź, wraz z Katowicami, przewodziła niechlubnemu rankingowi najwyższego poziomu niewynajętej powierzchni. Na koniec 2025 roku wskaźnik pustostanów wynosił w Łodzi aż 18,3% (w Katowicach 21,6%, we Wrocławiu 19,9%, w Krakowie 18,4%). Dla porównania, rynki o bardziej zdywersyfikowanej strukturze gospodarczej, takie jak Poznań (13,9%) czy Trójmiasto (11,9%), znacznie lepiej zniosły zawirowania makroekonomiczne i utrzymały stabilność najmu. Stawki czynszów ofertowych w Łodzi na koniec 2025 roku ukształtowały się na najniższym poziomie spośród wszystkich głównych rynków regionalnych w Polsce. Choć z perspektywy marketingu inwestycyjnego władze miasta próbują przedstawiać ten fakt jako „atut konkurencyjny”, w rzeczywistości jest to twardy dowód na niską chłonność łódzkiego rynku i konieczność stosowania przez deweloperów agresywnej wojny cenowej (w połączeniu z rozbudowanymi pakietami zachęt, np. miesiącami beczynszowymi), aby w ogóle przyciągnąć jakiegokolwiek najemcę.

Dane jednoznacznie wskazują na wyczerpanie się dotychczasowego modelu wzrostu opartego o sektor BPO/SSC. Przez ponad dekadę władze Łodzi opierały strategię rozwoju gospodarczego na przyciąganiu prostych, powtarzalnych procesów biznesowych (księgowość, podstawowa obsługa klienta, wsparcie IT). Sektor ten był głównym konsumentem powierzchni biurowej. W momencie, gdy koszty pracy w Polsce wzrosły, a sztuczna inteligencja (AI) i automatyzacja zaczęły zastępować podstawowe procesy back-office, łódzki model gospodarczy stracił paliwo. Miasto nie zdołało w porę przeskoczyć do ligi projektów o wyższej wartości dodanej (zaawansowane R&D, centra KPO, projektowanie inżynieryjne), które lokują się w Krakowie, Wrocławiu czy Warszawie.

TRANSPORT

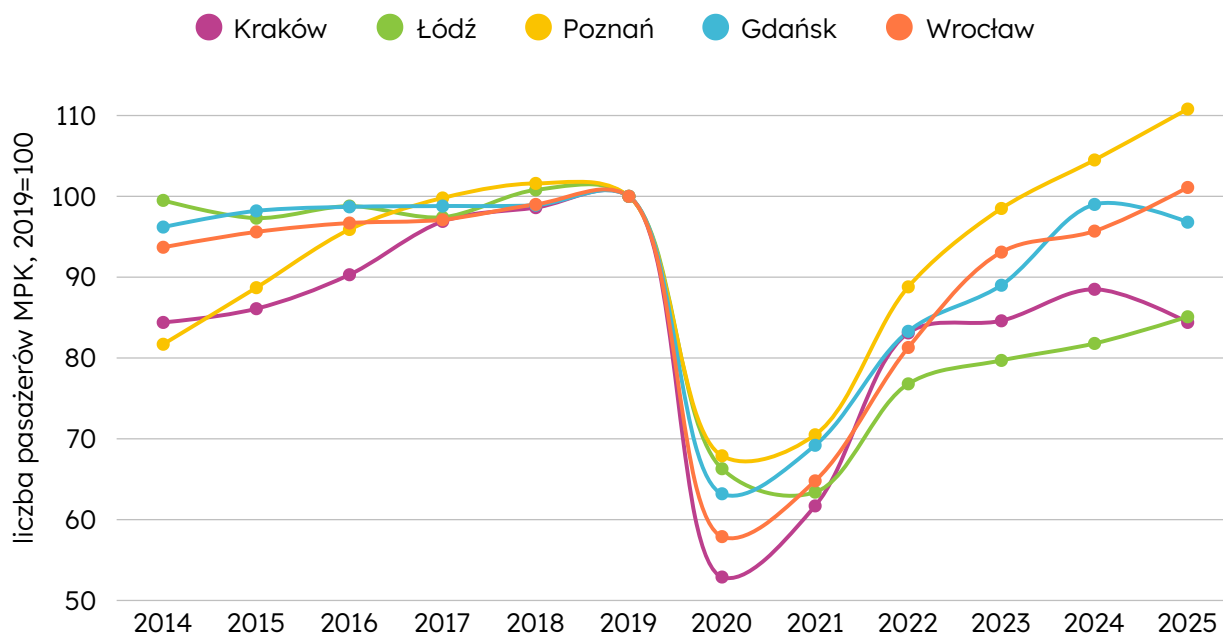
Transport jest codziennym testem działania miasta. Obejmuje tramwaje, autobusy, ulice, chodniki, rowery, parkowanie, dojazd do lekarza i szkoły, przejazd przez centrum, drogę z osiedla na dworzec. Dla mieszkańca liczy się prosty efekt: czy podróż jest przewidywalna, bezpieczna i możliwa bez ciągłego sprawdzania objazdów.

Dane za 2025 rok są mieszane. Widać lekkie odbicie liczby podróży komunikacją miejską, wyższe wpływy z biletów, nowe odcinki infrastruktury rowerowej, modernizacje taboru i sporo prac drogowych. Jednocześnie system pozostaje droższy niż przed pandemią, przewozi mniej pasażerów niż w 2019 roku, tramwaje nadal jeżdżą zbyt wolno, a rower publiczny został wygaszony właśnie wtedy, gdy zaczął odbudowywać popularność. Łódź nadal ma transport poniżej swojego potencjału.

Drożej, ale nadal bez pełnego powrotu pasażerów

W 2025 roku koszt organizacji lokalnego transportu zbiorowego wyniósł 800,3 mln zł. W 2019 roku było to 441,5 mln zł. Nominalnie oznacza to wzrost o 81,3%. Po korekcie o inflację obraz jest spokojniejszy: koszt z 2019 roku odpowiada ok. 656,3 mln zł w cenach 2025, więc realny wzrost wynosi ok. 21,9%.

W tym samym czasie **liczba podróży nie wróciła do poziomu sprzed pandemii**. W 2019 roku szacowana liczba podróży komunikacją miejską wynosiła 222,9 mln, w 2025 roku 189,6 mln, czyli o 14,9% mniej. Wobec 2024 roku widać poprawę: wtedy było 182,6 mln podróży, więc wzrost rok do roku wyniósł ok. 3,9%. Odbicie jest realne, ale za wolne, by mówić o odbudowie dawnej pozycji komunikacji miejskiej.

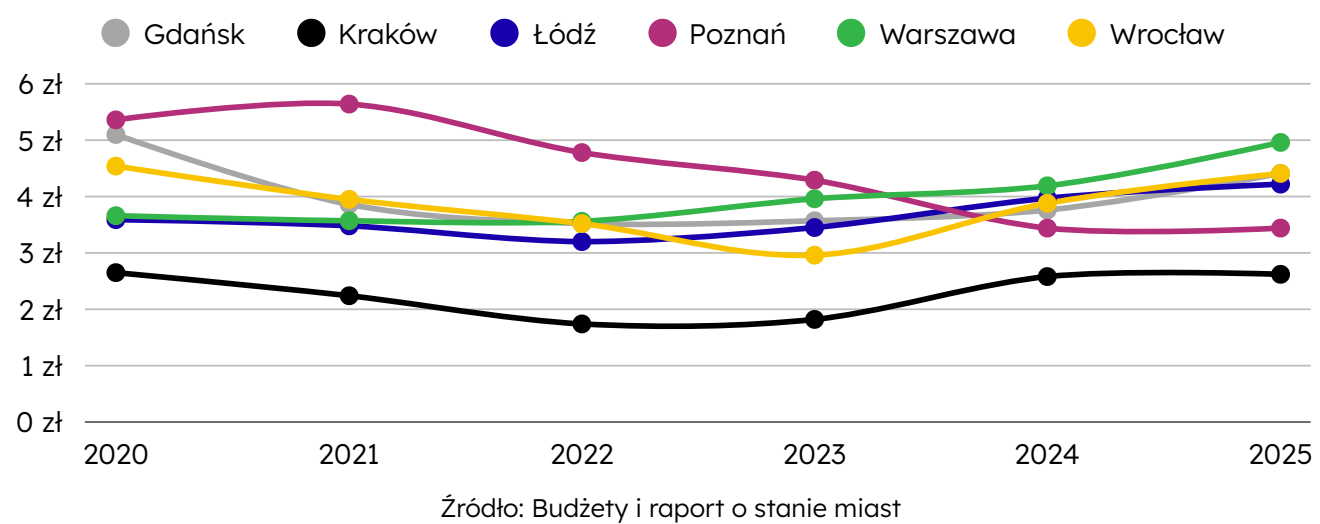


Źródło: Raporty o stanie poszczególnych miast



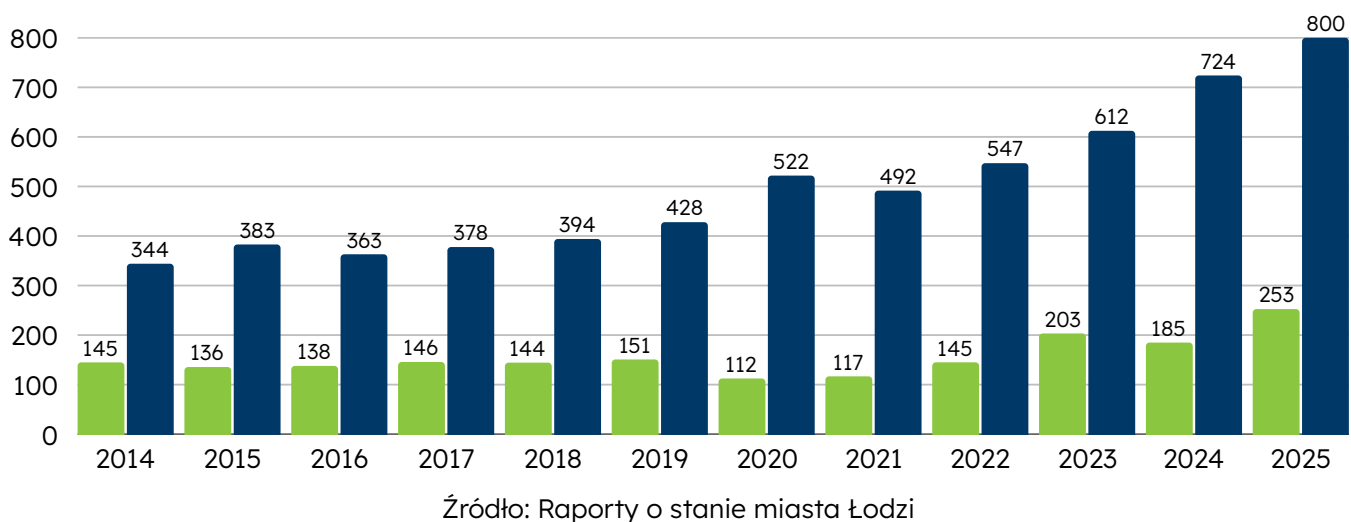
Najlepiej widać to w koszcie jednej podróży. W 2019 roku organizacja jednej szacowanej podróży kosztowała ok. 1,98 zł. W cenach 2025 to ok. 2,95 zł. W 2025 roku koszt wyniósł już ok. 4,22 zł. **Realny koszt jednej podróży wzrósł więc o ok. 43,3%.**

Koszt jednej podróży (zł)



Dopłata netto do transportu też wyraźnie wzrosła. W 2019 roku wyniosła 290,4 mln zł, w 2025 roku 539,4 mln zł. W przeliczeniu na jedną podróż było to ok. 1,30 zł w 2019 roku i 2,84 zł w 2025 roku. Po uwzględnieniu inflacji realny wzrost dopłaty netto na podróż wynosi ok. 46,9%. **Sama dopłata nie jest problemem. Nowoczesne miasta dopłacają do komunikacji, bo ta ogranicza korki, emisję, wykluczenie transportowe i koszty codziennego życia. Problem pojawia się wtedy, gdy dopłata rośnie szybciej niż jakość i zaufanie pasażerów.**

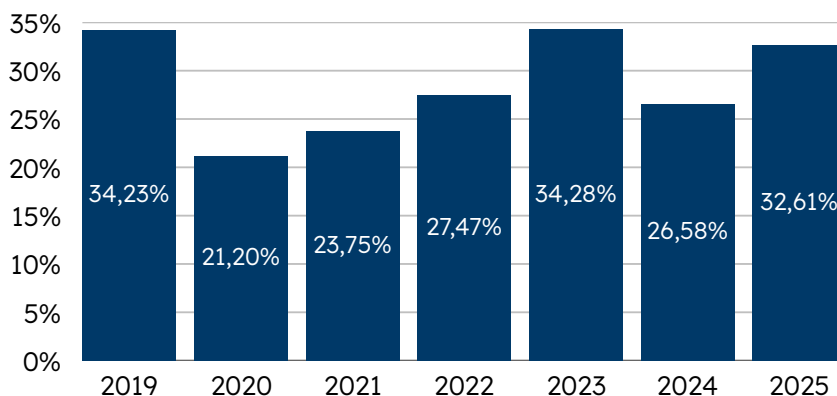
Bilans finansowania komunikacji zbiorowej w Łodzi



W 2025 roku wpływy z biletów lokalnego transportu zbiorowego wyniosły 252,5 mln zł, a wpływy z biletów łączonych 8,4 mln zł. Łącznie daje to ok. 261 mln zł. Bilety pokryły ok. 32,6% kosztów organizacji LTZ. Wynik jest lepszy niż w 2024 roku, gdy wskaźnik spadł do 26,6%, ale gorszy niż w 2019 roku, gdy wynosił 34,2%. Odbicie jest więc widoczne, lecz nietrwale i wciąż słabsze od punktu odniesienia sprzed kryzysu pandemicznego.



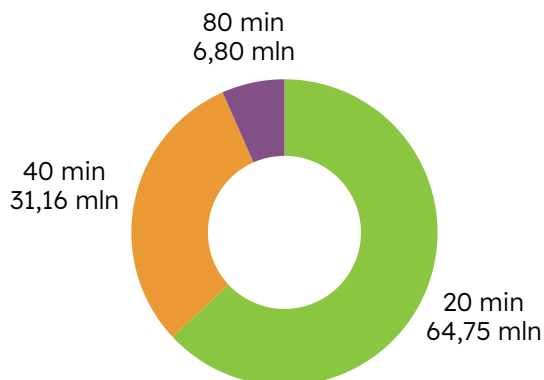
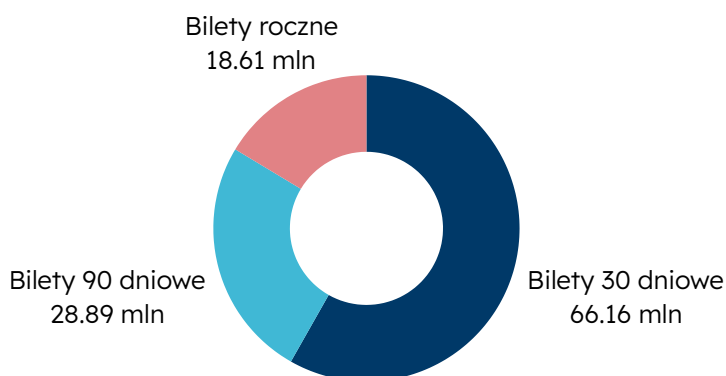
Pokrycie kosztów transportu zbiorowego dochodami z biletów



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZDiT

Sprzedaż biletów pokazuje jeszcze inny sygnał ostrzegawczy. W 2025 roku sprzedano 26,77 mln biletów czasowych, o 7,6% mniej niż w 2024 roku. Sprzedaż biletów okresowych utrzymała się niemal bez zmian: 764 tys. sztuk wobec 761 tys. rok wcześniej. **Najbardziej lojalni użytkownicy systemu zostają.** Słabiej wygląda segment podróży okazjonalnych, a właśnie on decyduje o tym, czy mieszkaniec w sobotę, wieczorem albo w nietypowej trasie wybierze komunikację zamiast samochodu.

Struktura wpływów z biletów za 2025 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZDiT

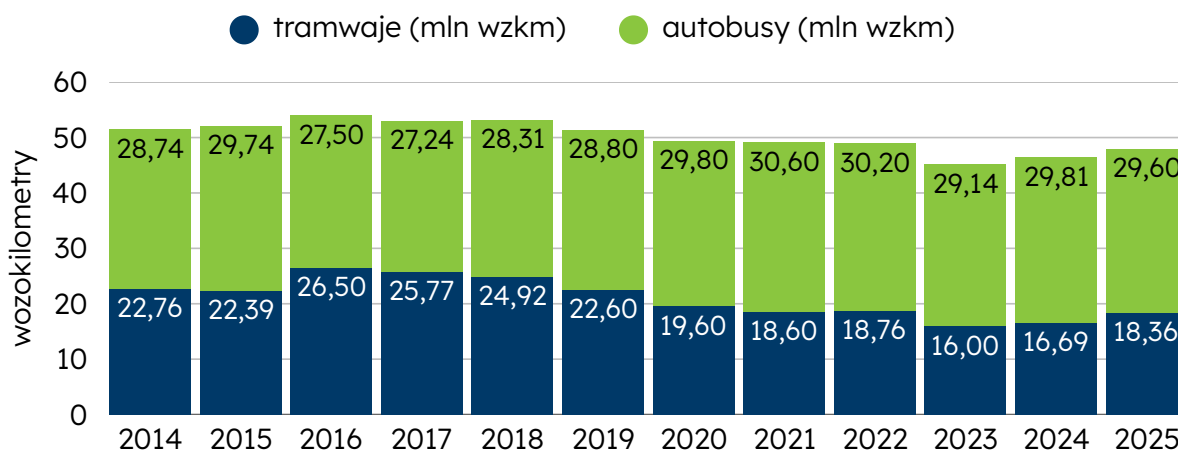
Tramwaj nadal poniżej potencjału

Rok temu pisaliśmy o kryzysie infrastrukturalnym i organizacyjnym łódzkiej komunikacji. W 2025 roku część torowisk wróciła, część prac zakończono, ale podstawowa diagnoza nie została unieważniona. Tramwaj powinien być kręgosłupem transportu w Łodzi, a często jest usługą niepewną, zbyt wolną i zbyt rzadką.

Wozokilometry pokazują skalę problemu lepiej niż same opisy remontów. W 2025 roku tramwaje wykonały 18,36 mln wozokilometrów. W 2014 roku było to 22,76 mln, w 2016 roku 26,50 mln, a w 2019 roku 22,60 mln. Oznacza to spadek o ok. 19,3% względem 2014 roku, o 18,8% względem 2019 roku i aż o 30,7% względem szczytu z 2016 roku. Nawet po odbiciu z bardzo słabego 2023 roku, gdy tramwaje wykonały tylko 16,0 mln wozokilometrów, oferta pozostaje wyraźnie mniejsza niż w poprzedniej dekadzie.

Dla porównania autobusy są w tym samym okresie dużo stabilniejsze. W 2014 roku wykonały 28,74 mln wozokilometrów, w 2019 roku 28,80 mln, a w 2025 roku 29,60 mln. W całym okresie 2014–2025 oznacza to wzrost o ok. 3,0%. Łączna praca przewozowa tramwajów i autobusów spadła jednak z 51,50 mln wozokilometrów w 2014 roku do 47,96 mln w 2025 roku, czyli o ok. 6,9%. **Zmieniła się też struktura systemu: udział tramwajów w pracy przewozowej spadł z ok. 44,2% w 2014 roku i 49,1% w 2016 roku do ok. 38,3% w 2025 roku.** W mieście, które historycznie powinno opierać transport na tramwaju, jest to bardzo mocny sygnał osłabienia kręgosłupa sieci.

Praca przewozowa wykonywana przez łódzkie MPK



Źródło: Raporty o stanie miasta Łodzi



W poprzednim raporcie zwracaliśmy uwagę na bazowy takt 15 minut na wielu trasach, choć reforma z 2017 roku miała opierać się na mocniejszej ofercie. Ten problem nadal jest kluczowy. Częstotliwość jest dla pasażera prostym testem jakości. **Jeśli tramwaj kursuje co 15 minut, przesiadka staje się ryzykiem, a krótka podróż może zamienić się w długie czekanie. Miasto może inwestować w tory i tabor, ale bez dobrej częstotliwości nie odbuduje atrakcyjności systemu.**

Osobnym problemem jest prędkość. Według rankingu prędkości tramwajów, przywoływanego już w zeszłorocznym raporcie, **łódzkie tramwaje osiągały średnio ok. 16,5 km/h i były niemal na końcu zestawienia dużych polskich sieci.** Sama rozbudowana sieć tramwajowa nie daje jeszcze przewagi. Potrzebny jest priorytet w ruchu, sprawna infrastruktura, krótsze czasy przejazdu i mniej punktów, w których tramwaj przegrywa z samochodami albo własnymi ograniczeniami technicznymi.

Warszawa – 4 (linie główne) lub 8 (linie pomocnicze)



Kraków – 7,5 (linie główne) lub 15 (linie pomocnicze)



Poznań – 10



Gdańsk – 10



Wrocław – 12



Szczecin – 12



Łódź – 15





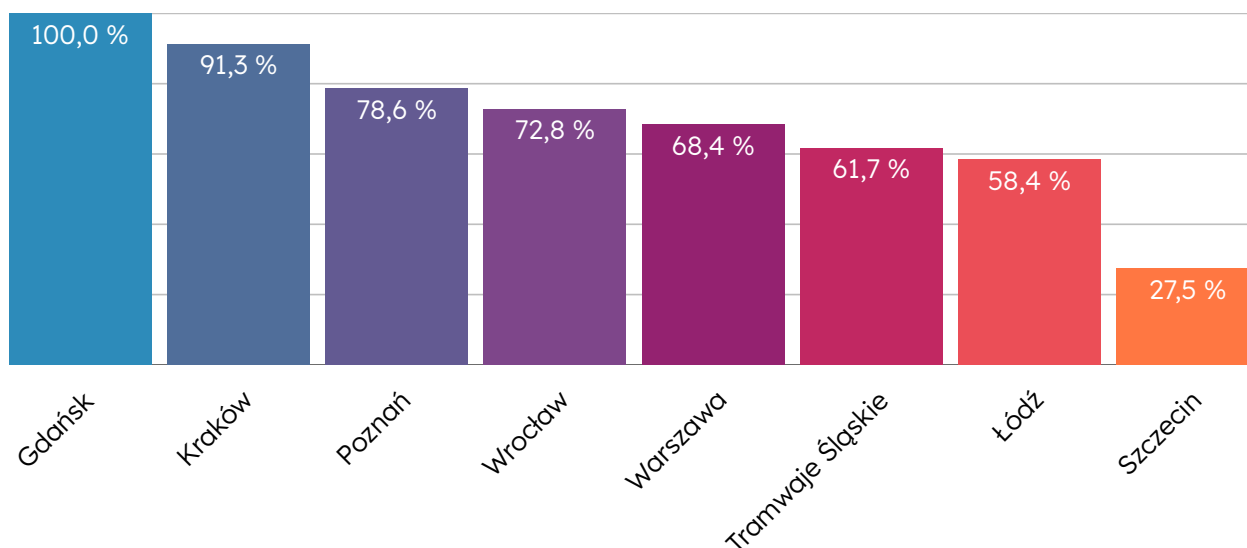
Tabor, informacja, integracja: dobre kroki, ale to wciąż za mało

W taborze widać kilka pozytywnych decyzji. W 2025 roku podpisano umowę na 15 niskopodłogowych tramwajów Moderus II LF AC z dostawą do połowy 2027 roku. Do floty dołączyły też używane, niskopodłogowe GT6M-ZR z Jeny: na koniec roku MPK miało 18 takich wagonów, z czego 12 dopuszczono do ruchu, a 6 czekało na adaptację. W autobusach podpisano umowę na 36 elektrycznych Solarisów i 18 dwustanowiskowych ładowarek, a także umowę na najem 64 autobusów mild hybrid. Według danych miejskich 100% autobusów jest niskopodłogowych, a udział składów tramwajowych niskowejściowych wzrósł do 60,7%.

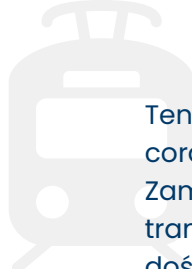
Porównanie taboru największych sieci tramwajowych pokazuje, że **Łódź ma jedną z największych flot w Polsce, ale nie należy do liderów nowoczesności**. Przy liczeniu składów, a nie pojedynczych wagonów, łódzka flota to ok. 262 składy. Udział niskiej podłogi wynosi ok. 58,4%. Zakup 15 Moderusów może podnieść ten wskaźnik do ok. 64,1%. Będzie to poprawa, ale jeszcze nie skok cywilizacyjny.

Na tle innych miast widać problem skali. Gdańsk ma już w praktyce system bez wysokich schodów. Kraków przekroczył 90% niskiej podłogi i nadal kupuje nowe tramwaje. Poznań i Warszawa są wyraźnie wyżej niż Łódź, a Wrocław prowadzi dużo większy program wymiany taboru. Nawet sieć śląska, przez lata kojarzona z bardzo starym taborem, zaczyna Łódź doganiać albo wyprzedzać. **Piętnaście nowych tramwajów jest dobrą wiadomością dla pasażerów, ale przy tej skali floty oznacza raczej punktową poprawę niż strategiczną zmianę pozycji miasta.**

% niskopodłogowego taboru tramwajowego (% składów)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przewoźników



Ten kontekst jest ważny, bo dostawy z Jeny mogą zamykać pewien etap. Władze miasta i MPK coraz wyraźniej mówią o odejściu od kupowania kolejnych używanych tramwajów z Zachodu. Zamiast tego spółka ma skupiać się na zakupie nowych wagonów oraz pracach nad własnym tramwajem. Sam pomysł budowy własnego pojazdu jest ciekawy: Łódź ma zaplecze techniczne, doświadczenie modernizacyjne i realną potrzebę uniezależnienia się od rynku używanych wagonów. Ale to także strategia ryzykowna. Jeżeli projekt własnego tramwaju się opóźni, okaże się zbyt drogi albo nie da szybko produkować większej liczby pojazdów, miasto może zostać bez taniej ścieżki pomostowej, która przez lata pomagała wycofywać najbardziej zużyte Konstale.

W transporcie publicznym tabor jest jednak tylko jednym z elementów. Nowy albo zmodernizowany pojazd nie wystarczy, jeśli kursuje zbyt rzadko, stoi w korku, jedzie objazdem albo nie ma dobrego skomunikowania z inną linią. Pasażer nie kupuje „taboru”. Pasażer kupuje możliwość przewidywanego dotarcia na miejsce.

Pozytywnie trzeba ocenić rozwój informacji pasażerskiej i otwartych danych. W 2025 roku liczba tablic informacji pasażerskiej wynosiła 330, rozpoczęto udostępnianie rozkładów jazdy w formatach GTFS, wdrażano dynamiczne informacje w pojazdach. **Pewnym rozczarowaniem wydaje się jednak fakt, że wciąż nie mamy na bieżąco aktualizowanego schematu sieci komunikacji miejskiej.** Jest to standardem w innych dużych metropoliach. W Łodzi mapa siatki połączeń jest dostępna, ale jej ostatnia wersja pochodzi z maja 2025 roku. Mimo kolejnych obietnic składanych przez osoby decyzyjne w sferze transportu, do tej pory nie doczekaliśmy się aktualnego schematu tramwajów i autobusów.

Transport drogowy

W 2025 roku prowadzono szeroki program remontów i modernizacji ulic lokalnych oraz zbiorczych. Ważniejsze od samej listy adresów są jednak trzy liczby. Po pierwsze, utwardzono ponad 12 km dróg gruntowych. Dla mieszkańców takich ulic oznacza to koniec błota, kurzu, problemów z dojazdem służb i poczucie, że ich część miasta od lat czeka w kolejce. Po drugie, liczba roszczeń odszkodowawczych związanych ze stanem infrastruktury drogowej spadła z 3.870 w 2024 roku do 1.577 w 2025 roku. Po trzecie, samo zarządzanie ruchem nadal miało ogromną skalę: 3.914 zatwierdzonych projektów stałej i czasowej organizacji ruchu oraz 19.428 interwencji Obszarowego Systemu Sterowania Ruchem. **Spadek roszczeń może świadczyć o realnej poprawie stanu części ulic i chodników. Warto jednak czytać go ostrożnie.** Roszczenia nie mierzą jakości sieci drogowej, tylko liczbę spraw, które mieszkańcy zdecydowali się formalnie zgłosić. Do pełnej oceny potrzeba mapy stanu nawierzchni, chodników, przejść dla pieszych, oświetlenia i odwodnienia, aktualizowanej co roku i pokazywanej publicznie.

Drogowy rok 2025 był też rokiem ciągłych zmian organizacji ruchu. Taka skala jest częściowo zrozumiała w mieście z dużą liczbą remontów, ale mieszkańcy od lat odczuwają Łódź jako miasto objazdów, zwężeń, tymczasowych przejść i niespodziewanych zmian. **Największy problem nie polega na tym, że ulice są remontowane. Problem zaczyna się wtedy, gdy remonty nakładają się na siebie, objazdy są mało intuicyjne, a informacja dociera za późno.**

Największa luka w opisie transportu drogowego jest podobna jak w komunikacji publicznej: brakuje prostych wskaźników efektu. Ile kilometrów ulic ma zły lub bardzo zły stan? Ile chodników wymaga pilnej naprawy? Ile autobusów zyskuje realny czas przejazdu dzięki zmianom organizacji ruchu? Ile remontów kończy się w terminie, a ile wymaga poprawek? Bez takich danych łatwo utknąć w katalogu wykonanych zadań, zamiast ocenić, czy po roku po Łodzi jeździ się, chodzi i dojeżdża bezpieczniej.



Rower: infrastruktura rośnie, system publiczny znika

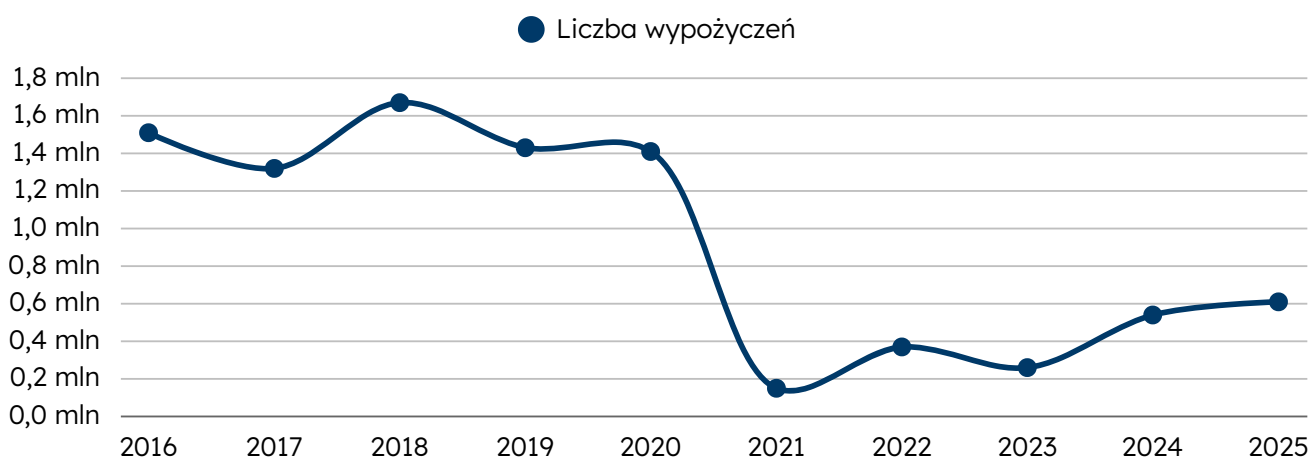
Łączna długość dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych wzrosła z 273,7 km w 2024 roku do 292,4 km w 2025 roku. Przybyło ponad 18 km separowanych tras, zmodernizowano ok. 7,6 km istniejącej infrastruktury, a ok. 65% segregowanych dróg rowerowych miało nawierzchnię bitumiczną.

Ten postęp warto docenić. Przez lata rower w Łodzi był traktowany jako dodatek, a nie pełnoprawny element mobilności. Sama długość tras nie rozwiązuje jednak problemu. **Rower staje się realną alternatywą dopiero wtedy, gdy sieć jest ciągła, bezpieczna na skrzyżowaniach, czytelna i połączona z transportem zbiorowym.** Szczególnie w centrum nadal potrzebna jest większa konsekwencja.

Największy problem pojawił się jednak gdzie indziej. Po sezonie 2025 zakończono funkcjonowanie Łódzkiego Roweru Publicznego i system nie został zaplanowany do wznowienia w 2026 roku. Trudno zrozumieć tę decyzję. Rower publiczny był elementem transportu miejskiego: dawał możliwość spontanicznej podróży, dojazdu do przystanku, powrotu z centrum, przejazdu w jedną stronę, skorzystania z roweru bez posiadania własnego sprzętu i bez miejsca do jego przechowywania.

Liczyby pokazują, że nie wygaszono martwego systemu. W 2022 roku ŁRP miał 376,6 tys. wypożyczeń, w 2023 roku 261,5 tys., w 2024 roku 552,4 tys., a w 2025 roku ponad 610 tys. Po słabym 2023 roku nastąpiło więc wyraźne odbicie: w dwa lata liczba wypożyczeń wzrosła ponad dwukrotnie. W 2025 roku system miał 151 stacji, 1 350 rowerów i 99,5 tys. zarejestrowanych użytkowników. Wydatki wyniosły 7,89 mln zł. Mówimy o usłudze, z której korzystano setki tysięcy razy rocznie, a nie o miejskim gadżecie.

Łódzki Rower Publiczny - liczba wypożyczeń



Źródło: Opracowanie własne na podstawie źródeł medialnych

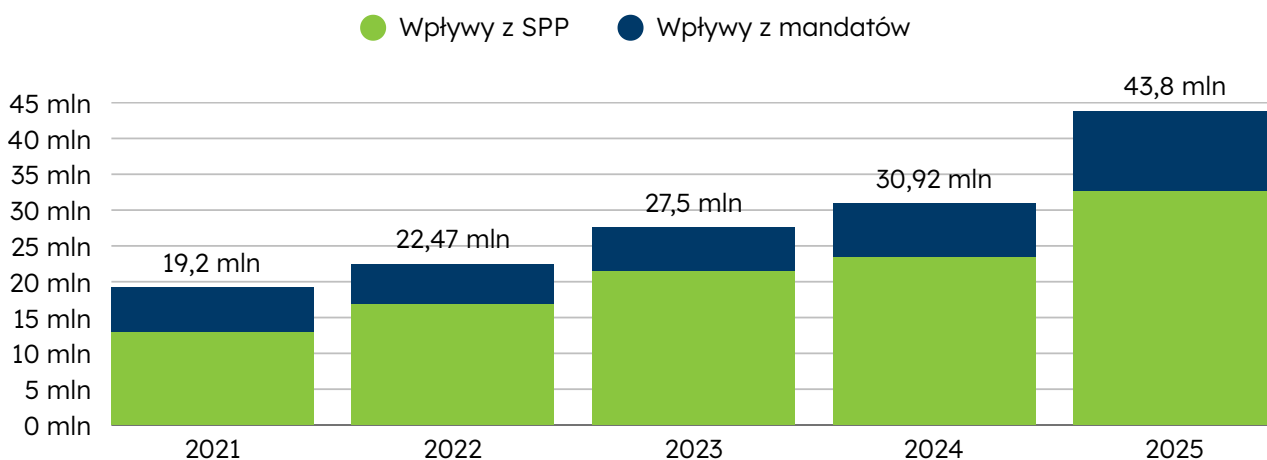
Argument, że środki lepiej przeznaczyć na infrastrukturę, brzmi pozornie rozsądnie, ale stawia fałszywą alternatywę. Miasto potrzebuje i dróg rowerowych, i roweru publicznego. Infrastruktura pomaga osobom, które mają własny rower, miejsce do przechowywania i poczucie bezpieczeństwa na ulicy. Rower publiczny obsługuje także podróże okazjonalne, krótkie, spontaniczne i łączone z komunikacją. W mieście, które chce ograniczyć zależność od samochodu, likwidacja takiego narzędzia osłabia cały system mobilności.



Parkowanie

W 2025 roku powiększono Strefę Płatnego Parkowania. Od czerwca obejmowała 15 sektorów w trzech podstrefach, liczba parkomatów wzrosła z 440 do 617, a opłaty obowiązywały w godzinach 7.00–19.00. Według danych miejskich w strefie było ok. 10,5 tys. miejsc parkingowych. **Wpływy z opłat wyniosły 32,8 mln zł brutto, a dodatkowe opłaty za brak biletu dały kolejne 11 mln zł.**

Centrum nie da się odkorkować samą rozbudową dróg, dlatego **strefa płatnego parkowania jest ważnym elementem polityki transportowej**. Może porządkować przestrzeń i ograniczać długie postoje w najbardziej obciążonych miejscach. Sama opłata nie zmieni jednak nawyków, jeśli mieszkańiec nie dostaje w zamian sprawnej alternatywy: częstego tramwaju, wygodnej przesiadki, bezpiecznej drogi rowerowej albo sensownego dojścia pieszo. W przeciwnym razie parkowanie staje się głównie źródłem dochodu i frustracji, a nie narzędziem zmiany mobilności.

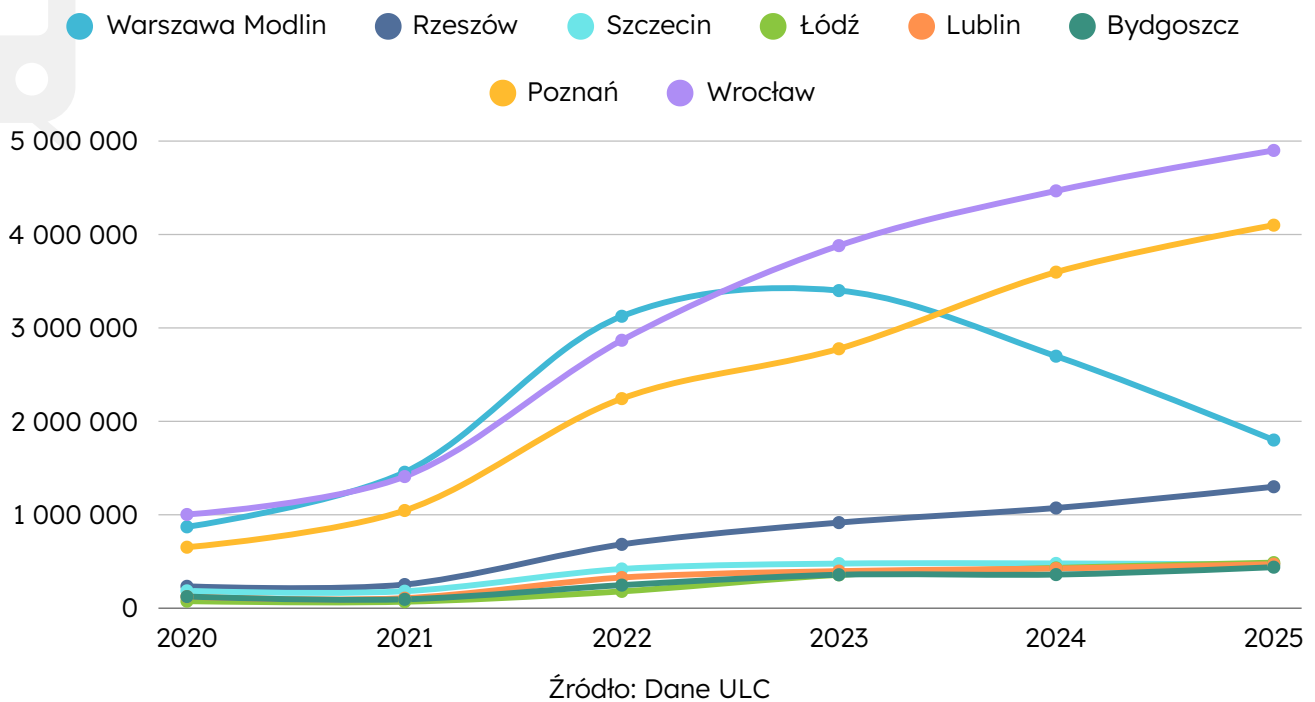


Źródło: Opracowanie własne na podstawie źródeł medialnych

Lotnisko

Lotnisko im. Władysława Reymonta obsłużyło w 2025 roku 488,8 tys. pasażerów, o ok. 13% więcej niż rok wcześniej. Ruch regularny wyniósł 382,7 tys. pasażerów, czarterowy 106,1 tys., a cargo 6,47 tys. ton. Na tle polskiego rynku widać jednak, że **Łódź pozostaje małym portem**. W 2025 roku polskie lotniska obsłużyły łącznie ok. 66,3 mln pasażerów. Warszawskie Okęcie miało ok. 24,1 mln, Kraków 13,2 mln, Gdańsk 7,4 mln, Katowice 7,3 mln, Wrocław 4,9 mln, a Poznań 4,1 mln pasażerów. Łódź znalazła się dopiero w grupie portów poniżej pół miliona podróżnych, obok Lublina, Szczecina-Goleniowa i Bydgoszczy.

W tej grupie wynik Łodzi wygląda przyzwoicie: port był minimalnie większy od Lublina, Szczecina i Bydgoszczy. Problemem jest jednak skala odniesienia. Łódzkie lotnisko obsłużyło około osiem razy mniej pasażerów niż Poznań i około dziesięć razy mniej niż Wrocław. Nawet Modlin, mimo bardzo dużego spadku po ograniczeniu współpracy z Ryanaiem, miał ok. 1,7 mln pasażerów, czyli ponad trzy razy więcej niż Łódź. Wzrost rok do roku warto więc odnotować, ale nie powinien on przesłaniać faktu, że lotnisko nadal działa na obrzeżach krajowego rynku lotniczego.



Czego brakuje najbardziej

Największą luką pozostają dane o realnych zachowaniach transportowych. Rok temu zwracaliśmy uwagę, że Łódź nie ma aktualnych kompleksowych badań ruchu. Problem jest nadal poważny. Bez wiedzy, skąd i dokąd podróżują mieszkańcy, jak łączą tramwaj, autobus, kolej, rower, samochód i ruch pieszcy, miasto projektuje politykę transportową częściowo po omacku. Władze Łodzi podobno w tym roku mają przeprowadzić badania na liniach transportu zbiorowego, które posłużą do reorganizacji siatki, jednakże na ich wyniki będziemy musieli jeszcze poczekać.

Same dane o liczbie sprzedanych biletów i szacowanych podróżach nie wystarczą. Potrzebujemy regularnych badań potoków pasażerskich, punktualności, niezawodności, czasu przejazdu, przesiadek, odwołanych kursów, prędkości tramwajów i autobusów, ruchu rowerowego oraz przyczyn rezygnacji z komunikacji. W przeciwnym razie łatwo pomylić działanie z efektem: remont z poprawą, zakup pojazdu z lepszą usługą, nową aplikację z realnym skróceniem podróży.

Łódzki transport nie przegrywa z samochodem dlatego, że mieszkańcy lubią korki. Przegrywa z niepewnością. Samochód bywa droższy, uciążliwy i nieracjonalny, ale daje poczucie kontroli. Komunikacja miejska wygrywa dopiero wtedy, gdy pasażer może jej zaufać. W Łodzi to zaufanie jest nadal nadwyrężone. Znalazło to odzwierciedlenie w raporcie portalu Jak Dojadę. Pasażerowie odczuwają niski komfort podróży nie tylko ze względu na długi czas przejazdu, ale też słaby poziom utrzymania czystości w pojazdach. Towarzyszy temu także niskie poczucie bezpieczeństwa podczas podróży, między innymi przez wzgląd na niewłaściwe lub agresywne zachowanie współpasażerów.

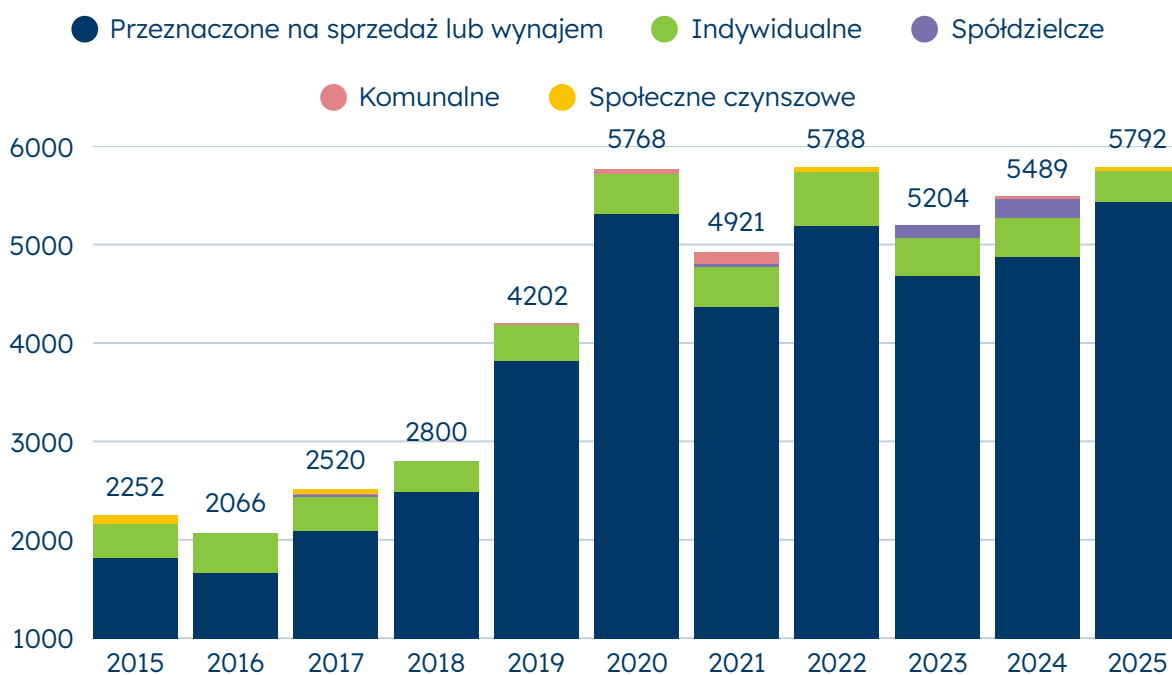
Najbardziej bolesne jest to, że Łódź ma warunki do dobrego transportu: gęste śródmieście, tradycję tramwajową, duże osiedla, uczelnie, miejsca pracy i mieszkańców, którzy przez lata korzystali z komunikacji. Miasto nie jest skazane na samochód. Przy takim układzie urbanistycznym powinno mieć jedną z najlepszych komunikacji w Polsce. Tym bardziej trzeba mówić jasno: obecny stan jest poniżej potencjału Łodzi.

MIESZKALNICTWO

Mieszkalnictwo jest jednym z najważniejszych tematów dla przyszłości Łodzi. **Bez dostępnych mieszkań miasto nie zatrzyma młodych rodzin, nie pomoże osobom w kryzysie, nie ustabilizuje centrum i nie odpowie na starzenie się mieszkańców.** Tymczasem dane pokazują prostą rzecz: zasób gminny się kurczy.

W 2025 roku oddano w Łodzi 5.792 mieszkania, o 5,5% więcej niż rok wcześniej. Zgodnie z danymi GUS żadne z nich nie zasiliło zasobu komunalnego. Pomimo, iż należy uwzględnić, że 19 z 39 mieszkań społecznych czynszowych (WTBS) jest wykorzystywanych przez Miasto – to nadal bardzo mała liczba, niestety podobna do tych z poprzednich lat.

Mieszkania oddane do użytku w Łodzi ogółem

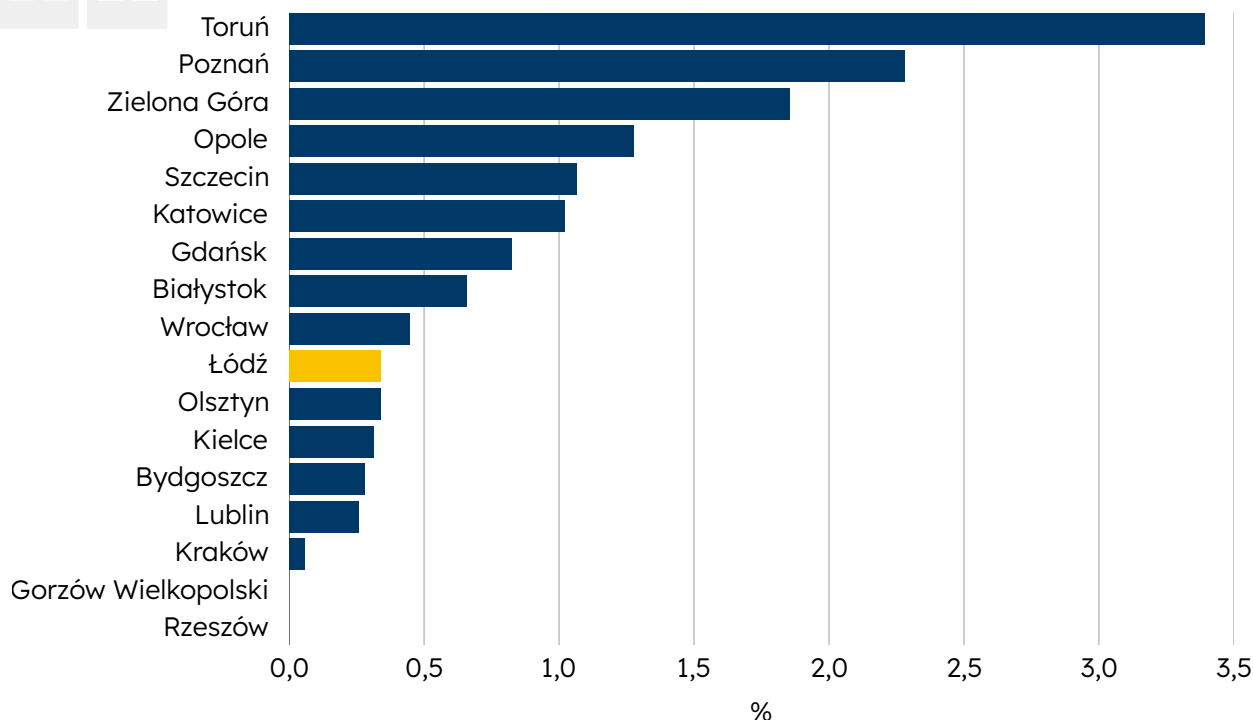


Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Wykres pokazuje, że w strukturze nowo oddawanych mieszkań dominują inwestycje prywatne, a **udział budownictwa komunalnego i społecznego czynszowego pozostaje marginalny.** To potwierdza, że aktywną politykę mieszkaniową miasto musi oprzeć na własnych inwestycjach, a nie tylko na rynku deweloperskim.

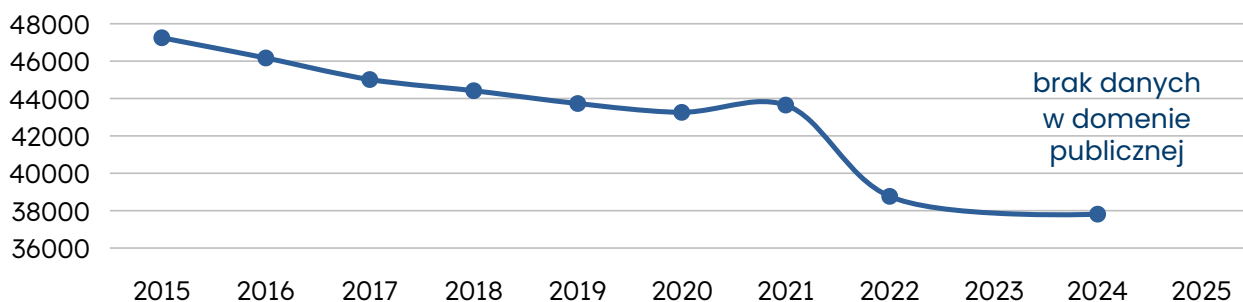
Na tle innych dużych miast Łódź znajduje się w dolnej części zestawienia pod względem udziału mieszkań komunalnych i społecznych czynszowych w ogólnej liczbie oddanych lokali w latach 2021–2025. Wskaźnik dla Łodzi wynosi zaledwie 0,34%, co oznacza, że na tysiąc nowych mieszkań przypadają trzy–cztery lokale komunalne lub społeczne. To wynik zbliżony do Olsztyna (0,34%) i Kielc (0,31%), ale wyraźnie niższy niż w Toruniu (3,39%), Poznaniu (2,28%) czy Zielonej Górze (1,86%). Dane te pokazują, że udział miasta w zwiększaniu zasobu mieszkań dostępnych cenowo jest marginalny, a ciężar rozwoju rynku mieszkaniowego spoczywa niemal wyłącznie na sektorze prywatnym.

Udział oddanych do użytku mieszkań komunalnych i społecznych w ogóle w miastach wojewódzkich w latach 2021-2025



W 2025 roku liczba lokali mieszkalnych w zasobie gminy wyniosła 36.391. W 2023 roku było ich 38.217, a w 2024 roku 37.579. W dwa lata ubyło 1 826 lokali. W dłuższej perspektywie skala jest jeszcze większa: w 2014 roku zasób liczył 48.627 lokali – to ponad 12 000 mniej w dekadę.

Liczba mieszkań w zasobie gminy w Łodzi



Źródło: Raporty o stanie miasta Łodzi, Wieloletni Program Gospodarowania Zasobem Mieszkaniowym Miasta Łodzi

Nie każdy lokal w zasobie oznacza realne mieszkanie dla łodzianina. W 2025 roku 3.526 wolnych lokali było wyłączonych z użytkowania – część na stałe, ze względu na ich lokalizację w budynkach przeznaczonych do rozbiórki, część czasowo z powodu złego stanu technicznego lub remontów. To mniej niż w 2023 roku (3 828), ale nadal bardzo dużo. Każdy taki lokal to potencjał, którego miasto nie potrafi szybko przywrócić do użycia.

Na koniec 2024 roku na liście oczekujących na lokal komunalny figurowało za to 4.626 osób. Przy jednoczesnym braku jasnego systemu zarządzania zasobem i wymiany lokali z budynków wyłączonych z użytkowania nie daje im to wielkiej nadziei na uzyskania finansowo dostępnego miejsca zamieszkania w najbliższych latach.

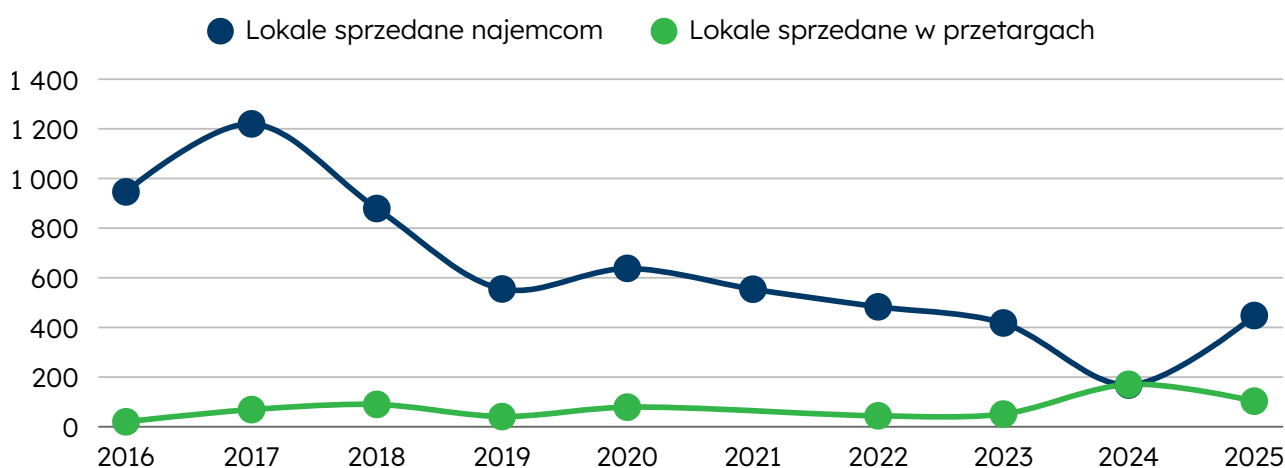
Stan techniczny miejskich budynków mieszkalnych pozostaje jednym z najpoważniejszych wyzwań. Według danych ZLM na koniec 2024 roku aż ponad 2.500 budynków należących w całości do miasta miało zużycie techniczne przekraczające 50%. W tym ponad 1.000 obiektów znajdowało się w stanie kwalifikującym je do rozbiórki lub wymagającym kapitalnego remontu.

W praktyce oznacza to, że setki osób mieszkają w budynkach wyłączonych z użytkowania, których zamieszkiwanie stanowi zagrożenie dla życia i zdrowia. Co jakiś czas pojawiają się medialne doniesienia o fatalnych warunkach w miejskim zasobie – braku toalet, wilgoci, szczurach czy odpadających tynkach.

Z danych udostępnionych przez UMŁ na wniosek Łódzkiego Stowarzyszenia Lokatorów z początku 2026 roku wynika, że 3.220 lokali otrzymuje ulgi w czynszu z powodu WC poza budynkiem. Dane udostępnione krótki czas później wskazują, że takich lokali było już 4.505. Trudno uwierzyć, by w dwa tygodnie miasto znalazło i zasiedliło 1.000 mieszkań bez toalety – co pokazuje, jak nieprecyzyjny jest system ewidencji zasobu. Podobne problemy dotyczą źródeł ogrzewania, gdzie brak jednolitego rozpoznania utrudnia planowanie modernizacji i walkę z ubóstwem energetycznym.

Wydatki ZLM na remonty i inwestycje mieszkaniowe wzrosły – w 2025 roku wyniosły 134,6 mln zł, wobec 73,4 mln zł w 2023 roku. To poprawa, ale po przeliczeniu na cały zasób daje to ok. 3.699 zł na jeden lokal. Przy skali zaległości remontowych nie jest to kwota, która pozwala szybko odwrócić wieloletnie zaniedbania.

Kolejne dane pozyskane przez Łódzkie Stowarzyszenie Lokatorów pokazują, że **w ostatnich latach maleje liczba lokali sprzedawanych ich dotychczasowym najemcom, a rośnie udział mieszkań zbywanych w otwartych przetargach.** W 2017 roku sprzedano najemcom ponad 1200 lokali, ale od tego czasu liczba ta systematycznie spadała, osiągając w 2024 roku zaledwie około 200. W tym samym czasie liczba lokali sprzedawanych w przetargach utrzymywała się na niskim poziomie, jednak w 2024 roku wyraźnie wzrosła.





Trend ten pokazuje, że miasto coraz częściej sprzedaje lokale na wolnym rynku, zamiast umożliwiać ich wykup przez dotychczasowych mieszkańców. Dla wielu rodzin oznacza to utratę szansy na stabilizację mieszkaniową i przeniesienie ciężaru decyzji z polityki społecznej na logikę rynkową.

Zadłużenie pozostaje jednym z najtrudniejszych tematów. Choć należy zachować odrobinę rezerwy do ogólnodostępnych danych w tym zakresie, w 2025 roku zadłużenie najemców i bezumownych użytkowników lokali mieszkalnych wyniosło 222,36 mln zł. Liczba lokali zajmowanych przez dłużników spadła z 11.440 w 2023 roku do 9 819 w 2025 roku, ale średnie zadłużenie przypadające na jeden lokal wzrosło do ok. 6.110 zł. Za tą kwotą stoją konkretne historie – przeciągające się zaległości, ryzyko utraty mieszkania, życie w ciągłym napięciu.

Liczba nowych, dostępniejszych lokali w 2025 roku nie była zbyt imponująca – oddano do użytku 39 mieszkań w inwestycji WTBS przy ul. Przędzalnianej, z czego 19 pozostaje w dyspozycji miasta. Poprawa może nastąpić jednak już w najbliższych latach. Równolegle trwały inne inwestycje – m.in. przy ul. Nawrot (17 lokali) i Lubelskiej (70 lokali) – oraz przygotowywano kolejne: Młynarska (28), Pabianicka (153), Skierniewicka (36), Widok (62), a także projekty przy Wojska Polskiego 13 i przy ul. Franciszkańskiej.

Choć zapowiedziano nowe przedsięwzięcia dzięki dopłatom BGK, realizowane są one dopiero teraz, mimo że obietnice sięgają 2021 roku. W części inwestycji pojawiają się też praktyki, których moglibyśmy się spodziewać bardziej po patodeveloperze niż po jednostce samorządu terytorialnego, tak jak to miało miejsce w przypadku inwestycji na ul. Młynarskiej, gdzie formalnie wybudowano 8 mieszkań o metrażach od 150 do 200 m², które następnie zostaną podzielone aby ominąć wymagania planu miejscowego dotyczące minimalnej liczby miejsc parkingowych.

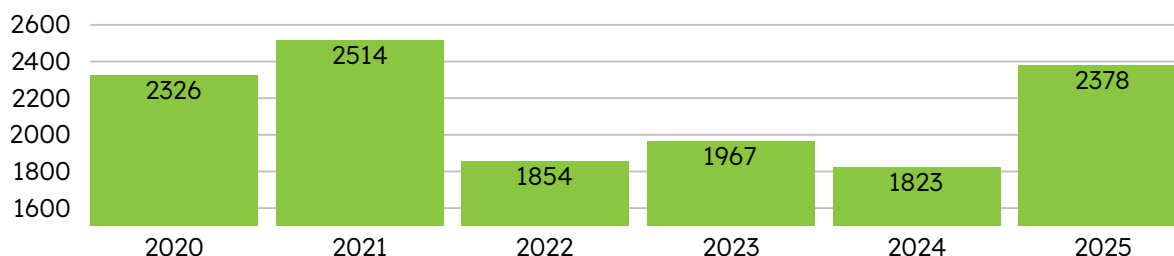
PLANOWANIE PRZESTRZENNE

Rok 2025 był kolejnym okresem prac nad planem ogólnym miasta Łodzi, rozpoczętych w lutym 2024 r. Dokument ten ma zastąpić obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, wyznaczając ramy przyszłej polityki przestrzennej miasta. Niestety, zarówno w 2025 r., jak i do momentu publikacji niniejszego raportu, nie ujawniono żadnych informacji dotyczących projektowanych ustaleń planu.

Zainteresowanie mieszkańców jest bardzo duże – złożono około 25 tys. wniosków. Mimo to decyzje do tej pory zapadały za zamkniętymi drzwiami. Tymczasem przykład Poznania, który swój plan ogólny już przyjął, pokazuje, że możliwe jest wcześniejsze włączenie mieszkańców w prace nad dokumentem. Pierwsza wersja poznańskiego planu została udostępniona po około czterech miesiącach od rozpoczęcia prac, a mieszkańcy mogli zapoznać się z propozycjami dla swoich osiedli, wyrazić swoją opinię oraz uczestniczyć w licznych spotkaniach wyjaśniających. W proces aktywnie włączono również rady osiedli. To istotny kontrast wobec łódzkiego spełniania deklaracji o „mieście tworzonym wspólnie”.

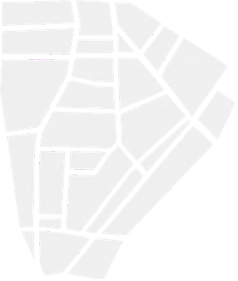
Wprowadzenie planu ogólnego do systemu planowania przestrzennego przełożyło się także na wzrost liczby wniosków o wydanie decyzji o warunkach zabudowy. Z wykresu wynika, że w 2025 r. nastąpił gwałtowny skok ich liczby. Niepewność co do przyszłych ustaleń planu skłoniła wielu właścicieli gruntów do zabezpieczania możliwości zabudowy swoich nieruchomości. **Część tych inwestycji może negatywnie wpływać na stan ładu przestrzennego w naszym mieście.** Przedłużające się prace nad planem ogólnym mogą zatem prowadzić do powstawania chaotycznego zagospodarowywania obszaru Łodzi.

Liczba wydanych decyzji o warunkach zabudowy w Łodzi

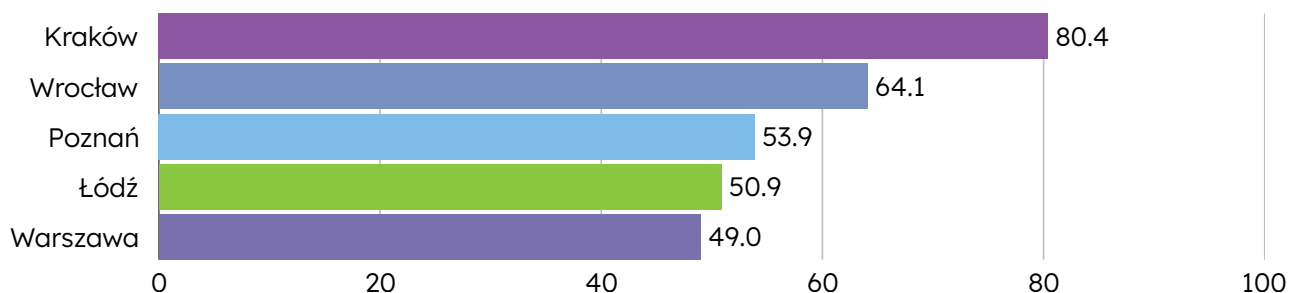


Źródło: Raport o stanie miasta Łódź

W 2025 r. przekroczono próg 50% powierzchni miasta pokrytej miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Po wielu latach Łódź przestała odstawać pod tym względem od innych dużych miast i konsekwentnie obejmuje planami kolejne obszary. W ubiegłym roku uchwalono 21 planów o łącznej powierzchni niespełna 800 ha, co oznacza roczny przyrost pokrycia planistycznego na poziomie ok. 2,7 p.p.



Pokrycie planami miejscowymi (MPZP) w 2025 (%)



Z uchwalonych dokumentów oraz z harmonogramu prac (określonego zarządzeniem Prezydenta Miasta) wyraźnie wynika, które obszary są traktowane priorytetowo. Dominują tereny peryferyjne, wymagające ochrony przed niekontrolowaną zabudową. Plany powstają również w centralnej części miasta, gdzie często aktualizuje się wcześniej obowiązujące dokumenty. Coraz bardziej widoczna staje się jednak potrzeba objęcia planami terenów położonych pomiędzy tymi obszarami — zwłaszcza niezagospodarowanych przestrzeni wokół centrum oraz osiedli mieszkaniowych.

Obecnie przystąpienia do sporządzenia planów obejmują około 12% powierzchni miasta. Wstrzymywanie prac nad nimi sprawia, że część tych terenów staje się miejscem realizacji inwestycji, które trudno będzie później włączyć w spójną strukturę miasta (np. rejon ul. Smugowej, gdzie plan oczekuje na opracowanie od wielu lat). Równolegle rozwija się chaotyczna zabudowa, m.in. na terenie Wzniesień Łódzkich.

Osiedla mieszkaniowe zmagają się natomiast z nadmiernym dogęszczaniem zabudowy — jak miało to miejsce przy ul. Gwiazdowej na Karolwie, jak mogło się wydarzyć przy ul. Harcerskiej na Dołach i jak wciąż może się wydarzyć przy ul. Głowackiego. **Problemem jest również nierównomierne rozmieszczenie usług.** Przestrzeń zamieszkania tysięcy łodzian wymaga odpowiedniego zaplanowania i ochrony.

W 2025 r. Rada Miejska rozpatrywała dziewięć wniosków o umożliwienie realizacji inwestycji mieszkaniowych w trybie tzw. uchwał „lex deweloper”. Siedem z nich zostało przyjętych, a dwie odrzucone.

System edukacji publicznej oraz szkolnictwa wyższego stanowi kluczowy fundament potencjału rozwojowego każdego nowoczesnego ośrodka miejskiego. Analiza danych statystycznych wskazuje na pogłębiające się niedofinansowanie strukturalne wywołane niewystarczającą subwencją oświatową, postępujący regres pozycji Łodzi jako wiodącego ośrodka akademickiego oraz rozwarstwienie efektów nauczania w szkolnictwie średnim w relacji do pozostałych metropolii kraju.

Szkolnictwo podstawowe i średnie

Analizując szkolnictwo podstawowe i średnie w naszym mieście, Łódź boryka się z problemami. Jednym z nich jest problem przypisywania dzieci do szkół podstawowych na podstawie tak zwanego obwodu (rejonizacji według miejsca zamieszkania) w Łodzi. Choć prawo oświatowe gwarantuje każdemu dziecku miejsce w szkole obwodowej „z urzędu”, w łódzkich realiach system ten generuje szereg patologii i trudności – zarówno dla rodziców, jak i dla budżetu miasta. Kluczowymi wymiarami tego problemu jest rozbieżność między meldunkiem a faktycznym miejscem zamieszkania. System elektronicznej rekrutacji w Łodzi opiera się na deklarowanym miejscu zamieszkania, a nie zameldowania. W praktyce obserwowane są przypadki deklarowania adresów umożliwiających dostęp do bardziej popularnych szkół, co utrudnia planowanie sieci placówek. Szkoły cieszące się dobrą renomą (mające wyższe wskaźniki na egzaminach) są sztucznie przepełnione. Dyrektorzy, mając ustawowy obowiązek przyjąć każdego „z obwodu”, muszą tworzyć dodatkowe oddziały, co niszczy plany logistyczne miasta. Część szkół na terenach wyludniających się funkcjonuje przy znacząco niższym wykorzystaniu dostępnej infrastruktury. W efekcie w niektórych szkołach podstawowych klasy są nieliczne (czasem kilkunastoosobowe). Miasto dopłaca ogromne kwoty do utrzymania tych budynków. Innym problemem szkół jest blokowanie miejsc przez system rekrutacji „na wszelki wypadek”. Zgodnie z zasadami łódzkiego systemu rekrutacji, jeśli rodzic aplikuje do szkoły marzeń poza swoim rejonem, system automatycznie rezerwuje dla tego dziecka miejsce w jego szkole obwodowej. **Rozwiązaniem systemowym, które powinno się wdrożyć, jest likwidacja klasycznych, małych obwodów na rzecz tzw. Obwodów Sieciowych. Zamiast przypisywać dziecko do jednej, konkretnej szkoły, adres zamieszkania powinien przypisywać je do większego sieciowego obwodu.** Rodzic wybierałby wówczas szkołę najbardziej odpowiadającą profilowi dziecka w ramach danego rejonu, a miasto mogłoby elastycznie zarządzać wolnymi miejscami i kadrą nauczycielską, niwelując problem dwuzmianowości.

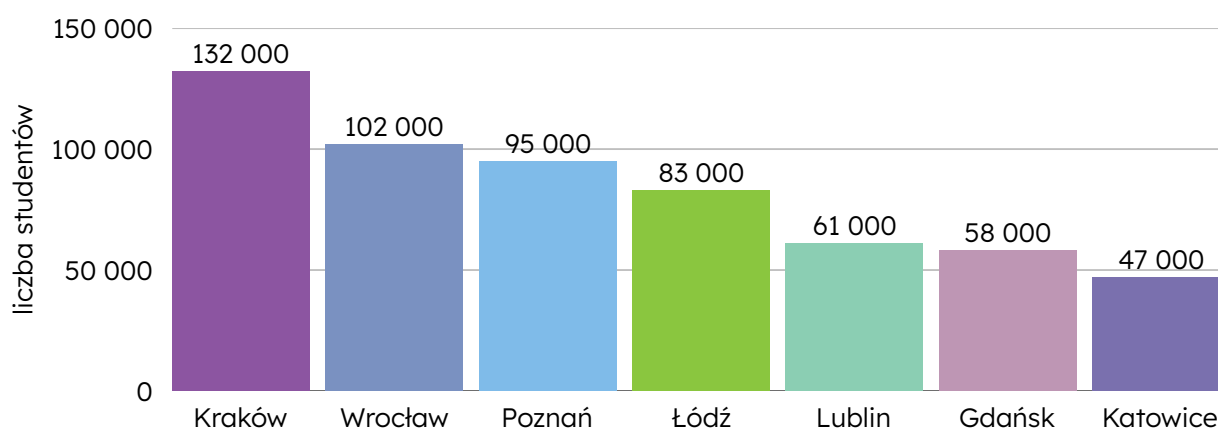
Trzeba też zwrócić uwagę na stosunkowo niską efektywność szkolnictwa średniego. Dane z Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej z lat 2019–2025 wskazują na ogromną niestabilność wyników egzaminów dojrzałości:

- język polski: w 2019 r. średni wynik wynosił 52%, w roku pandemii (2020) tąpnął do krytycznego poziomu 35,7%, by w latach 2024–2025 ustabilizować się na poziomie odpowiednio 61,3% oraz 62,18%.
- matematyka: egzamin ten obnaża systemowe niedostatki nauczania przedmiotów ścisłych. W 2019 r. średnia wynosiła 60,3%, w 2023 r. nastąpiło załamanie do poziomu 51,4%, a w 2025 r. wynik ukształtował się na rozczarującym poziomie 53,48%.
- język angielski: przez lata stabilny (ok. 78–83%), w 2025 roku odnotował gwałtowne załamanie do poziomu 73,62%, co stanowi najniższy wynik od pięciu lat.

Szkolnictwo wyższe

Najbardziej alarmującym trendem jest systematyczne topnienie bazy studenckiej Łodzi. W roku 2014 w mieście kształciło się 80 676 studentów. Przez kolejną dekadę obserwowaliśmy stały, niemal liniowy regres tej wartości. Do roku 2018 liczba ta spadła do 65.565 osób, co oznaczało tąpnięcie o 18,73% w zaledwie cztery lata. **Stabilizacja oraz nieznaczne odbicie odnotowane w latach 2024 (71.000 studentów) i 2025 (72.000 studentów) nie mogą przesłonić faktu, że w skali całej dekady łódzki ośrodek akademicki bezpowrotnie utracił ponad 8,6 tysiąca studentów (spadek o 10,75% w relacji 2025 do 2014 r.).** Jeszcze wyraźniej ten proces degeneracji kapitału akademickiego obrazuje wskaźnik liczby studentów na 1000 mieszkańców. W 2014 roku wynosił on 114,27, by w 2019 roku osiągnąć swoje historyczne minimum na poziomie 94,78. Oznacza to głęboką utratę „akademickości” tkanki miejskiej. Choć w 2025 roku wskaźnik ten z powodu drastycznego wyludniania się miasta (zmniejszania się mianownika) matematycznie wzrósł do 112,6, realny potencjał przyciągania młodych ludzi przez łódzkie uczelnie uległ silnemu osłabieniu.

Liczba studentów w miastach w 2025 roku



Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Powodem tego stanu rzeczy są niższe koszty studiowania wobec takich miast jak Warszawa, Wrocław czy Kraków. Badania dotyczące rynku akademickiego wskazują, że Łódź charakteryzuje się relatywnie niskimi kosztami mieszkań i życia w porównaniu z największymi ośrodkami akademickimi. To zwiększa jej atrakcyjność dla studentów.

Miasto – Średni pokój studencki (2025) / Wynajem kawalerki

Warszawa ok. 1500–2200 zł / 3000–4500 zł

Kraków – ok. 1300–1900 zł / 2500–3800 zł

Wrocław ok. 1200–1800 zł / 2400–3500 zł

Łódź – ok. 900–1500 zł / 1800–2800 zł

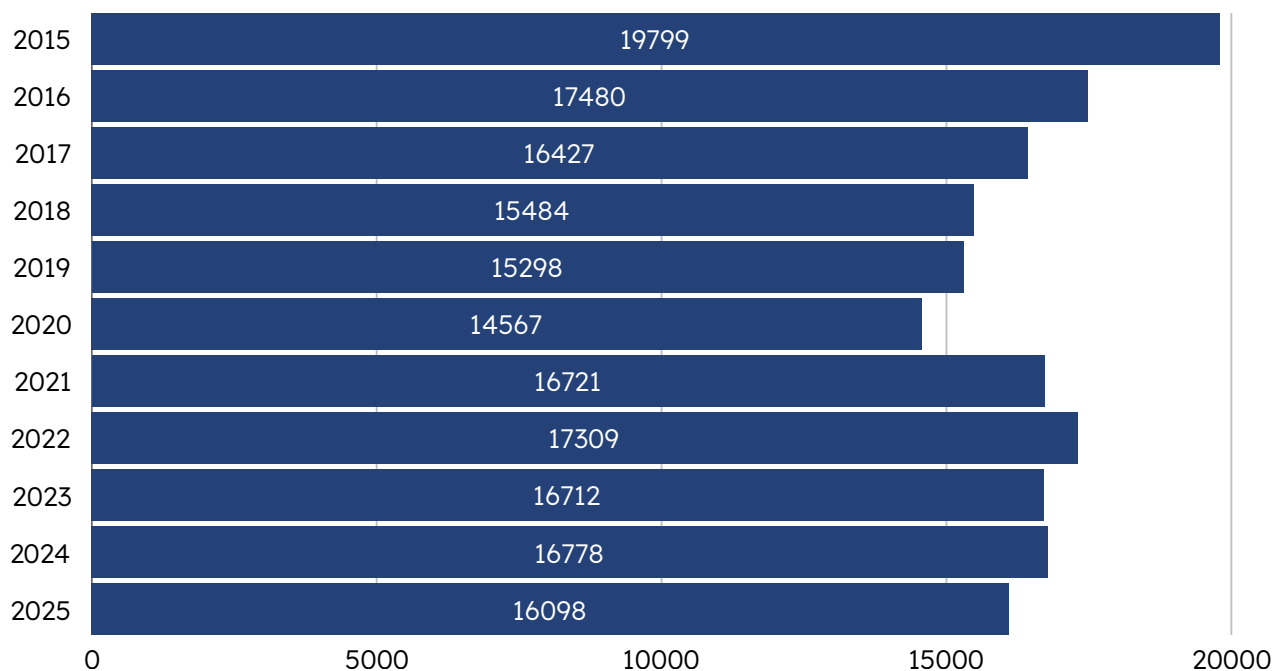
Źródło: Springer – Justyna Orchowska i Nina Wróblewska, wartości orientacyjne na podstawie raportów rynku najmu mieszkań

Pomimo spadku liczby dzieci i starzenia się społeczeństwa Łódź utrzymuje status jednego z największych ośrodków akademickich w Polsce. Jednocześnie liczba studentów w relacji do liczby mieszkańców pozostaje wyraźnie niższa niż w Krakowie, Poznaniu czy Wrocławiu, co pokazuje niewykorzystany potencjał miasta do przyciągania młodych ludzi i zatrzymywania ich po ukończeniu studiów.

BEZPIECZEŃSTWO

Bezpieczeństwo miejskie to nie tylko brak przestępczości pospolitej rejestrowanej w statystykach policyjnych, to również bezpieczeństwo fizyczne na drogach (bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów i kierowców), bezpieczeństwo przestrzeni publicznej pod kątem ładu i porządku, a także odporność struktur miejskich na patologie społeczne generowane przez dostępność substancji psychoaktywnych, w tym alkoholu.

Liczba odnotowanych przestępstw w Łodzi



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

W Łodzi rok 2025 stał się punktem zwrotnym w debacie nad kształtem lokalnej polityki alkoholowej. Impulsem do zmian był obywatelski projekt uchwały, pod którym podpisało się ponad 600 mieszkańców, postulujący zakaz nocnej sprzedaży alkoholu w godzinach 22:00–6:00 w kluczowych obszarach miasta. Po przeprowadzeniu szerokich konsultacji społecznych zdecydowano o wprowadzeniu nocnego zakazu sprzedaży alkoholu w 7 centralnych osiedlach Łodzi, wykazujących najwyższe wskaźniki uciążliwości i nasycenia punktami handlowymi: Bałuty-Doły, Katedralna, Bałuty-Centrum, Stare Polesie, Górniak, Stary Widzew oraz Śródmieście-Wschód.

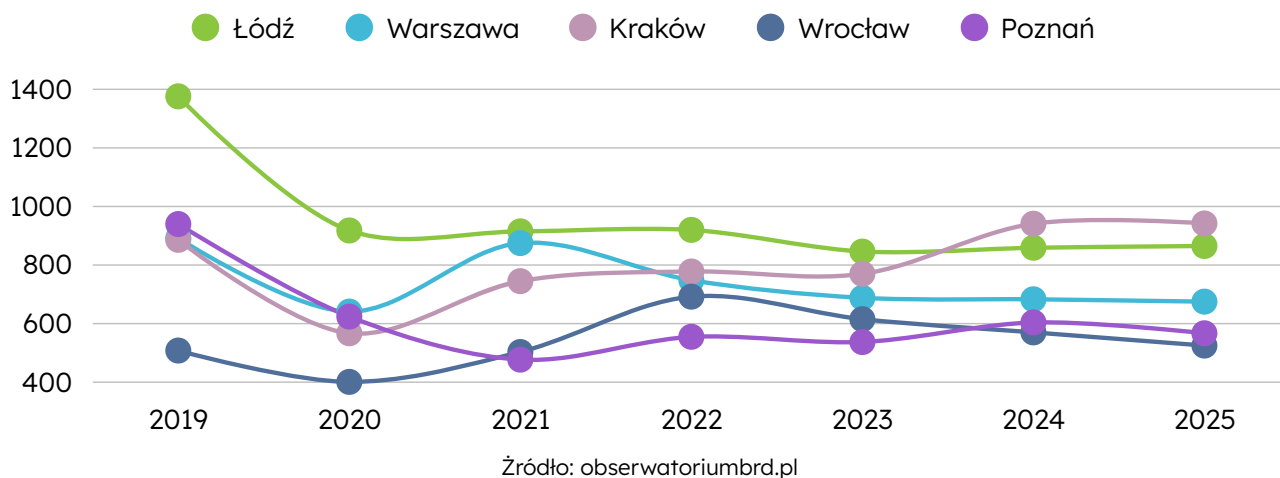
miasto	data wprowadzenia	godziny	obszar
Kraków	2023 r.	24:00 - 05:30	całe miasto
Poznań	2018 r. i rozszerzane	22:00 - 06:00	Stare Miasto, Wilda, Jeżyce, Ogrody
Wrocław	2018 r.- część miasta od 2025 r.całe miasto	22:00 - 06:00	całe miasto
Warszawa	2025 r.	22:00 - 06:00	Śródmieście oraz Praga-Północ
Łódź	2025 r.	22:00 - 06:00	7 centralnych osiedli

Zestawienie liczby wypadków drogowych i ogólnej liczby ofiar w przeliczeniu na populację plasuje Łódź w ogonie polskich miast wojewódzkich. Analiza dynamiki zmian wykazuje porażający fakt: przepaść kwotowa i relatywna pomiędzy Łodzią a miastami takimi jak Poznań czy Wrocław powiększa się z roku na rok. Choć procentowy spadek liczby wypadków w Łodzi od 2014 roku (z poziomu 3,17 do 1,39) wydaje się imponujący, to jest to zasługa wyłącznie niezwykle wysokiego, patologicznego punktu startowego. **W rzeczywistości, mieszkaniec Łodzi wciąż jest niemal trzykrotnie bardziej narażony na udział w wypadku drogowym niż mieszkaniec Warszawy i dwukrotnie bardziej niż mieszkaniec Poznania.**

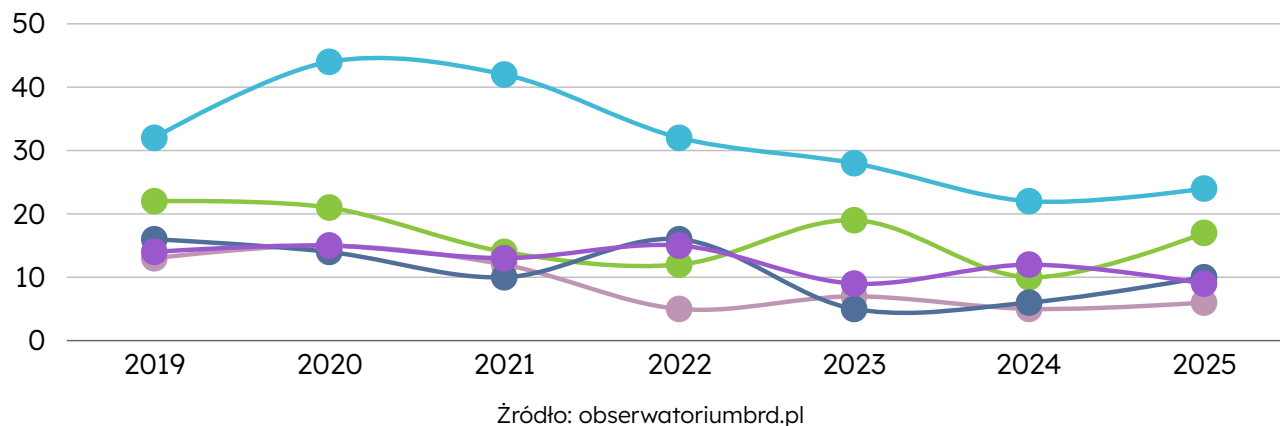
W 2025 r. w Łodzi odnotowano aż o 7 ofiar wypadków więcej niż w poprzednim roku (2024- 10 os.) i był to najwyższy wzrost spośród pięciu największych miast. Dla porównania, w Krakowie zginęło 6 osób, chociaż samej liczby wypadków było więcej.

Wysoka liczba wypadków oraz liczby zabitych osób w wypadkach to efekt archaicznego podejścia do inżynierii ruchu. W Łodzi przez lata priorytetem była tzw. "święta przepustowość" samochodowa. Szerokie, wielopasmowe arterie przecinające gęsto zaludnione dzielnice mieszkaniowe zapraszają do rozwijania niebezpiecznych prędkości. Jednocześnie system obszarowego sterowania ruchem (szumnie zapowiadany jako narzędzie upłynnienia i stabilizacji) zawodzi w obszarze ochrony pieszych – fazy świateł wymuszają na seniorach (stanowiących potężną część struktury demograficznej Łodzi) ucieczkę przed nadjeżdżającymi pojazdami lub oczekiwanie na wąskich azylach dzielących jezdnie.

Liczba wypadków drogowych



Liczba zabitych w wypadkach drogowych



Polityka kulturalna stanowi jeden z kluczowych fundamentów rozwoju społeczno-gospodarczego, budując kapitał społeczny, przeciwdziałając wykluczeniu oraz stymulując przemysły kreatywne. W łódzkim dyskursie kultura od lat pozycjonowana jest jako koło zamachowe transformacji postindustrialnej. **Oficjalna narracja opiera się na strategii spektaklu: wielkich, scentralizowanych festiwalach i kosztownych imprezach masowych, które mają tworzyć wizerunek Łodzi jako dynamicznej, europejskiej metropolii festiwalowej.**

Głównym odbiorcą miejskich funduszy są publiczne instytucje kultury, które pochłaniają ponad 82%, przy czym beneficjentami w dużej mierze są teatry miejskie, które konsolidują kwotę 41.819.341 zł. Równolegle, kluczową rolę w strukturze beneficjentów odgrywa Łódzkie Centrum Wydarzeń (ŁCW), które w 2025 roku otrzymało dotację podmiotową w wysokości 20.715.714 zł oraz dotację celową na programy profilaktyczne „Kultura na zdrowie” w kwocie 1.000.150 zł.

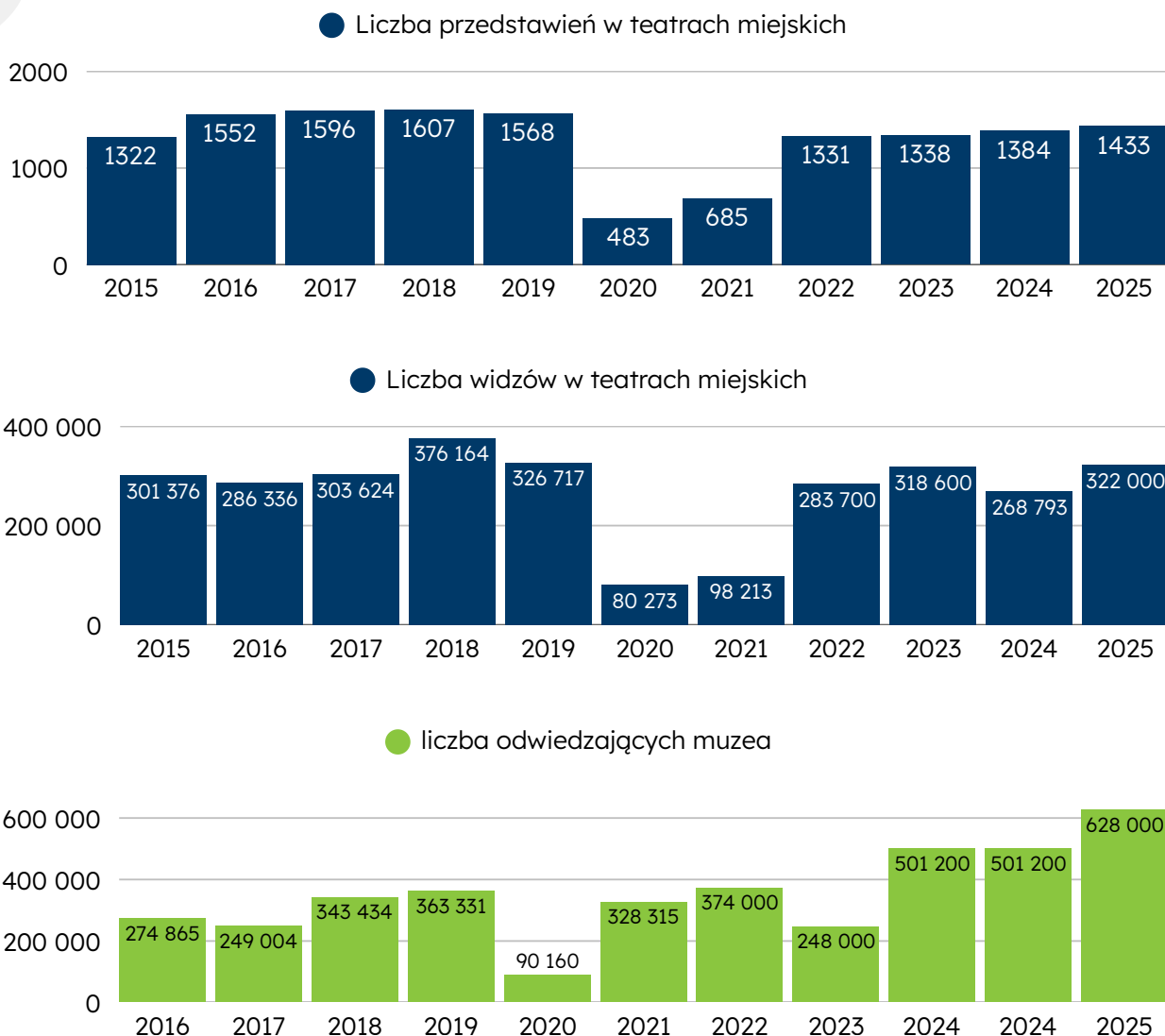
Wydatki Łodzi na kulturę w 2025 roku są silnie zdominowane przez finansowanie spektakularnych, masowych imprez o charakterze promocyjnym. W budżecie na 2025 rok zatwierdzono znaczące zwiększenie nakładów na sześć głównych festiwali miejskich, na które przeznaczono łącznie 7.555.000 zł. **Jednocześnie odpowiedzią na wieloletnie zarzuty o brak wsparcia dla kultury oddolnej jest wdrożenie w 2025 roku zreformowanego programu „Łódź Pełna Kultury 2025”. Łączny budżet przeznaczony na dotacje dla NGO został zwiększony o niemal 100%, osiągając poziom 4.400.000 zł.** W 2025 roku znacząco zmodyfikowano program stypendiów artystycznych Miasta Łodzi. Łączną pulę środków zwiększono do 400.000 zł. W drodze otwartego konkursu wyłoniono 16 stypendystek i stypendystów (wobec 12 w poprzednich latach), z których każdy otrzymał wsparcie w wysokości 25.000 PLN brutto. Kwota jednostkowa została podniesiona o 10.000 zł.

W niniejszym opracowaniu porównano Łódź przede wszystkim do miast o podobnej i niższej liczbie ludności i tym samym o podobnych i niższych wydatkach na kulturę. Zarówno Warszawa jak i Kraków mają zdecydowanie większe budżety na kulturę oraz zdecydowanie większą liczbę ich odbiorców.

Główne przewagi konkurencyjne Łodzi koncentrują się wokół potężnej, historycznie ukształtowanej bazy infrastrukturalnej oraz unikalnej tożsamości kulturowej, wspieranej przez nowoczesne narzędzia technologiczne. Łódź posiada bezkonkurencyjny zasób biblioteczny, co w połączeniu z najwyższą lojalnością i aktywnością czytelniczną stanowi dobry kapitał społeczny. Ponadto miasto dysponuje silną sceną teatralno-muzyczną o bardzo wysokiej średniej frekwencji na spektaklach, a także wybitnymi kompetencjami w zakresie organizacji masowych wydarzeń artystycznych o skali ogólnokrajowej. Ta wizerunkowa i logistyczna sprawność przyciąga do Łodzi masowy ruch turystyczny i buduje jej wizerunek jako nowoczesnej metropolii kulturalnej.

Największe luki i deficyty Łodzi w stosunku do badanych ośrodków mają charakter strukturalny, co wiąże się z niską efektywnością przełożenia potencjału infrastrukturalnego na rzeczywistość, powszechną partycypację mieszkańców. Jednocześnie łódzka kultura wysoka wykazuje cechy elitaryzacji, gromadząc zamknięte, lojalne audytorium przy niskiej penetracji ogółu społeczeństwa. W obszarze rozrywki masowej miasto zmagają się z asymetrią wynikającą z oparcia oferty wyłącznie na rzadkich, wielkotysięcznych festiwalach, co skutkuje brakiem ciągłości i zrównoważenia oferty rozrywkowej w skali całego roku oraz poszczególnych osiedli.

Działalność teatrów i muzeów



Źródło: Raporty o stanie miasta Łodzi, GUS

Łódź cechuje się wysoce rozwiniętą sceną teatralną i muzyczną o znaczeniu ogólnokrajowym, reprezentowaną zarówno przez teatry dramatyczne, muzyczne, jak i operowe (w tym m.in. Teatr Wielki, Teatr Muzyczny, Teatr im. Stefana Jaracza, Teatr Nowy im. Kazimierza Dejmka oraz Filharmonię Łódzką).

Biorąc pod uwagę liczbę widzów na 1000 mieszkańców, Łódź z wynikiem 797,01 plasuje się jednak znacząco poniżej średniej grupy porównawczej (947,81). Liderem w tym obszarze jest Wrocław ze wskaźnikiem 1 070,47 widzów, a wyższe od Łodzi wyniki notują także Lublin (942,63) oraz Poznań (917,19). Niezwykle korzystnie dla Łodzi wypada natomiast wskaźnik średniej frekwencji na spektaklu. Wynik na poziomie 231,82 widza plasuje miasto powyżej średniej grupy (231,51) i stawia je na równi z Wrocławiem (232,26), minimalnie za liderującym Poznaniem (239,02).

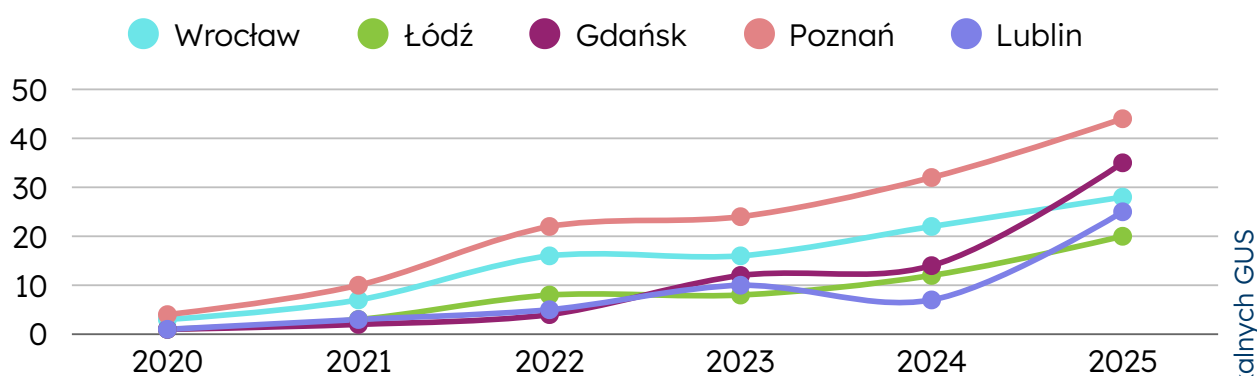
Wysoka średnia frekwencja na spektaklach w Łodzi, przy jednoczesnym relatywnie niskim wskaźniku liczby widzów na 1000 mieszkańców, ujawnia zjawisko elitaryzacji łódzkiej oferty teatralnej. Spektakle cieszą się dużym zainteresowaniem stałej, lojalnej, lecz ograniczonej ilościowo grupy odbiorców (zjawisko wielokrotnej partycypacji tych samych osób), podczas gdy szerokie kręgi społeczeństwa łódzkiego rzadko lub wcale nie korzystają z oferty instytucji artystycznych.

Imprezy masowe artystyczno-rozrywkowe

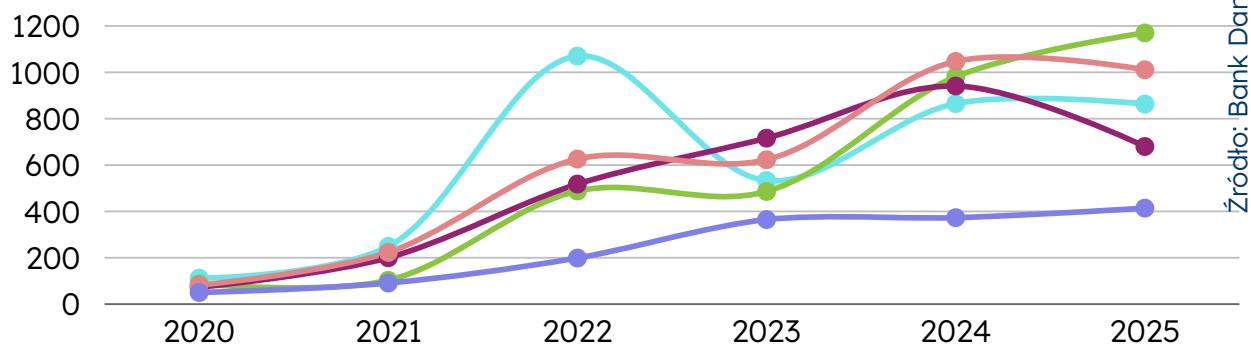
Polityka rozrywkowa i eventowa Łodzi opiera się na organizacji wielkich, rozpoznawalnych w skali kraju festiwali oraz koncertów wielkoformatowych (m.in. Light Move Festival, Łódź Summer Festival, a także Festiwal Audioriver). W 2025 roku na terenie Łodzi zorganizowano 42 imprezy masowe o charakterze artystyczno-rozrywkowym. Łącznie zgromadziły one 340.000 uczestników. Średnia wielkość pojedynczego wydarzenia masowego w Łodzi wyniosła 8.095,24 osoby.

Ruch masowych imprez artystycznych w Polsce wykazuje tendencję wzrostową – w 2025 roku wydano zezwolenia na organizację 7,0 tysiąca takich wydarzeń, co oznacza wzrost o 1,9% w ujęciu rocznym przy wzroście liczby uczestników o 8,7%. Na tym dynamicznym rynku Łódź wykazuje jednak wyraźną specyfikację strategiczną. Pod względem bezwzględnej liczby imprez masowych (42) Łódź ustępuje średniej grupy porównawczej (52 wydarzenia), pozostając daleko w tyle za Wrocławiem (68) oraz Gdańskiem (60).

Liczba imprez artystyczno-rozrywkowych na terenach otwartych



Liczba uczestników imprez masowych na 1000 mieszkańców



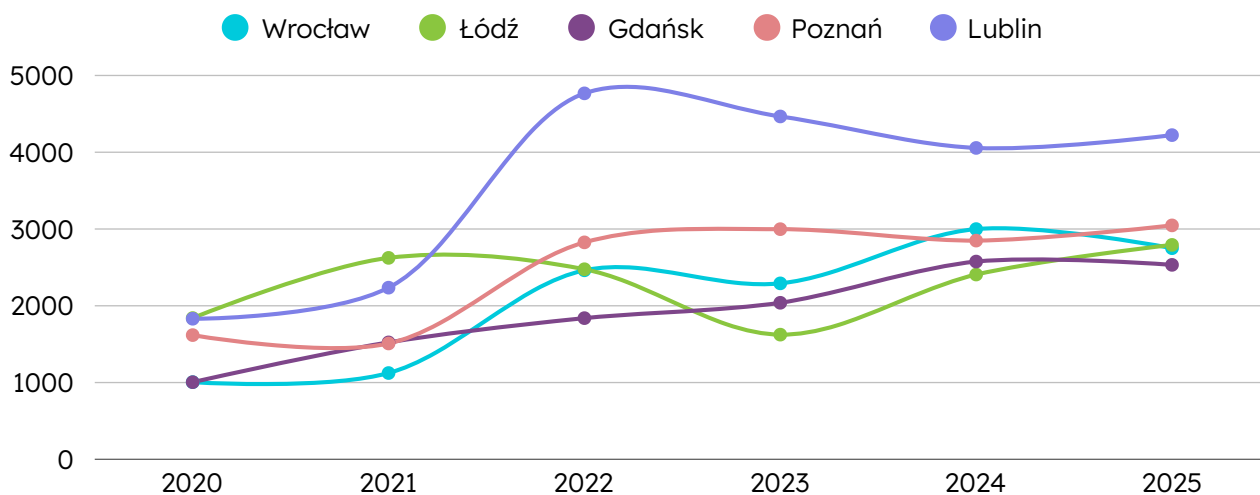
Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Wizerunkowy zwrot z inwestycji w duże wydarzenia masowe, takie jest wysoki pod względem wskaźników medialnych i stymulowania turystyki jednodniowej. Napływ uczestników generuje doraźne zyski dla branży hotelarskiej, gastronomicznej oraz sektora usług transportowych. Jednak w dłuższej perspektywie ten model finansowania charakteryzuje się niską efektywnością strukturalną – kapitał transferowany jest do zewnętrznych podmiotów komercyjnych i agencji eventowych, nie budując trwałych struktur kulturowych wewnątrz miasta. Zupełnie inny profil efektywności wykazuje program „Łódź Pełna Kultury 2025”. Inwestycja 4,4 mln zł w sektor pozarządowy generuje wysoki społeczny ROI poprzez aktywizację kapitału społecznego, gdyż każda złotówka przekazana w formie grantu dla NGO podlega mechanizmowi dźwigni finansowej: organizacje pozarządowe są w stanie pozyskać dodatkowy wkład własny finansowy, rzeczowy oraz osobowy (wolontariat), co znacznie obniża jednostkowy koszt dotarcia do odbiorcy.

Imprezy centrów, domów i ośrodków kultury, klubów i świetlic

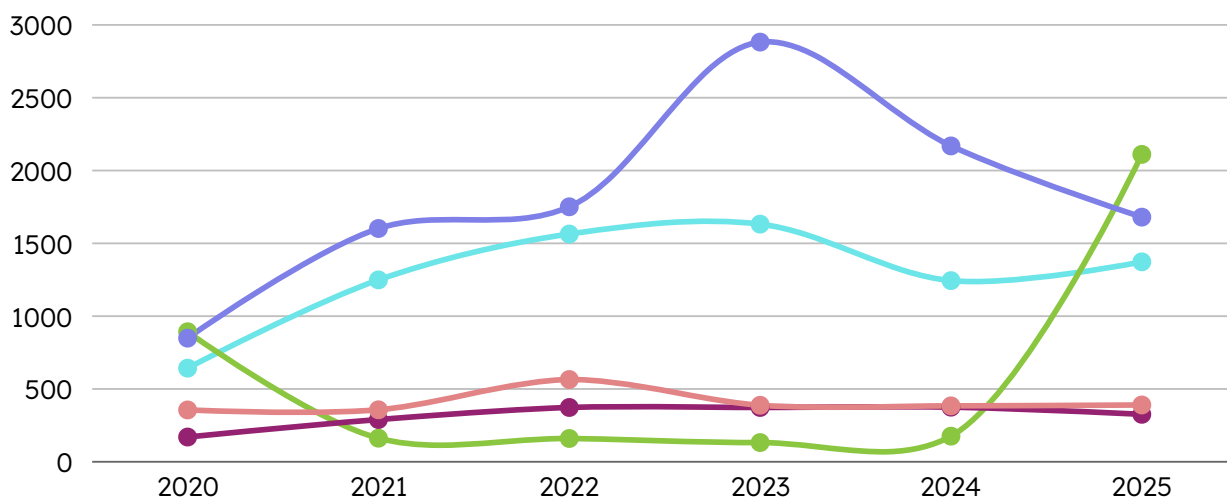
Koncepcja „kultury bliskiej mieszkańcom” w Łodzi opiera się na sieci placówek scentralizowanych pod szyldem Miejskiej Strefy Kultury (MSK) oraz sieci Biblioteki Miejskiej w Łodzi. MSK skupia obecnie około 14 filii (dawnych dzielnicowych domów kultury). Konsolidacja domów kultury w ramy Miejskiej Strefy Kultury ujednoliciła zarządzanie i zredukowała koszty administracyjne, jednakże analiza statystyczna wykazuje, że łódzka infrastruktura lokalna pracuje poniżej swoich możliwości. Niska liczba imprez w przeliczeniu na jedną placówkę (150,00) przy relatywnie dużym nasyceniu obiektami sugeruje, że potencjał przestrzenny MSK nie jest w pełni eksploatowany. Niezbędna jest reorientacja oferty z tradycyjnych, pasywnych form uczestnictwa na nowoczesną animację partycypacyjną. W celu podniesienia wskaźnika uczestnictwa w sekcjach konieczne jest sprofilowanie tematyczne placówek (np. MSK ekologiczne, MSK nowych mediów, MSK rzemiosła) i zatrudnienie mobilnych animatorów kultury, którzy będą realizować działania bezpośrednio w przestrzeniach publicznych osiedli.

Liczba wydarzeń w ośrodkach kultury, klubach i świetlicach



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Liczba uczestników wydarzeń w ośrodkach kultury, klubach i świetlicach na 1000 mieszkańców



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

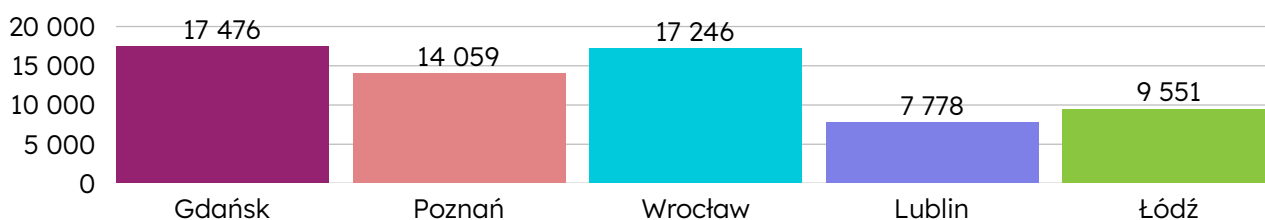
Biblioteki publiczne

Analiza danych ujawniła unikalną, strukturalną specyfikę łódzkiego sektora bibliotecznego na tle Wrocławia, Poznania, Gdańska i Lublina. Łódź jawi się w tym zestawieniu jako niekwestionowany lider pod względem skali zaangażowania kapitału infrastrukturalnego. Dysponując siecią aż 61 placówek (przy średniej grupy wynoszącej 42), miasto gwarantuje mieszkańcom znakomitą dostępność fizyczną – jedna biblioteka przypada tu na 9.551 osób, co stanowi wynik o blisko połowę lepszy niż we Wrocławiu czy Gdańsku. Za tak rozbudowaną siecią idzie potężne zaplecze woluminów: łódzki księgozbiór liczy blisko 1,7 miliona jednostek i jest największy w całej grupie porównawczej.

Kluczowym wnioskiem płynącym z analizy jest jednak tzw. paradoks efektywności operacyjnej. Łódź, mimo posiadania relatywnie mniejszej bazy aktywnych czytelników (46 318 osób) niż Poznań czy Wrocław, generuje najwyższy całkowity wolumen wypożyczeń rocznych, przekraczający pułap 2,06 miliona książek. Oznacza to, że łódzka infrastruktura pracuje niezwykle intensywnie, a zarejestrowani użytkownicy wykazują lojalność i determinację czytelniczną na poziomie 15,3 wypożyczenia rocznie, co idealnie wpisuje się w średnią rynkową. Powinien być to jednak sygnał alarmowy: sieć jest gęsta i łatwo dostępna, ale zwykły łódzianin po prostu do nich nie zagląda. Z perspektywy społecznej wynik ten jest daleki od ideału i wymaga natychmiastowych działań marketingowych i programowych, by przyciągnąć nowych użytkowników.

Miasto	Liczba bibliotek	Wielkość księgozbioru (woluminy)	Liczba aktywnych czytelników	Wolumen wypożyczeń rocznych	Wypożyczenia na 1 czytelnika
Łódź	61	1 698 508	46 318	2 069 160	15,3
Wrocław	39	1 053 835	53 456	1 918 731	13,4
Poznań	38	1 627 235	66 033	1 387 139	20,1
Gdańsk	28	644 418	17 073	1 050 000	11,7
Lublin	42	1 067 834	36 752	1 272 751	15,7
Średnia grupy	42	1 218 366	43 926	1 539 556	15,24

ludność na 1 placówkę biblioteczną



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS



Wskaźnik Budżetowo-Infrastrukturalny	Łódź	Kraków	Wrocław	Poznań
Wydatki na kulturę ogółem (Dział 921)	178,57 mln zł	325,40 mln zł	248,50 mln zł	158,20 mln zł
Wydatki na kulturę per capita	274,73zł	405,23zł	369,24zł	288,68zł
Udział wydatków na kulturę w budżecie	2,80%	3,90%	3,40%	2,70%
Łączna pula dotacji dla NGO w kulturze	4,40 mln zł	11,80 mln zł	8,90 mln zł	5,20 mln zł
Liczba placówek osiedlowych (domy kultury/biblioteki)	ok. 79 placówek	ok. 110 placówek	ok. 95 placówek	ok. 60 placówek
Liczba miejskich stypendiów artystycznych	16 stypendiów	42 stypendia	32 stypendia	20 stypendiów
Budżet Obywatelski ogółem	34,65 mln zł	46,00 mln zł	41,50 mln zł	31,10 mln zł

Analiza struktury budżetowej sektora kultury za 2025 rok ujawnia istotny paradoks łódzkiej polityki kulturalnej: **wysokie nakłady nominalne nie przekładają się na efektywność mierzoną nakładami na jednego mieszkańca oraz wsparciem kadr twórczych.** Pomimo że Łódź dysponuje budżetem kulturalnym na poziomie 178,57 mln zł – wyprzedzając Poznań (158,20 mln zł) – wskaźniki relatywne plasują miasto na końcu grupy porównawczej. W zakresie wydatków per capita Łódź przeznaczą na kulturę zaledwie 274,73 zł w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Wynik ten okazuje się znacznie gorszy od liderów zestawienia, czyli Krakowa przeznaczającego 405,23 zł oraz Wrocławia z kwotą 369,24 zł, a także pozostaje niższy od wskaźnika poznańskiego wynoszącego 288,68 zł.

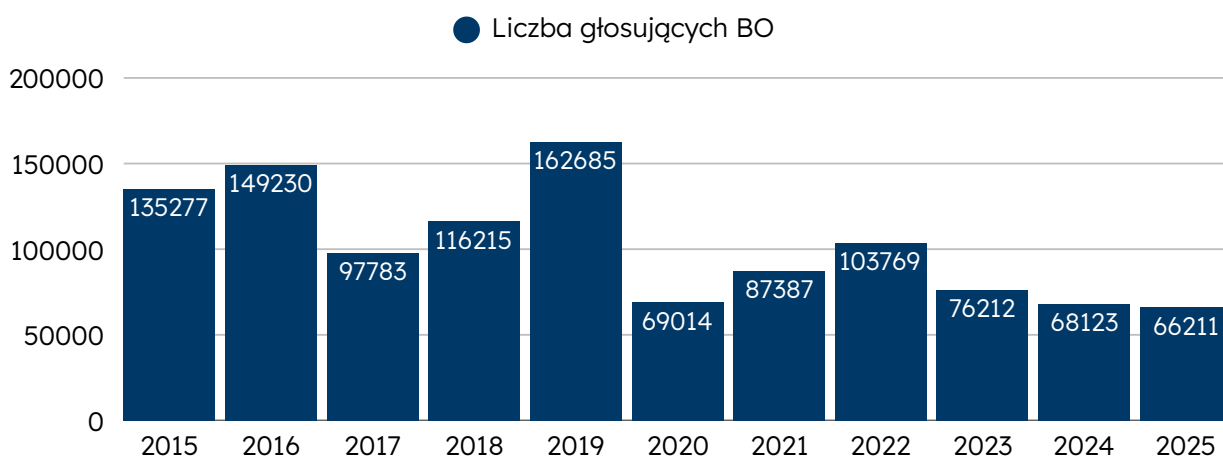
Głównym problemem strukturalnym Łodzi pozostaje efekt tak zwanej „pustej sieci” infrastrukturalnej. Miasto posiada bardzo dobrze rozwiniętą sieć około 79 placówek osiedlowych, obejmujących Miejską Strefę Kultury, domy kultury oraz biblioteki, co wyraźnie dystansuje na przykład Poznań dysponujący około 60 obiektami. Jednak przy tak rozbudowanej strukturze generującej wysokie koszty stałe, łączna pula dotacji dla organizacji pozarządowych w obszarze kultury wynosi w Łodzi zaledwie 4,40 mln zł. Dla porównania Kraków przeznaczą na wsparcie trzeciego sektora aż 11,80 mln zł, Wrocław zabezpieczą 8,90 mln zł, a Poznań 5,20 mln zł. Ten głęboki deficyt wsparcia ludzi i projektów zamiast murów potęgowany jest przez statystykę miejskich stypendiów artystycznych, gdzie Łódź funduje zaledwie 16 stypendiów rocznie, podczas gdy Kraków przyznaje ich 42, a Wrocław 32, co rodzi realne ryzyko odpływu kadr kreatywnych z miasta.

PARTYCYPACJA SPOŁECZNA

BUDŻET OBYWATELSKI

Łódzki Budżet Obywatelski nie upadł. Wciąż zgłaszane są setki projektów, wciąż głosują dziesiątki tysięcy mieszkańców, wciąż dzięki ŁBO powstają place zabaw, nasadzenia, drobne remonty, zajęcia, boiska, chodniki i lokalne udogodnienia. Problem jest jednak inny: narzędzie, które miało być jednym z najważniejszych kanałów wpływu mieszkańców na miasto, przeszło w tryb rutyny. Działa, ale słabiej. Jest rozpoznawalne, ale już mniej porywa. Coraz trudniej zobaczyć w nim obietnicę realnej sprawczości.

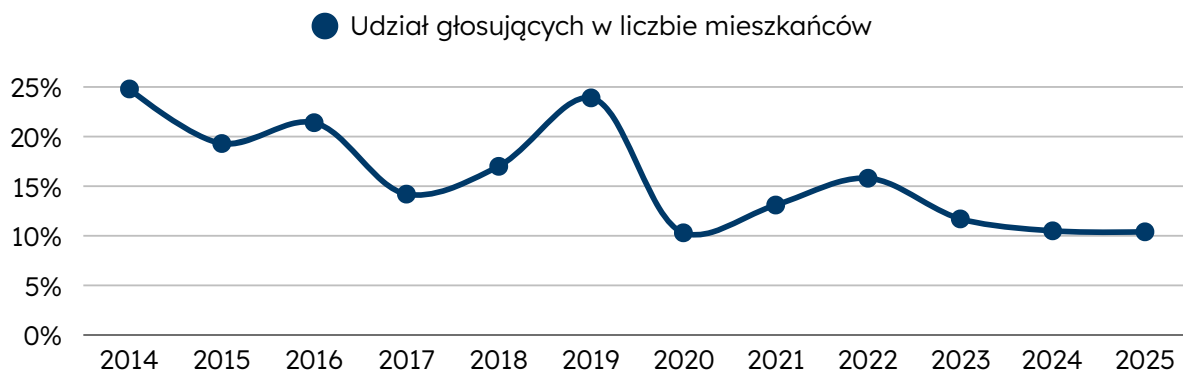
Najkrócej można to ująć tak: **ŁBO stracił jednocześnie skalę finansową, skalę społeczną oraz część zaufania.** Nominalne kwoty jeszcze pozwalają opowiadać historię o dużym programie partycypacyjnym. Po korekcie o inflację obraz jest dużo mniej pozytywny. Gdy dołożyć do tego spadek liczby głosujących, widać narzędzie, które wymaga poważnej dyskusji o tym jak ma dalej funkcjonować.



Źródło: Raporty o stanie miasta Łodzi

Koniec społecznego zrywu?

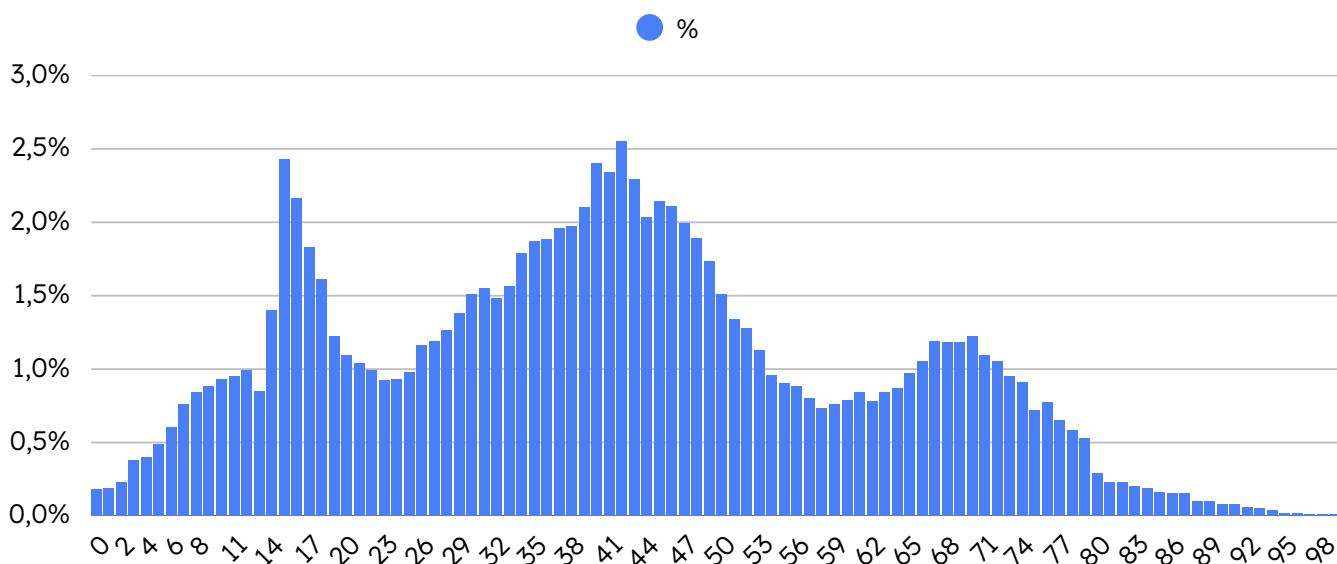
W 2025 roku pula ŁBO wyniosła 34,65 mln zł. Zgłoszono 1 144 wnioski, zaakceptowano 720, natomiast w głosowaniu udział wzięło ok. 66 tys. osób. Łódź jest daleko od własnych wyników sprzed kilku lat. W 2014 roku głosowało 175 397 osób. W 2019 roku 162 685. W 2022 roku 103.769. W 2024 roku 68 123. W ciągu jedenastu lat ubyło ponad 109 tys. głosujących. W stosunku do 2014 roku oznacza to spadek o ponad 62%. Przy populacji ok. 639,6 tys. mieszkańców, głosujący w 2025 roku stanowili ok. 10,4% mieszkańców.





Obok spadku liczby uczestników zmienia się sama struktura udziału. W profilu głosujących widać dwie wyraźne dominujące grupy wiekowe. Pierwszą tworzą osoby w wieku ok. 14-17 lat, drugą grupa 35-45 lat, czyli często rodzice. Pomiędzy nimi jest słabszy udział młodych dorosłych, studentów i osób zaczynających pracę. To ważny sygnał. **ŁBO coraz mniej przypomina przekrojową próbkę mieszkańców, a coraz bardziej system, w którym silnie widoczne są szkoły, rodzice i zorganizowane środowiska.**

Histogram wieku głosujących w 2025 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BAM

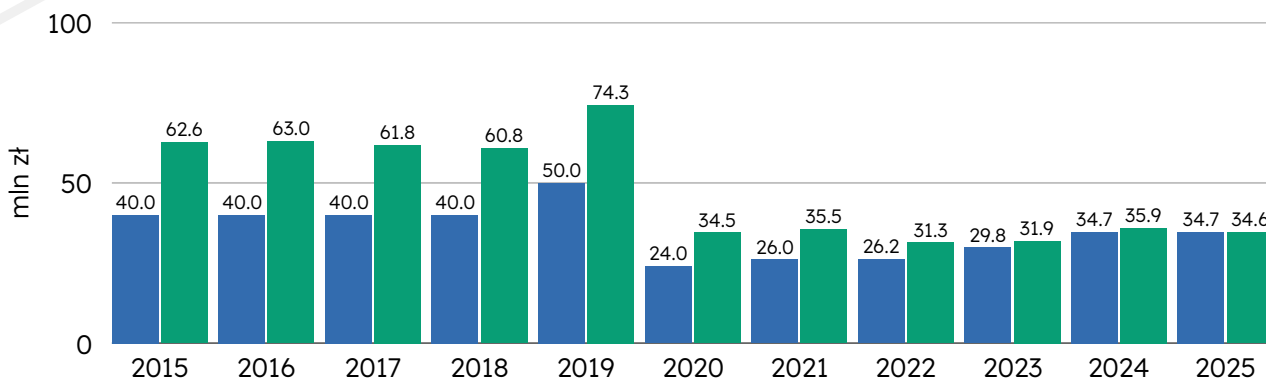
W danych widać też różny rytm głosowania w ciągu dnia. Duża aktywność pojawia się w godzinach szkolno-pracowych, zwłaszcza przed południem i wczesnym popołudniem. Druga fala przychodzi wieczorem, kiedy głosują osoby robiące to po pracy, po lekcjach, z domu. Ten podział jest istotny, bo pokazuje dwa style uczestnictwa: zorganizowany i indywidualny. Oba są rzecz jasna legalne, oba mieszczą się w regułach ŁBO, ale mają swoje konsekwencje. Gdy ogólna liczba głosujących spada, dobrze zorganizowana grupa zyskuje większą siłę niż dawniej.

Budżet zjadany przez inflację

Drugi wymiar problemu widać dopiero po przeliczeniu pieniędzy na ceny stałe. 40 mln zł z 2014 roku odpowiada ok. 62,1 mln zł w cenach 2025. Dzisiejsze 34,65 mln zł oznacza realny spadek całej puli o ok. 44%. Jeszcze bardziej czytelny jest wskaźnik na mieszkańca: w 2014 roku ŁBO dawał ok. 88 zł na mieszkańca w cenach 2025, a w 2025 roku już tylko ok. 54,2 zł. Realny spadek wynosi 38,4%.



Pula ŁBO nominalnie vs w cenach 2025



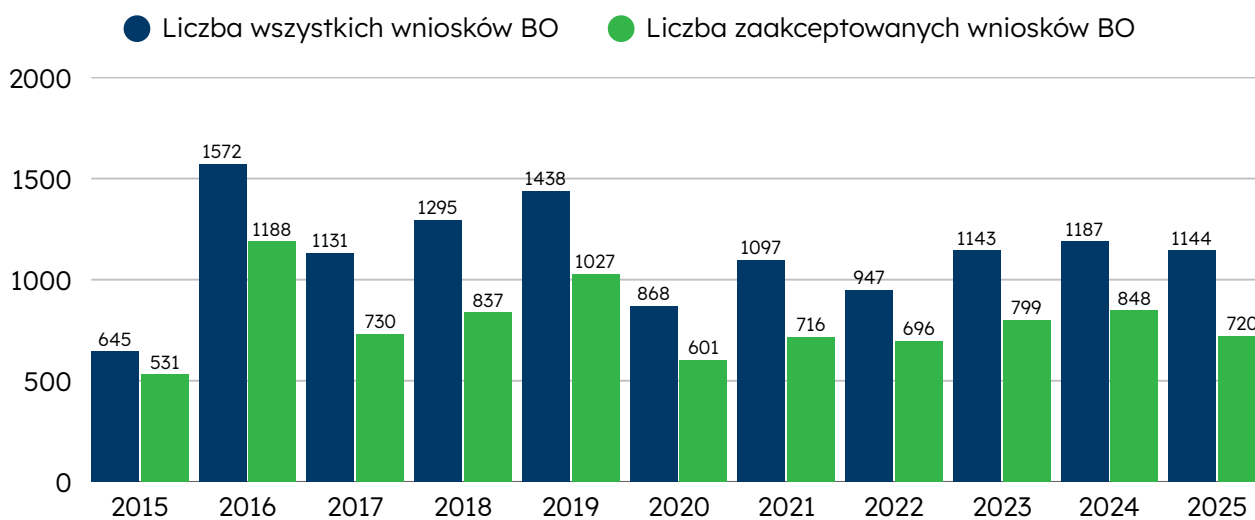
Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Nominalne kwoty potrafią mylić. **W przypadku ŁBO pula nie nadąża za inflacją, a do tego jest niższa nominalnie niż na początku programu.** Gdy mieszkańcy słyszą o dziesiątkach milionów złotych, mogą mieć wrażenie, że skala narzędzia została utrzymana. W praktyce za te pieniądze da się zrobić znacznie mniej niż dekadę temu.

Szklany sufit procedur

W edycji 2025/2026 zaakceptowano 720 z 1 144 zgłoszonych projektów, czyli ok. 63%. Ponad jedna trzecia zgłoszeń nie przeszła do głosowania. Część projektów zawsze będzie niemożliwa do wykonania z powodów własnościowych, technicznych, formalnych albo kosztowych. Kluczowe pytanie brzmi: czy mieszkańiec po odrzuceniu projektu rozumie decyzję, wie, jak ją poprawić w przyszłości, i ma poczucie, że miasto próbowało pomóc mu przejść przez procedurę.

Trzeba tu oddzielić dwie sprawy. Trudno mieć zastrzeżenia do codziennej pracy Biura Aktywności Miejskiej. Z doświadczeń mieszkańców wynika, że pracownicy BAM często naprawdę próbują pomóc: tłumaczą procedurę, podpowiadają korekty, wspierają autorów w rozmowach z wydziałami, szukają rozwiązań między pomysłem mieszkańca a ograniczeniami urzędu. Dla wielu osób to jedyny moment, w którym miasto mówi do nich ludzkim językiem.



Źródło: BAM



Problem pojawia się wyżej, na końcu ścieżki. **Ostateczne decyzje podejmuje Komitet Koordynacyjny ds. Łódzkiego Budżetu Obywatelskiego.** Przez lata było to ciało słabo widoczne dla mieszkańców. Komitet potrafi przesądzić o losie projektu po tygodniach pracy autora, rozmów z BAM, uzgodnień z wydziałami, zmian opisów, ograniczania zakresu i przygotowywania odwołań. Duża energia mieszkańców i urzędników może zostać na końcu zgaszona jedną decyzją, od której trudno się realnie odwołać.

Głosowanie pakietowe: organizacje wypierają mieszkańców

W 2025 roku mieszkańcy wybierali spośród 606 projektów osiedlowych i 114 ponadosiedlowych. Taki podział pozwala utrzymać lokalny charakter budżetu, ale warto sprawdzać, czy osiedlowość nie zamienia się w rozdrobnienie, a projekty ponadosiedlowe nie są zdominowane przez najlepiej zorganizowane środowiska.

Najmocniej widać to w tzw. głosowaniu pakietowym. Dane pokazują identyczne zestawy głosów oddawane przez bardzo duże grupy osób. Największy taki pakiet został wybrany przez 2.601 głosujących. Łączył projekty szkolne i drogowe z dwóch różnych krańców miasta. Nie wygląda to na przypadek, raczej na mechanizm polityczny w miniaturze: **kto potrafi zbudować koalicję i rozprowadzić gotowy zestaw projektów, ten ma większą szansę na sukces.**

Tworzenie koalicji nie jest nielegalne. Budżet obywatelski zawsze będzie miejscem mobilizacji. Problem zaczyna się wtedy, gdy skala pakietów wypycha spontaniczne, pojedyncze głosy mieszkańców. W 2019 roku grupa dwóch tysięcy osób ginęła w znacznie większym tłumie głosujących. W 2025 roku, przy ok. 66 tys. uczestników, taka grupa może rozstrzygać wyniki w kilku kategoriach naraz.

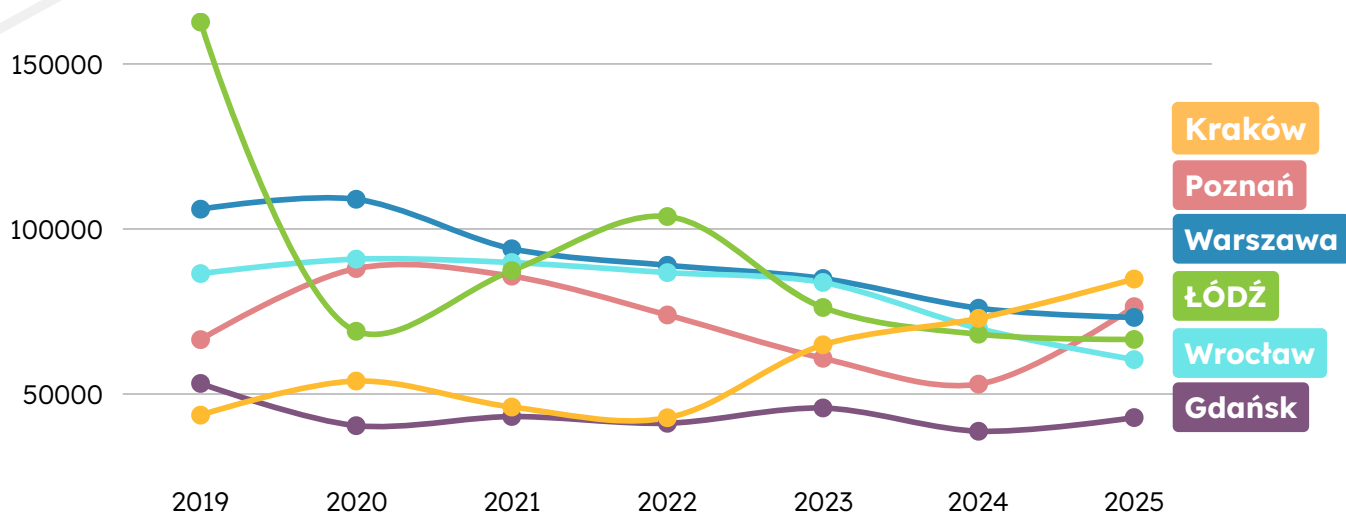
Fundamenty do naprawy

ŁBO nadal ma sens. W wielu miejscach to dzięki niemu mieszkańcy widzą zmianę blisko domu. Ale zwycięskie projekty powinny być czytelnie rozliczane, a wyniki głosowania powinny dać się interpretować: czy odzwierciedlają szerokie poparcie dla danego zadania, czy skuteczność pakietowej mobilizacji.

Warto też zachować proporcje. Na tle innych dużych miast Łódź nadal ma relatywnie wysoką liczbę głosujących. W 2025 roku było ich ok. 66,5 tys., czyli więcej niż we Wrocławiu, Gdańsku i Katowicach, choć mniej niż w Krakowie i Warszawie. **Problem ŁBO nie polega więc na tym, że mieszkańcy całkowicie odwrócili się od narzędzia. Przeciwnie: mimo spadku frekwencji wciąż istnieje spora grupa osób gotowych głosować, mobilizować sąsiadów i walczyć o lokalne sprawy. To kapitał, którego nie wolno zmarnować.**



Liczba głosujących w BO w dużych miastach



Źródło: Raporty o stanie poszczególnych miast

Aby odbudować sens programu, potrzebne są cztery rzeczy.

- publiczny standard jawności, czyli aktualny status każdego projektu, koszt szacowany i końcowy, jednostka odpowiedzialna oraz przyczyny opóźnień i zmian zakresu.
- indeksacja puli ŁBO albo obowiązkowe pokazywanie jej w cenach stałych.
- krótkie konsultacje techniczne przed złożeniem projektu i jawniejsze decyzje Komitetu Koordynacyjnego.
- nowe mierniki oceny programu, zwłaszcza realna wartość ŁBO na mieszkańca, odsetek zaakceptowanych projektów i wskaźnik koncentracji głosów.

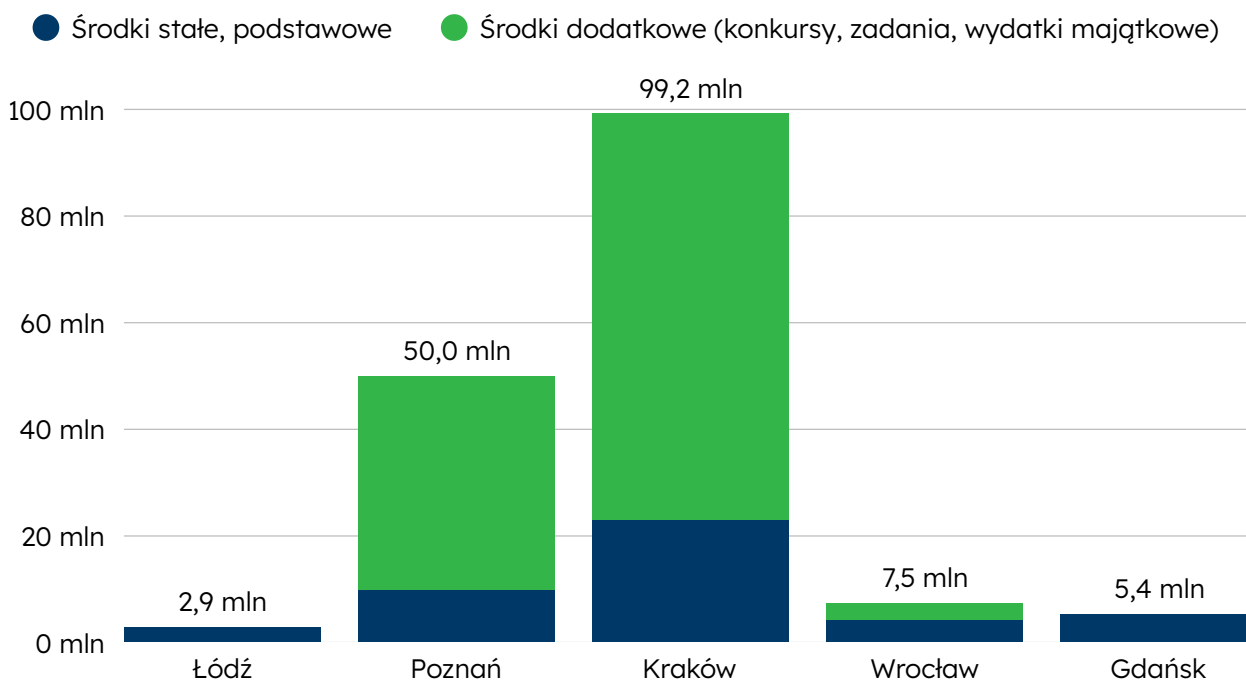
Bez przejrzystych reguł, kontroli zjawiska pakietów i rozliczania opóźnień budżet obywatelski będzie coraz bardziej przypominał fasadową tradycję dla najbardziej zdeterminowanych. A miał być najprostszym sposobem na powiedzenie: tu jest problem, zróbmy coś z nim.

Budżet obywatelski jest najgłośniejszym narzędziem partycypacji, ale nie powinien być jedynym. **Głosowanie raz w roku nie zastąpi stałej reprezentacji mieszkańców na poziomie osiedli.** Od tego są Rady Osiedli: bliżej codziennych spraw mieszkańców, które z perspektywy całego miasta wyglądają czasem na mało istotne, a dla mieszkańców decydują realnie o jakości życia.

W Łodzi działa 36 jednostek pomocniczych. Formalnie ich rola jest opisana całkiem szeroko: mogą inicjować działania, opiniować część spraw, współpracować przy zieleni, bezpieczeństwie, administracji nieruchomości, organizacjach społecznych i zadaniach realizowanych na terenie osiedla. **Problem zaczyna się przy słowie „formalnie”.** Łódź nie jest ustawowo bardziej ograniczona niż Poznań, Wrocław, Kraków czy Gdańsk. Ustawa daje gminom swobodę tworzenia jednostek pomocniczych i określania ich zadań w statutach.

Różnice między miastami wynikają więc przede wszystkim z lokalnej decyzji politycznej: ile pieniędzy przekazuje się radom, czy urząd musi odpowiadać na ich opinie, czy rady mają własny fundusz inwestycyjny i czy są włączane w sprawy na etapie koncepcji, a nie dopiero wtedy, gdy decyzje są właściwie podjęte.

Środki finansowe przeznaczone na jednostki pomocnicze



Źródło: Budżety miast



Samo porównanie budżetów trzeba traktować ostrożnie, bo każde miasto trochę inaczej konstruuje budżety jednostek pomocniczych. Jedne pokazują środki stałe, inne dodatkowe fundusze lub pule inwestycyjne, jeszcze inne część zadań prowadzą przez jednostki miejskie.

Mimo tego zastrzeżenia różnica skali jest uderzająca. W 2025 roku w Łodzi środki stałe dla rad osiedli wynosiły ok. 2,92 mln zł i nie było porównywalnej dodatkowej puli. W Poznaniu sama stała pula wynosiła ok. 10 mln zł, a dodatkowe środki ok. 40 mln zł. W Krakowie było to odpowiednio ok. 23 mln zł i 76,22 mln zł, we Wrocławiu ok. 4,31 mln zł i 3,17 mln zł, a w Gdańsku ok. 5,4 mln zł. Nawet przy metodologicznych różnicach Łódź wypada tu jak miasto, które rady osiedli utrzymuje przy życiu, ale nie daje im realnej sprawczości.

Najlepszym punktem odniesienia proceduralnego jest Poznań. Tam rady osiedli opiniują m.in. koncepcje inwestycji miejskich, organizację ruchu, lokalizację przystanków, transport publiczny, sprzedaż nieruchomości miejskich, nazwy ulic i parków oraz plany miejscowe na etapie opiniowania wewnętrznego. Ważne jest nie tylko to, że rada może zabrać głos. Ważne jest, kiedy go zabiera. Opinia złożona po zaprojektowaniu inwestycji ma zupełnie inną siłę niż opinia złożona przed zamówieniem dokumentacji.

Wrocław pokazuje drugi kierunek: fundusz inwestycyjny. Rady osiedli zgłaszają projekty w ramach własnej puli, po konsultacjach z mieszkańcami. To rozwiązanie szczególnie pasowałoby do Łodzi, gdzie duża część codziennych problemów dotyczy chodników, przejść dla pieszych, zieleni, oświetlenia, małej architektury, lokalnego uspokojenia ruchu i drobnych remontów. Takie sprawy często przegrywają w wielkich programach inwestycyjnych, choć dla mieszkańców są najbardziej odczuwalne.

Kraków jest najmocniejszym argumentem finansowym. Skoro dzielnice w Krakowie mają w roku 2026 mieć do dyspozycji ponad 99 mln zł, trudno twierdzić, że w Łodzi rady osiedli muszą działać na symbolicznych środkach. Nie chodzi o proste kopiowanie kwoty, bo miasta różnią się od siebie strukturą i modelem dzielnic. Chodzi o zasadę: jednostki pomocnicze mogą być realnym narzędziem polityki lokalnej, a nie tylko konsultacyjną dekoracją.

Gdańsk z kolei pokazuje, że sprawczość nie zawsze zaczyna się od ogromnych pieniędzy. Dedykowane biuro, osoby kontaktowe w jednostkach miejskich, regularne spotkania robocze, szkolenia i jasna ścieżka komunikacji potrafią zmienić codzienną współpracę.

Największa zmiana nie wymaga rewolucji prawnej. Wystarczyłoby pięć decyzji:

1. wieloletni Fundusz Osiedlowy, niezależny od Budżetu Obywatelskiego;
2. obowiązkowa odpowiedź urzędu na uchwałę, opinię lub wniosek rady w terminie 30 dni, z pisemnym uzasadnieniem odmowy;
3. obowiązkowe opiniowanie inwestycji na etapie koncepcji;
4. udział rad w wizjach lokalnych, odbiorach i przeglądach gwarancyjnych;
5. publiczny rejestr wniosków rad osiedli, z jednostką odpowiedzialną, statusem, terminem odpowiedzi, kosztem, powodem odmowy i przewidywanym terminem realizacji.

BENCHMARK

Łódź na tle dużych miast

Niektóre miasta w swoich raportach pokazują nie tylko własne działania, ale też miejsce wśród konkurentów. To uczciwsze wobec mieszkańców. Ludzie nie porównują Łodzi z abstrakcyjną średnią, tylko z miastami, do których jeżdżą do pracy, na studia, po kulturę, na lotnisko albo po prostu po lepszą codzienność. W łódzkich raportach takiego porównania zwykle brakowało. Dlatego robimy je tutaj.

Bierzemy sześć dużych miast: Łódź, Poznań, Kraków, Wrocław, Warszawę i Gdańsk. Każde miasto oceniamy w siedmiu kategoriach. Każdy wskaźnik przeliczamy metodą standaryzowaną: wynik około 50 punktów oznacza okolice średniej porównywanych miast, 70 punktów to mniej więcej jedno odchylenie standardowe powyżej średniej, a 30 punktów jedno odchylenie poniżej. Przy wskaźnikach negatywnych, takich jak bezrobocie, przestępczość, czas przejazdu czy wskaźnik motoryzacji, najpierw odwracamy kierunek.

Wyniki są ograniczone do przedziału 5-95 punktów, żeby pojedynczy skrajny wskaźnik nie rozwalił całej kategorii. Miasto nie dostaje więc automatycznego minimum tylko dlatego, że jest ostatnie. Niski wynik oznacza realny dystans do średniej w danej grupie, a nie samo miejsce w kolejności.

Demografia i atrakcyjność osiedleńcza

Tabela danych

Wskaźnik	Łódź	Poznań	Kraków	Wrocław	Warszawa	Gdańsk
Saldo migracji na 1000 mieszkańców	-1,2	-0,7	7,2	1,2	2	3,1
Zmiana liczby mieszkańców rok do roku	-0,9	-0,36	0,92	-0,04	0,15	0,14
Urodzenia żywe na 1000 ludności	6,28	7,29	8,61	7,92	7,75	7,63
Przyrost naturalny na 1000 ludności	-8,01	-2,91	-0,49	-1,78	-1,23	-2,12
Ludność poprodukcyjna na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym	199,7	157,4	137,5	146,3	130,1	140,3

Tabela punktów

Wskaźnik	Łódź	Poznań	Kraków	Wrocław	Warszawa	Gdańsk
Saldo migracji na 1000 mieszkańców	27,5	31,1	87,9	44,7	50,5	58,4
Zmiana liczby mieszkańców rok do roku	17,9	37,5	83,9	49,1	56	55,6
Urodzenia żywe na 1000 ludności	13,1	41,8	79,2	59,6	54,8	51,4
Przyrost naturalny na 1000 ludności	7,4	48,8	68,4	57,9	62,4	55,2
Ludność poprodukcyjna na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym	8,4	45,2	62,5	54,9	69	60,1
Wynik kategorii (średnia z powyższych wskaźników)	14,8	40,9	76,4	53,3	58,5	56,1

W demografii Łódź dostaje 14,8 punktu. To najgorszy wynik w zestawieniu. Problem nie sprowadza się do jednego roku ani do jednego wskaźnika. Łódź traci mieszkańców, ma bardzo niski przyrost naturalny, słabą pozycję migracyjną i najtrudniejszą strukturę wieku. W praktyce oznacza to mniej dzieci, mniej osób wchodzących na rynek pracy i większą presję na usługi dla seniorów.

Kraków wygląda w tej kategorii jak miasto, które mimo ogólnopolskiego kryzysu demograficznego nadal przyciąga ludzi. Gdańsk też wypada dobrze, głównie dzięki dodatniemu saldu migracji. Łódź ma odwrotną sytuację: jej dodatnie mikrotrendy w wybranych grupach wieku nie są w stanie przykryć skali ubytku naturalnego i starzenia się mieszkańców.

Tabela danych

Wskaźnik	Łódź	Poznań	Kraków	Wrocław	Warszawa	Gdańsk
PKB per capita	115	176	144	137	250	136,8
Stopa bezrobocia rejestrowanego	5,5	1,4	2,5	2,3	1,5	3
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto	8852	10203	11733	10082	11497	11200
Pracujący na 1000 mieszkańców	498,5	537,2	552,3	611,1	587,7	545,7
Podmioty gospodarcze na 1000 mieszkańców	170,3	257,6	237,4	239,5	320,9	212,7
Spółki z udziałem kapitału zagranicznego na 10 tys. ludności	30,3	66,9	72,9	71,5	196,9	36,7
Zasób nowoczesnej powierzchni biurowej	642700	677500	1842300	1337600	6232400	1067000
Zasób nowoczesnej powierzchni biurowej na 1000 mieszkańców	1004,4	1268,2	2255,9	1988,7	3338,7	1405,3

Tabela punktów

Wskaźnik	Łódź	Poznań	Kraków	Wrocław	Warszawa	Gdańsk
PKB per capita	29,7	57,3	42,8	39,7	90,8	39,6
Stopa bezrobocia rejestrowanego	9,1	69	52,9	55,8	67,5	45,6
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto	14,9	42,1	72,9	39,7	68,2	62,2
Pracujący na 1000 mieszkańców	18,5	39,9	48,3	80,9	67,9	44,6
Podmioty gospodarcze na 1000 mieszkańców	19,5	57,8	49	49,9	85,6	38,1
Spółki z udziałem kapitału zagranicznego na 10 tys. ludności	32,3	45,5	47,7	47,2	92,6	34,6
Zasób nowoczesnej powierzchni biurowej	36,4	36,8	48,7	43,6	93,7	40,8
Zasób nowoczesnej powierzchni biurowej na 1000 mieszkańców	27,6	34,4	59,7	52,9	87,5	37,9
Wynik kategorii (średnia z powyższych wskaźników)	23,5	47,9	52,8	51,2	81,7	42,9

W gospodarce Łódź uzyskuje 23,5 punktu. To kategoria, w której najłatwiej zobaczyć różnicę między opowieścią o potencjale a twardymi wskaźnikami. Łódź ma aktywne uczelnie, sektor usług dla biznesu, logistykę i coraz mocniejsze specjalizacje, ale w porównaniu z konkurentami ma niższe PKB per capita, wyższe bezrobocie, mniej firm na mieszkańca, słabszą obecność kapitału zagranicznego, niższe wynagrodzenia i mniejszy rynek biurowy.

Warszawa dominuje, bo jest osobną ligą. Bardziej pouczające jest porównanie z Poznaniem, Wrocławiem, Krakowem i Gdańskiem. To miasta, które pokazują różne modele przewagi: wyższe płace, większą przedsiębiorczość, mocniejszy kapitał zagraniczny albo wyraźnie większy zasób biur w relacji do liczby mieszkańców. Przy danych biurowych Gdańsk jest liczony jako rynek Trójmiasta, także w przeliczniku na mieszkańców. Łódź nie jest gospodarczo bezradna. Jest miastem, które wciąż startuje z niższej bazy i za wolno przekłada swoje atuty na trwałą przewagę.

Mobilność i dostępność

Tabela danych

Wskaźnik	Łódź	Poznań	Kraków	Wrocław	Warszawa	Gdańsk
Pasażerowie lotniska na 1000 mieszkańców	765	7745	16214	7287	13835	15080
Wskaźnik motoryzacji (liczba aut na 1000 mieszkańców)	571	701	599	636	717	576
Udział niskiej podłogi w taborze tramwajowym (%)	58,4	78,6	91,3	72,8	68,4	100
Średni czas przejazdu 10 km autem (dane TomTom)	26,67	28,03	24,48	30	24,38	23,43
Drogi rowerowe na 100 km²	99,7	138,3	73,9	147,1	168,9	109,3
Pasażerowie komunikacji miejskiej na mieszkańca	295,4	529,7	429,8	313,7	499,3	351,5

Tabela punktów

Wskaźnik	Łódź	Poznań	Kraków	Wrocław	Warszawa	Gdańsk
Pasażerowie lotniska na 1000 mieszkańców	15,4	41,1	72,3	39,4	63,6	68,2
Wskaźnik motoryzacji	71,6	26,5	61,9	49,1	21	69,9
Udział niskiej podłogi w taborze tramwajowym	21,5	50,5	68,7	42,2	35,9	81,2
Średni czas przejazdu 10 km	45,7	33,8	64,6	16,8	65,5	73,7
Drogi rowerowe na 100 km ²	35,4	59,7	19,2	65,2	79	41,5
Pasażerowie komunikacji miejskiej na mieszkańca	26	78,2	55,9	30	71,4	38,5
Wynik kategorii (średnia z powyższych wskaźników)	35,9	48,3	57,1	40,5	56	62,2

W mobilności Łódź ma 35,9 punktów. Na papierze powinna mieć tu pewną przewagę: relatywnie niski wskaźnik motoryzacji i układ miasta, który mógłby dobrze pracować na rzecz transportu zbiorowego. W praktyce wynik ciągną w dół lotnisko, niski udział niskiej podłogi w tramwajach i czas przejazdu przez miasto.

Gdańsk i Kraków pokazują, jak mocno na obraz metropolii wpływa lotnisko. Warszawa broni się skalą i rynkiem, Gdańsk dodatkowo prawie pełną dostępnością niskopodłogowego taboru tramwajowego. Łódź ma jeden paradoks: mniej samochodów na mieszkańca nie oznacza automatycznie lepszej mobilności. Jeśli transport zbiorowy jest zbyt zawodny, a sieć drogowa regularnie się zatyka, niższa motoryzacja przestaje być atutem i staje się informacją o ograniczonych alternatywach.

Tabela danych

Wskaźnik	Łódź	Poznań	Kraków	Wrocław	Warszawa	Gdańsk
Udzielone noclegi na 1000 ludności	1978,4	2966,7	8841,4	4065,6	4682,7	7459
Turyści korzystający z noclegów na 1000 ludności	1254,7	1729,4	4011	2370	2953,1	3430,5
Zwiedzający muzea i oddziały na 1000 ludności	1240,5	1382,3	9185,4	1757,1	6804,5	4783,8
Uczestnicy imprez masowych na 1000 mieszkańców	2545,1	2985,4	2141	2641,4	1871,1	1643,3

Tabela punktów

Wskaźnik	Łódź	Poznań	Kraków	Wrocław	Warszawa	Gdańsk
Udzielone noclegi na 1000 ludności	25	33,2	81,8	42,3	47,4	70,4
Turyści korzystający z noclegów na 1000 ludności	21,2	31,2	79,2	44,6	56,9	67
Zwiedzający muzea i oddziały na 1000 ludności	30,4	31,4	83,1	33,9	67,3	53,9
Uczestnicy imprez masowych na 1000 mieszkańców	60,4	79,4	42,9	64,5	31,3	21,4
Wynik kategorii (średnia z powyższych wskaźników)	34,3	43,8	71,7	46,3	50,7	53,2

W kulturze i turystyce Łódź osiąga 34,3 punktu. To najboleśniejszy wynik, bo dotyczy obszaru, w którym miasto bardzo chętnie buduje swoją markę. Łódź ma festiwale, instytucje, dziedzictwo filmowe, ECI, muzea i silną opowieść o kreatywności. W porównaniu z Krakowem, Warszawą czy Gdańskiem nadal słabo przekłada się to jednak na ruch turystyczny i skalę korzystania z oferty metropolitalnej.

Kraków jest tu poza zasięgiem, ale nie tylko Kraków jest problemem. Gdańsk i Warszawa również mają znacznie silniejszą pozycję w noclegach i muzeach. Łódź nie musi kopiować miast turystycznych, ale musi uczciwie zobaczyć różnicę między rozpoznawalnością w kampanii promocyjnej a realnym ruchem ludzi, którzy przyjeżdżają, zostają na noc i korzystają z miejskiej oferty.

Tabela danych

Wskaźnik	Łódź	Poznań	Kraków	Wrocław	Warszawa	Gdańsk
Mieszkania oddane do użytkowania na 10 tys. ludności	90,1	104,8	98	114,5	106,5	117,5
Miejsca w żłobkach i klubach dziecięcych na 1000 dzieci do lat 3	272	366	513	504	403	309
Powierzchnia terenów zieleni ogółem na 1 mieszkańca	63,5	84,2	49	52,7	27,3	53,1
Udział powierzchni miasta objętej MPZP	50,9	53,9	80,4	64,1	49	66,9
Cena 1 m ² mieszkania w relacji do przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia	1,04	1,23	1,47	1,44	1,54	1,36

Tabela punktów

Wskaźnik	Łódź	Poznań	Kraków	Wrocław	Warszawa	Gdańsk
Mieszkania oddane do użytkowania na 10 tys. ludności	17,5	49,1	34,5	69,9	52,7	76,4
Miejsca w żłobkach i klubach dziecięcych na 1000 dzieci do lat 3	23	43,7	76,2	74,2	51,9	31,1
Powierzchnia terenów zieleni ogółem na 1 mieszkańca	60	84,4	43	47,3	17,5	47,8
Udział powierzchni miasta objętej MPZP	33,3	38,4	84,4	56,4	25,2	62,2
Cena 1 m ² mieszkania w relacji do przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia	86,7	63,6	35,7	39,2	26,7	48,1
Wynik kategorii (średnia z powyższych wskaźników)	44,1	55,8	54,7	57,4	34,8	53,1

W kategorii mieszkaniowo-przestrzennej Łódź dostaje 44,1 punktu. Ta kategoria patrzy szeroko: czy w mieście powstają mieszkania, czy są one relatywnie dostępne cenowo, czy najmłodsze dzieci mają miejsca w żłobkach, ile zieleni przypada na mieszkańca i jak duża część miasta jest objęta planami miejscowymi.

Łódź ma tu jeden wyraźny atut: mieszkania są mniej oderwane od lokalnych wynagrodzeń niż w Krakowie, Warszawie, Wrocławiu czy Gdańsku. To jednak nie kasuje słabości. Miasto nadal odstaje liczbą miejsc w łóbkach, a planowanie przestrzenne dopiero nadrabia lata zaległości. Jeśli Łódź chce być realną alternatywą osiedleńczą dla młodych dorosłych, sama relatywnie niższa cena metra nie wystarczy. Potrzebna jest przewidywalna przestrzeń, usługi blisko domu i więcej zieleni tam, gdzie ludzie faktycznie mieszkają.

Bezpieczeństwo i spójność społeczna

Tabela danych

Wskaźnik	Łódź	Poznań	Kraków	Wrocław	Warszawa	Gdańsk
Wskaźnik przestępczości	24	25,4	25,5	28,8	26,6	31,6
Wykrywalność przestępstw	48,9	44,1	62,3	40,8	49,9	55,8
Wypadki drogowe na 100 tys. ludności	132,4	112,5	116,5	84,6	36,7	65,4
Ofiary śmiertelne wypadków drogowych na 100 tys. ludności	1,54	2,24	0,62	0,89	1,4	1,84
Beneficjenci środowiskowej pomocy społecznej na 10 tys. ludności	253	284	178	104	151	169

Tabela punktów

Wskaźnik	Łódź	Poznań	Kraków	Wrocław	Warszawa	Gdańsk
Wskaźnik przestępczości	73,6	62,5	61,7	35,6	53	13,5
Wykrywalność przestępstw	46,1	32,6	83,7	23,4	48,9	65,4
Wypadki drogowe na 100 tys. ludności	25	37,1	34,7	54,1	83,3	65,8
Ofiary śmiertelne wypadków drogowych na 100 tys. ludności	45,7	20	79,4	69,5	50,8	34,7
Beneficjenci środowiskowej pomocy społecznej na 10 tys. ludności	29,3	19,1	53,9	78,2	62,7	56,8
Wynik kategorii (średnia z powyższych wskaźników)	43,9	34,3	62,7	52,1	59,7	47,2

W bezpieczeństwie i spójności społecznej Łódź uzyskuje 43,9 punktu. To wynik poniżej średniej porównywanych miast, ale nie najgorszy. Kategoria pokazuje dwie różne warstwy bezpieczeństwa: klasyczne statystyki policyjne oraz codzienne ryzyka społeczne oraz drogowe.

Na plus działa relatywnie niski wskaźnik przestępczości. Na minus: słabsza wykrywalność, wysoka liczba wypadków drogowych oraz większa skala korzystania z pomocy społecznej niż w Krakowie, Wrocławiu, Warszawie i Gdańsku. W praktyce oznacza to, że Łódź nie jest miastem szczególnie „niebezpiecznym” w sensie kryminalnym, ale ma problem z bezpieczeństwem rozumianym szerzej: ulicą, zdrowiem społecznym i odpornością mieszkańców na kryzysy.

Partycypacja i sprawczość mieszkańców

Tabela danych

Wskaźnik	Łódź	Poznań	Kraków	Wrocław	Warszawa	Gdańsk
Frekwencja w budżecie obywatelskim jako % mieszkańców	10,4	14,3	10,4	9	3,9	8,8
Budżet obywatelski na mieszkańca	54,2	62,7	66,1	52	64,8	43,9
Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców	53	85	71	71	97	59

Tabela punktów

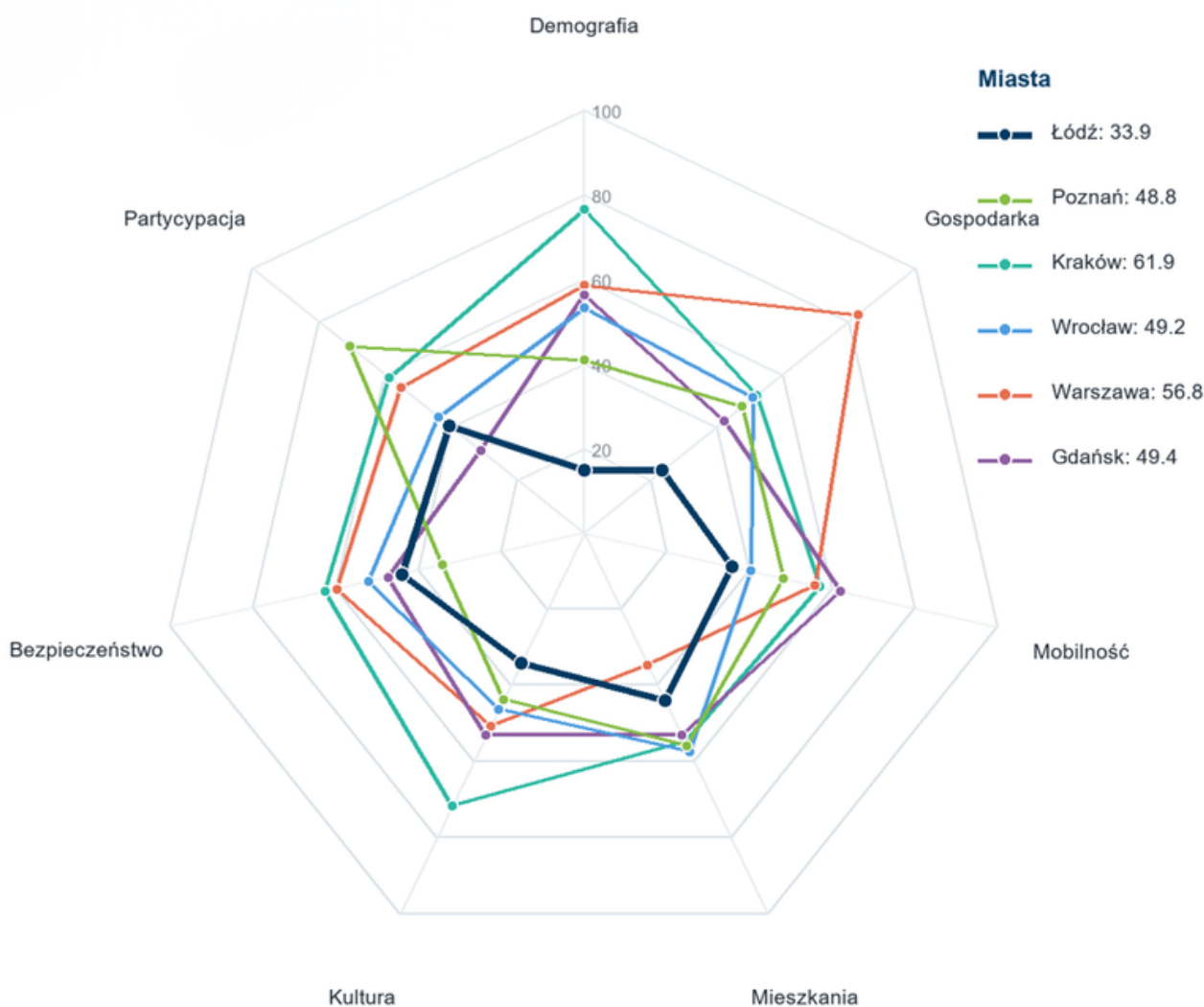
Wskaźnik	Łódź	Poznań	Kraków	Wrocław	Warszawa	Gdańsk
Frekwencja w budżecie obywatelskim jako % mieszkańców	56,1	81,4	56,1	47	13,8	45,7
Budżet obywatelski na mieszkańca	42,3	63,6	72,2	36,7	68,9	16,4
Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców	23,5	66,6	47,8	47,8	82,8	31,6
Wynik kategorii (średnia z powyższych wskaźników)	40,6	70,6	58,7	43,8	55,2	31,2

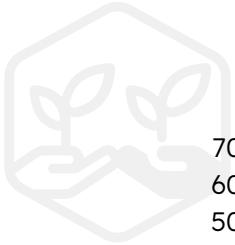
W partycypacji Łódź ma 40,6 punktu. Ta kategoria pokazuje czy mieszkańcy mają narzędzia wpływu na najbliższe otoczenie i czy poza instytucjami publicznymi istnieje gęsta sieć organizacji zdolnych brać odpowiedzialność za sprawy wspólne.

Łódź nadal ma dość wysoką frekwencję w BO na tle dużych miast i przyzwoitą pulę w przeliczeniu na mieszkańca. Słabiej wypada jednak poza samym mechanizmem BO: liczba fundacji, stowarzyszeń i organizacji społecznych na 10 tys. mieszkańców jest niższa niż w Poznaniu, Krakowie, Wrocławiu i Warszawie. To ważne, bo sprawczość mieszkańców nie kończy się na głosowaniu raz w roku. Potrzebuje także organizacji, które potrafią prowadzić sprawy dłużej, pilnować realizacji, składać uwagi i budować lokalne kompetencje.

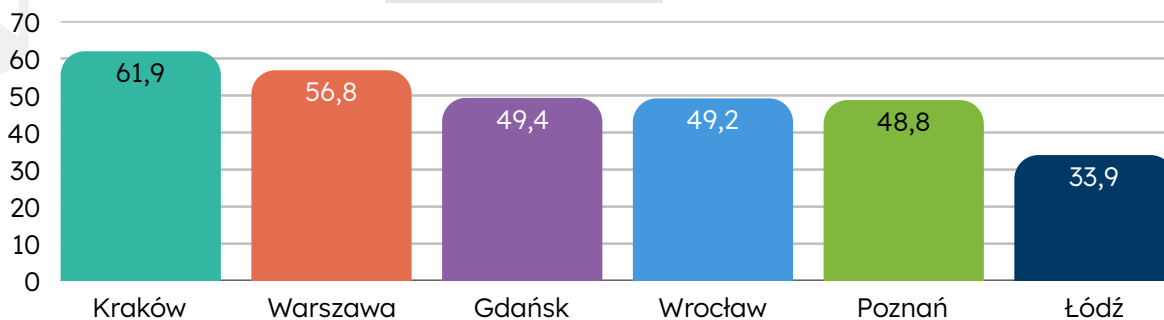
WYNIK KOŃCOWY

Wykres radarowy - wszystkie kategorie





Wynik końcowy



Łódź kończy benchmark z wynikiem 33,9 punktu na 100. To ostatnie miejsce w zestawieniu. Nie decyduje o tym jeden dramatyczny wskaźnik, tylko powtarzalny wzór: w większości kategorii Łódź jest bliżej końca stawki niż jej środka. Ma pojedyncze atuty, ale rzadko buduje z nich przewagę.

Ten wynik nie mówi, że Łódź jest miastem bez szans. Mówi coś bardziej konkretnego: Łódź zbyt często przegrywa nie jednym spektakularnym problemem, ale sumą średnich i słabych wyników. W demografii odstaje bardzo mocno. W gospodarce nadal nie przekłada położenia, uczelni i zaplecza usługowego na pozycję porównywalną z Krakowem, Wrocławiem, Poznaniem czy Warszawą. W kulturze ma rozpoznawalną opowieść, ale słabsze przełożenie na ruch turystyczny i korzystanie z instytucji. W mobilności widać, że samo centralne położenie kraju nie zastąpi sprawnego transportu miejskiego, dobrego lotniska i dostępnego taboru.

Są też obszary, w których Łódź nie wygląda jednoznacznie źle. Relatywnie korzystna relacja cen mieszkań do lokalnych wynagrodzeń jest realnym atutem, nawet jeśli sama dostępność cenowa nie wystarczy do zatrzymania młodych dorosłych. Budżet obywatelski nadal mobilizuje sporą grupę mieszkańców, choć szersza baza organizacji społecznych jest słabsza niż w większości porównywanych miast. W bezpieczeństwie Łódź nie przegrywa prostą statystyką przestępczości, ale traci na wymiarze codziennym: bezpieczeństwie drogowym i ryzykach społecznych.

Najmocniej na plus odstaje Kraków, głównie dzięki demografii, kulturze, turystyce i solidnej pozycji w mobilności. Warszawa pozostaje najsilniejsza gospodarczo, ale nie wygrywa całego zestawienia, bo benchmark obejmuje też mieszkalnictwo, bezpieczeństwo i partycypację. Gdańsk, Wrocław i Poznań tworzą bardzo ciasny środek stawki. Każde z tych miast ma inną kombinację mocnych stron: Gdańsk korzysta z mobilności i metropolitalności, Wrocław z mieszkalnictwa i rynku pracy, Poznań z partycypacji oraz stabilniejszej pozycji gospodarczej. Łódź jest za nimi nie dlatego, że nie ma żadnych atutów, ale dlatego, że ma ich mniej i rzadziej układają się one w spójny system.

Najważniejszy wniosek jest więc polityczny, a nie wyłącznie statystyczny. Łódź potrzebuje mniej opowieści o pojedynczych sukcesach, a więcej konsekwentnego nadrabiania dystansu w kilku obszarach naraz. Miasto może poprawić miejsce w takim benchmarku nie przez jedną wielką inwestycję, tylko przez serię przewidywalnych decyzji: lepszy transport zbiorowy, większą dostępność żłobków, szybsze planowanie przestrzenne, mocniejszy rynek pracy, stabilniejsze wsparcie dla kultury i organizacji społecznych oraz uczciwe rozliczanie efektów miejskich programów.

Ten ranking warto czytać także jako zaproszenie do lepszej sprawozdawczości. Część wskaźników nadal trzeba było odrzucić, bo miasta nie publikują danych w porównywalny sposób. To samo w sobie jest problemem. Mieszkańcy powinni móc sprawdzić nie tylko, ile miasto wydało i ile projektów zrealizowało, ale też czy dana usługa działa lepiej czy gorzej niż w innych dużych miastach. Bez takiego porównania raport o stanie miasta łatwo zamienia się w katalog działań, a nie w ocenę efektów.

CO DALEJ?

Przedstawione przez nas rekomendacje w zeszłorocznym raporcie pozostają w dużej mierze aktualne. Brakuje dobrej jakości danych, ich analizy, a także wyciągania wniosków, dzięki którym można byłoby dokonywać korekty bieżących polityk. To jest nasz podstawowy apel do urzędników i samorządowców - przestańmy bać się danych żeby zmierzyć się z problemami zwykłych mieszkańców.

W obliczu jednoznacznych danych zaprezentowanych w niniejszym raporcie, Łódź znajduje się w krytycznym punkcie zwrotnym swojej współczesnej historii. Dotychczasowy model zarządzania miastem – oparty w dużej mierze na wielkich inwestycjach wizerunkowych, tzw. „propagandzie sukcesu” oraz fasadowej rewitalizacji – wyczerpał swoje możliwości rozwojowe. Aby powstrzymać postępującą degradację demograficzną, zapaść finansową oraz kryzys infrastrukturalny, konieczna jest radykalna rewizja priorytetów strategicznych.

1

Odwrócenie trendu suburbanizacji i wzmocnienie polityki "rozwoju do wewnątrz"

- **Intensyfikacja programów rewitalizacyjnych:** kontynuowanie i rozszerzanie działań rewitalizacyjnych, z naciskiem na poprawę jakości wykonawstwa remontów (np. przeciwdziałanie zagrzybieniu, racjonalne podejście do systemów ogrzewania – preferowanie podłączenia do miejskiej sieci CO, gdzie to możliwe). Celem powinno być stworzenie atrakcyjnych warunków do zamieszkania w istniejącej tkance miejskiej.
- **Aktywna polityka mieszkaniowa miasta:** zatrzymanie wyprzedaży zasobu komunalnego i aktywne jego powiększanie oraz remontowanie. Miasto powinno zwiększyć dostępność mieszkań po przystępnych cenach dla mieszkańców, zwłaszcza w obliczu rosnących cen rynkowych i tendencji deweloperów do budowania "produktów inwestycyjnych".
- **Utworzenie Metropolii Łódzkiej:** długofalowa polityka demograficzna nie może kończyć się na granicach administracyjnych. Łódź musi pilnie zainicjować powstanie ustawowej struktury metropolitalnej, która pozwoli na wspólne planowanie przestrzenne, koordynację transportu oraz sprawiedliwy podział kosztów usług publicznych z gminami ościennymi.
- **Adaptacja infrastruktury do potrzeb seniorów:** przekierowanie środków z nowych inwestycji kubaturowych na programy likwidacji barier architektonicznych, rozwój sieci dziennych domów opieki, geriatry oraz systemów wsparcia sąsiedzkiego.
- **Koniec z przestrzennym rozlewaniem się miasta:** Wdrożenie rygorystycznej zasady dogęszczania istniejących obszarów zurbanizowanych (infilla) zamiast wydawania pozwoleń na budowę na obrzeżach miasta, co generuje gigantyczne i nieuzasadnione koszty rozbudowy sieci drogowej i instalacyjnej.
- **Budowa ekosystemu AI i technologii głębokich w partnerstwie z nauką:** stworzenie miejskiego programu dotacyjnego i inkubatorów dla startupów technologicznych, ściśle powiązane z Politechniką Łódzką i Uniwersytetem Łódzkim. Nowoczesne biura muszą zapełnić się lokalnym, wysokospecjalistycznym biznesem, a nie tylko zagranicznymi korporacjami poszukującymi oszczędności kosztowych.

2

Ratowanie stabilności budżetowej oraz rozwój sektora nowoczesnych technologii

- **Wdrożenie programu rygorystycznej dyscypliny budżetowej:** zakaz zaciągania nowych pożyczek i kredytów na cele o charakterze wyłącznie promocyjnym, wizerunkowym lub fasadowym. Każda złotówka wydana z budżetu musi przynosić wymierną stopę zwrotu społecznego lub infrastrukturalnego.
- **Optymalizacja wydatków bieżących spółek miejskich:** przeprowadzenie niezależnego, zewnętrznego audytu operacyjnego i finansowego we wszystkich spółkach z udziałem Miasta Łodzi (w szczególności MPK, ŁSI, WTBS). Likwidacja zbędnych stanowisk zarządczych i doradczych, które stały się elementem politycznego nepotyzmu.
- **Aktywne przyciąganie inwestorów wysokich technologii:** zmiana strategii gospodarczej z oferowania taniej powierzchni magazynowo-logistycznej na budowę ekosystemu wspierania przemysłów zaawansowanych, centrów R&D oraz start-upów, co pozwoli na realny wzrost przeciętnego wynagrodzenia i zatrzymanie w mieście absolwentów łódzkich uczelni.

3

Zarządzanie oparte na danych

- **Systematyczne zbieranie i analiza danych:** miasto powinno zintensyfikować i zinstytucjonalizować proces systematycznego zbierania, analizowania i udostępniania danych we wszystkich kluczowych obszarach funkcjonowania. Dane te, podobne do przedstawionych w niniejszym raporcie, powinny stanowić podstawę do podejmowania decyzji.
- **Regularna ocena skuteczności polityk:** wdrożenie ram dla regularnej oceny skuteczności realizowanych polityk i programów, z wykorzystaniem jasno zdefiniowanych wskaźników, co pozwoli na bieżącą korektę działań i alokację zasobów tam, gdzie przynoszą największe efekty.

4

Zrównoważony rozwój transportu publicznego i infrastruktury

- **Priorytetyzacja transportu zbiorowego:** wzmocnienie roli transportu publicznego, zwłaszcza w świetle problemów wynikających z suburbanizacji (dojazdy do pracy, szkoły). Oznacza to inwestycje w tabor, rozbudowę sieci, zwiększenie częstotliwości kursów oraz integrację z systemami biletowymi gmin ościennych.
- **Rozwój infrastruktury dla transportu aktywnego:** kontynuacja intensyfikacji budowy bezpiecznej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, włączając w to tworzenie spójnej sieci dróg rowerowych i poprawę stanu chodników.

5

Zwiększenie autentycznej partycypacji społecznej i zaufania do Budżetu Obywatelskiego

- **Refleksja nad mechanizmami Budżetu Obywatelskiego:** krytyczna ocena obecnych zasad i mechanizmów BO, aby przeciwdziałać symbolicznemu charakterowi partycypacji i zwiększyć autentyczne zaangażowanie mieszkańców.
- **Reforma Rad Osiedli:** zwiększenie roli Rad Osiedli poprzez zwiększenie budżetów Rad, wprowadzenie zasad ściślejszej współpracy na linii Urząd-Rady. Pozwoli to na wykorzystanie potencjału mieszkańców do dbania o ich małe ojczyzny.

**Dziękujemy za wnikliwe
przeczytanie raportu oraz
nieustanne wspieranie naszych
działań!**

Dane zawarte w Raporcie pochodzą z:

- Banku Danych Lokalnych GUS,
- Bazy Demograficznej,
- SMUP (Systemu monitorowania usług publicznych),
- Raportów o stanie miasta Łodzi
- Informatorów Urzędu Statystycznego w Łodzi,
- Raportów o rynku biurowym,
- Okręgowych Komisji Egzaminacyjnych,
- Statystyki miast (GUS),
- obserwatoriumbrd.pl,
- TomTom Traffic Index 2025,
- Puls Gdańska 2023,
- Raporty Knight frank.



**Stowarzyszenie
Łódź Cała Naprzód!**

www.lodzcalanaprzod.pl

www.facebook.com/lodz.calanaprzod

www.instagram.com/lodz.calanaprzod

Możesz nas wesprzeć na buycoffee.to/lodz.calanaprzod