

Uchwała Nr 366/2019
Zarządu Województwa Wielkopolskiego
z dnia 21 lutego 2019 r.

w sprawie: Zmiany Uchwały Zarządu Województwa Wielkopolskiego Nr 1441/2015 z dnia 22 grudnia 2015 r. w sprawie wyrażenia pozytywnej opinii do Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

Na podstawie art. 41 ust. 1 i ust. 2 pkt 4 ustawy z 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2018 r., poz. 913 ze zm.), a także art. 9 ust. 1 pkt 2, oraz art. 30 ust. 5 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2018 r., poz. 1431) oraz Porozumienia z dnia 16 marca 2015 r. w sprawie realizacji Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020 zawartego pomiędzy Zarządem Województwa Wielkopolskiego jako Instytucją Zarządzającą Wielkopolskim Regionalnym Programem Operacyjnym na lata 2014-2020 a Stowarzyszeniem Metropolia Poznań jako Instytucją Pośredniczącą dla Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania realizowanych w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020 (ze zm.), Zarząd Województwa Wielkopolskiego uchwała co następuje:

§ 1

Zmienia się Uchwałę Zarządu Województwa Wielkopolskiego Nr 1441/2015 z dnia 22 grudnia 2015 r. w sprawie wyrażenia pozytywnej opinii do Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020 ze zm., poprzez zmianę Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania, załącznika do ww. Uchwały ZWW Nr 1441/2015 z dnia 22 grudnia 2015 r.

§ 2

Zmienione zapisy Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania realizowanych w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020 stanowią załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 3

Wykonanie uchwały powierza się Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego.

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Marszałek Województwa

Marek Woźniak

**Uzasadnienie do Uchwały Nr 366/2019
Zarządu Województwa Wielkopolskiego
z dnia 21 lutego 2019 r.**

w sprawie: Zmiany Uchwały Zarządu Województwa Wielkopolskiego Nr 1441/2015 z dnia 22 grudnia 2015 r. w sprawie wyrażenia pozytywnej opinii do Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

Zgodnie z art. 9 ust.1 pkt 2 oraz art. 30 ust. 5 pkt 2 lit. a ustawy z 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 Zarząd Województwa Wielkopolskiego jako Instytucja Zarządzająca Wielkopolskim Regionalnym Programem Operacyjnym na lata 2014-2020 (WRPO 2014+) jest upoważniony do pozytywnego zaopiniowania dokumentu Strategii ZIT.

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania są jednym z instrumentów terytorialnych w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020.

Zgodnie z ustawą o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020, jednym z warunków realizacji ZIT jest opracowanie strategii ZIT oraz jej pozytywne zaopiniowanie w terminie 60 dni od dnia jej otrzymania przez: (a) instytucję zarządzającą RPO – w zakresie możliwości finansowania ZIT w ramach tego programu oraz (b) ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego – w zakresie zgodności z Umową Partnerstwa oraz możliwości finansowania projektów z krajowych programów operacyjnych, jeżeli strategia ZIT przewiduje tego typu projekty.

Celem niniejszej Uchwały jest wyrażenie stanowiska Instytucji Zarządzającej WRPO 2014+ w przedmiocie Strategii ZIT w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania, przedłożonej przez Związek ZIT, mając na uwadze formalne zobowiązania Instytucji Zarządzającej wynikające z ustawy o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 – w zakresie możliwości finansowania Strategii ZIT ze środków WRPO 2014+ .

Zmiany w treści Strategii ZIT w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania dotyczą głównie: aktualizacji treści fiszki projektu pozakonkursowego finansowanego z WRPO 2014+: „Budowa zintegrowanego węzła transportowego Grunwaldzka w miejscu przejazdu przez linię kolejową E20”; usunięcia (w wyniku rezygnacji) projektu pozakonkursowego „Wspieranie przedsiębiorczości w branży IT poprzez świadczenie usług przez inkubatory przedsiębiorczości”; realokacji kwot pomiędzy typami projektów (z Podprojektu 4.1. "Uczeń z pasją" na Podprojekt 4.2. Wsparcie nauczania matematyki i informatyki w szkołach podstawowych i ponadpodstawowych.) w ramach poddziałania 8.1.4 Kształcenie ogólne w ramach ZIT dla MOF Poznania; realokacji pomiędzy poddziałaniami dedykowanymi dla ZIT w ramach WRPO 2014+ i związanych z tym zmian w treści dokumentu (wartości wskaźników, ram wykonania itd.); zmian w projekcie P12 Poprawa dostępu do usług asystenta rodziny oraz koordynatora rodzinnej pieczy zastępczej w MOF Poznania (poddziałanie 7.2.3 Usługi społeczne w ramach ZIT dla MOF Poznania); aktualizacji nazw niektórych wskaźników itp.

Mając na uwadze powyższe, podjęcie uchwały przez Zarząd Województwa Wielkopolskiego jest w pełni uzasadnione.

Marszałek Województwa

Marek Woźniak

STRATEGIA

ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH
W MIEJSKIM OBSZARZE FUNKCJONALNYM
POZNANIA

Wersja 1.4

Poznań, luty 2019

„Metropolia Poznań to wspólnota miejska nowej generacji, żyjąca i rozwijająca się ponad granicami administracyjnymi. To wspólne dla miliona ludzi miejsce zamieszkania, pracy i wypoczynku. Wspólna przestrzeń, wspólne środowisko i infrastruktura. To także wspólne rozwiązywanie problemów i wspólna troska o przyszłość. To obszar, gdzie współdziałanie stanowi warunek postępu i rozwoju, jest źródłem osiągnięcia przewagi konkurencyjnej w skali krajowej i międzynarodowej” .

*Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej.
Metropolia Poznań 2020.*

SPIS TREŚCI

WYKAZ SKRÓTÓW I POJĘĆ	4
WPROWADZENIE	6
1. PODSTAWY PRAWNE I ZAKRES ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH	7
1.1. Podstawy realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania	8
1.2. Zasięg realizacji Strategii ZIT	11
1.3. Metodyka prac i proces tworzenia Strategii ZIT	13
2. MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY POZNANIA W ŚWIETLE UNIJNYCH I KRAJOWYCH DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH	17
2.1. Dokumenty Europejskie	18
2.2. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020	20
2.3. Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r.	24
2.4. Strategia Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030	26
2.5. Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020	28
3. DIAGNOZA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO POZNANIA	31
3.1. Gospodarka przestrzenna i środowisko	32
3.2. Infrastruktura i organizacja transportu	43
3.3. Gospodarka i rynek pracy	58
3.4. Ludność i usługi społeczne	78
4. PROBLEMY I WYZWANIA ROZWOJU MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO POZNANIA	89
4.1. Analiza SWOT obszaru	90
4.2. Analiza zidentyfikowanych problemów	95
4.3. Wizja rozwoju MOF Poznania do 2020 roku	102
5. CELE STRATEGICZNE ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH	104
6. PROJEKTY ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH	110
7. WSTĘPNA LISTA PROJEKTÓW POZAKONKURSOWYCH	151
8. WSKAŹNIKI REALIZACJI PROJEKTÓW	153
9. ZASADY WDRAŻANIA STRATEGII ZIT	164
10. MONITORING I EWALUACJA	171
SPIS TABEL	173
SPIS RYCIN	174
SPIS LITERATURY I DOKUMENTÓW	175
ZAŁĄCZNIK 1 PROPONOWANE KRYTERIA WYBORU PROJEKTÓW	
ZAŁĄCZNIK 2 FISZKI PROJEKTÓW POZAKONKURSOWYCH STRATEGII ZIT	
ZAŁĄCZNIK 3 FISZKI PROJEKTÓW KOMPLEMENTARNYCH DO STRATEGII ZIT FINANSOWANYCH Z POIŚ W TRYBIE POZAKONKURSOWYM	

WYKAZ SKRÓTÓW I POJĘĆ

B&R	Parking typu <i>bike & ride</i> (parkuj i jedź) dla rowerów
B+R	Badanie i rozwój
CT	Cel Tematyczny
EFS	Europejski Fundusz Społeczny
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
ICT	Technologie Informacyjne i Komunikacyjne
IOB	Instytucja Otoczenia Biznesu
IP WRPO 2014+	Instytucja Pośrednicząca dla realizacji Strategii ZIT w MOF Poznania w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020
IT	Technologia Informacyjna
IW	Instrukcja Wykonawcza
IZ RPO	Instytucja Zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym
IZ WRPO 2014+	Instytucja Zarządzająca Wielkopolskim Regionalnym Programem Operacyjnym na lata 2014-2020
jst	Jednostka/i Samorządu Terytorialnego
K&R	Parking typu <i>kiss & ride</i> – parking dla osób wysiadających z pojazdów
KM WRPO 2014+	Komitet Monitorujący Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2014-2020
KO	Komisja Odwoławcza
KOP IP	Komisja Oceny Projektów Instytucji Pośredniczącej
KPO	Krajowy Program Operacyjny
KPZK	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
KSRR	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020: regiony, miasta i obszary wiejskie
Metropolia Poznań /Metropolia	Miejski Obszar Funkcjonalny Poznania, ujęty w ramach przestrzennych Stowarzyszenia Metropolia Poznań

MIR	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
MOF	Miejski Obszar Funkcjonalny
OZE	Odnawialne Źródła Energii
PO PT	Program Operacyjny Pomoc Techniczna na lata 2014-2020
P&R	Parking typu <i>park & ride</i> (parkuj i jedź) dla samochodów
POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020
RM	Rada Metropolii
SMP	Stowarzyszenie Metropolia Poznań
SZOOP	Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Programu Operacyjnego
UE	Unia Europejska
UMWW	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego
Wnioskodawca	Podmiot, który złożył wniosek o dofinansowanie przedsięwzięcia ze środków WRPO na lata 2014-2020
WRPO 2014+	Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2014-2020
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
ZS	Zarząd Stowarzyszenia Metropolia Poznań
ZWW	Zarząd Województwa Wielkopolskiego

WPROWADZENIE

Miejskie obszary funkcjonalne od 2014 r. nabierają nowego znaczenia w systemie zarządzania terytorialnego. Przy pomocy instrumentu **Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT)**, partnerstwa jednostek samorządu terytorialnego mogą realizować zintegrowane przedsięwzięcia, służące zrównoważonemu rozwojowi miast i otaczających je obszarów. Instrument ZIT łączy działania finansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego. Podstawowym dokumentem w zakresie udzielenia wsparcia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego jest **Strategia ZIT**. Określa ona zintegrowane działania służące rozwiązywaniu problemów gospodarczych, środowiskowych, demograficznych i społecznych, które mają wpływ na funkcjonowanie i rozwój miejskich obszarów funkcjonalnych.

Samorządy terytorialne tworzące Stowarzyszenie Metropolia Poznań, w oparciu o porozumienie wszystkich jego członków, wypracowały wspólną Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Jest ona rozwinięciem przyjętej w maju 2011 r. przez Prezydenta Miasta Poznania, Starostę Poznańskiego oraz burmistrzów i wójtów, Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia 2020. Jest także realizacją celów statutowych Stowarzyszenia, w tym przede wszystkim zapisu art. 11 pkt. 1 mówiącego o „prowadzeniu działań wspierających wdrażanie wspólnie wypracowanej strategii rozwoju”.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych to sformułowanie programów rozwoju dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania. Jest to propozycja działań, które w perspektywie 2020 r. mają zapewnić większą spójność przestrzenną obszaru funkcjonalnego Poznania oraz przyczynić się do wzrostu gospodarczego, rozwoju infrastruktury, poprawy komunikacji, polepszenia usług społecznych, a co się z tym wiąże, poprawy jakości życia mieszkańców całej Metropolii.

Realizacja strategii to głównie zadanie dla podmiotów interwencji publicznej, samorządów terytorialnych i innych instytucji, ściśle ze sobą współpracujących. Wyznaczone w strategii cele rozwoju będzie można w pełni osiągnąć poprzez zaangażowanie mieszkańców i reprezentujących ich organizacji społecznych, jak też przedsiębiorstw i organizacji gospodarczych działających na obszarze Metropolii Poznań.

Realizacji zapisów strategii podejmują się jednostki samorządu terytorialnego, członkowie Stowarzyszenia Metropolii Poznań: Miasto Poznań, Powiat Poznański, miasta i gminy: Buk, Czerwonak, Dopiewo, Kleszczewo, Komorniki, Kostrzyn, Kórnik, Luboń, Mosina, Murowana Goślina, Oborniki, Pobiedziska, Puszczykowo, Rokietnica, Skoki, Stęszew, Suchy Las, Swarzędz, Szamotuły, Śrem, Tarnowo Podgórne.

**PODSTAWY PRAWNE I ZAKRES
ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH**

1.

1.1.

PODSTAWY REALIZACJI ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH W MIEJSKIM OBSZARZE FUNKCJONALNYM POZNANIA

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT) to nowe narzędzie służące realizacji strategii terytorialnych w perspektywie 2014 – 2020. W Polsce przy pomocy instrumentu ZIT realizowane będą w szczególności zintegrowane działania służące zrównoważonemu rozwojowi obszarów miejskich, o których mowa w art. 36 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE Nr 1303/2013¹.

Realizacja Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce ma na celu (Programowanie perspektywy finansowej 2014 – 2020):

- promowanie partnerskiego modelu współpracy różnych jednostek administracyjnych na miejskich obszarach funkcjonalnych;
- zwiększenie efektywności podejmowanych interwencji poprzez realizację zintegrowanych projektów odpowiadających w sposób kompleksowy na potrzeby i problemy miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie;
- zwiększanie wpływu miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie na kształt i sposób realizacji działań wspieranych na ich obszarze w ramach polityki spójności.

ZIT realizowane są w pierwszym rzędzie na terenie miast wojewódzkich i powiązanych z nimi funkcjonalnie obszarów, stanowiących jeden z kluczowych Obszarów Strategicznej Interwencji państwa. W skład terytoriów objętych „ZIT wojewódzkim” muszą wchodzić: miasto wojewódzkie, wszystkie miasta z rdzenia obszaru funkcjonalnego oraz inne gminy obszaru funkcjonalnego – łącznie przynajmniej połowa gmin wyznaczonych w oparciu o dokument „Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich” (Śleszyński, 2013), który przekazany został przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego samorządom województw w lipcu 2013 r. Obszar realizacji „ZIT wojewódzkiego” wyznaczany jest uchwałą zarządu województwa, mając na względzie powyższy dokument oraz uzgodnienia z jednostkami samorządu terytorialnego zainteresowanymi współpracą.

Obszar realizacji ZIT w województwie wielkopolskim został określony uchwałą Zarządu Województwa Wielkopolskiego Nr 4013/2013 z dnia 7 listopada 2013 r. Obejmuje on terytorium 22 gmin będących członkami Stowarzyszenia Metropolia Poznań. W skład Stowarzyszenia wchodzi również Powiat Poznański, na terenie którego leży 17 z 22 gmin członkowskich.

ZIT na terenie Poznania i obszarów powiązanych z nim funkcjonalnie finansowany jest obligatoryjnie ze środków przekazanych do podstawowej alokacji RPO z rezerwy programowej. W przypadku województwa wielkopolskiego kwota podstawowa, określona w Umowie Partnerstwa, wynosi 178,6 mln EUR, w tym 158,4 mln EUR z EFRR i 20,2 mln EUR z EFS. Kwota ta została zwiększona do wysokości uznanej przez władze regionu o 16 mln EUR z EFRR i o 2 mln z EFS i ostatecznie wynosi **196,6 mln EUR, w tym 174,4 mln EUR z EFRR i 22,2 mln EUR z EFS**. Dodatkowym źródłem wsparcia Strategii ZIT w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania będą środki programów krajowych, w tym przede wszystkim PO Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020, służące jako źródło wsparcia

¹ Art. 36 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

niezbędnych projektów komplementarnych wynikających ze Strategii ZIT, uzgodnionych pomiędzy Związkiem ZIT i właściwymi Instytucjami Zarządzającymi (IZ).

Uruchomienie środków na realizację ZIT miast wojewódzkich i powiązanych z nimi funkcjonalnie obszarów, uzależnione jest spełnieniem określonych warunków:

1. zawiązanie zinstytucjonalizowanej formy partnerstwa (powołanie Związku ZIT),
2. przygotowanie Strategii ZIT,
3. posiadanie odpowiedniej zdolności instytucjonalnej,
4. podpisanie porozumienia w sprawie realizacji ZIT w województwie pomiędzy Związkiem ZIT a IZ RPO,
5. zawarcie stosownych zapisów w Regionalnym Programie Operacyjnym, spełniających wymogi Komisji Europejskiej oraz zgodnych z zapisami Umowy Partnerstwa.

Od 2011 r. na terenie miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania działa **Stowarzyszenie Metropolia Poznań**, zrzeszające miasto Poznań, Powiat Poznański oraz 22 gminy członkowskie. Rada Metropolii będąca organem stanowiącym Stowarzyszenia podjęła w dniu 18 września 2013 roku Uchwałę Nr 3/2013, zgodnie z którą Stowarzyszenie „podejmuje się pełnienia zadań Związku ZIT”.

Warunkiem podstawowym realizacji ZIT było zawiązanie zinstytucjonalizowanej formy partnerstwa tzw. Związku ZIT. **Związek ZIT pełni funkcję wspólnej reprezentacji władz miasta i obszarów powiązanych z nim funkcjonalnie, wobec władz krajowych i regionalnych.** Funkcjonowanie Związku ZIT, którego zadania realizuje Stowarzyszenie Metropolia Poznań, dofinansowane jest ze środków krajowego PO Pomoc Techniczna. Podstawowym dokumentem w zakresie udzielenia wsparcia z działań/priorytetów realizowanych w formule ZIT w ramach RPO jest **Strategia ZIT**.

Strategia ZIT określa „zintegrowane działania służące rozwiązywaniu problemów gospodarczych, środowiskowych, klimatycznych, demograficznych i społecznych, jakich doświadczają obszary miejskie, z uwzględnieniem potrzeby wspierania powiązań między obszarami miejskimi i wiejskimi.”

Strategia ZIT zawiera część diagnostyczną opartą na analizach terytorialnych i demograficznych, które wskazują potencjał rozwojowy, w szczególności w odniesieniu do wyzwań zidentyfikowanych w Strategii Europa 2020. Strategia ZIT spełnia wymogi Komisji Europejskiej, w związku z tym zawiera spójny zestaw powiązanych ze sobą działań służących długotrwałej poprawie warunków społecznych, gospodarczych, środowiskowych, klimatycznych i demograficznych funkcjonalnego obszaru miejskiego (Umowa Partnerstwa, programowanie perspektywy finansowej 2014 – 2020). Strategia ZIT stanowi podstawę do uczestniczenia Związku ZIT w procesie zarządzania i realizacji WRPO 2014+, w uzgodnionym z IZ WRPO 2014+ zakresie.

Dla prawidłowego przygotowania Strategii ZIT kluczową kwestią było zastosowanie takiej procedury jej akceptacji, która nie doprowadziłaby do nadmiernej dominacji miasta wojewódzkiego i marginalizacji pozostałych gmin wchodzących w skład ZIT. W związku z tym, Strategia ZIT uwzględnia wspólne strategiczne wybory uzgodnione przez jednostki wchodzące w skład Związku ZIT.

Podstawą do opracowania Strategii ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania jest Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020, która została w 2011 r. zatwierdzona przez jednostki samorządu terytorialnego położone na obszarze objętym ZIT i wskazuje strategiczne cele rozwoju miejskiego obszaru funkcjonalnego, uzgodnione przez wszystkich sygnatariuszy Strategii.

Strategia ZIT została przedstawiona do zaopiniowania przez IZ WRPO 2014+ w zakresie możliwości finansowania w ramach WRPO 2014+ oraz przez ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego w zakresie zgodności z Umową Partnerstwa oraz pod względem możliwości finansowania projektów komplementarnych z krajowych programów operacyjnych. W przypadku projektów realizowanych w formule ZIT, niezależnie od trybu wyboru projektów, proponowane projekty będą musiały spełnić kryteria wyboru projektów zaakceptowane przez KM WRPO 2014+. Mierniki efektów realizacji przedsięwzięć wskazanych do realizacji w formule ZIT są powiązane/spójne z systemem wskaźników WRPO 2014+ oraz wpisują się w system monitorowania postępów i efektów wdrażania WRPO 2014+.

Stowarzyszenie Metropolia Poznań postanowiło o przygotowaniu dla obszaru realizacji ZIT planu gospodarki niskoemisyjnej (PGN), co zostało potwierdzone stosownymi uchwałami rad gmin. Stowarzyszenie złożyło wnioski o dofinansowanie w ramach konkursu nr 2/POIiŚ/9.3/2013 do NFOŚiGW - priorytet IX, działanie 9.3. PO IŚ. W dniu 31 grudnia 2014r. podpisano umowę o dofinansowanie projektu pt. „Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Metropolii Poznań”. W ramach przedsięwzięcia opracowywane są m.in. plany gospodarki niskoemisyjnej dla każdej z gmin wchodzących w skład Stowarzyszenia. Plany zostaną przyjęte przez Rady gmin i miast do końca 2015 roku. W dokumentach znajdzie się opis zadań inwestycyjnych i pozainwestycyjnych, służących poprawie efektywności energetycznej, zwiększeniu wykorzystania OZE oraz zmniejszeniu emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Strategia ZIT wskazuje obszary interwencji, w ramach których planowana jest realizacja projektów komplementarnych do przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w formule ZIT, o sfinansowanie których Związek ZIT będzie się ubiegał z innych źródeł (poza formułą ZIT), np. z podstawowej puli WRPO 2014+ (4.c, 4.e) lub POIiŚ (4v i 4vi). Warunkiem brzegowym jest

spełnienie przez takie przedsięwzięcia kryteriów wyboru projektów RPO i KPO oraz dostępność alokacji.

Szczegółowy zakres zadań realizowanych przez Związek ZIT został ustalony w treści Porozumienia w zakresie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020 zawartego pomiędzy Związkiem ZIT a Zarządem Województwa Wielkopolskiego (z dnia 16 marca 2015r.). Zadania te obejmują, zgodnie z ustawą z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów operacyjnych polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014 – 2020 (Dz. U. poz. 1146), udział w wyborze projektów do dofinansowania oraz współpracę przy przygotowaniu kryteriów wyboru projektów dla wyodrębnionych poddziałań dedykowanych ZIT.

W związku z tym, że Strategia ZIT przewiduje działania w zakresie priorytetów inwestycyjnych 4c i 4e są one – w kontekście brzmienia przepisów rozporządzeń ws. EFRR/FS – odpowiednio uzasadnione odwołaniem do dokumentów strategicznych w zakresie gospodarki niskoemisyjnej (plany gospodarki niskoemisyjnej). W przypadku posiadania przez gminy odpowiednich zapisów w istniejących już dokumentach strategicznych lub planistycznych na temat przejścia na gospodarkę niskoemisyjną – w Strategii ZIT uwzględniono odpowiednie odniesienia.

Podsumowując, niniejsza Strategia ZIT dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania jest niezbędnym elementem inicjacji procesu realizacji ZIT w województwie wielkopolskim. W związku z tym, zawiera elementy wymagane w art. 30 ust. 8 ustawy o zasadach realizacji programów operacyjnych polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014 – 2020.

1.2.

ZASIĘG REALIZACJI STRATEGII ZIT

Obszar funkcjonalny (metropolitalny) miasta to nowy podmiot prowadzenia polityki rozwoju i zarządzania, wskazany w polskich dokumentach strategicznych i planistycznych, takich jak Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020, Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK) 2030 oraz Krajowa Polityka Miejska. Zgodnie z ww. dokumentami, w miejskich obszarach funkcjonalnych, ze względu na stopień złożoności zagadnień społeczno-gospodarczych i przestrzennych oraz ze względu na konieczność zwiększenia koordynacji i efektywności działań publicznych, powinny być stosowane specjalne rozwiązania planistyczne, strategie rozwoju oraz plany zagospodarowania przestrzennego.

Listę obszarów funkcjonalnych, w tym obszarów metropolitalnych (odgrywających największą rolę w procesach rozwojowych kraju), ustala KPZK 2030 zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Delimitacja obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich następuje na poziomie regionalnym, przy zastosowaniu jednolitych kryteriów wypracowanych wspólnie przez stronę rządową i samorządową, a także przy udziale partnerów społecznych i gospodarczych.

Wskazanie i uzasadnienie optymalnego wariantu zasięgu miejskiego obszaru funkcjonalnego (metropolitalnego) Poznania nie jest w pełni możliwe. Wynika to przede wszystkim z przyjmowania różnorodnych kryteriów i metod delimitacyjnych w odniesieniu do tak złożonych jednostek osadniczych jakimi są regiony miejskie. Możliwe natomiast jest odniesienie się do celu, jaki ma być

realizowany w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, czyli integracji społecznej, ekonomicznej i przestrzennej obszaru funkcjonalnego.

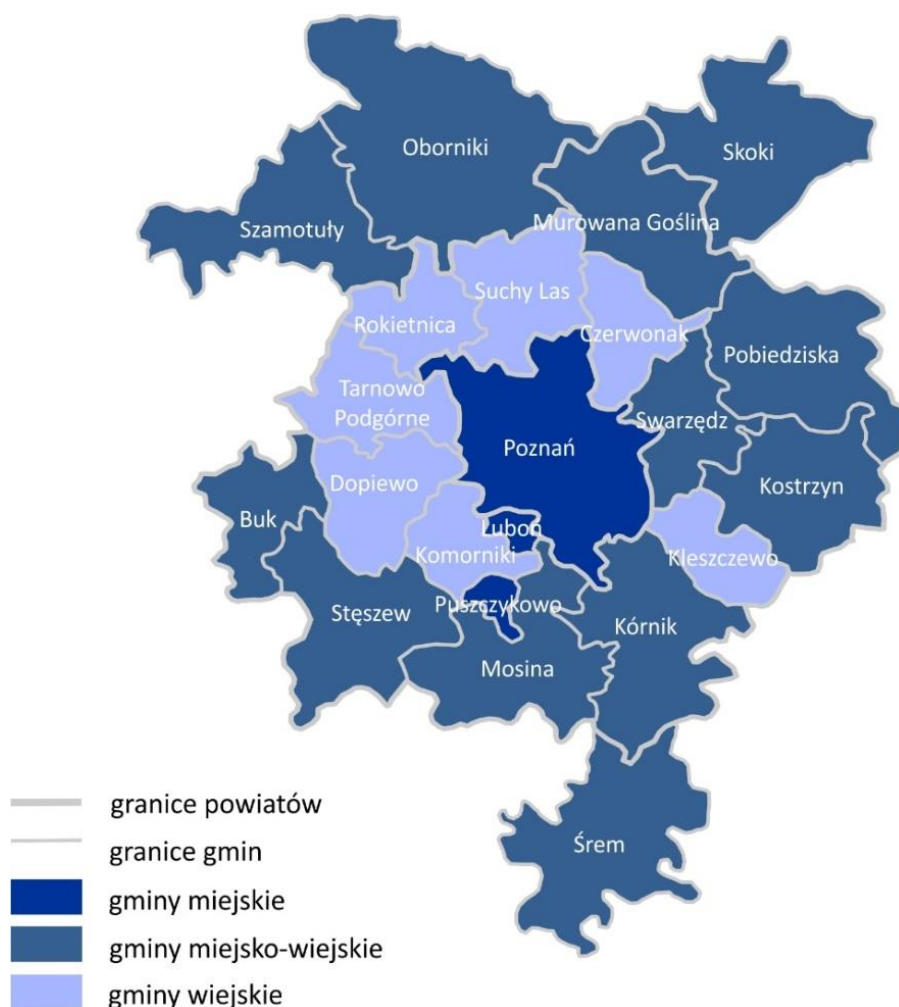
Cel ten wymaga partnerstwa samorządów opartego na powiązaniach funkcjonalnych i dotychczasowych doświadczeniach współpracy międzygminnej i międzypowiatowej oraz nowych wyzwaniach jakie stoją przed samorządami szczebla lokalnego i regionalnego w zakresie współzarządzania (*multilevel governance*).

Obszar realizacji Strategii ZIT został określony Uchwałą Zarządu Województwa Wielkopolskiego Nr 4013/2013 z dnia 7 listopada 2013 r. w sprawie: wyznaczenia zasięgu realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla obszaru funkcjonalnego Miasta Poznania w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. Obszar ten obejmuje terytorium 22 gmin będących członkami Stowarzyszenia Metropolia Poznań: Poznań, Buk, Czerwonak, Dopiewo, Kleszczewo, Komorniki, Kostrzyn, Kórnik, Luboń, Mosina, Murowana Goślina, Oborniki, Pobiedziska, Puszczykowo, Rokietnica, Skoki, Stęszew, Suchy Las, Swarzędz, Szamotuły, Śrem, Tarnowo Podgórne. Członkiem Stowarzyszenia jako jednostka samorządowa jest również powiat poznański, którego terytorium (obejmujące 17 gmin) w całości wchodzi w skład obszaru realizacji Strategii ZIT.

Miejski Obszar Funkcjonalny Poznania, zwany dalej także Metropolią Poznań, obejmuje 21 jednostek administracyjnych szczebla gminnego, Powiat Poznański oraz Poznań – miasto na prawach powiatu. W jego skład, w całości, wchodzi Miasto Poznań, Powiat Poznański wraz z 17 gminami na jego terenie oraz 4 gminy należące do powiatów ościennych (jeżeli chodzi o jednostki administracyjne szczebla gminnego, to wskazać należy, że wśród nich: 2 to gminy miejskie, 12 gmin miejsko-wiejskich i 7 gmin wiejskich.). Według stanu na 2013 r. obszar ten, o powierzchni 3082 km², zamieszkują 1 014 194 osoby, co daje gęstość zaludnienia 329 os./km², czyli blisko trzykrotnie większą od średniej dla całej Polski. Obszar Metropolii zajmuje 10% powierzchni województwa wielkopolskiego oraz stanowi 29% jego populacji.

Dla podkreślenia działań integracyjnych, a także ze względów promocyjnych, Miejski Obszar Funkcjonalny Poznania (MOF) określany jest w niniejszym dokumencie jako Metropolia Poznań, stosownie do nazwy stowarzyszenia pełniącego zadania Związku ZIT.

Metropolia to, w perspektywicznym rozumieniu, wspólnota miejska nowej generacji, rozwijająca się ponad granicami administracyjnymi. Celem działań strategicznych dla miasta Poznania, sąsiednich gmin i powiatu poznańskiego jest wspólne przejście: od silnej aglomeracji miejskiej do zintegrowanej i nowoczesnej metropolii.

Ryc. 1 Zasięg Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania.

Źródło: Opracowanie własne.

1.3.

METODYKA PRAC I PROCES TWORZENIA STRATEGII ZIT

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania powstała w związku z nowymi wymogami prawnymi oraz z inicjatywy Stowarzyszenia Metropolia Poznań i jest konsekwencją woli zacieśnienia współpracy członków Stowarzyszenia w dziedzinach mających wpływ na warunki i poziom życia lokalnych społeczności zamieszkujących obszar funkcjonalny Poznania. Decyzja o konieczności sporządzenia strategii ZIT zapadła na posiedzeniu Zarządu Stowarzyszenia Metropolia Poznań w dniu 25.10.2013 r. Jednogłośnie postanowiono wówczas o przystąpieniu do wypracowania wspólnej strategii rozwoju w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Jak już wspomniano, obszar funkcjonalny Poznania, przed rozpoczęciem prac nad strategią ZIT, jako jeden z nielicznych obszarów metropolitalnych w Polsce, dysponował już własnym dokumentem wyznaczającym ścieżkę rozwoju w perspektywie 2020 r. Jest nim **Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020** (w skrócie Strategia Metropolia Poznań 2020). Strategia ta powstała z inicjatywy utworzonej w 2007 r. Rady Aglomeracji Poznańskiej - porozumienia Prezydenta Miasta Poznania, Starosty Poznańskiego oraz burmistrzów i wójtów miast i gmin aglomeracji poznańskiej. Strategia była finalnym opracowaniem realizowanego przez okres 3 lat (2008 – 2010) samorządowo-naukowego projektu „Funkcjonowanie i kierunki rozwoju aglomeracji poznańskiej”. Zadanie jej wdrażania podjęło utworzone w 2011 r. Stowarzyszenie Metropolia Poznań, podmiot realizujący ZIT.

Zarówno proces budowy Strategii ZIT, jak i określone w niej priorytety rozwoju ściśle nawiązują do przyjętej przez samorządy w 2011 r. Strategii Metropolia Poznań 2020. W jednym i drugim dokumencie wykorzystano model cyklu planowania strategicznego według koncepcji J. M. Brysona (2004). Model ten opisuje proces planowania strategicznego dla organizacji publicznych o ograniczonym poziomie zorganizowania instytucjonalnego (jaką była Rada Aglomeracji Poznańskiej do 2011 roku). Jest on złożonym układem nie tylko osadniczym ale i administracyjnym, na którym działa wiele samorządów lokalnych, związków komunalnych i instytucji publicznych (Kaczmarek T., Mikuła Ł., Nowak J., Wójcicki M, 2011).

Idea instrumentu ZIT, w której kluczową rolę odgrywa partnerstwo i współpraca jednostek samorządu terytorialnego, miała decydujący wpływ na przebieg prac nad strategią. Strategia ZIT powstała z uwzględnieniem standardów metodycznych i merytorycznych, właściwych dla wypracowywania strategii rozwoju jednostek samorządu terytorialnego. W podejściu metodologicznym uwzględniono zasady współpracy i partnerstwa w odniesieniu do wszystkich interesariuszy z obszaru funkcjonalnego. Przy jej tworzeniu zastosowano społeczno-ekspercką metodę planowania. Polega ona na wykorzystaniu wiedzy merytorycznej, umiejętności zespołu ekspertów i konsultantów w połączeniu z szerokim rozpoznaniem problemów oraz oczekiwań lokalnej społeczności. Przyjęto założenie, że strategia ZIT opracowana zostanie przez Stowarzyszenie Metropolia Poznań, przy wsparciu Centrum Badań Metropolitalnych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza², partnerów społecznych oraz ekspertów zewnętrznych, w tym w szczególności pracowników Departamentu Polityki Regionalnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego.

W efekcie zastosowania takiego podejścia, proces budowania Strategii ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania przyczynia się do:

- wzmacniania mechanizmów współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego działającymi w obszarze funkcjonalnym,
- wzmacniania kompetencji przedstawicieli samorządów w zakresie planowania strategicznego w odniesieniu do perspektywy finansowej UE 2014 – 2020,
- budowania konsensusu społecznego wobec wspólnie wypracowanego dokumentu.

² Centrum Badań Metropolitalnych (CBM UAM) jest jednostką badawczą Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu utworzoną w 2009 r. w celu koordynacji prac badawczych 4 uczelni poznańskich tworzących Konsorcjum Badań nad Aglomeracją Poznańską: Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Politechniki Poznańskiej oraz Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu. Podstawowym celem Centrum jest prowadzenie badań nad Poznańskim Obszarem Metropolitalnym.

Równie ważne jak wspólne określenie programów zintegrowanego rozwoju Metropolii Poznań, było zdefiniowanie podstawowych zasad ich ustalania³, takich jak:

- **partnerstwo** – partnerskie traktowanie wszystkich uczestników procesu budowania spójnej strategii;
- **zrównoważenie** – podejmowanie wyzwań gwarantujących równowagę przestrzenną i funkcjonalną w obszarze wsparcia ZIT, w odniesieniu do specyfiki i wyzwań Metropolii Poznań;
- **solidarność** – solidarne uczestniczenie wszystkich samorządów w obowiązkach przygotowania i konsultacji programów strategicznych;
- **partycypacja** – zapewnienie w procesie strategicznym mechanizmów uczestnictwa mieszkańców, organizacji społecznych i podmiotów gospodarczych;
- **konsensualność** – tworzenie programów integracyjnych i określenie instrumentów ich realizacji w drodze uzgodnienia wspólnego stanowiska;
- **transparentność** – zrozumienie działań integracyjnych przez mieszkańców i dostępność do wiedzy na ich temat.

Proces budowy Strategii ZIT składał się z następujących etapów:

1. Delimitacja Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania, jako obszaru wsparcia ZIT,
2. Badania diagnostyczne związane z rozwojem różnych dziedzin życia społecznego, gospodarczego i środowiska przyrodniczego, analiza silnych i słabych stron Metropolii Poznań,
3. Określenie celów i priorytetów rozwoju obszaru wsparcia, przygotowanie propozycji działań i projektów ZIT z uwzględnieniem projektów komplementarnych,
4. Opracowanie wstępnego dokumentu Założenia do Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych,
5. Konsultacje Założeń wśród partnerów ZIT i w środowiskach eksperckich,
6. Opracowanie projektu Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych,
7. Poddanie dokumentu konsultacjom społecznym,
8. Analiza wniosków i uwag do Strategii,
9. Pozytywne zaopiniowanie projektu Strategii przez IZ WRPO 2014+ oraz ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego,
10. Przyjęcie strategii przez Radę Metropolii.

³ Zasady postępowania w trudnym i długim procesie zintegrowanego zarządzania w obszarach metropolitalnych zostały przedstawione w 2000 r. w raporcie OECD. *Cities for citizens: improving governance in metropolitan areas*. Zob. też Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej, Metropolia Poznań 2020 (2011 r.)

Tab. 1 Harmonogram prac nad Strategią ZIT dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania.

Czas	Działanie
Lipiec 2013	Przyjęcie przez Rząd RP Zasad Realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce. Opracowanie Strategii warunkiem realizacji ZIT.
Październik 2013	Przystąpienie do opracowania Strategii ZIT przez Stowarzyszenie Metropolia Poznań.
Listopad 2013	Delimitacja Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania jako obszaru wsparcia ZIT.
Listopad – grudzień 2013	Badania diagnostyczne i analiza SWOT dla MOF Poznania.
Grudzień 2013 – styczeń 2014	Określenie celów i priorytetów rozwoju, propozycje działań i projektów ZIT w MOF Poznania.
Luty 2014	Opracowanie dokumentu Założenia do Strategii ZIT w MOF Poznania.
Marzec 2014	Konsultacje Założeń wśród partnerów ZIT i w środowiskach eksperckich.
Maj 2014	Opracowanie projektu Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.
Czerwiec - lipiec 2014	Poddanie dokumentu konsultacjom społecznym.
Sierpień 2014	Analiza wniosków i uwag do Strategii ZIT.
Grudzień 2014	Przyjęcie roboczej wersji Strategii ZIT przez członków Stowarzyszenia Metropolia Poznań.
Kwiecień – Czerwiec 2015	Aktualizacja dokumentu Strategii ZIT, konsultacja Strategii ZIT z Instytucją Zarządzającą WRPO 2014+ w trybie roboczych konsultacji.
Lipiec 2015	Przyjęcie Strategii ZIT przez Radę Metropolii Poznań.
Lipiec 2015	Przedstawienie Strategii ZIT do zaopiniowania przez Instytucję Zarządzającą WRPO 2014+ oraz przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego.
Sierpień/Listopad 2015	Korekta Strategii ZIT zgodnie z uwagami Instytucji Zarządzającej WRPO 2014+ i ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego.
Listopad 2015	Przyjęcie Strategii ZIT przez Radę Metropolii Poznań uchwałą nr 6/2015 z dnia 6 listopada 2015 r.
Grudzień 2015	Zatwierdzenie Strategii ZIT przez ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego oraz Instytucję Zarządzającą WRPO 2014+.

Źródło: Opracowanie własne.

Niniejszy dokument Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych nie wymagał przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, co zostało potwierdzone pismem z dnia 26.06.2014r. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu.

**MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY POZNANIA
W ŚWIETLE UNIJNYCH I KRAJOWYCH
DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH**

2.

Priorytety rozwoju jednostek terytorialnych powinny wpisywać się w strategię jednostek wyższego rzędu: europejskie, krajowe i regionalne. W myśl zasady subsydiarności, jednostki wyższego rzędu wspomagają realizację strategii lokalnych poprzez wsparcie polityczne, instytucjonalne, organizacyjne i finansowe. Z kolei jednostki niższego rzędu, poprzez swoje działania przyczyniają się do realizacji polityk terytorialnych, istotnych z punktu widzenia rozwoju regionu, państwa i całego kontynentu. **Zgodnie z zaleceniami sformułowanymi w dokumencie Zasady Realizacji ZIT w Polsce (2013), Strategia ZIT powinna być spójna z unijnymi i krajowymi dokumentami strategicznymi.**

Fundusze europejskie na lata 2014 – 2020 Polska traktuje jako główne, choć nie jedyne źródło finansowania inwestycji zapewniających dynamiczny, trwały i zrównoważony rozwój. Logika programowania opiera się więc na powiązaniu celów strategii ZIT z oczekiwaniami europejskimi i wyzwaniem kraju, sformułowanymi w oparciu o analizę potrzeb rozwojowych i potencjałów terytorialnych (Programowanie perspektywy finansowej 2014 – 2020).

System aktów strategicznych, planistycznych oraz operacyjnych obowiązujących na poziomie europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym, istotnych dla realizacji polityki rozwoju obszaru funkcjonalnego Poznania tworzą następujące dokumenty:

- Europa 2020 - Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu,
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta i Obszary wiejskie,
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,
- Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. Wielkopolska 2020,
- Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2014-2020 (WRPO 2014+),
- Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Programu Operacyjnego (Uszczegółowienie WRPO 2014+),
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego (dokument z 2010 roku),
- Strategia Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030,
- Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020.

Wszystkie wyżej wymienione dokumenty stanowią istotne uwarunkowania strategiczne i planistyczne dla rozwoju społeczno-gospodarczego Metropolii Poznań.

2.1. DOKUMENTY EUROPEJSKIE

Zagadnienie miejskich obszarów funkcjonalnych jest elementem europejskiej polityki regionalnej. Od wejścia w życie **Strategii Lizbońskiej** (Strategia Unii Europejskiej do 2010 r.), za kluczowe ogniwa rozwoju społeczno-gospodarczego kontynentu uważa się obszary metropolitalne. Roli metropolii w rozwoju kontynentu wiele uwagi poświęca się w europejskiej polityce przestrzennej, opartej na zasadzie spójności. W dokumencie UE „**Strategiczne Wytyczne Wspólnoty dla Spójności**” (2006) wyraźnie uwypuklone zostały zagadnienia racjonalnego gospodarowania przestrzenią, urbanizacji, rozwoju miast i powiązań funkcjonalnych pomiędzy miastami a terenami wiejskimi. Zwrócono uwagę na szczególne znaczenie polityki miejskiej i zrównoważonego rozwoju miast dla wspólnot lokalnych i regionalnych oraz na kluczową funkcję wielkich miast-metropolii w rozwoju UE. Dokument ten przesunął tzw. wymiar miejski do nurtu programowania UE w okresie 2007 – 2013 –

czyli do określonych programów operacyjnych. Szczegółowe ustalenia zawiera „Zielona Księga UE w sprawie spójności terytorialnej – przekształcenie różnorodności terytorialnej w siłę” (2008).

W **Strategii Europa 2020** kładzie się nacisk na:

- rozwój przedsiębiorczości i poprawę dostępu do rynku MŚP,
- dopasowanie popytu do podaży na rynku pracy,
- lepszą edukację poprzez poprawę jakości kształcenia,
- wzrost inwestycji w badania i rozwój oraz innowacyjności, rozwój społeczeństwa cyfrowego,
- modernizację transportu i poprawę efektywności energetycznej,
- walkę z ubóstwem i wykluczeniem społecznym.

W sytuacji Polski – kraju stojącego wciąż przed olbrzymimi wyzwaniami modernizacyjnymi – na obecnym etapie rozwoju istotne znaczenie dla realizacji unijnej strategii ma lepsze wykorzystanie potencjałów obszarów miejskich.

Dzięki ustanowieniu stałego dialogu między różnymi poziomami administracji, unijne priorytety znajdują się bliżej obywateli, co zwiększa zaangażowanie konieczne dla pomyślnej realizacji Strategii Europa 2020. Jak się zauważa, sukces nowej Strategii UE będzie w głównej mierze zależał od tego, na ile instytucje Unii Europejskiej, państwa członkowskie oraz regiony będą umiały przekonująco wyjaśnić, że reformy są nieuniknione i niezbędne do utrzymania obecnej jakości życia i modeli społecznych. Stąd UE akcentuje informowanie o tym, jakiego udziału oczekuje od obywateli, środowisk biznesowych i ich organizacji przedstawicielskich.

W świetle zapisów Strategii Europa 2020 „wszystkie władze: krajowe, regionalne i lokalne powinny realizować na swoim terenie partnerstwo, ściśle włączając do tego procesu lokalne parlamenty, a także podmioty socjalne oraz przedstawiciele społeczeństwa obywatelskiego, przyczyniając się do opracowania programów reform oraz ich wdrażania” (Rola strategii lokalnych i regionalnych w realizacji celów strategii Europa 2020).

Istotnym argumentem dla wspierania rozwoju obszarów funkcjonalnych są zapisy Karty Lipskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich (2007), dokumentu zawierającego ramy polityki rozwoju miast europejskich. Według Karty wzmocniona powinna zostać koordynacja na poziomie lokalnym w celu osiągnięcia równorzędnego partnerstwa pomiędzy dużymi miastami a obszarami wiejskimi i małymi miastami w regionach miejskich i aglomeracjach. W zapisach Karty, jako dokumentu państw członkowskich UE, zagadnienie to ujęte zostało następująco:

„Coraz bardziej potrzebujemy całościowych strategii i skoordynowanych działań ze strony wszystkich instytucji i osób zaangażowanych w proces rozwoju miejskiego. Strategii, które wykraczałyby poza granice miast. Władze publiczne na każdym szczeblu – lokalnym, regionalnym, krajowym i Europejskim – ponoszą odpowiedzialność za przyszłość naszych miast. Aby wszystkie te szczeble działały w sposób efektywny, musimy poprawić koordynację obszarów polityki sektorowej i rozwinąć nowe poczucie odpowiedzialności za politykę zintegrowanego rozwoju miejskiego.”

Karta Lipska (2007)

2.2.

KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU REGIONALNEGO 2010 – 2020

Dokumentem wyznaczającym priorytety rozwoju regionalnego kraju w najbliższej dekadzie jest **Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020: regiony, miasta i obszary wiejskie (KSRR 2020)**. Dokument ten określa cele i priorytety rozwoju Polski w wymiarze terytorialnym, zasady i instrumenty polityki regionalnej, nową rolę regionów w ramach polityki regionalnej oraz zarys mechanizmu koordynacji działań podejmowanych przez poszczególne resorty.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego (KSRR 2020) wprowadza szereg modyfikacji sposobu planowania i prowadzenia polityki regionalnej w Polsce, a wraz z nimi różnych polityk publicznych mających największy wpływ na osiągnięcie celów określonych w stosunku do terytoriów. Wiele zapisów dotyczy zarządzania politykami ukierunkowanymi terytorialnie i obejmuje zagadnienia współpracy, koordynacji, efektywności, monitorowania i ewaluacji. KSRR zakłada także dalsze wzmocnienie roli regionów w osiąganiu celów rozwojowych kraju i w związku z tym zawiera propozycje zmian roli samorządów wojewódzkich, w tym w procesie oraz modyfikacji sposobu udziału w nim innych podmiotów publicznych. Polityka regionalna jest rozumiana szerzej niż dotychczas – jako interwencja publiczna realizująca cele rozwojowe kraju przez działania ukierunkowane terytorialnie, a których głównym poziomem planowania i realizacji pozostaje układ regionalny. Szczegółowe rozwiązania dotyczą między innymi:

- odejścia od postrzegania polityki regionalnej wyłącznie przez zróżnicowania przestrzenne, mierzone na poziomie regionów na rzecz wykorzystania potencjałów endogenicznych terytoriów dla osiągnięcia celów rozwoju kraju – kreowania wzrostu, zatrudnienia i spójności,
- większej efektywności działań w ramach polityki regionalnej, przez skoncentrowanie interwencji polityki regionalnej na wybranych obszarach tematycznych i przestrzennych (obszarach strategicznej interwencji),
- **wprowadzenia nowych instrumentów partnerstwa i koordynacji działań ukierunkowanych terytorialnie – kontraktu terytorialnego.**

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020: regiony, miasta i obszary wiejskie (KSRR 2020) stosunkowo szeroko odnosi się do problematyki rozwoju miast i obszarów urbanizowanych oraz zapowiada instrumenty polityki państwa wspierające miasta o funkcjach

wojewódzkich. Rozwój funkcji metropolitalnych będzie wspierany we wszystkich 18 miastach o funkcjach wojewódzkich. Wśród nich, za jedyną w pełni wykształconą metropolię, uznano Warszawę.

W KSRR 2020 stolice regionów, w tym Miasto Poznań, postrzegane są jako główne centra rozwoju regionów, które w największym stopniu przyczyniają się do budowania siły konkurencyjnej regionu. Dzięki silnym miastom, skupiającym nowoczesne i konkurencyjne przedsiębiorstwa, oferującym miejsca pracy, wysokiej jakości usługi edukacyjne i kulturalne, wzmacniana będzie pozycja każdego z regionów oraz zwiększany będzie zasięg pozytywnego oddziaływania na cały obszar województwa. Wspieranie ośrodków miejskich jest jednym z podstawowych kierunków polityki regionalnej, ponieważ silne miasta decydują o pozycji konkurencyjnej całych regionów w wymiarze międzynarodowym i krajowym.

W Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020 ustalono następujące cele polityki regionalnej do 2020 roku:

1. Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów („konkurencyjność”).
2. Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych („spójność”).
3. Tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie („sprawność”).

Pierwszy cel polityki regionalnej do 2020 r. dotyczy całego obszaru Polski. W jego ramach podstawowymi kierunkami działań są:

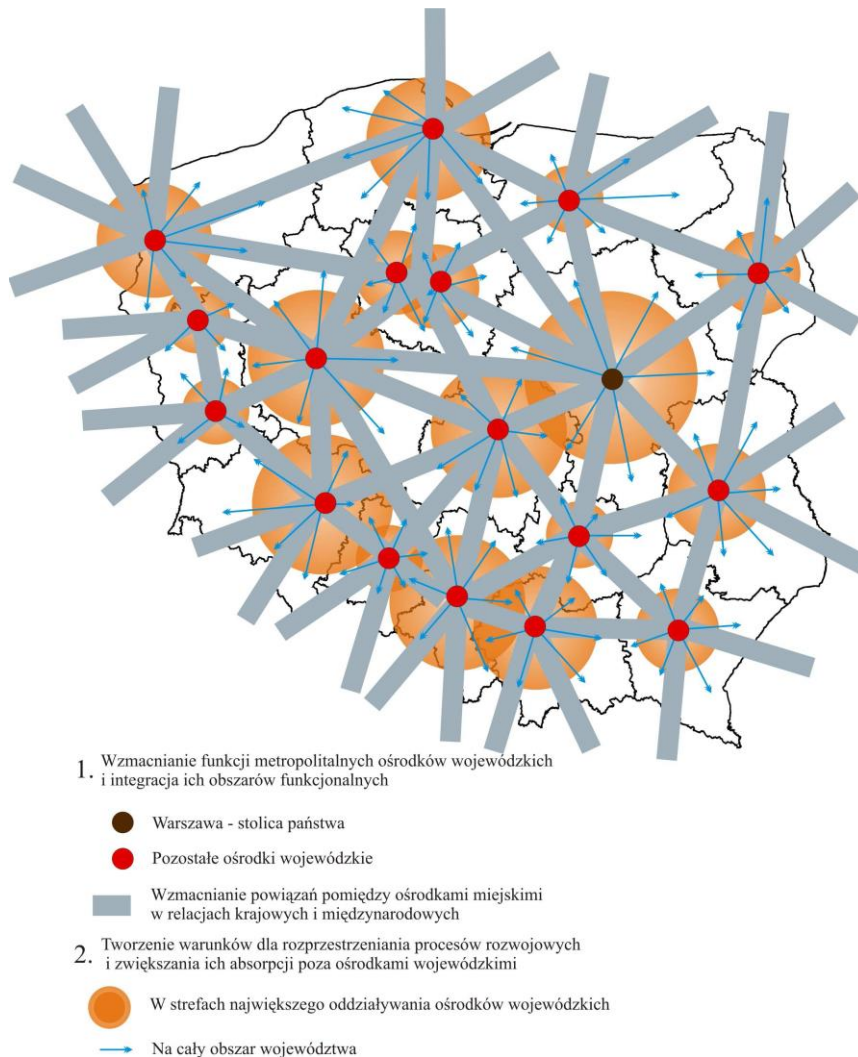
- jak najlepsze wykorzystanie potencjału terytoriów cechujących się największą zdolnością do kreowania wzrostu gospodarczego (Warszawy i pozostałych ośrodków wojewódzkich wraz z ich obszarami funkcjonalnymi),
- wzmacnianie funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich i integracja ich obszarów funkcjonalnych,
- budowanie mechanizmów służących rozprzestrzenianiu procesów rozwojowych z biegunów wzrostu przy jednoczesnej budowie potencjału absorpcyjnego i wykorzystanie potencjału endogenicznego innych obszarów takich jak ośrodki subregionalne, obszary wiejskie i inne obszary funkcjonalne o wyraźnej specjalizacji przestrzennej.

Wzmacnianie funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich i integracja ich obszarów funkcjonalnych polegać ma na oddziaływaniu na te czynniki rozwojowe, które stanowią o sile konkurencyjnej najważniejszych ośrodków miejskich, a tym samym regionów i koncentruje się na:

- rozwijaniu powiązań funkcjonalnych, infrastrukturalnych i instytucjonalnych między ośrodkami wojewódzkimi – węzłami sieci w układzie międzynarodowym i krajowym,
- wzmacnianiu funkcji metropolitalnych w sferze gospodarczej, społecznej, nauki i kultury (w tym funkcji symbolicznych) oraz wzmacnianiu roli ośrodków edukacji na poziomie wyższym – tworzących warunki dla gospodarki opartej na wiedzy,

wspieraniu rozwiązań integrujących przestrzeń funkcjonalnych obszarów miejskich w zakresie zagospodarowania przestrzennego, transportu zbiorowego (infrastruktury, taboru i rozwiązań organizacyjnych), usług komunalnych, rynku pracy.

Ryc. 2 Przestrzenne kierunki działań w ramach Celu 1 Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010–2020.



Źródło: KSRR 2020.

W zapisach Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego do 2020 r. istotnym działaniem, wpływającym wydatnie na konkurencyjność całych regionów, ma być wdrożenie różnych rozwiązań organizacyjnych oraz **rozbudowa i optymalizacja jakości systemów transportu na obszarach funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich**. Ze względu na skalę problemów „zatłoczenia” miast polityka regionalna uczestniczy w rozwijaniu systemów transportu, w tym integrowaniu ich z regionalnymi systemami transportowymi, z silną promocją i preferencją dla transportu zbiorowego. Wg KSRR integracja różnych rodzajów transportu, jak i oferta transportu zbiorowego, warunkuje możliwości rozwoju funkcji metropolitalnych, a tym samym przyciągania inwestycji i tworzenia dobrej jakości miejsc pracy.

Duże znaczenie dla podwyższenia konkurencyjności ośrodków wojewódzkich będzie miało **wspieranie integracji obszaru funkcjonalnego poszczególnych ośrodków miejskich**. Strategia zapowiada stałe dokonywanie usprawnień w tym zakresie – zarówno poprzez działania o charakterze prawnym i organizacyjnym w zakresie dążenia do spójności i optymalizacji usług publicznych w obrębie tych obszarów – usług komunalnych, edukacyjnych, administracyjnych, jak i inwestycyjnych np. z zakresu porządkowania przestrzeni publicznej czy rozbudowy infrastruktury transportowej.

KONCEPCJA PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU 2030

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) została opublikowana 27 kwietnia 2012 r. w Monitorze Polskim (poz. 252) jako załącznik do Uchwały Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. Jest ona oficjalnie obowiązującym dokumentem polityki przestrzennej szczebla krajowego.

Kluczowym elementem we wdrażaniu polityki przestrzennego zagospodarowania kraju ma być **planowanie dla obszarów funkcjonalnych, wśród których na pierwszym miejscu znajdują się obszary metropolitalne**. Ze względu na zidentyfikowane problemy i szanse rozwojowe działania polityki przestrzennej dla wspomaganie konkurencyjności głównych miast Polski obejmą:

1. Wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych głównych ośrodków miejskich,
2. Intensyfikację powiązań funkcjonalnych pomiędzy głównymi węzłami sieci osadniczej w układzie krajowym i międzynarodowym,
3. Integrację obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich.

W Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju przyjęto, że obszar metropolitalny powstaje wokół ośrodka miejskiego spełniającego łącznie następujące kryteria:

- liczba mieszkańców powyżej 300 tys.,
- centrum zarządzania gospodarczego i potencjał gospodarczy (ponadkrajowa atrakcyjność inwestycyjna, dodatni bilans w wymianie handlowej),
- globalny zasięg usług wyższego rzędu, w tym symbolicznych,
- duże możliwości edukacyjne i innowacyjne (ośrodek szkolnictwa wyższego, obecność jednostek naukowych i badawczo-rozwojowych),
- zdolność do utrzymywania relacji handlowych, naukowych, edukacyjnych, kulturowych z innymi międzynarodowymi metropoliami,
- wewnętrzna i zewnętrzna dostępność transportowa,
- wysoka zewnętrzna atrakcyjność turystyczna.

Polityka rozwoju, w tym polityka przestrzenna, będzie **wspierać rozwój funkcji metropolitalnych, przede wszystkim ośrodków wojewódzkich**. Działania wspierające rozwój funkcji metropolitalnych będą dostosowane do sytuacji wyjściowej danego ośrodka miejskiego. Dotyczy to wspierania wybranych funkcji zarządzających sektora publicznego o zasięgu krajowym i regionalnym oraz podwyższania jakości funkcjonowania instytucji już istniejących. Wzmacniane i eksponowane będą również funkcje symboliczne ośrodków miejskich, w tym kulturowe – wspierana będzie

renowacja i modernizacja istniejącej infrastruktury kultury (teatry, filharmonie, sale wystawowe, muzea, galerie sztuki, biblioteki itd.) oraz rewitalizacja historycznych i zabytkowych obiektów na cele kulturowe, rozwój infrastruktury turystycznej i kongresowej oraz wystawienniczo-targowej. Działania na rzecz wzrostu znaczenia funkcji metropolitalnych będą wspierane głównie w ramach polityki regionalnej państwa oraz koordynowanych przez nią polityk o charakterze sektorowym (np. transportowej). Duże znaczenie będzie miała także polityka Rządu i samorządów terytorialnych na forum ponadkrajowym, np. w zakresie koncentracji funkcji o znaczeniu międzynarodowym.

2.3.

STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO DO 2020 R. I INNE DOKUMENTY REGIONALNE

Rola i kierunki rozwoju Poznania i jego obszaru funkcjonalnego znajdują wyraz w zaktualizowanej **Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. Wielkopolska 2020**. Dokument ten przyjęty został przez Sejmik Województwa Wielkopolskiego dnia 17.12.2012 r. Jednym z kluczowych wyzwań stojących przed regionem Wielkopolski według Strategii jest **wzrost wewnętrznej integracji i istotna poprawa jakości życia mieszkańców Wielkopolski**.

Według zapisów Strategii w województwie wielkopolskim postępuje proces metropolizacji, co jest jednym z głównych, obok globalizacji, wyznaczników współczesnego rozwoju. W Poznaniu i powiecie poznańskim w coraz większym stopniu koncentrują się wszystkie istotne potencjały społeczno-gospodarcze regionu. Jest to przede wszystkim miejsce koncentracji zarządów firm o zasięgu ponadregionalnym, wysoko kwalifikowanej kadry zarządczej, przedstawicieli nauki i kultury. Metropolia Poznań jest także miejscem absorpcji globalnych innowacji i źródłem ich rozprzestrzeniania na region, a także miejscem tworzenia innowacji regionalnych. Przez bogatą ofertę usługową i wysoki poziom życia przyciąga nowych mieszkańców.

W strategii regionalnej zauważa się jednak, że Poznań i jego otoczenie funkcjonalne, mimo wysokich wskaźników makroekonomicznych, to także miejsce wielu problemów rozwojowych w takich dziedzinach, jak środowisko czy komunikacja zbiorowa. Widoczne są także objawy upadku, bądź utraty funkcji przez poszczególne dzielnice. Problemy metropolii to także zjawisko suburbanizacji, czyli „ucieczki” mieszkańców z Poznania do powiatu poznańskiego, skutkujące spadkiem liczby ludności miasta, a także „chaosem przestrzennym”. W Strategii zwraca się także uwagę na niedorozwój mechanizmów współdziałania wewnątrz obszaru metropolitalnego i jego integracji.

Z punktu widzenia rozwoju Poznania i jego obszaru funkcjonalnego istotne znaczenie ma realizacja przez samorząd województwa dwóch celów strategicznych:

Cel strategiczny 1. Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej regionu. Niezbędnym działaniem w tym zakresie jest poprawa jakości połączeń pomiędzy Poznaniem a ośrodkami subregionalnymi oraz pozostałymi miastami i terenami wiejskimi województwa dla aktywizacji i wykorzystania ich potencjałów. Dla realizacji tego zadania zaplanowano cel operacyjny 1.5. Rozwój transportu zbiorowego, w którym za priorytet uznaje się:

- rozwój i promocję kolei metropolitalnej,
- zwiększenie częstotliwości i skrócenie czasu przejazdów,
- rozbudowę sieci przystanków i punktów przesiadkowych.

Dla rozwoju Wielkopolski istotne są przede wszystkim relacje między metropolią a otoczeniem regionalnym. W Strategii zakłada się wspieranie modelu dyfuzyjno-absorpcyjnego rozwoju regionu, który zakłada wzajemne korzystne relacje między metropolią a pozostałymi obszarami województwa. W polityce rozwoju regionalnego za istotny uznaje się zarówno dynamiczny rozwój Poznania jak i to, aby na jego rozwoju korzystały także pozostałe obszary Wielkopolski. Kluczowym instrumentem w tym zakresie, w myśl zapisów Strategii Wielkopolska 2020, jest budowanie powiązań gospodarczych i społecznych, a także poprawa dostępności komunikacyjnej, usług wyższego rzędu i nauki.

Cel strategiczny 4. Wzmocnienie konkurencyjności metropolii poznańskiej i innych ośrodków wzrostu w województwie. Dla realizacji tego zapisu planuje się cel operacyjny 4.1. Rozwój metropolii poznańskiej. Jego zakres obejmuje rozwój funkcji metropolitalnych, wzmocnienie powiązań z ośrodkami zarówno krajowymi, jak i zagranicznymi, a także wspieranie powiązań wewnątrz obszaru metropolitalnego. Ważnym elementem interwencji w ramach tego celu będzie wsparcie integracji obszaru metropolitalnego z otoczeniem regionalnym, szczególnie w zakresie relacji wzajemnie korzystnych.

Cel operacyjny 4.1. ma być realizowany poprzez:

- zwiększenie powiązań komunikacyjnych stolicy regionu z otoczeniem, wraz z modernizacją poznańskiego węzła komunikacyjnego, w tym poprawa stanu komunikacji zbiorowej,
- rozwój lotniska Poznań-Ławica,
- rozwój poznańskiego ośrodka akademickiego i badawczego oraz wsparcie jego powiązania z gospodarką, jako źródła innowacji,
- wzmocnienie gospodarki opartej na wiedzy, z uwzględnieniem sektorów kreatywnych,
- wzmocnienie infrastruktury społecznej służącej całemu regionowi,
- rozbudowę i wzmocnienie pozycji Międzynarodowych Targów Poznańskich,
- rozwój funkcji konferencyjnych i kongresowych oraz sportowych o charakterze regionalnym, krajowym i międzynarodowym,
- wzmocnienie powiązań kooperacyjnych Poznania z otoczeniem regionalnym,
- aktywizację i wzmocnienie pozarolniczych funkcji terenów wiejskich, leżących w granicach poznańskiego obszaru metropolitalnego,
- wzmocnienie funkcji gospodarczych, usługowych i społecznych miast poznańskiego obszaru metropolitalnego,
- wzmocnienie pozycji Poznania w sieci metropolii europejskich oraz rozwój współpracy w sieciach miast.

Zgodnie z zapisami strategii regionalnej, Metropolia Poznań jest jednym z najistotniejszych elementów rozwoju Wielkopolski. Jako źródło innowacji stanowi o pozycji konkurencyjnej regionu. Jest węzłem globalnej wymiany informacji, bez którego nie jest możliwy szybki rozwój pozostałej części województwa. Z punktu widzenia potrzeby utrzymania zrównoważonego rozwoju, władze regionalne będą wzmocniać te funkcje Metropolii, które nie stanowią konkurencji dla innych obszarów Wielkopolski, lecz dodatkowo wspomagają jej rozwój.

Również **Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego (PZPWW)**, przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Wielkopolskiego w dniu 26 kwietnia 2010 r., określa Poznań jako najważniejsze ogniwo struktury przestrzennej województwa. Jego rola nadal będzie polegała na rozwijaniu funkcji metropolitalnych oraz na obsłudze mieszkańców regionu. Dla rozwoju regionu istotna jest poprawa dostępności oraz wzmacnianie infrastruktury społecznej i technicznej Poznania. Wzrost znaczenia Poznania w Europie będzie jednocześnie szansą na rozwój regionu, w tym szczególnie obszaru funkcjonalnego Poznania. **W obszarze funkcjonalnym Poznania plan wyróżnia strefę wewnętrzną, charakteryzującą się wysoką dynamiką rozwoju (powiat poznański) oraz strefę zewnętrzną, ze znacznym udziałem użytków rolnych i obszarów cennych przyrodniczo, które w istotny sposób determinują procesy urbanizacyjne i rozwój społeczno-gospodarczy.** Tereny te stanowią jednocześnie zaplecze dla rozwoju funkcji rekreacyjnej i bufor na styku środowiska przyrodniczego i terenów intensywnej antropopresji. Celem nadrzędnym rozwoju i zagospodarowania przestrzennego Poznania oraz jego obszaru funkcjonalnego będzie zapewnienie dalszego trwałego, zrównoważonego rozwoju poprzez powiązanie szybkiego rozwoju gospodarczego i wzrostu jakości życia mieszkańców z poprawą stanu środowiska przyrodniczego.

2.4.

STRATEGIA ROZWOJU MIASTA POZNANIA DO ROKU 2030

Zaktualizowana Strategia Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030 przyjęta została Uchwałą Rady Miasta Poznania z dnia 10 grudnia 2013 r. W ww. dokumencie sformułowano 4 cele strategiczne:

1. Rozwój gospodarki innowacyjnej i podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej miasta.
2. Zwiększenie znaczenia miasta jako ośrodka wiedzy, kultury, turystyki i sportu.
3. Poprawa jakości życia oraz atrakcyjności przestrzeni i architektury miasta.
4. **Utworzenie Metropolii Poznań.**

Istotny dla rozwoju miasta i jego obszaru funkcjonalnego jest ostatni z ww. celów rozwojowych miasta, uszczegółowiony w postaci programu strategicznego „Metropolitalny Poznań”. Jego ranga została zaakcentowana w wizji Poznania jako: „Miasta metropolitalnego o silnej gospodarce i wysokiej jakości życia, opierającego swój rozwój na wiedzy” (Strategia Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030). Program strategiczny „Metropolitalny Poznań” jest programem, który nie występował we wcześniejszych dokumentach strategicznych miasta, w tym w „Planie Rozwoju Miasta Poznania na lata 2005 – 2010”. Uwzględnienie aspektu metropolitalnego po 2010 r. było następstwem światowych tendencji tworzenia się biegunów wzrostu w metropoliach, a także potrzeby współpracy społeczno-gospodarczej na poziomie ponadlokalnym, w związku z dynamicznie rozwijającym się procesem suburbanizacji w obszarze aglomeracji Poznania. W dokumencie z 2011 r. po raz pierwszy przedstawiono ambicje metropolitalne miasta, w wymiarze tak krajowym, jak i europejskim oraz chęć pogłębionej, zarówno politycznej, jak i społeczno-gospodarczej współpracy z otaczającymi je gminami, tworzącymi wraz z miastem silnie zurbanizowany obszar wielkomiejski – aglomerację poznańską.

Program „Metropolitalny Poznań” realizowany w ramach IV Celu strategicznego – Metropolia. Z uwagi na jego horyzontalny, międzysektorowy charakter jest on programem specyficznym. Zakłada realizację dwóch celów operacyjnych:

- 1. Wzmocnienie spójności Metropolii poprzez integrację przestrzenno-funkcjonalną Poznania z gminami aglomeracji,**
- 2. Zwiększenie usieciowienia Metropolii Poznań (powiązania w regionie, kraju, Europie i na świecie).**

W ww. celach podkreśla się dwa fundamentalne i uzupełniające się wyzwania rozwojowe miasta, a mianowicie: wzrost konkurencyjności Poznania na arenie międzynarodowej, wynikający z procesów globalizacji i metropolizacji oraz integrację polityczną, funkcjonalną i przestrzenną z otaczającymi gminami jako efekt dynamicznie zachodzących procesów suburbanizacji. Tak sformułowane cele wskazują na jego ponadsektorowy charakter obejmujący działania w sferach: ekonomicznej, społecznej, politycznej (instytucjonalno-organizacyjnej) i przestrzennej (gospodarka przestrzenna).

Cel operacyjny „spójność” zawiera następujące działania:

1. Opracowanie koncepcji kierunków zagospodarowania przestrzennego Metropolii Poznań.
2. Opracowanie metropolitalnego systemu informacji przestrzennej.
3. Opracowanie metropolitalnego planu gospodarki niskoemisyjnej.
4. Utworzenie metropolitalnego związku jst z udziałem Miasta Poznania poprzedzone aktywnym uczestnictwem w pracach Stowarzyszenia Metropolia Poznań.
5. Utworzenie Związku Międzygminnego „Gospodarka Wodno-Ściekowa Metropolii Poznań”.
6. Utworzenie Związku Międzygminnego „Transport Publiczny Metropolii Poznań”.
7. Budowa Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.
8. Budowa systemu wspólnej promocji gospodarczej metropolii.
9. Opracowanie i promocja metropolitalnej oferty turystycznej.
10. Kształtowanie, rozwój i promocja identyfikacji mieszkańców z Metropolią Poznań jako wspólnym miejscem zamieszkania, pracy i wypoczynku.
11. Badania świadomości i tożsamości metropolitalnej.

Cel operacyjny „usieciowienie” zakłada realizację następujących przedsięwzięć:

1. Połączenie metropolii z polską i europejską siecią transportową i komunikacyjną.
2. Organizacja lub udział w konferencjach o zasięgu krajowym i międzynarodowym.
3. Budowa rozpoznawalnej marki „Metropolia Poznań”.
4. Promocja marki „Metropolia Poznań”.
5. Rozwój Międzynarodowego Portu Lotniczego jako filaru wspierającego rozwój Metropolii.

Głównymi partnerami programu, w myśl zapisów Strategii Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030 są: Stowarzyszenie Metropolia Poznań, jednostki samorządowe z obszaru funkcjonalnego Poznania, celowe związki międzygminne i powiatowe, województwo wielkopolskie, Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznańska Lokalna Organizacja Turystyczna, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, Spółka AQUANET S.A., Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o., Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o., Wielkopolska Izba Przemysłowo-Handlowa, organizacje obywatelskie i kapitał prywatny.

Realizacja programu Metropolitalny Poznań odwołuje się do ustaleń Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020, której zapisy traktowane są jako komplementarne do ustaleń Strategii Rozwoju Miasta Poznania.

2.5.

STRATEGIA ROZWOJU AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ. METROPOLIA POZNAŃ 2020.

Ważnym dokumentem programowym dla ukierunkowania działań integracyjnych w miejskim obszarze funkcjonalnym było opracowanie wspólnego dla samorządów Stowarzyszenia Metropolia Poznań dokumentu strategicznego. Miasto Poznań, Powiat Poznański oraz pozostali członkowie Stowarzyszenia Metropolia Poznań realizują od 2011 r. wspólną politykę rozwoju wyznaczoną przez **Strategię Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020**. Jest to jeden z pierwszych tego typu dokumentów w kraju, do opracowania którego samorzady w polskim systemie prawnym nie były zobligowane. Finalnie ma on charakter Białej Księgi, dla zaznaczenia elastyczności i gotowości na różną aktywność poszczególnych samorządów oraz innych organizacji i podmiotów angażujących się w realizację Strategii (szerzej w: Kaczmarek, Mikuła, Nowak, Wójcicki, 2011). Założenia i proces budowy strategii rozwoju aglomeracji poznańskiej).

Strategia Metropolia Poznań 2020 przedstawia wspólną perspektywę rozwojową dla jednostek samorządowych współpracujących w ramach Stowarzyszenia Metropolia Poznań. Poprawa dostępności i jakości usług, rozwój gospodarczy, modernizacja infrastruktury drogowej i technicznej, zapewnienie sprawnej komunikacji publicznej, ochrona cennych walorów przyrodniczych, dbałość o ład przestrzenny – to zadania, przed którymi stoją władze każdej lokalnej jednostki administracyjnej. Realizacja wielu z tych zadań może przynieść lepsze efekty w drodze solidarnego współdziałania ponad granicami administracyjnymi, w ramach całej Metropolii Poznań.

Strategia zawiera wizję rozwoju miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania w perspektywie najbliższej dekady, uzupełnioną o wartości i zasady jej realizacji. Niezbędne działania kierunkowe w Metropolii Poznań ujęte zostały w pięć osi strategicznych, zobrazowanych na rycinie poniżej.

Dla 5 osi strategicznych sformułowano **28 programów strategicznych**, będących odpowiedzią na wyzwania rozwojowe najbliższej dekady. W ramach programów realizacyjnych zaplanowano blisko **120 działań**. Są one kluczowe dla wzrostu spójności i konkurencyjności tworzącej się Metropolii Poznań. Dla realizacji programów sporządzono wykaz ich realizatorów, potencjalnych partnerów oraz możliwych źródeł finansowania, uwzględniając aktualne realia prawne i finansowe.

Strategia rozwoju Metropolii Poznań ma charakter integracyjny i zawiera programy rozwoju w odniesieniu do tych dziedzin, które są szczególnie istotne dla funkcjonowania i rozwoju całego obszaru funkcjonalnego w perspektywie najbliższych lat. Strategia stanowi z jednej strony terytorialne i koncepcyjne rozwinięcie realizowanych już polityk i działań samorządów, jak też różnych instytucji działających w Metropolii. Jest więc potwierdzeniem tego, co samorzady już realizują bądź inicjują na obszarze metropolii podążając „poznańską ścieżką integracji metropolitalnej”. Z drugiej strony strategia zawiera także projekty nowych, przewidzianych do wspólnej realizacji programów.

Ryc. 3 Osie i programy strategiczne wyznaczone w Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020.



Źródło: Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020.

Strategia rozwoju Metropolii Poznań jest dokumentem spełniającym kilka funkcji. Określa ona kierunki działań władz lokalnych w horyzoncie długookresowych celów rozwojowych. Informuje społeczność lokalne, podmioty gospodarcze, instytucje publiczne i różne organizacje o priorytetach rozwojowych przyjętych przez władze lokalne, pomagając podejmować im właściwe decyzje. Pełni również ważną funkcję sprawczą, polegającą na zintensyfikowaniu lub uruchomieniu od podstaw konkretnych programów, których celem jest rozwiązywanie bieżących i długotrwałych problemów metropolii. Wiele z nich dotyczy wszystkich mieszkańców, np. trudności komunikacyjne, wciąż obecny nieład przestrzenny, zawłaszczanie przestrzeni publicznej, problemy środowiskowe, braki infrastrukturalne, skrajny partykularyzm działań i zatracanie dbałości o dobro wspólne.

Wizja rozwoju Metropolii Poznań:

Metropolia Poznań umiejętnie łączy potencjał miasta Poznania, sąsiednich gmin i powiatu poznańskiego. Dzięki wielkopolskiej tradycji i solidności, europejskim standardom, wiedzy i kreatywności, wspólnie podejmowane działania przyczyniają się do:

- podnoszenia jakości życia mieszkańców,
- rozwoju przyjaznych usług i nowoczesnej gospodarki,
- kształtowania ładu przestrzennego,
- utrwalania wizerunku zintegrowanej i dynamicznej metropolii sukcesu.

Celem działań edukacyjnych i promocyjnych zespołu opracowującego strategię stało się kreowanie nowego typu „myślenia metropolitalnego”. Myślenie metropolitalne (w skali miejskiego obszaru funkcjonalnego) to kompleksowe spojrzenie na rozwój silnie urbanizującego się obszaru, jakim jest Poznań i sąsiadujące z nim miasta i gminy. Podlega on całościowo procesom globalizacji i metropolizacji. Coraz więcej działań samorządów wymaga więc przekuwania konkurencji we współpracę.

**DIAGNOZA
MIEJSKIEGO OBSZARU
FUNKCJONALNEGO POZNANIA**

3.

Poniższa diagnoza wskazuje na potencjały oraz główne problemy funkcjonowania i rozwoju Metropolii Poznań oraz ich zróżnicowanie terytorialne w szczególności w odniesieniu do wyzwań strategicznych Unii Europejskiej. Położono w niej nacisk na charakterystykę stanu i rozwoju głównych obszarów (osi) strategicznych, wskazanych w Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020, z wykorzystaniem wyników badań diagnostycznych wykonanych na potrzeby ww. dokumentu.

W Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania wyeksponowane zostały te zagadnienia, które determinowane są wielkością i potencjałem tego obszaru, jego położeniem w sieci osadniczej i komunikacyjnej regionu, pełnionymi funkcjami oraz specyficznymi uwarunkowaniami przyrodniczymi, infrastrukturalnymi, gospodarczymi, społecznymi i politycznymi. Najważniejszymi osiami rozwojowymi Metropolii Poznań stosownie do zapisów Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020 są:

1. **Gospodarka przestrzenna i środowisko:** kształtowanie ładu przestrzennego w obszarze funkcjonalnym, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.
2. **Infrastruktura i organizacja transportu:** rozbudowa i modernizacja infrastruktury komunikacyjnej Metropolii, w celu zwiększania jej dostępności w skali krajowej i międzynarodowej oraz zapewnienia wewnętrznej spójności transportowej, z preferencją rozwoju zintegrowanej komunikacji publicznej.
3. **Gospodarka i rynek pracy:** wspieranie rozwoju gospodarczego, którego celem jest wzrost konkurencyjności Metropolii jako rynku pracy i miejsca dobrych inwestycji.
4. **Usługi społeczne:** tworzenie przyjaznych mieszkańcom usług społecznych, odpowiadających wyzwaniom demograficznym, gwarantujących dobrą dostępność przestrzenną i jakość usług.

Oprócz wyżej wymienionych osi rozwojowych, w Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej Metropolia 2020 znalazło się również **zintegrowane zarządzanie i marketing terytorialny**, w tym budowa form współpracy i sprawnego zarządzania w Metropolii z udziałem samorządów i innych instytucji publicznych i komercyjnych. Mimo że w niniejszej Strategii ZIT nie przewidziano do realizacji przedsięwzięć tego typu, podkreślić należy, że idea wdrażania Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych stanowi praktyczną realizację wspomnianego celu dotyczącego zintegrowanego zarządzania.

3.1. GOSPODARKA PRZESTRZENNA I ŚRODOWISKO

Uwarunkowania przyrodnicze i krajobraz kulturowy, mimo silnego zurbanizowania obszaru funkcjonalnego Poznania, wciąż mają znaczący wpływ na jego rozwój przestrzenny i społeczno-gospodarczy. Zasoby przyrody to element krajobrazu i ochrony środowiska, lokalne zaplecze surowcowe, warunki do uprawiania turystyki i rekreacji oraz prowadzenia działalności gospodarczej. Walory kulturowe są świadectwem dziedzictwa historycznego, kształtują krajobraz kulturowy i dają możliwości rozwoju turystyki. Warunkiem zrównoważonego rozwoju przestrzenno-funkcjonalnego Metropolii, w relacji człowiek-gospodarka-środowisko, jest racjonalne gospodarowanie przestrzenią, stosownie do europejskich norm środowiskowych, krajobrazowych i urbanistycznych oraz w zgodzie z potrzebami mieszkaniowymi, produkcyjnymi i wypoczynkowymi obecnych i przyszłych pokoleń mieszkańców Metropolii.

Rozwój przestrzenny

Analiza form wykorzystania terenu w Metropolii Poznań wskazuje na silne zurbanizowanie obszaru centralnego. Obszary leśne i zadrzewione zajmują niespełna ¼ powierzchni aglomeracji i wraz z występowaniem wód płynących i jezior decydują o jej walorach krajobrazowych. Znaczący odsetek obszarów leśnych w samym Poznaniu (15%) wyróżnia miasto na tle innych ośrodków metropolitalnych w Polsce (np. Wrocław 6%).

Tab. 2 Powierzchnia geodezyjna wg form wykorzystania terenu w Metropolii Poznań (2013 r.).

L.p.	Jednostka terytorialna	użytki rolne	grunty leśne	grunty zabudowane	wody	użytki ekologiczne	nieużytki	tereny różne
1.	Poznań	32%	15%	44%	3%	0%	2%	4%
2.	Pozostałe gminy Metropolii Poznań	62%	25%	8%	2%	0%	1%	2%
3.	Metropolia Poznań	60%	24%	11%	2%	0%	1%	2%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Miejski Obszar Funkcjonalny Poznania w granicach określonych przez uchwałę Zarządu Województwa Wielkopolskiego liczy ponad 1 mln mieszkańców, co stanowi 29% ludności województwa i 2,6% ludności kraju. Obszar ten jest jednym z głównych elementów współczesnego układu osadniczego Polski i Europy i należy do grupy siedmiu najbardziej zurbanizowanych obszarów Polski, obok czterech aglomeracji: warszawskiej, krakowskiej, łódzkiej, wrocławskiej oraz dwóch konurbacji: górnośląskiej i trójmiejskiej. W klasyfikacji Europejskiej Sieci Obserwacyjnej Planowania Przestrzennego (*European Spatial Planning Observation Network – ESPON*) Poznań i otaczające miasto gminy są jednym z 76 obszarów o charakterze metropolitalnym na kontynencie.

Miejski Obszar Funkcjonalny Poznania na tle kraju wyróżnia wyjątkowo silne natężenie procesów suburbanizacji rezydencjalnej, technicznej i gospodarczej – przejawiający się emigracją mieszkańców, lokalizacją podmiotów gospodarczych i uzbrajaniem terenów poza granicami Poznania, w sąsiednich gminach obszaru, głównie powiatu poznańskiego.

Proces suburbanizacji oznacza polepszenie indywidualnych warunków mieszkaniowych tysięcy osób, ale z punktu widzenia ogólnospołecznego rodzi koszty ekonomiczne oraz ma często negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze. **Stwarza też coraz większe potrzeby inwestycyjne w sferze transportu, infrastruktury komunalnej i usług społecznych, za którymi nie nadążają możliwości budżetowe samorządów Metropolii.**

Do najważniejszych trendów i konsekwencji rozwoju przestrzennego obserwowanych w miejskim obszarze funkcjonalnym Poznania zaliczyć należy (Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej, 2012):

- silny rozwój budownictwa mieszkaniowego w gminach podmiejskich, przybierający niejednokrotnie postać żywiołową i niekontrolowaną przez system planowania przestrzennego (tzw. *urban sprawl*, czyli rozlewanie się zabudowy poza zwarte osiedla),
- dynamiczne zmiany w środowisku zachodzące pod wpływem antropopresji, prowadzące do zmniejszania się powierzchni biologicznie czynnych i lokalizacji zabudowy przy terenach cennych przyrodniczo,

- dekoncentracja niektórych funkcji miasta, w tym głównie produkcyjnych i logistycznych, na obszary podmiejskie,
- wzrost liczby miejsc pracy, szczególnie poza miastem, zarówno w sferze produkcyjnej, jak i usługowej,
- rozwój zjawiska migracji wahadłowych między miejscem pracy, zamieszkania i usług, nie tylko z obszaru podmiejskiego do Poznania, ale także z miasta do sąsiednich gmin,
- utrudnienia spójności transportowej wewnątrz Metropolii, wynikające z niskiej jakości części dróg kołowych i kolejowych oraz niespójnej organizacji komunikacji publicznej,
- nasilenie transportu indywidualnego, za którym nie nadąża rozwój infrastruktury transportowej,
- wzrost ilości spalin samochodowych i pogorszenia jakości powietrza,
- rosnące dochody gmin podmiejskich z tytułu podatków, stopniowa utrata dochodów przez miasto centralne w związku z osiedlaniem się mieszkańców (podatników) i podmiotów gospodarczych poza jego granicami,
- dysproporcje pomiędzy miejscami korzystania z usług a miejscami zamieszkania i płacenia podatków, utrzymywanie przez miasto centralne placówek usługowych i infrastruktury o znaczeniu ponadlokalnym, z której korzystają mieszkańcy całej aglomeracji.

Mieszkalnictwo

Analiza sytuacji mieszkalnictwa wskazuje na polepszającą się sytuację mieszkaniową na obszarze Metropolii Poznań. W ostatnich latach obserwowany jest szybki przyrost zasobów mieszkaniowych, szczególnie na terenach gmin sąsiadujących z Poznaniem, co związane jest z procesami suburbanizacyjnymi. W przypadku gmin Komorniki, Dopiewo i Rokietnica można nawet mówić o podwojeniu liczby mieszkań w latach 2002-2013. Dzięki licznym inwestycjom w zakresie budownictwa jednorodzinnego i wielorodzinnego poważny wzrost liczby mieszkań przekraczający 30% zanotowały również gminy Kleszczewo, Kórnik, Luboń, Mosina, Pobiedziska, Suchy Las, Swarzędz i Tarnowo Podgórne.

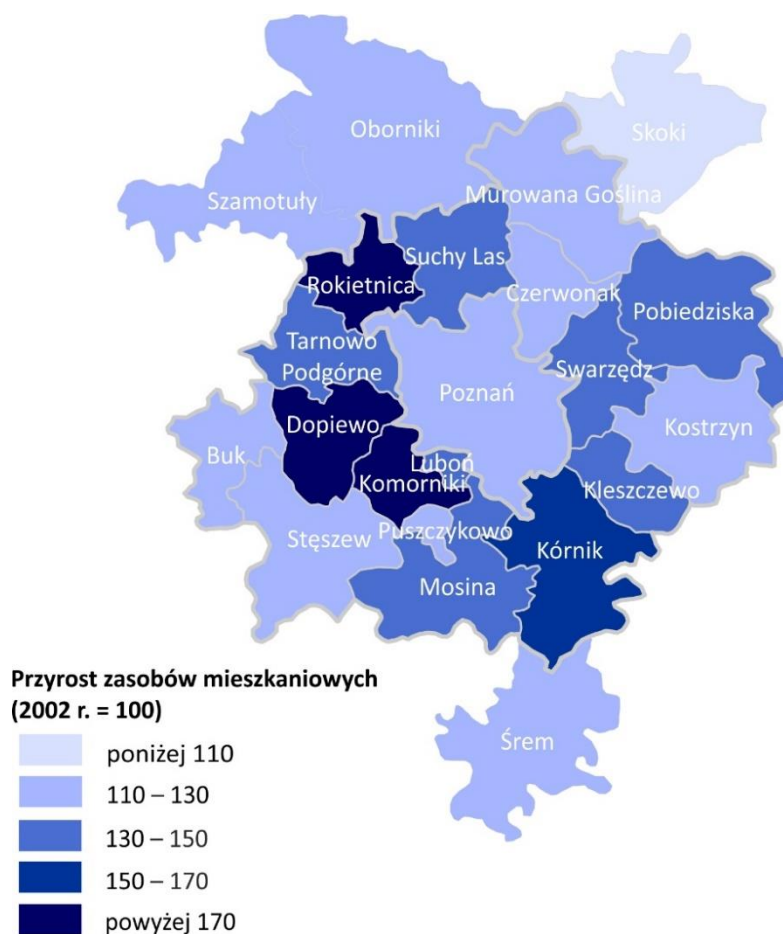
Tab. 3 Mieszkalnictwo w gminach Metropolii Poznań w 2013 r.

Jednostka terytorialna	Liczba mieszkań ogółem	Liczba mieszkań komunalnych ogółem	Liczba mieszkań socjalnych
Poznań	244 170	12 944	1 130
Buk	3 644	75	9
Czerwonak	8 179	171	25
Dopiewo	7 088	22	-
Kleszczewo	2 226	9	-
Komorniki	8 216	72	1
Kostrzyn	4 901	131	3
Kórnik	7 819	155	33
Luboń	11 080	202	35

Mosina	9 192	172	13
Murowana Goślina	5 146	190	17
Oborniki	10 863	802	5
Pobiedziska	6 218	267	22
Puszczykowo	3 194	72	6
Rokietnica	4 716	26	-
Skoki	2 742	115	9
Stęszew	4 495	154	16
Suchy Las	5 468	14	7
Swarzędz	15 766	400	21
Szamotuły	9 873	511	66
Śrem	13 261	792	91
Tarnowo Podgórne	7 294	127	19
Powiat Poznański	114642	2 257	227
Metropolia Poznań	395 551	17 423	1 528
Metropolia (poza Poznaniem)	151 381	4 479	398

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Ryc. 4 Przyrost zasobów mieszkaniowych w Metropolii Poznań w latach 2002 – 2013.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W latach 2002-2013 średnia powierzchnia użytkowa przypadająca na mieszkańca na analizowanym obszarze wzrosła z 25 do ponad 30 m² (dane GUS). Podkreślić należy duże zróżnicowanie przestrzenne w tym zakresie. W 2013 r. najwyższe wartości wskaźnik ten przyjmował w Tarnowie Podgórnym wynosząc 40 m² podczas gdy najmniejsza średnia powierzchnia na mieszkańca przypadała w Śremie (nieco ponad 23m²). Z kolei wskaźnik dotyczący liczby mieszkań na 1000 mieszkańców dla wszystkich gmin systematycznie rośnie, choć niezmiennie najwyższy pozostaje dla Poznania, gdzie w 2013 r. osiągnął wartość 446.

Mimo notowanych korzystnych zmian w sferze mieszkalnictwa, podkreślić należy, duże zróżnicowanie stanu technicznego budynków. Znaczna część zasobów lokalowych o charakterze komunalnym (w tym budynki socjalne) i spółdzielczym wymaga podjęcia działań inwestycyjnych w zakresie zwiększenia efektywności energetycznej i ograniczenia niskiej emisji.

W związku z szybkim przyrostem zasobów mieszkaniowych na obszarze Metropolii uwidoczniła się potrzeba koordynacji lokalnych polityk przestrzennych i ograniczenia zjawiska „konkurencji o mieszkańca i inwestora”. Mając to na uwadze, Stowarzyszenie Metropolia Poznań w 2013r. przystąpiło do opracowania spójnej wizji rozwoju obszaru funkcjonalnego „Koncepcja Kierunków Rozwoju Przestrzennego Metropolii Poznań” (w ramach wsparcia Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 – 2013). Celem projektu jest stworzenie spójnej wizji zagospodarowania przestrzennego Metropolii w celu zapewnienia zrównoważonego i trwałego rozwoju. Prace nad Koncepcją będą zmierzały do optymalizacji rozmieszczenia różnorodnych funkcji w wymiarze ponadlokalnym oraz infrastruktury społecznej i technicznej, zapobiegając tym samym zjawisku chaotycznego rozlewania się zabudowy o niskiej intensywności przyczyniającego się do wzrostu kosztów związanych m.in. z nadmiernym wydłużaniem sieci infrastruktury technicznej i dróg dojazdowych.

Budżety samorządów

Możliwości optymalnego kreowania polityki przestrzennej i realizacja inwestycji publicznych zależne są w znacznej mierze od sytuacji finansowej samorządów terytorialnych Metropolii Poznań.

Tab. 4 Sytuacja budżetowa w gminach Metropolii Poznań (2015 r.).

Jednostka terytorialna	Splata długu w 2015r.	Dochody ogółem w 2015r.	Dochody na mieszk.	Wskaźnik spłaty zobowiązań (2/3)	Dopuszczalny wskaźnik spłaty zobowiązań	Łączna kwota zadłużenia na 31.12.2014	Wskaźnik zadłużenia w 2015r. (7/3)
1	2	3	4	5	6	7	8
Poznań	181 595 868	3 281 210 201	5 987	5,5%	10,4%	1 636 387 286	49,9%
Buk	2 400 000	44 786 968	3 627	5,4%	16,1%	7 993 000	17,8%
Czerwonak	5 465 635	85 070 970	3 180	6,4%	14,9%	30 673 909	36,1%
Dopiewo	7 080 332	78 380 651	3 647	9,0%	16,5%	39 561 399	50,5%
Kleszczewo	906 355	29 231 226	4 205	3,1%	11,6%	6 684 325	22,9%
Komorniki	8 263 271	90 368 874	3 894	9,1%	9,1%	34 988 300	38,7%
Kostrzyn	3 331 120	45 537 650	2 607	7,3%	10,8%	7 811 120	17,2%
Kórnik	9 025 358	115 673 111	5 013	7,8%	21,6%	41 907 803	36,2%

Luboń	4 138 672	82 372 808	2 685	5,0%	9,2%	28 066 753	34,1%
Mosina	1 160 000	90 705 648	3 041	1,3%	13,4%	25 623 912	28,2%
Murowana Goślina	2 524 818	48 725 373	2 924	5,2%	9,1%	24 617 722	50,5%
Oborniki	4 960 867	102 433 778	3 062	4,8%	8,2%	37 706 253	36,8%
Pobiedziska	5 521 764	59 658 191	3 171	9,3%	13,0%	21 721 748	36,4%
Puszczykowo	2 817 000	30 851 649	3 142	9,1%	17,4%	12 750 250	41,3%
Rokietnica	2 727 707	41 611 918	2 857	6,6%	13,9%	13 240 263	31,8%
Skoki	1 326 660	34 685 989	3 737	3,8%	15,0%	7 234 928	20,9%
Stęszew	1 777 000	45 165 042	3 054	3,9%	16,0%	3 428 500	7,6%
Suchy Las	9 648 606	119 027 273	7 453	8,1%	10,0%	59 119 395	49,7%
Swarzędz	7 200 000	172 121 606	3 699	4,2%	19,0%	58 970 152	34,3%
Szamotuły	7 066 760	89 599 451	3 021	7,9%	9,1%	34 559 628	38,6%
Śrem	5 888 524	112 915 850	2 729	5,2%	6,5%	45 807 870	40,6%
Tarnowo Podgórne	9 751 240	158 026 422	6 738	6,2%	20,9%	42 256 466	26,7%
Powiat Poznański	13 600 000	239 689 357	669	5,7%	9,5%	41 400 000	17,3%
Metropolia Poznań	284 577 557	4 958 160 649	4 889	-	-	2 221 110 982	44,8%
Metropolia (poza Poznaniem)	102 981 689	1 676 950 448	3 597	-	-	584 723 696	34,9%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych samorządów Metropolii Poznań.

Dane dotyczące sytuacji budżetowej miast i gmin Metropolii Poznań świadczą o stosunkowo dobrej kondycji finansowej samorządów zrzeszonych w ramach Związku ZIT. Wskaźnik zadłużenia dla większości samorządów przyjmuje umiarkowane wartości i jedynie w przypadku czterech jednostek terytorialnych oscyluje wokół 50% (Poznań, Dopiewo, Murowana Goślina, Suchy Las). Dla analizy możliwości inwestycyjnych samorządów Metropolii kluczowa jest jednak relacja wartości dopuszczalnego i realnego wskaźnika spłaty zobowiązań. Wskaźnik spłaty zobowiązań dla zdecydowanej większości jst przyjmuje wartości znacząco niższe od dopuszczalnego maksimum, co dowodzi istniejących możliwości zaciągania zobowiązań i wpływa na zdolność podejmowania nowych inwestycji oraz zadań rozwojowych. Co więcej, gminy Tarnowo Podgórne i Suchy Las należą do najbogatszych gmin w Polsce pod względem wielkości dochodów na mieszkańca. W przypadku pozostałych samorządów sytuacja finansowa jest stabilna przy stałych lub rosnących wartościach dochodów budżetowych. Bieżąca i przewidywana sytuacja finansowa jst funkcjonujących w ramach Metropolii Poznań umożliwia prowadzenie działań rozwojowych, w tym zapewnienie wkładu własnego projektów współfinansowanych w ramach funduszy UE oraz innych środków zewnętrznych.

Infrastruktura techniczna i gospodarka komunalna

Infrastruktura techniczna to głównie sieci: wodno-kanalizacyjna, energetyczna, ciepłownicza, gazowa i telekomunikacyjna. Są to systemy naczyń połączonych niezmiernie istotnych dla funkcjonowania całego obszaru funkcjonalnego. Ich sprawne działanie wpływa na stan środowiska przyrodniczego i każdą niemal sferę życia społecznego i gospodarczego. Urządzenia infrastrukturalne mimo iż znajdują się w miejscach mało widocznych najczęściej pod powierzchnią ziemi, to bezpośrednio wpływają na wysoką jakość życia mieszkańców oraz warunkują dalszy rozwój całej Metropolii.

Najważniejszymi elementami infrastruktury technicznej w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania są:

- zaopatrzenie w energię elektryczną (sieci i elektrownie), ciepło (sieci ciepłe, ciepłownie, elektrociepłownie), gaz (sieci gazowe i stacje redukcyjne), wodę (wodociągi i stacje uzdatniania wody),
- usuwanie odpadów komunalnych, ścieków (kanalizacja, oczyszczalnie ścieków), wód deszczowych (kanalizacja, zbieranie, oczyszczanie, wykorzystanie).

Produkcja i dystrybucja **energii elektrycznej** stanowią jeden z podstawowych elementów warunkujących rozwój obszaru Metropolii. Obecnie na jej obszarze energię elektryczną dostarcza monopolista na rynku zachodniej Polski – Spółka Akcyjna ENEA. Energia elektryczna zużywana w Metropolii produkowana jest w większości w elektrowniach: Dolna Odra, Pątnów, Adamów, Konin i Turów. Należy zaznaczyć, że miasto Poznań zasilane jest również z jednostek wytwórczych firmy Veolia Energia ZEC Poznań S.A., która dostarcza 276 MWe mocy.

Spółka ENEA obsługuje obszar 58 192 km² i posiada 2,2 mln odbiorców. Długość sieci elektroenergetycznych o różnym napięciu wynosi 107 035 km, a produkowany w ciągu roku prąd to 15 mln MWh. Obszar Metropolii Poznań z 3082 km² powierzchni stanowi niecałe 7% obszaru działania spółki (Studium uwarunkowań rozwoju Aglomeracji Poznańskiej, 2012). System elektroenergetyczny w Metropolii zapewnia w wystarczającym stopniu bezpieczeństwo zaopatrzenia w energię elektryczną. Na podstawie gminnych dokumentów planistycznych jednostek tworzących Metropolię Poznań należy stwierdzić, że cały jej obszar pokryty jest siecią elektroenergetyczną, która umożliwia podłączenie nowych użytkowników zgodnie z warunkami technicznymi operatora. Coraz większego znaczenia w zakresie produkcji energii elektrycznej nabierają odnawialne źródła energii oraz zwiększenie źródeł energii elektrycznej współpracujących z systemem w oparciu o źródła skojarzone produkujące energię elektryczną i ciepło. W związku z tym należy spodziewać się, że w najbliższych latach na obszarze Metropolii Poznań realizowane będą przedsięwzięcia związane z produkcją energii ze źródeł odnawialnych, m.in. biogazownie, elektrownie wiatrowe, instalacje wykorzystujące energię słoneczną i geotermalną. Plany rozbudowy i modernizacji sieci elektroenergetycznej muszą zatem uwzględniać możliwości podłączenia do sieci urządzeń rozproszonych produkujących energię ze źródeł niekonwencjonalnych.

Największym producentem **energii cieplnej** dla Metropolii Poznań są dwie firmy z grupy Veolia - Veolia Energia Poznań Spółka Akcyjna oraz Veolia Energia ZEC Poznań, dostarczające prawie 50% ogólnego zapotrzebowania na ciepło. W obszarze funkcjonalnym ciepło wytwarzane jest przez te firmy w nowoczesnej elektrociepłowni Karolin (moc cieplna 1 212,5 MWt), a także w trzech innych ciepłowniach lokalnych zasilanych gazem. Veolia Energia Poznań S.A. jest dystrybutorem ciepła na terenie Miasta Poznania oraz Swarzędza, Czerwonaka i Buku. Znaczącym producentem ciepła jest także elektrociepłownia w Śremie o mocy cieplnej 113 MWt, należąca do Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej w Śremie. Pozostałe istniejące na obszarze Metropolii Poznań centralne źródła ciepła to ciepłownie o mocy nie przekraczającej kilkunastu MWt. W kilku gminach centralne systemy ciepłownicze w ogóle nie występują.

Na terenie Metropolii w niedostatecznym stopniu wykorzystuje się możliwości skojarzonego wytwarzania energii cieplnej i elektrycznej (kogenerację). Zastosowanie kogeneracji skutkuje uzyskaniem oszczędności ekonomicznych, przy dużych korzyściach ekologicznych związanych z niższą emisją szkodliwych substancji do atmosfery. Obecnie technologia ta wykorzystywana jest jedynie w poznańskiej elektrociepłowni Karolin, w elektrociepłowni w Śremie i małym bloku kogeneracyjnym

w Szamotułach. Większość funkcjonujących kotłowni obsługujących sieci ciepłownicze na terenie Metropolii korzysta z paliw nieoptymalnych pod względem ekologicznym (węgiel, miał) nie wykorzystując w dostatecznym stopniu nowoczesnych technologii.

Z punktu widzenia ochrony środowiska, a w szczególności dbałości o czystość powietrza w aglomeracji poznańskiej, niezbędny jest dalszy rozwój i modernizacja miejskiej sieci ciepłowniczej dla ograniczenia niekorzystnego oddziaływania rozproszonych indywidualnych i lokalnych palenisk węgla. Wysoką efektywność takich działań potwierdzają rezultaty osiągnięte w latach 2005-2013, kiedy w wyniku postępującego procesu włączeń nowych odbiorców do sieci ciepłowniczej Veolia Energia Poznań ograniczona została emisja 850 tys. ton CO₂ do atmosfery (dane: Veolia Energia Poznań S.A.). Firma w ramach wieloletniego planu inwestycyjnego przewiduje na lata 2014-2020 modernizację sieci ciepłej polegającą na wymianie starej, kanałowej sieci ciepłej na sieć preizolowaną. Obecnie ponad 63% rurociągów ciepłowniczych obsługiwanych przez tę spółkę to wymagające modernizacji sieci kanałowe. Zbliżone potrzeby w zakresie rozwoju i modernizacji sieci ciepłowniczej zgłaszają także inni dostawcy energii ciepłej na terenie Metropolii. Podkreślić należy potencjał w zakresie nowych przyłączy, także w kontekście rozwoju osiedli mieszkaniowych na obszarach gmin sąsiadujących z Poznaniem. Udział gospodarstw domowych podłączonych do sieci ciepłowniczej nadal nie jest optymalny w stosunku do możliwości. Podczas gdy w Poznaniu prawie 65% gospodarstw domowych korzysta z sieci ciepłowniczych, dla pozostałych gmin odsetek ten jest już zdecydowanie niższy, nawet na obszarach o wysokiej gęstości zaludnienia. Użytkowane w tych gospodarstwach indywidualne źródła ciepła wykorzystują głównie paliwa stałe skutkujące wysoką emisyjnością szkodliwych substancji do atmosfery.

Planowane przez operatorów sieci ciepłych działania inwestycyjne pozwolą na zmniejszenie strat ciepła w sieciach, a tym samym, na uzyskanie oszczędności energii. Dodatkowo, zapewnienie możliwości włączenia nowych użytkowników do sieci ciepłowniczej przyczyni się bezpośrednio do obniżenia tzw. niskiej emisji, poprzez ograniczenie szkodliwych dla człowieka i środowiska przyrodniczego pyłów zawieszonych typu PM10.

Część samorządów Metropolii realizuje wspólnie działania związane z **gospodarką odpadami** w ramach Związku Międzygminnego Gospodarka Odpadami Aglomeracji Poznańskiej (ZM GOAP). Związek utworzyły samorządy Poznania oraz sąsiednich gmin: Buku, Czerwonaka, Kleszczewa, Kostrzyna, Murowanej Gośliny, Obornik, Pobiedzisk i Swarzędza. Związek prowadzi działalność zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 1 lipca 2011 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, która zobowiązała samorządy do zorganizowania kompleksowego systemu gospodarowania odpadami komunalnymi. System w nowej formule zaczął funkcjonować od 1 lipca 2013 r. Związek wprowadził nowy system gospodarowania odpadami komunalnymi, rozstrzygnął przetargi na ich odbiór i zagospodarowanie, a także opracował regulamin utrzymania porządku i czystości w gminach. Ustalono także stawki opłat za odbiór odpadów komunalnych oraz sposób ich obliczania. Istotne znaczenie dla zapewnienia optymalnej gospodarki odpadami na terenie Metropolii ma realizacja przedsięwzięcia dotyczącego budowy spalarni odpadów. Instalacja Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych (ITPOK) w Poznaniu jest realizowana na mocy umowy partnerstwa publiczno-prywatnego pomiędzy Miastem Poznań a SITA Zielona Energia. Firma jest odpowiedzialna za zaprojektowanie, sfinansowanie, budowę i zarządzanie instalacją przez 25 lat od momentu jej uruchomienia. Prace budowlane związane z ITPOK rozpoczęły się w kwietniu 2014 roku natomiast uruchomienie instalacji jest planowane na listopad 2016 roku. Finalnie inwestycja umożliwi odzysk ciepła z odpadów, które będzie wykorzystane do zasilenia sieci ciepłowniczej oraz posłuży do produkcji energii elektrycznej.

Środowisko przyrodnicze

Wyjątkową cechą Metropolii Poznań jest pasmowo-węzłowy układ terenów o wysokich walorach przyrodniczych i rekreacyjnych. Głównymi węzłami są: Wielkopolski Park Narodowy z Rogalińskim Parkiem Krajobrazowym oraz Park Krajobrazowy Puszcza Zielonka, a głównymi osiami – dolina Warty i jej dopływy oraz ciągi rynien glacialnych. Istotną część układu stanowią łączniki przyrodnicze wnikające do samego centrum Poznania jako tzw. kliny zieleni.

Metropolia z racji dużej lesistości i jeziorności może śmiało uchodzić za „zieloną” i „błękitną” Metropolię. Mimo silnego zurbanizowania obszaru, jego lesistość wynosi 21,2%, a w niektórych gminach przekracza nawet 40% (np. Puszczykowo 51,6%). Powierzchnia lasów w obszarze funkcjonalnym wynosi ponad 62 tys. ha, przy czym największa jest ona w gminie Murowana Goślina (7718 ha), a najmniejsza w typowo miejskiej gminie Luboń (50 ha).

Na terenie Metropolii znajdują się dwa duże kompleksy leśne: Wielkopolski Park Narodowy (w części południowej) i Park Krajobrazowy Puszcza Zielonka (w części północnej). To niezwykle cenna przyrodniczo otulina aglomeracji o olbrzymim znaczeniu ekologicznym i o dużym potencjale rekreacyjno-turystycznym.

W granicach Metropolii Poznań ma miejsce znaczne nagromadzenie obszarów cennych przyrodniczo i prawnie chronionych. Zajmują one około 63 tys. ha, co daje blisko 22% powierzchni obszaru funkcjonalnego. Są to: Wielkopolski Park Narodowy, 16 rezerwatów przyrody, 10 parków krajobrazowych, 12 obszarów chronionego krajobrazu, 27 użytków ekologicznych, 2 zespoły przyrodniczo-krajobrazowe oraz 603 pomniki przyrody (Zasoby przyrodnicze i ich ochrona w aglomeracji poznańskiej, 2010). Pod względem udziału powierzchni obszarów chronionych w powierzchni ogólnej gminy, na terenie aglomeracji wyróżniają się: Kórnik (78%), Suchy Las (66%), Mosina (55%), Czerwonak (46%) i Murowana Goślina (36%).

Warunki przyrodnicze decydują o dużej atrakcyjności turystycznej obszaru funkcjonalnego. Przez teren Metropolii przebiegają odcinki Wielkopolskiego Systemu Szlaków Rowerowych. Aktualnie na ten system komunikacyjny składa się pięć szlaków rowerowych o znaczeniu wojewódzkim, pokrywających teren całego regionu, w tym obszarze funkcjonalnego.

Zagrożenia ekologiczne

Wysoki i rosnący poziom urbanizacji, sąsiedztwo gęsto zaludnionych obszarów, terenów produkcyjnych i transportowych stwarza szereg zagrożeń dla środowiska przyrodniczego. Najważniejsze z nich to (Leśnictwo i gospodarka leśna na obszarze aglomeracji poznańskiej, 2010):

- postępujący proces urbanizacji, wskutek którego tereny zielone są zawłaszczane pod budownictwo mieszkaniowe i działki rekreacyjne,
- coraz bardziej uciążliwe sąsiedztwo terenów komunikacyjnych, przejawiające się wzrostem hałasu, kolizjami pojazdów ze zwierzyną leśną, pożarami wzdłuż torów i dróg,
- przemysłowe zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego głównie z Miasta Poznania i lokalnych kotłowni,
- wzmożona turystyka i rekreacja w lasach, powodująca szkody w środowisku leśnym (niszczenie infrastruktury, łamanie drzew i krzewów, zdeptywanie roślinności runa, hałas, płoszenie zwierzyny, zaśmiecanie lasu, zaproszenia ognia).

Jak wskazano w dokumencie Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014 – 2020: „Poziom emisji zanieczyszczeń do atmosfery jest szczególnym problemem regionu. Zanieczyszczenie powietrza na obszarach zurbanizowanych wynika głównie z niskiej emisji ze spalania paliw stałych, a także z nadmiernego zatłoczenia miast, związanego z uprzywilejowaniem komunikacji indywidualnej, samochodowej, często kosztem transportu publicznego, jak i innych form komunikacji. Pojazdy samochodowe, będące często w wysokim stopniu zużycia technicznego, są najmniej efektywne i tworzą emisję niewspółmiernie wyższą niż transport publiczny, rowerowy, czy pojazdy o nowszej konstrukcji”

Jakość powietrza atmosferycznego w obszarze funkcjonalnym jest wypadkową procesów i zjawisk zachodzących w atmosferze oraz emisji punktowej, powierzchniowej i liniowej. Przestrzenny rozkład emisji na terenie Metropolii jest zróżnicowany. Największe skupiska emitorów punktowych, jak również znaczna emisja liniowa związane są z obszarami zurbanizowanymi (głównie z Poznaniem). Źródłami emisji liniowej zanieczyszczeń do atmosfery są uciążliwe dla środowiska ciągi komunikacyjne, szczególnie drogowe. Znacznym obciążeniem dla atmosfery są skupiska emitorów niskiej emisji, zwłaszcza w sezonie grzewczym. Rezultatem emisji do atmosfery gazów i pyłów są kwaśne deszcze, smog, efekt cieplarniany, jak też zwiększająca się też zachorowalność mieszkańców Metropolii. Przez obszar funkcjonalny przebiega autostrada A2 i drogi krajowe o znacznym natężeniu ruchu. Uciążliwych jest też wiele odcinków dróg wojewódzkich. Znaczącym źródłem hałasu są główne linie kolejowe: do Warszawy, Berlina, Gdyni, Katowic, Szczecina i Wrocławia; lotniska: Ławica i Krzesiny; tor samochodowy „Poznań” i niektóre rodzaje działalności przemysłowej oraz magazynowej. Poważny udział w niskiej emisji, prócz gospodarstw domowych, mają niezmodernizowane obiekty użyteczności publicznej dysponujące nieekologicznymi źródłami ciepła. Ich wyposażenie stanowią głównie nieefektywne energetycznie kotły węglowe starszych technologii, emitujące ponadnormatywne stężenia pyłu PM10.

Badania epidemiologiczne (na podstawie: Aktualizacja Programu Ochrony Powietrza dla strefy aglomeracja Poznań (strefa miasto Poznań) w województwie wielkopolskim, Poznań 2013) wskazują, że wzrost stężenia zanieczyszczeń pyłowych PM10 o $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ powoduje kilkuprocentowy wzrost zachorowań na choroby górnych dróg układu oddechowego, w tym astmy. W skład frakcji PM10 wchodzi także frakcja o średnicy ziaren poniżej $2,5 \mu\text{m}$, która według raportów Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) uważana jest za wywołującą poważne konsekwencje zdrowotne, z uwagi na zdolność łatwego wnikania do pęcherzyków płucnych, a stąd do układu krążenia. Największe zawartości frakcji PM2,5 w TSP (pyłe zawieszonym całkowitym) występują w przypadku procesów produkcyjnych (ok. 54%), oraz w sektorze komunalno-bytowym (ok. 35%). Udział frakcji pyłu PM2,5 w pyłe PM10 jest największy przy transporcie drogowym, gdzie stanowi ok. 90%. Należy przy tym podkreślić, że znaczna część emisji pyłu z transportu drogowego pochodzi z procesów innych niż spalanie paliw, do których zaliczyć można np. ścieranie opon i hamulców oraz ścieranie nawierzchni dróg.

Pomimo braku przekroczeń wskaźników rocznych stężenia pyłu PM10 na terenie Metropolii występują częste przekroczenia dobowe (do 92 przekroczeń na pojedynczym stanowisku pomiarowym), czego przyczyną jest w znacznym stopniu niska emisja z systemów grzewczych, związana z sektorem komunalno-bytowym, jak również zanieczyszczenia komunikacyjne i produkcyjne. Pomiarów wykazują na wyraźną zmienność sezonową – w okresie zimowym odnotowywane są wyższe stężenia pyłu PM10, a w sezonie letnim niższe.

Ze względu na przekroczenie stężania dopuszczalnego płynu zawieszzonego PM10 oraz docelowego dla benzo(a)pirenu w 2013 roku weszły w życie uchwały ustalające 3 programy ochrony

powietrza (Program ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej, miasta Kalisz i aglomeracji miasto Poznań). W ramach działań naprawczych mających na celu redukcję emisję pyłu zawieszzonego PM10 oraz benzo(a)pirenu w ramach realizacji obowiązujących programów zaproponowano, m.in.:

- zmniejszanie strat przy przesyłaniu energii przez modernizację sieci ciepłych;
- ograniczenie emisji z indywidualnych systemów grzewczych poprzez likwidację starych kotłów (poprzez podłączenie do sieci ciepłej lub zastosowanie ogrzewania elektrycznego) lub ograniczenie emisji (poprzez zmianę paliwa, wymianę starych kotłów na nowe niskoemisyjne);
- ograniczenie zużycia produkowanej energii i poprzez to ograniczenie emisji na obszarze przekroczeń poprzez termoizolację budynków;
- wykorzystanie alternatywnych źródeł energii w postaci kolektorów słonecznych, pomp ciepła lub wykorzystania energii wiatru, które stanowiłyby uzupełniające źródła pozyskiwania energii ciepłej.

Dodatkowo określono działania mające na celu redukcję emisji pyłu zawieszzonego PM10 z transportu samochodowego (emisji liniowej) poprzez:

- rozwój publicznego transportu zbiorowego;
- poprawę stanu technicznego dróg istniejących;
- budowę obwodnic, w celu wyprowadzenia emisji poza obszary o gęstej zabudowie;
- zmianę środków transportu komunikacji miejskiej zasilanych olejem napędowym na autobusy elektryczne i autobusy hybrydowe;
- tworzenie przyjaznych dla środowiska stref ograniczonego transportu, popularyzację transportu zbiorowego oraz rowerowego.

Zasoby kulturowe

Obszar funkcjonalny Poznania cechuje się bogactwem zróżnicowanych rodzajowo walorów kulturowych. Zabytki zlokalizowane na terenie Metropolii stanowią ważną część potencjału kulturowego w skali województwa wielkopolskiego i całego kraju. Istotnym elementem w krajobrazie kulturowym są zabytkowe układy urbanistyczno-architektoniczne. Większość pochodzi z okresu średniowiecza (m.in. Buk, Kostrzyn, Pobiedziska, Stare Miasto w Poznaniu, Mosina, Murowana Goślina, Stęszew) i cechuje się układem szachownicowym. W grupie zabytków sakralnych najliczniejsze są kościoły, które na terenie Metropolii reprezentują wszystkie style architektoniczne charakterystyczne dla budownictwa sakralnego Wielkopolski. Osobną, cenną grupę obiektów stanowią kościoły drewniane. Silny akcent w krajobrazie kulturowym stanowią zabytkowe zamki, pałace i dwory. W granicach Metropolii jest ich ponad 90. Obiektom rezydencjalnym towarzyszą zazwyczaj zabudowania folwarczne. W obszarze funkcjonalnym, a szczególnie w Poznaniu zachowało się także wiele zabytkowych budowli użyteczności publicznej (siedziby władz - ratusze, szkoły, banki, poczty, szpitale, i in.). W grupie 45 zabytkowych obiektów techniki wyróżniają się obiekty przemysłowe (głównie Poznań i Luboń), zabytki kolejnictwa oraz obiekty hydrotechniczne i młyny. Cenną grupą obiektów zabytkowych są pozostałości fortyfikacji i murów obronnych, zlokalizowane w Poznaniu. Wśród zasobów i walorów kulturowych umieścić należy również muzea. W obrębie Metropolii jest ich 50, z czego dwie trzecie w Poznaniu (Turystyka w aglomeracji poznańskiej, 2012).

W ramach obszaru funkcjonalnego Poznania można wyróżnić wyraźne strefy koncentracji obiektów dziedzictwa kulturowego. Obszarem skupiającym najwięcej obiektów zabytkowych jest sam

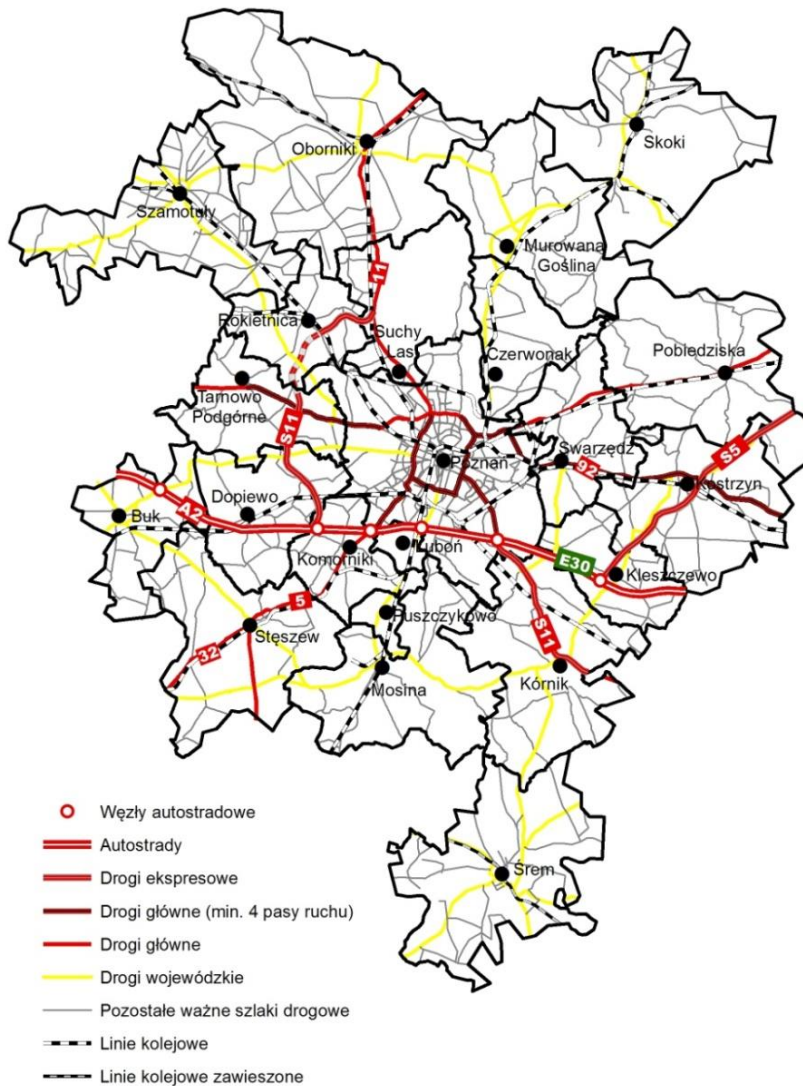
Poznań. W obszarze podmiejskim wyraźna koncentracja zaznacza się w części południowej i południowo-wschodniej (Kórnik, Bnin, Rogalin), wschodniej (w okolicach Pobiedzisk i Kostrzyna), a także na północny-wschód od Poznania – w okolicach Owińsk, Murowanej Gośliny i Puszczy Zielonki. Przez miejscowości, w których zlokalizowane są najatrakcyjniejsze obiekty poprowadzono turystyczne szlaki kulturowe, m.in.: Piastowski, Cysterski, św. Jakuba, Kościołów Drewnianych w Puszczy Zielonce.

Specyfika i wyjątkowość zasobów dziedzictwa historyczno-kulturowego stanowią podobnie jak zasoby środowiska przyrodniczego ważny potencjał rozwojowy obszaru funkcjonalnego Poznania. Jest on także bardzo ważnym czynnikiem identyfikacji lokalnych społeczności z miejscem zamieszkania, w którym szanuje się i podkreśla walory kulturowe. Wciąż zatem niedostateczne są inwestycje związane z ochroną dziedzictwa kulturowego poprzez przebudowę, modernizację i adaptację obiektów zabytkowych i innych wartościowych form historycznych w przestrzeni miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania. Działania te przyczynić powinny się także do rozwoju lokalnej gospodarki, tworzenia miejsc pracy, integracji społecznej, przez co pozytywnie powinny wpłynąć na jakość życia mieszkańców Metropolii. Wyzwaniem dla rozwoju turystyki kulturowej w Metropolii Poznań jest rewitalizacja, względnie modernizacja zabytkowych obiektów porolniczych, przemysłowych, pomilitarnych itp. oraz promocja ich walorów kulturowych w kraju i za granicą.

3.2.

INFRASTRUKTURA I ORGANIZACJA TRANSPORTU

Jednym z wyznaczników poziomu rozwoju obszaru funkcjonalnego Poznania jest jego dostępność, wewnętrzna spójność przestrzenna oraz jakość infrastruktury transportowej. Z uwagi na rosnącą mobilność mieszkańców całej Metropolii potrzeba budowy nowej oraz modernizacji istniejącej infrastruktury wydaje się być kluczowym zadaniem stojącym przed samorządami szczebla lokalnego i regionalnego, jak też administracji szczebla krajowego. Zarządzanie i koordynacja działań staje się podstawowym wymogiem dobrej organizacji wszystkich dziedzin transportu publicznego.

Ryc. 5 Infrastruktura transportowa w Metropolii Poznań (2013 r.).

Źródło: Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego Aglomeracji Poznańskiej, 2012.

Sieć drogowa

Najważniejszym układem transportowym na obszarze Metropolii Poznań jest sieć drogowa, która determinuje dostępność transportową i warunki przemieszczania się. Drogi kołowe różnej kategorii określają dostępność transportową, natężenie i kierunki przewozu osób i towarów, wpływają na koszty funkcjonowania gospodarki, stan środowiska przyrodniczego i jakość życia mieszkańców. Układ drogowy Metropolii Poznań tworzą drogi krajowe (autostrada, drogi ekspresowe i główne) oraz drogi administrowane przez samorząd terytorialny (wojewódzkie, powiatowe, gminne i pozostałe). Szkielet drogowy Metropolii stanowią 2 szlaki europejskie: E30 – jedna z najważniejszych dróg przebiegająca przez kontynent, łącząca m.in. Berlin z Moskwą, oraz droga E261 – Gdańsk – Poznań – Wrocław, będąca trasą łącznikową sieci europejskiej. Trasa E30 w obszarze funkcjonalnym w całości posiada klasę autostrady, w polskiej nomenklaturze drogowej oznaczona jest jako autostrada A2. Równolegle do autostrady przebiega droga krajowa nr 92, o klasie drogi głównej ruchu przyspieszonego (GP). Trasa E261, oznaczona jako droga krajowa nr 5 posiada w większości klasę

drogi GP, a od 2012 roku przebiega nowym śladem, m.in. tzw. Wschodnią i Południową Obwodnicą Poznania. Sieć dróg krajowych w Metropolii uzupełnia droga krajowa nr 11 z Bytomia do Kołobrzegu, której trasa przebiega obwodowo wokół Poznania. Trasa na odcinku z Kórnika do Poznania posiada klasę drogi ekspresowej, od 2014 roku przebiega wzdłuż autostrady a następnie ponownie jako S11 w ciągu tzw. Zachodniej Obwodnicy Poznania. Ostatnim odcinkiem dróg krajowych w Metropolii jest trasa nr 32, w kierunku Zielonej Góry.

Długość dróg krajowych w Metropolii Poznań wynosi łącznie 234,7 km. Oś transportową stanowi autostrada A2 o długości 52,9 km, której administratorem jest Autostrada Wielkopolska S.A. Natomiast Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) administruje 70,2 km dróg ekspresowych oraz pozostałymi drogami krajowymi o łącznej długości 111,6 km (Koncepcja kierunków rozwoju przestrzennego Metropolii Poznań, Poznań 2015).

Drogi wojewódzkie na obszarze funkcjonalnym tworzą sieć komunikacji między gminami a głównym miastem Metropolii. Pomimo swej kluczowej roli komunikacyjnej dla ruchu metropolitalnego, znaczna część odcinków dróg wojewódzkich wymaga działań modernizacyjnych lub przebudowy. Do najważniejszych szlaków wojewódzkich należą drogi:

- DW 184 biegnąca z Przeźmierowa w kierunku Szamotuł,
- DW 430 łącząca Poznań przez Luboń i Puszczykowo z Mosiną,
- DW 196 będąca głównym szlakiem komunikacyjnym w kierunku północno-wschodnim, biegnącym przez Murowaną Goślinę do Wągrowca,
- DW 434 zapewniająca dobry dojazd do Śremu,
- DW 307 z Poznania w kierunku Buku i Opalenicy.

Ważnym uzupełnieniem sieci dróg krajowych i wojewódzkich są także drogi powiatowe i gminne. Łączna długość tych szlaków na obszarze Metropolii wynosi ponad 4 tys. km.

Ponad 50% dróg gminnych stanowią drogi gruntowe. Szczególnie dużo dróg o nawierzchni nieutwardzonej jest w silnie urbanizujących się gminach pierwszego pierścienia wokół miasta Poznania. Największą gęstością sieci drogowej w Metropolii charakteryzują się gminy miejskie (Poznań, Luboń i Puszczykowo), najniższa gęstość sieci cechuje rozległe gminy miejsko-wiejskie (Pobiedziska, Stęszew, Murowana Goślina i Skoki).

Część terenów wchodzących w skład obszaru funkcjonalnego wymaga połączenia z krajowym i europejskim systemem komunikacji drogowej TEN-T. Jest to ważny problem, którego rozwiązanie zgodnie z zapisami WRPO 2014+ „ pozwoli na poprawę dostępności wewnątrzregionalnej, a także dostępności regionu do krajowego i europejskiego systemu komunikacji drogowej, szczególnie przez wzmocnienie powiązań z siecią TEN-T. Przyczyni się także do zmniejszenia różnic wewnątrzregionalnych, silnie zaznaczających się w przestrzeni Wielkopolski. Pozwoli na zmniejszenie skali marginalizacji poszczególnych części regionu oraz grup mieszkańców. Zwiększy atrakcyjność ośrodków miejskich, szczególnie subregionalnych, jako miejsc rozwoju działalności gospodarczej. Stworzy warunki dla zwiększenia mobilności mieszkańców województwa. Będzie także mieć wpływ na wzrost konkurencyjności, zwiększenie możliwości inwestowania oraz przyczyni się do tworzenia miejsc pracy. Podniesie poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz mieszkańców miejscowości, w których zostaną wybudowane obwodnice i obejścia drogowe.”

Budowa nowych oraz przebudowa lub modernizacja dróg wiążących metropolitalny układ transportowy oraz umożliwiających szybki dojazd do sieci dróg ekspresowych i autostrad jest jedną z pilniejszych potrzeb transportowych w całym obszarze funkcjonalnym. W ostatnich latach z uwagi na intensyfikację ruchu w Metropolii, związanej ze zjawiskiem suburbanizacji, nastąpiło znaczne

pogorszenie stanu technicznego dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych (Transport w aglomeracji poznańskiej, 2010). Powyższe szlaki stanowią bardzo często podstawową infrastrukturę drogową wykorzystywaną w codziennych dojazdach do pracy i szkół. Środki finansowe przeznaczane na modernizację szlaków są niewystarczające, priorytetem często są naprawy w celu utrzymania stanu dróg w minimalnym standardzie. Ponadto wciąż znaczny odsetek dróg gminnych i powiatowych posiada nawierzchnię nieutwardzoną. Jest to zadanie bardzo istotne z uwagi na wzrastające potrzeby mobilności w obszarze funkcjonalnym Poznania. Według badań przeprowadzonych w ramach tworzenia Planu Transportowego Aglomeracji Poznańskiej (2014) w powiecie poznańskim do roku 2025 nastąpi 17% wzrost zapotrzebowania na przewozy. Zdecydowana większość przemieszczeń poza miastem nadal odbywać się będzie przy wykorzystaniu samochodu, dlatego też należy rozwijać sieć drogową na obszarze Metropolii, równoległe do rozwoju infrastruktury transportu publicznego.

Układ drogowy niezależnie od kategorii szlaku pełni istotną rolę w kształtowaniu skali i kierunków przemieszczeń w Metropolii. Jego spójność ma bezpośrednie przełożenie na przebieg szlaków migracyjnych, w pewnym stopniu warunkuje też ich długość. Konieczne jest prowadzenie działań na rzecz wzmocnienia spójności obszaru poprzez budowę zarówno głównej (drogi krajowe), jak i lokalnej (drogi wojewódzkie i powiatowe) sieci drogowej.

Transport kolejowy

Istotną rolę z punktu widzenia funkcjonowania transportu zbiorowego i przemieszczeń do pracy i szkół na obszarze Metropolii pełni sieć kolejowa. Stanowi przykład dobrze rozwiniętej sieci transportowej, której centrum jest poznański węzeł kolejowy. Miasto Poznań dzięki stosunkowo dużej liczbie połączeń kolejowych jest jednym z najważniejszych węzłów kolejowych w Polsce. Stacja Poznań Główny zajmuje drugie miejsce pod względem liczby odprawianych pasażerów w kraju (większą liczbę pasażerów obsługuje jedynie dworzec Warszawa Centralna).

Szlaki kolejowe w Poznaniu i jego obszarze funkcjonalnym cechuje duża spójność oraz dobra dostępność. Podstawę układu kolejowego w Metropolii stanowią najważniejsze linie kolejowe, wg polskiej nomenklatury nazywane magistralami kolejowymi. Są to szlaki:

- E20 (wg polskiej klasyfikacji linia nr 3) szlak Kunowice – Terespol, tj. trasa w kierunku Wrześni, Konina, Warszawy oraz Buku, Opalenicy i Berlina (szlak przebiega na terenie Metropolii w gminach Buk, Stęszew, Dopiewo, Poznań, Swarzędz, Kostrzyn);
- E59 (linia nr 351 i nr 271) szlak Świnoujście – Chałupki, tj. trasa w kierunku Rokietnicy, Szamotuł, Szczecina oraz Mosiny, Kościana, Leszna i Wrocławia (przebiega przez gminy: Rokietnica, M. Poznań, M. Luboń, M. Puszczykowo, Mosina);
- linie kolejowe nr 352 (Swarzędz, M. Poznań) i 395 (M. Poznań), które stanowią towarową obwodnicę Poznania.

Następne w hierarchii ważności są linie główne, zwane także pierwszorzędnymi:

- linia kolejowa nr 353, czyli trasa w kierunku Gniezna, Bydgoszczy i Gdańska (M. Poznań, Swarzędz, Pobiedziska);
- linia kolejowa nr 272, czyli trasa w kierunku Jarocina i Ostrowa Wielkopolskiego (M. Poznań, Kórnik);
- linia kolejowa nr 354, czyli trasa w kierunku Obornik, Piły i Kołobrzegu (M. Poznań, Suchy Las, Oborniki) oraz mniejsze fragmenty linii, głównie łącznice kolejowe.

Uzupełnieniem tego układu są linie drugorzędne, zwane także aglomeracyjnymi:

- linia kolejowa nr 356 ze stacji Poznań Wschód w kierunku Wągrowca (M. Poznań, Czerwonak, Murowana Goślina, Skoki);
- linia kolejowa nr 357 ze stacji Luboń w kierunku Wolsztyna (M. Luboń, Komorniki, Stęszew).

Poznański węzeł kolejowy skupia szlaki prowadzące w 9 kierunkach. Siedem z nich to linie o znaczeniu krajowym, dwie to linie aglomeracyjne, jednotorowe, niezelektryfikowane. W przeszłości uruchamiano pociągi z Poznania przez Rokietnicę do Pniew, do Osowej Góry przez stację Puszczykówko, z Szamotuł do Międzychodu, z Obornik do Wronek, z Mieszkowa przez Śrem do Czempania, ze Skoków do Janowca Wielkopolskiego i ze Sławy do Gniezna. Aktualnie ruch pasażerski jest na tych liniach zawieszony.

Szczególnie istotnym problemem polskich metropolii (w tym poznańskiej) jest kwestia wykorzystania infrastruktury kolejowej do przewozów pasażerskich na terenie miasta i jego obszaru funkcjonalnego. W ciągu ostatnich kilkunastu lat znacząco zwiększyła się liczba mieszkańców powiatu poznańskiego kosztem miasta Poznania. Zwiększyła się także mobilność mieszkańców Metropolii korzystających z usług publicznych miasta wojewódzkiego oraz pracujących na jego terenie, natomiast zamieszkujących w gminach ościennych. Pomiaru ruchu zrealizowane dla potrzeb „Koncepcji Zintegrowanego Transportu Publicznego w oparciu o linie poznańskiego węzła kolejowego” (2014) wskazują, że w latach 2000-2013 ruch pasażerski kolejowy na liniach podmiejskich zmniejszył się o 39%. Mieszkańcy powiatu i Poznania w tych podróżach zamienili kolej na samochód. Efektem tego jest poważne zwiększenie ruchu kołowego na terenie Metropolii i w związku z tym zwiększenie wielkości emisji szkodliwych substancji pochodzących ze spalania (w tym CO₂). W rezultacie coraz większym zagrożeniem dla zdrowia mieszkańców oraz stanu środowiska przyrodniczego i kulturowego staje się zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego. Podkreślić także należy, że zwiększony ruch pojazdów skutkuje także coraz poważniejszymi problemami komunikacyjnymi w związku z niedostateczną przepustowością dróg metropolitalnych. Natomiast utrudnienia w ruchu i korki generują kolejne efekty związane z niską emisją. **W rozwiązaniu tych problemów pomoc ma utworzenie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej oraz budowa zintegrowanych centrów przesiadkowych w Poznaniu i gminach Metropolii.** Ważnym przedsięwzięciem jest modernizacja poznańskiego węzła kolejowego w celu zapewnienia jego przepustowości dla nowych połączeń kolei metropolitalnej i licznych połączeń regionalnych, krajowych i międzynarodowych.

Racjonalność polityki promowania transportu kolejowego w Metropolii Poznań potwierdzają przykłady zrealizowanych do tej pory inwestycji infrastrukturalnych w tej dziedzinie. Rewitalizacja linii kolejowych przeprowadzona w oparciu o istniejący potencjał transportowy i potrzeby mieszkańców, dzięki skróceniu czasu podróży oraz zaoferowanie podróżnym przejazdów nowoczesnym taborem przy atrakcyjnych częstotliwościach kursowania, powoduje wzrost zainteresowania korzystaniem z transportu kolejowego. Przykładem jest rewitalizacja linii kolejowej Poznań-Wągrowiec, gdzie średniodobowe potoki pasażerskie wzrosły o 84% na przestrzeni lat 2011 – 2014. Do sukcesu

zmodernizowanej linii przyczyniły się także działania wspierające samorządów lokalnych, w tym inwestycje w infrastrukturę okołostacyjną (Koncepcja Zintegrowanego Transportu Publicznego w oparciu o linie poznańskiego węzła kolejowego – Etap I, Poznań 2014).

Kolej spełnia ważną funkcję w połączeniach regionalnych i w ruchu podmiejskim. Likwidacja niektórych połączeń doprowadziła do obniżenia standardów dostępności kolei dla obsługi Metropolii Poznań, co spowodowało odpływ pasażerów na rzecz komunikacji autobusowej, a przede wszystkim indywidualnej. Komunikacja kolejowa odgrywa zdecydowanie zbyt małą rolę w obsłudze przewozowej obszaru funkcjonalnego Poznania. Przyczyną tego stanu jest mała częstotliwość połączeń kolejowych, niskie prędkości, a także zbyt duże odległości niektórych przystanków do osiedli mieszkaniowych (Transport w aglomeracji poznańskiej, 2010).

Transport rowerowy

Z uwagi na rosnącą kongestię komunikacyjną i wzrastające koszty, jakość podróżowania mieszkańców Metropolii jest wysoce niesatysfakcjonująca. Mieszkańcy Metropolii poszukują nowych sposobów przemieszczania się, które zapewnią zaspokojenie z jednej strony potrzeby mobilności, a z drugiej przyczyniają się do zdrowszego trybu życia. Ich efektem, coraz bardziej uświadamianym społecznie, jest redukcja emisji szkodliwych substancji do środowiska przyrodniczego, które są pochodną przede wszystkim ruchu samochodowego. Alternatywą dla samochodu przy podróżach na krótsze odległości jest ruch rowerowy. Wzrasta on systematycznie na obszarze Metropolii. W latach 1988 - 2010 liczba podróżujących rowerem wzrosła co najmniej czterokrotnie (Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej, 2011).

Według wyników badań przedstawionych w Planie Transportowym Aglomeracji Poznańskiej (2014) obecnie co 20. podróż w aglomeracji odbywa się przy wykorzystaniu roweru. Przemieszczenia rowerem częściej mają miejsce na obszarze podmiejskim (5,3% wszystkich podróży), z kolei w Poznaniu ruch rowerowy stanowi 4% przemieszczeń. Znaczący odsetek podróży rowerem odbywa się przede wszystkim na odcinkach do 5 km.

Jednostki wchodzące w skład obszaru funkcjonalnego Poznania cechuje bardzo zróżnicowany stan infrastruktury rowerowej. W miarę rozbudowany system dróg rowerowych posiada miasto Poznań i kilka mniejszych miast obszaru metropolitalnego. Średnia gęstość sieci dróg i ścieżek rowerowych w Metropolii wynosi 14 km/100 km², przy czym największa cechuje gminy: Puszczykowo, Poznań i Luboń (powyżej 40 km/100 km²), a najniższa gminy: Kostrzyn, Kleszczewo, Czerwonak i Oborniki (poniżej 3 km/100 km²). Powyższe dane wskazują na konieczność rozbudowy sieci, co powinno przełożyć się na poprawę spójności obszaru i przyczynić do częstszego wykorzystywania roweru jako środka transportu.

Miejski Obszar Funkcjonalny Poznania posiada dobre potencjalne warunki do rozwoju ruchu rowerowego. Kliny zieleni, dolina Warty i rynny jeziorne umożliwiają rozwój szlaków prowadzących z centrum Poznania do podmiejskich gmin i położonych na ich terenie atrakcji turystycznych. Ruch rowerowy na wskazanym obszarze stale wzrasta, jednak konieczne są dalsze działania na rzecz jego rozwoju, w tym tworzenia spójnego systemu dróg rowerowych, nie tylko w skali gmin ale także całego obszaru funkcjonalnego.

Transport wodny

W granicach Metropolii Poznań jedyną rzeką przydatną do celów wykonywania transportu pasażerskiego jest rzeka Warta. Przepływa ona przez gminy: Śrem, Mosinę, Puszczykowo, Komorniki, Luboń, Poznań, Suchy Las, Czerwonak, Murowaną Goślinę oraz Oborniki. Jest to odcinek o długości 120 km (od 303 km do 183 km biegu rzeki). Infrastrukturę rzeczną na tym odcinku stanowią przystanie śródlądowe w miejscowościach: Śrem, Jaszkowo, Radzewice, Rogalinek, Puszczykowo, Luboń, Poznań, Czerwonak, Mściszewo, Oborniki oraz Stobnica. W większość z nich są jedynie pomosty lub pogłębione nabrzeża umożliwiające zacumowanie statków, brakuje natomiast infrastruktury brzegowej.

W Poznaniu przy ul. Estkowskiego znajduje się przystań śródlądowa Poznań Stary Port składająca się z kilku pomostów umożliwiających przycumowanie jednostek pływających, toalety i prowizorycznego kapitanatu. Przystań posiada całodobową ochronę i bosmanat, więc możliwe jest pozostawienie tam łodzi i skorzystanie z oferty turystycznej dostępnej na lądzie. Przy marinie znajduje się wypożyczalnia sprzętu wodnego - do wynajęcia są kajaki, tratwy, małe jednostki motorowe, a także pływająca loża widokowa. Przystań działa od 2014 r. w okresie od maja do października. Z Przystani Stary Port wypływają 3 statki pasażerskie: „Biała Dama”, „Karolinka” i „Bajka”. Rejsy odbywają się w kierunku północnym (do Karolina) oraz w kierunku południowym (do Starołęki). Rejsy statkami mają charakter turystyczny i częściej wypływają w weekendy aniżeli w dni robocze. Największą popularnością cieszy się statek „Bajka” posiadający lepsze wyposażenie. W szczycie sezonu odbywa on 5 kursów dziennie trwających ok 70 minut. W okresie od maja do sierpnia 2015 roku statkiem „Bajka” przewieziono 9000 osób. W 2016 roku planowane jest uruchomienie rejsów już od kwietnia, a w ofercie będzie dotychczas kursujący statek „Bajka” oraz nowy hydrobus „Widmo”. Armator statków „Biała Dama” i „Karolinka” ze względu na zbyt małą frekwencję nie planuje powrotu na Wartę w 2016 r. Poza przystanią Poznań Stary Port na miejskim odcinku Warty znajdują się 3 plaże miejskie, przy których zwodowano 8 pomostów pływających umożliwiających cumowanie jednostek pływających.

W Czerwonaku na 234 km Warty, na trasie wodnego szlaku turystycznego „Wielkiej Pętli Wielkopolski”, powstała stacja rzeczna Akwen Marina. Obiektem zarządza Centrum Rozwoju Kultury Fizycznej „AKWEN” w Czerwonaku. Drewniane pomosty pływające umożliwiają cumowanie kilkunastu jednostek, a slip ułatwia wodowanie łodzi. Ze słupków dystrybucyjnych można pobrać energię elektryczną i wodę. Basen portowy jest oświetlony i chroniony całodobowo przez pracowników obsługi i agencję ochrony. Sezon trwa od kwietnia do października. Na terenie znajduje się parking na około 50 samochodów osobowych, pole namiotowe, miejsce na ognisko, domek grillowy, boiska do siatkówki plażowej lub badmintonu, a także labirynty rowerowe oraz zadaszne wiaty, pod którymi można się schronić w czasie deszczu. Rozległy teren sprzyja organizowaniu festynów, pikników, koncertów oraz różnego rodzaju zawodów.

W Śremie przy ul. Nadbrzeżnej od 2009 r. działa marina dla łodzi motorowych. Na przystani może cumować kilkanaście jednostek pływających. Gospodarzem obiektu jest Stowarzyszenie Wodniacy Śrem skupiające ludzi preferujących aktywny wypoczynek nad Wartą. Przystań wyposażona jest w toalety, wodę, prąd, ławki, miejsce na grilla, grill, całodobową ochronę. Lokalny samorząd podejmuje działania mające na celu stworzenie wodnego szlaku w kierunku Obornik. Uzyskano pozwolenia na budowę nowego portu nad Wartą oraz zakupiono kolejny statek z Holandii, którym będzie mogło jednorazowo podróżować ponad 60 osób. Jednostka ma specjalny pokład słoneczny, toalety, wygodne siedzenia. Mniejsze statki będą służyły jako tramwaje wodne, większe natomiast przeznaczone zostaną do celów turystycznych.

W Obornikach działa przystań żeglarska Kowale wyposażona w pełen węzeł sanitarny oraz pole namiotowe. Na terenie przystani można zacumować łódkę, wynająć kajaki lub tratwy kajakowe, a od 2015 roku istnieje możliwość czarteru łodzi motorowych w ramach Warta Czarter. Ponadto Obornickie Stowarzyszenie Wodniackie APLAGA wspólnie z władzami gminy Oborniki inicjuje budowę nowej przystani wodnej nad Wartą. Zakończono już zbieranie dokumentacji i trwają przygotowania do rozpoczęcia prac na wiosnę 2016 r. W miejscu powstania nowego portu na brzegu rzeki znajduje się już wiata turystyczna oraz kontener sanitarny, planowany jest zakup pomostów pływających oraz jachtów. Projekt obejmuje budowę basenu portowego, hotelu z restauracją i salą konferencyjną, pola biwakowego, sceny plenerowej oraz miejsca do grillowania. Powstanie też strefa rekreacyjna z boiskami oraz placem zabaw dla dzieci, a także hangar WOPR. Jeżeli ambitne założenia uda się zrealizować, będzie to jeden z największych tego typu obiektów na trasie Wielkiej Pętli Wielkopolski.

Władze Poznania oraz pozostałych miast Metropolii położonych wzdłuż brzegów Warty zamierzają zwiększyć atrakcyjność rzeki jako trasy komunikacyjnej i turystycznej. Ich efektem ma być stworzenie regularnych połączeń tramwaju wodnego oraz rejsów turystycznych. Prowadzone są rozmowy w tej sprawie między samorządami Poznania, Śremu, Czerwonaka i Obornik. Ponadto dzięki inicjatywie Partnerstwa „Na rzecz Warty”, będącej efektem współpracy Urzędu Miasta Poznania oraz firm: KuiperCompagnons, DHV i SwedeCenter, powstał projekt kompleksowego Planu rozwoju rzeki Warty w granicach Miasta Poznania. Głównymi celami projektu są przywracanie Warty Poznaniowi i jego mieszkańcom, poprawa zagospodarowania przestrzennego i wzrost atrakcyjności terenów nadbrzeżnych, nadanie miastu ożywiającego impulsu ekonomicznego, połączenie projektów przestrzennego zagospodarowania obszarów nad Wartą, integracja planowanych inwestycji nadrzecznych z założeniami Planu Rozwoju Rzeki Warty a także poprawa ochrony przeciwpowodziowej.

Dostępność transportowa Poznania

Jakość istniejącego układu transportowego przekłada się bezpośrednio na dostępność przestrzenną poszczególnych miejsc obszaru funkcjonalnego. Najlepszym jej miernikiem jest dostępność czasowa, gdyż uwzględnia zarówno czynnik geograficzny (odległość), jak i techniczny (jakość sieci transportowej). Szczególnie istotna jest dostępność Poznania – miasta centralnego Metropolii, które stanowi cel codziennych dojazdów do pracy i szkół dla wielu mieszkańców obszaru funkcjonalnego. Podkreślić również należy coraz większe znaczenie pozostałych miejscowości Metropolii, które ze względu na swój rozwój przestrzenny i gospodarczy coraz intensywniej generują codzienne dojazdy mieszkańców Poznania.

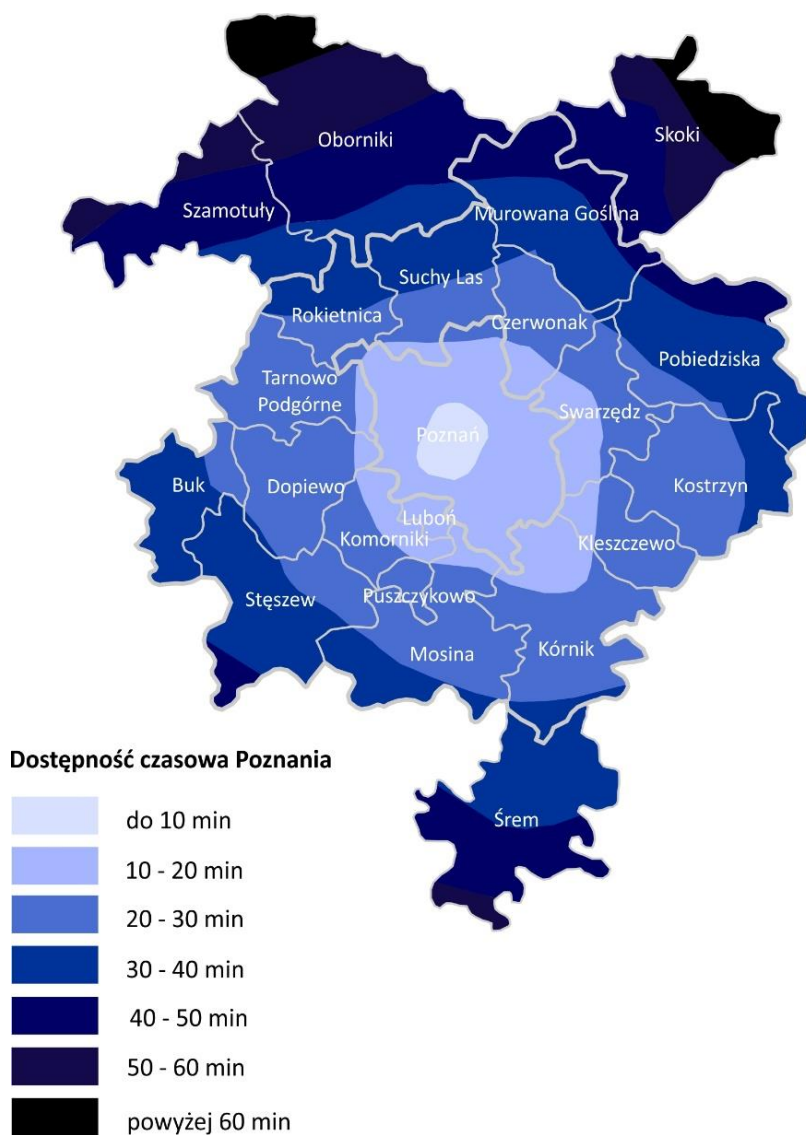
Dostępność czasowa Poznania przy wykorzystaniu samochodu okazuje się w przypadku wielu gmin obszaru funkcjonalnego lepsza, aniżeli ma to miejsce przy wykorzystaniu komunikacji publicznej. Czas dojazdu do miasta jest najkrótszy z obszaru gmin powiatu poznańskiego i wynosi do 30 minut. Wyjątek stanowią gminy drugiego pierścienia, tj. Murowana Goślina, Pobiedziska i Buk. Co istotne, izochrony odkształcają się równoleżnikowo, na co wpływ ma przebieg autostrady A2. Z uwagi na rozmieszczenie infrastruktury transportowej dostępność gmin zlokalizowanych poza powiatem poznańskim a wchodzących w skład obszaru funkcjonalnego jest dużo gorsza. Dotyczy to szczególnie gmin Skoki i Oborniki.

Podobne wyniki przynosi analiza dostępności czasowej Poznania przy wykorzystaniu transportu publicznego. Również w tym przypadku gorszą dostępnością cechują się gminy zlokalizowane w większej odległości od Poznania. Co ważne, dostępność Poznania przy wykorzystaniu

transportu zbiorowego innego niż kolej jest dużo gorsza, aniżeli ma to miejsce w przypadku analiz uwzględniających ten środek transportu. Przykładem może być gmina Szamotuły, którą cechuje dużo lepsza dostępność, aniżeli położone w podobnej odległości Oborniki, czy Śrem. Wskazuje to zatem na duży potencjał kolei w kształtowaniu dostępności Poznania w transporcie publicznym.

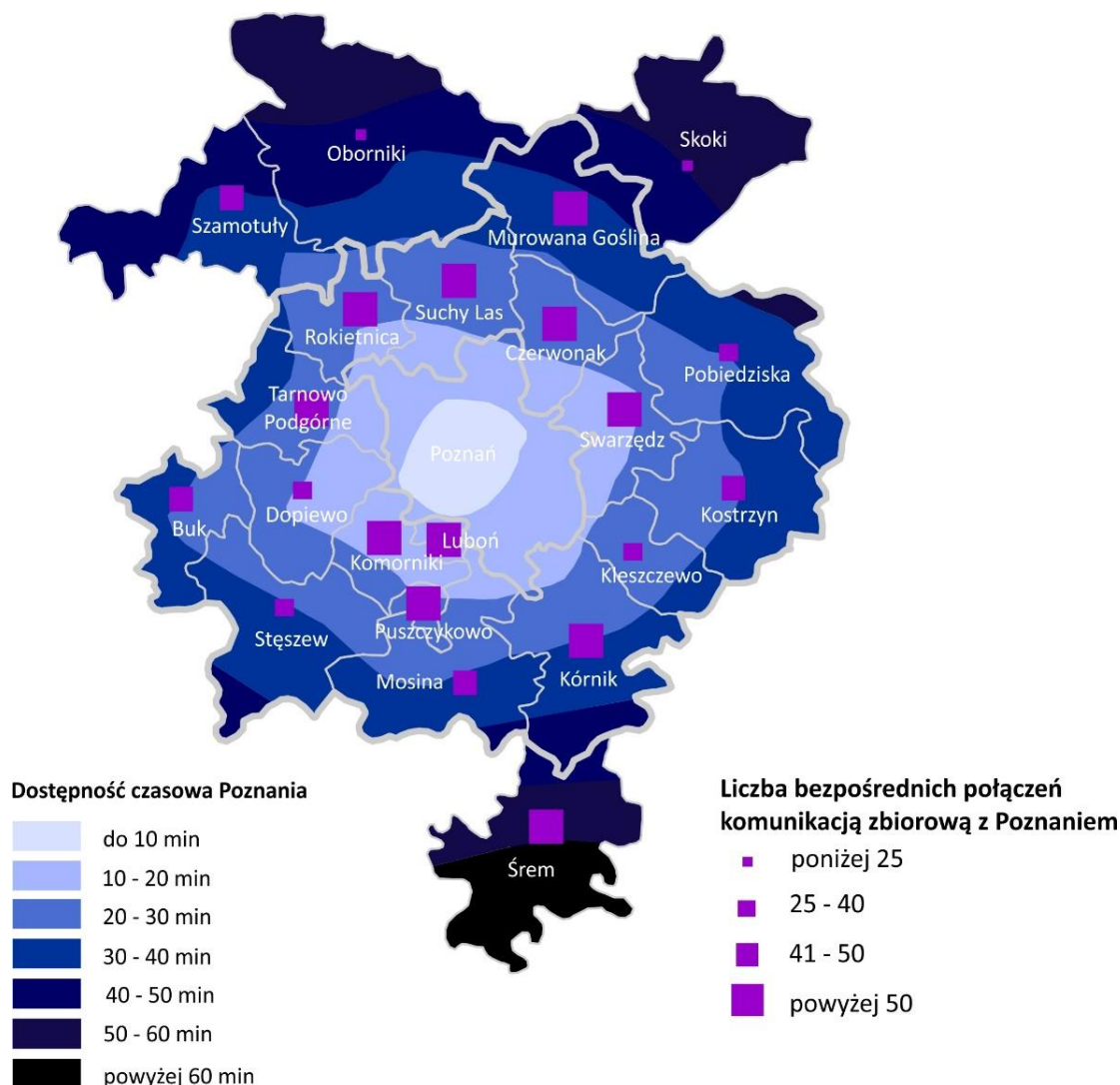
Identyfikatorem powiązań Poznania z jednostkami osadniczymi regionu jest również liczba pasażerów i połączeń komunikacyjnych oferowanych w ramach oferty transportu zbiorowego (kolejowego i autobusowego). W przypadku gmin powiatu poznańskiego dominującą rolę w organizacji dojazdów do miasta odgrywa komunikacja miejska (gminna), dla jednostek położonych dalej kluczową funkcję pełni kolej. Z miejscowości zlokalizowanych z dala od sieci kolejowej dojazd do Poznania zapewnia także komunikacja autobusowa. Najwięcej połączeń z Poznaniem (powyżej 50 na dobę) charakteryzuje gminy powiatu poznańskiego: Tarnowo Podgórne, Rokietnicę, Suchy Las, Murowaną Goślinę, Czerwonak, Swarzędz, Kórnik, Luboń, Komorniki i Puszczykowo oraz Śrem, z kolei najmniejszą liczbę bezpośrednich połączeń z Poznaniem przy wykorzystaniu transportu zbiorowego mają Skoki.

Ryc. 6 Dostępność czasowa Poznania z obszaru Metropolii z wykorzystaniem samochodu (2013 r.).



Źródło: Opracowanie własne.

Ryc. 7 Dostępność czasowa Poznania z obszaru Metropolii przy wykorzystaniu komunikacji zbiorowej (2013 r.).



Źródło: Opracowanie własne.

Środki transportu w codziennych dojazdach

Wyniki badań przeprowadzonych przez CBM (2009) oraz Bula (2013), dotyczące wykorzystania poszczególnych środków transportu wskazują, że najczęściej osób przemieszczających się po obszarze Metropolii Poznań wykorzystuje do tego celu komunikację zbiorową i samochód. Dotyczy to zarówno Poznania, jak i terenów położonych w jego obszarze oddziaływania. Mieszkańcy Poznania częściej wybierają więc transport zbiorowy (ok. 60% przejazdów), z kolei mieszkańcy pozostałych gmin Metropolii w dojazdach do pracy wykorzystują przede wszystkim samochód (ponad 56% wszystkich podróży). Stosunkowo mały udział w strukturze środków transportu na terenie strefy podmiejskiej ma kolej (8%), autobusy PKS i ze względu na odległości rower (Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla miasta Poznania na lata 2014 – 2025, 2014). Wpływ na ten wynik ma słaby dostęp do komunikacji publicznej w gminach podmiejskich oraz wysoki stopień dezintegracji systemów transportu zbiorowego. Pomimo wdrożenia wspólnego biletu

aglomeracyjnego w części gmin aglomeracji (projekt PEKA), system taryfowy cechuje nadal wysoki stopień dezintegracji (wskazuje się na konieczność rozszerzenia zasięgu oddziaływania biletu aglomeracyjnego zarówno o nowe jednostki gminne jak i kolejnych przewoźników - w tym przede wszystkim kolejowych). Problemem jest także brak harmonizacji rozkładów jazdy oraz niedostateczna liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych, umożliwiających szybką zmianę środka transportu. Nie bez znaczenie pozostaje także stosunkowo wysoka kosztowność usług transportu publicznego. W wyniku tych niedogodności wiele osób wybiera podróż własnym samochodem. Tylko w trakcie szczytu porannego (w godz. 5:30 - 8:30) do miasta wjeżdża ponad 40 tys. pojazdów (Rychlewski, Bul, 2012). Sytuacja ta generuje coraz poważniejsze problemy komunikacyjne oraz znaczący poziom kongestii (zatłoczenia) zarówno w mieście centralnym Metropolii, jak i na drogach prowadzących do i z Poznania.

Tab. 5 Wykorzystanie środków transportu w dojazdach do pracy w Metropolii Poznań (2012 r.)

Środek transportu	Mieszkańcy Poznania [%]	Mieszkańcy gmin Metropolii [%]	Mieszkańcy Metropolii [%]
Autobus miejski / gminny	24,46	12,20	17,75
Tramwaj	30,57	3,27	15,63
Kolej	3,05	5,80	4,56
Autobus PKS	0,17	5,35	3,09
Transport zakładowy	0,89	1,63	1,30
Taksówka	1,62	0,14	0,89
Bus prywatnego przewoźnika	0,17	2,08	1,14
Samochód (jako kierowca)	17,08	41,36	30,37
Samochód (jako pasażer)	8,63	15,17	12,21
Motocykl	0,17	1,93	1,14
Rower	4,67	3,57	4,07
Pieszno	8,45	7,44	7,89

Źródło: Migracje wahadłowe mieszkańców aglomeracji poznańskiej w okresie intensywnej suburbanizacji (Bul, 2014).

Największym operatorem transportu w obszarze funkcjonalnym Poznania jest poznańska spółka (w całości należąca do Miasta) – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. (MPK). Oferuje ona przewozy na 20 liniach dziennej komunikacji tramwajowej oraz jednej linii nocnej. Sieć tramwajowa stanowi szkielet sieci komunikacyjnej Poznania ze względu na swe duże możliwości przewozowe oraz dobrą płynność ruchu (dzięki wydzielonym z jezdni torowiskom oraz priorytetom przejazdu na niektórych skrzyżowaniach). Linie autobusowe w zamierzeniu mają stanowić uzupełnienie sieci tramwajowej. Funkcjonują one głównie na obszarach o mniejszej gęstości zabudowy oraz na peryferiach. Przewozy odbywają się na 53 liniach dziennych i 19 nocnych, przy wykorzystaniu wyłącznie taboru niskopodłogowego.

Na obszarze gmin Metropolii funkcjonuje 59 stałych linii autobusowych transportu zbiorowego o charakterze gminnym i międzygminnym, których organizatorem są samorządy gminne.

Dodatkowo Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu obsługuje 20 linii autobusowych międzygminnych, które kursują po obszarze powiatu poznańskiego (Gadziński, 2012). Uwzględniając różne możliwości przemieszczania się na terenie Metropolii, podróż tramwajem wybiera codziennie około 150 tys. osób, autobusem ponad 160 tys. osób (w tym 125 tys. w ramach oferty MPK), natomiast kolejną średnio około 45 tys. osób (Kaczmarek, Bul, 2012). W mieście kumulują się zarówno potoki wynikające z ruchu komunikacyjnego wewnątrz miasta, jak i ruchu, który jest wynikiem dojazdów do Poznania z obszaru Metropolii.

Bezpieczeństwo drogowe

Statystyki policyjne dla Miasta Poznania i Powiatu Poznańskiego wskazują, że poziom bezpieczeństwa na drogach określić należy jako niesatysfakcjonujący. W latach 2012-2014 udało się co prawda uzyskać spadek liczby wypadków drogowych o prawie 11%, jednak liczba wypadków nadal pozostawała na wysokim poziomie i wynosiła 493. W 2014r. notowano także 9 467 kolizji drogowych. W wyniku wydarzeń drogowych ranne zostały 573 osoby, a śmierć poniosło 50 osób. Podkreślić należy, że liczba zabitych na drogach Poznania i Powiatu Poznańskiego wzrosła w latach 2012-2014 o 25%. Statystyki te wskazują, że mimo prowadzonych działań mających na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na drogach (tj. zmiany legislacyjne, inwestycje w infrastrukturę, akcje samorządowe i społeczne) problem bezpiecznych dróg nadal stanowi jeden z ważniejszych metropolitalnych dylematów rozwojowych.

Strategia rozwoju transportu publicznego na obszarze Metropolii Poznań

Kluczowymi dokumentami strategicznymi regulującymi funkcjonowanie i rozwój transportu publicznego w Metropolii Poznań są **Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014 – 2025**, przyjęty przez Radę Miasta Poznania w drodze uchwały 18 marca 2014 r., oraz **Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Poznańskiego na lata 2014 – 2025**, przyjęty 18 czerwca 2014 r. Celem opracowania i przyjęcia tych dokumentów, zwanych potocznie Planami Transportowymi jest „takie planowanie publicznego transportu zbiorowego w Poznaniu oraz w gminach powiatu poznańskiego, aby zapewnić zrównoważony rozwój transportu w Aglomeracji dla osiągnięcia celów zarówno ekologicznych jak i społecznych oraz gospodarczych”.

Zgodnie z przyjętymi dokumentami rozwój transportu publicznego w Metropolii powinien zapewniać osiągnięcie następujących efektów środowiskowych, społecznych i gospodarczych:

- zmniejszenie emisji zanieczyszczeń wynikającej z procesów transportowych;
- ograniczenie emisji hałasu powstającego w procesach transportowych;
- ochrona obszarów cennych przyrodniczo;
- zwiększenie dostępu do publicznego transportu zbiorowego mieszkańcom gmin podpoznańskich;
- poprawa jakości transportu publicznego;
- zwiększenie dostępu do publicznego transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym;
- zapobieganie wykluczeniu z korzystania z publicznego transportu zbiorowego osobom ubogim;
- zmniejszenie kosztów transportu;
- zwiększenie atrakcyjności terenów przemysłowych i usługowych poprzez zwiększenie ich dostępu do publicznego transportu zbiorowego.

Dla osiągnięcia wskazanych wyżej celów sformułowane zostały w Planach Transportowych konkretne zadania rozwojowe o charakterze badawczym, inwestycyjnym, organizacyjnym, środowiskowym i informacyjnym. Główne kierunki działań, wskazane w tych dokumentach, obejmują:

- rozwój metropolitalnego transportu kolejowego oraz jego integrację z innymi formami transportu; nasilające się zjawisko migracji mieszkańców z centrum Metropolii na jej peryferie tworzy warunki do większego wykorzystania transportu kolejowego o charakterze aglomeracyjnym w codziennych dojazdach do Poznania; transport ten powinien cechować się wysoką częstotliwością kursów, bezpośredniością dowozu do miejsc docelowych i punktów przesiadkowych oraz wysoką jakością taboru;
- rozwój sieci Poznańskiego Szybkiego Tramwaju i tramwaju tradycyjnego jako niskoemisyjnych form transportu oraz lepsze ich zintegrowanie z innymi formami transportu, w tym kolejowym transportem metropolitalnym;
- rozwój uzupełniającej do transportu szynowego sieci miejskiego i aglomeracyjnego transportu autobusowego zapewniającego szybki dojazd do węzłów przesiadkowych zlokalizowanych przy stacjach kolejowych i pętlach tramwajowych;
- rozwój systemu BRT (*Bus Rapid Transit*) opartego głównie o pojazdy niskoemisyjne;
- zmiany organizacyjne ukierunkowane na integrację systemów transportowych, w tym m.in. wspólny rozkład jazdy, spójny system taryfowy i jeden bilet (karta PEKA), wspólny system informacji pasażerskiej, spójne oznakowanie pojazdów i przystanków;
- uwzględnienie potrzeb różnych grup społecznych i środowisk korzystających z transportu publicznego, w tym także osób zagrożonych wykluczeniem z użytkowania publicznego transportu zbiorowego ze względu na niepełnosprawność czy ubóstwo;
- Integrację transportu samochodowego z transportem zbiorowym poprzez budowę parkingów P+R przy stacjach kolejowych;
- ukierunkowanie środków finansowych w większym stopniu na inwestycje transportowe mające na celu usprawnienie transportu publicznego niż inwestycje usprawniające ruch samochodowy.

Plany Transportowe zawierają także postulaty dotyczące rozwoju sieci transportu zbiorowego w Metropolii, wskazując nowe linie i połączenia konieczne dla poprawy funkcjonowania tego systemu.

Zbliżone kierunki działania zawiera projekt **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego**. W dokumencie wskazano, że docelowe rozwiązania transportowe powinny uwzględniać następujące wytyczne kierunkowe:

- eliminacja wzajemnego konkurowania przewoźników kolejowych i autobusowych w obsłudze publicznych przewozów pasażerskich, kierując się jednocześnie zasadą maksymalnego wykorzystania potencjału przewozowego przewoźników kolejowych (jednostkowy koszt przewozu pasażera przy właściwym wykorzystaniu potencjału jest znacznie korzystniejszy w przypadku przewozów kolejowych niż samochodowych);
- stworzenie takiej sieci transportowej, która gwarantuje mieszkańcom tych rejonów Wielkopolski, w których dostęp do infrastruktury kolejowej jest ograniczony, zapewnienie porównywalnej oferty przewozowej bazującej na sieci połączeń autobusowych;
- zaproponowanie kompleksowej sieci zintegrowanych węzłów przesiadkowych (ZWP), których zadaniem jest osiągnięcie elastyczności oferty przewozowej, w rozumieniu zapewnienia warunków sprawnej zamiany publicznych środków transportowych w realizacji celu podróży;
- stworzenie niezbędnych warunków dla dotychczasowych użytkowników transportu indywidualnego do skorzystania (zamiany) z oferty publicznych przewozów zbiorowych,

głównie poprzez zaproponowanie sieci punktów „parkuj i jedź” (P&R), w których kierowcy mogą pozostawić pojazdy i skorzystać z oferty transportu zbiorowego;

- dostosowanie strony podażowej - oferty przewozowej, do intensywności realnych potoków pasażerskich zidentyfikowanych na terenie województwa wielkopolskiego;
- utrzymanie podobnego poziomu kosztów realizacji publicznych przewozów zbiorowych jak w dotychczasowym rozwiązaniu, jednak realizując większą liczbę zadań przewozowych.

Projekt Planu wskazuje także rekomendacje w kilku dziedzinach związanych z organizacją transportu zbiorowego na terenie Wielkopolski, w tym m.in.:

1. w zakresie integracji transportu – projekt planu precyzuje następujące zalecenia:
 - węzły transportowe pełniące rolę zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz P&R należy stopniowo, w miarę możliwości, dostosowywać do opisanych w dokumencie standardów,
 - ujednoczyć system informacji wizualnej związanej z infrastrukturą i suprastrukturą wszystkich przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
 - wprowadzić bezpłatny system umożliwiający zaplanowanie podróży (tzw. *planer* podróży), dostępny zarówno przez stronę internetową jak i przez platformy mobilne
 - zapewnić możliwość przewozu rowerów w przewozach kolejowych.
2. w zakresie informacji pasażerskiej – projekt planu precyzuje następujące zalecenia:
 - opracować jednolity system graficzny, który będzie obowiązywać zarówno na przystankach, punktach przesiadkowych, środkach transportu jak i na witrynie sieci Internet,
 - opracować platformę internetową integrującą całość informacji dostarczanej pasażerom w postaci planera podróży, opracować wersję mobilną platformy oraz wykorzystać potencjał mediów społecznościowych, uruchomić infolinię telefoniczną,
 - prowadzić stosowną politykę informacyjną dotyczącą zmian w funkcjonowaniu transportu zbiorowego umożliwiającą możliwie wczesne informowanie pasażerów o planowanych zmianach, w tym poprzez urządzenia mobilne (planery podróży, media społecznościowe).

W trakcie przygotowania jest także dokument **Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku**, będący dokumentem implementacyjnym Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020 w zakresie interwencji w ramach Celu Tematycznego 7 – Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej. Plan określać będzie cele, priorytety i działania w obszarze transportu drogowego i kolejowego do realizacji w perspektywie 2014-2020 przy wykorzystaniu Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Dokument uwzględniac będzie założenia Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego.

Kolejnym istotnym dokumentem wpływającym na strategię rozwoju transportu w Metropolii, jest opracowana w 2015 roku **Spójna Polityka Parkingowa Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Poznańskiej (SPPOFAP)**. Dokument powstał we współpracy z samorządami wchodzącymi w skład Metropolii Poznań w ramach projektu współfinansowanego z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna pn. Badanie powiązań funkcjonalno-przestrzennych w zakresie parkingów dla obszaru Aglomeracji Poznańskiej (z uwzględnieniem wpływu sąsiadujących powiatów – SPPOFAP). W wyniku realizacji projektu przeprowadzono badania w zakresie zachowań i preferencji mieszkańców, dokonano oceny stanu istniejącego bazy parkingowej oraz wyznaczono lokalizację pod perspektywiczne obiekty parkingowe. Umożliwiono także poszczególnym samorządom przygotowanie

części dokumentacji technicznej związanej z planowanymi inwestycjami parkingowymi. Celem podjętych działań było wyznaczenie kierunków zmian systemu parkingowego z uwzględnieniem korzyści ekonomicznych, ustalenie standardów i zaproponowanie rozwiązań w zakresie polityki taryfowej oraz zaproponowanie sposobów powiązania transportu zbiorowego i indywidualnego w kontekście parkingów. Dokument spójnej polityki parkingowej wskazuje główne problemy transportowe na obszarze Metropolii tj. wzrost ruchu samochodowego, spadek ruchu pasażerskiego w transporcie zbiorowym oraz procesy suburbanizacyjne. Jako pozytywny aspekt stanu istniejącego wskazano m.in. obserwowany wzrost ruchu rowerowego oraz korzystne postrzeganie społeczne transportu zbiorowego.

Zakres dokumentu dotyczy w głównej mierze parkingów Park&Ride, ich charakterystyk, możliwej lokalizacji oraz funkcjonowania w ramach systemu transportowego.

Według zapisów dokumentu, system parkingów Parkuj i Jedź (Park&Ride) powinien charakteryzować się:

- szybkim dojazdem do parkingów z miejsca zamieszkania ich potencjalnych użytkowników;
- powiązaniem z szybkim i sprawnym transportem zbiorowym;
- niewielkimi kosztami budowy i funkcjonowania;
- brakiem lub niewielkimi kosztami parkowania dla jego użytkowników
- wspólnymi zasadami użytkowania parkingów oraz wspólnymi elementami identyfikującymi;
- wyższymi od typowych parkingów standardami;
- wyposażeniem w nowoczesne systemy ITS, takie jak: system naprowadzania na wolne miejsca postojowe, system informacji pasażerskiej on-line i inne.

W dokumencie podkreślono, że zagęszczenie lokalizacji parkingów Park&Ride jest korzystne z uwagi na zmniejszenie drogi dojazdu do parkingu. Wskazano, że kolejność budowy parkingów Park&Ride powinna wynikać z możliwości ich realizacji. Dokument postuluje także, by parkingi Bike&Ride oraz Kiss&Ride realizowane były przy wszystkich stacjach i przystankach kolejowych oraz przy pętlach tramwajowych i węzłach przesiadkowych.

Mimo że dokument Polityki Parkingowej nie stanowi prawa lokalnego, wyznacza kierunki inwestycyjne w zakresie rozwoju sieci parkingowej z uwagi na uwzględnienie podczas jego tworzenia zapisów planów transportowych i dokumentów implementacyjnych w zakresie polityki spójności a także przeprowadzenie szerokich konsultacji z mieszkańcami i przedstawicielami władz samorządowych.

Podsumowując, zapisy Planów Transportowych i pozostałych dokumentów kształtujących strategię rozwoju transportu publicznego są wynikiem dogłębnej analizy sytuacji w MOF Poznania i uwzględniają także zmieniające się potrzeby mieszkańców obszaru. Podróżowanie w obrębie obszaru metropolitalnego staje się coraz trudniejsze, ze względu na rosnące zatłoczenie komunikacyjne. Jedynym rozwiązaniem tego problemu jest zwiększenie udziału transportu zbiorowego w realizacji codziennych podróży mieszkańców Metropolii.

3.3.

GOSPODARKA I RYNEK PRACY

Metropolia Poznań stanowi jeden z największych ośrodków przemysłowych i usługowych w kraju. Świadczy o tym zarówno liczba podmiotów gospodarczych, a co za tym idzie liczba miejsc pracy, jak i wysokość PKB wytwarzanego w mieście i całej Metropolii. Według danych z 2011 r. Metropolia Poznań generuje 4,5% produktu krajowego brutto Polski, natomiast wartość PKB wytworzonego w Poznaniu na osobę plasuje miasto na drugim, po Warszawie, miejscu w kraju. Obszar funkcjonalny Poznania charakteryzuje typ gospodarki usługowo-przemysłowej. W nielicznych gminach zatrudnienie w rolnictwie przekracza 3%. Natomiast zatrudnienie w usługach jest w całej Metropolii wyższe niż 70%.

Podmioty gospodarcze

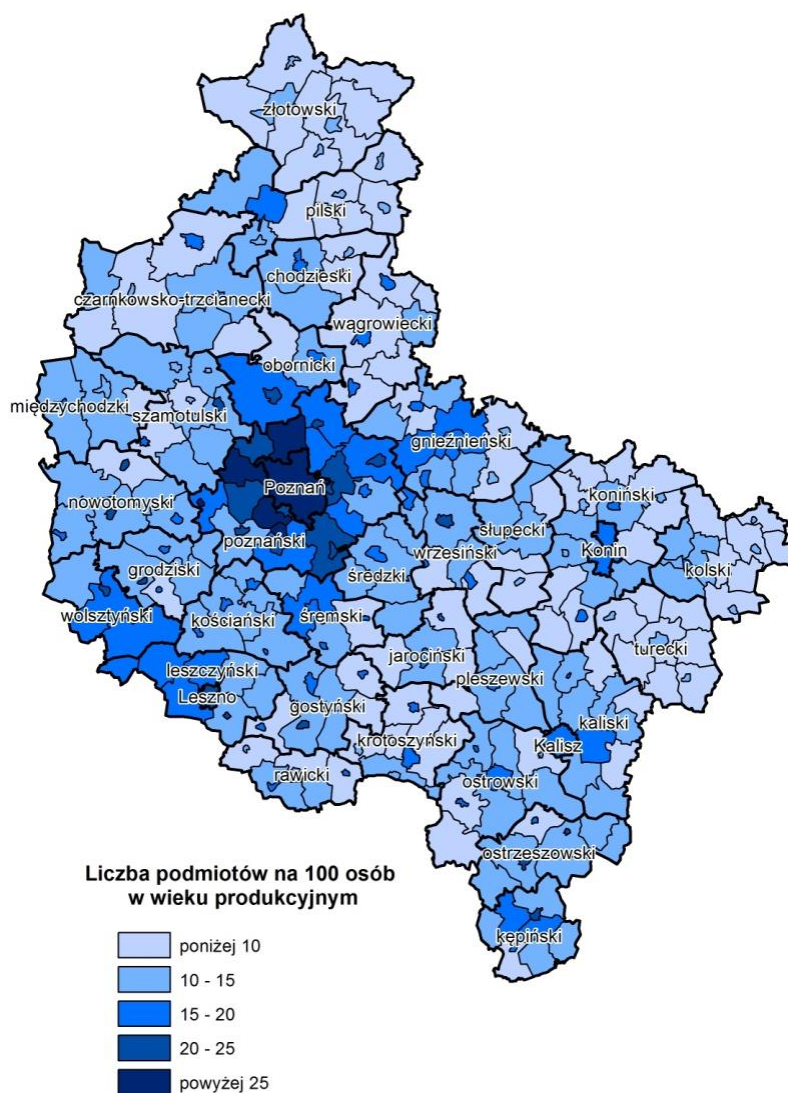
Podmioty gospodarcze prowadzące działalność w mieście i gminach podmiejskich wykorzystują zewnętrzne i wewnętrzne korzyści aglomeracji (m.in. bliskiej lokalizacji i urbanizacji). Korzyści te są podstawowym warunkiem powstania każdej aglomeracji miejskiej i decydują o jej pozycji konkurencyjnej (Gaczek, 2012).

Tab. 6 Produkt krajowy brutto na 1 mieszkańca według podregionów w Polsce (2012 r.).

Lp.	Jednostka terytorialna	PKB na mieszkańca (zł)	Polska = 100%
1	m. Warszawa	122 005	290,9
2	m. Poznań	82 311	196,3
3	podregion legnicko-głogowski	71 313	170,1
4	m. Wrocław	65 103	155,2
5	m. Kraków	64 808	154,5
6	podregion trójmiejski	62 170	148,3
7	podregion tyski	59 733	142,4
8	podregion katowicki	57 116	136,2
9	podregion warszawski zachodni	52 637	125,5
10	podregion m. Łódź	51 198	122,1
11	podregion ciechanowsko-płocki	50 406	120,2
12	podregion gliwicki	50 226	119,8
13	podregion m. Szczecin	49 497	118,0
14	podregion poznański	49 369	117,7

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2013.

Ryc. 8 Podmioty gospodarcze w województwie wielkopolskim (2013 r.).



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2014.

Obok branż tradycyjnych, które nadal odgrywają w strukturze gospodarki Metropolii główną rolę, coraz większego znaczenia nabierają podmioty działające w branżach zaawansowanych technicznie. W sposób szczególny potencjał rozwojowy wykazują wskazane w dokumencie Regionalnej Strategii Innowacji dla Wielkopolski na lata 2015 – 2020 (RIS3) tzw. **Inteligentne specjalizacje regionalne. Należą do nich: biosurowce, wnętrza przyszłości, przemysł jutra** (rozwój tego obszaru obejmuje stosowanie zaawansowanych procesów produkcyjnych i procesów specjalnych oraz wdrażanie produkcji zrównoważonej), **rozwój oparty na ICT, wyspecjalizowane procesy logistyczne oraz nowoczesne technologie medyczne**. Obszary te wynikają w części z dotychczasowych specyfikacji gospodarczych Wielkopolski, ale również stanowią odpowiedź na wyzwania przyszłości m.in. dzięki swemu potencjałowi innowacyjnemu oraz naukowo-badawczemu.

Na obszarze Metropolii znajduje się wiele parków przemysłowych, parków naukowo-technologicznych, inkubatorów przedsiębiorczości, centrów transferu technologii, czy też ośrodków wspierania przedsiębiorczości.

Ważną rolę w rozwoju gospodarki metropolitalnej pełnią inkubatory przedsiębiorczości zlokalizowane na obszarze Metropolii. Inkubatory tworzą przyjazne warunki do prowadzenia działalności gospodarczej oferując m.in. wynajem powierzchni użytkowej na preferencyjnych warunkach oraz wsparcie w postaci szkoleń i doradztwa dla początkujących przedsiębiorców. W ostatnim czasie uruchamiane są także nowoczesne formy wsparcia, jak preinkubacja czy inkubator wirtualny. Prowadzenie firmy w ramach inkubatora jest ograniczone do początkowej fazy działalności firmy. Mechanizm wsparcia skonstruowany jest tak, aby w możliwie najszybszym czasie pozwolić młodemu przedsiębiorcy na pełne usamodzielnienie. Funkcjonowanie inkubatorów przedsiębiorczości wpływa znacząco na rozwój lokalnych społeczności, umożliwiając im rozwój i wykorzystanie sprawdzonych wzorców w zakresie tworzenia przedsiębiorstw. Inkubatory wspierają szczególnie rozwój firm z perspektywicznych sfer gospodarki tj. usługi informatyczne i internetowe, design i wzornictwo przemysłowe oraz z branż wysokich technologii.

W sposób szczególny w inkubatorach swój rozwój ulokowały firmy z branży IT. Mimo że aglomeracja poznańska nie wykorzystuje w pełni swojego potencjału w tej dziedzinie stanowi ona jeden z najbardziej aktywnych ośrodków start-up'owych w Polsce. W aglomeracji powstało co najmniej kilkadziesiąt udanych start-up'ów działających w branży IT. Kilka z nich odniosło spektakularne sukcesy jak Allegro, czy OLX (Tablica.pl). Inne przykłady poznańskich start-up'ów informatycznych to internetowykantor.pl, Dice+, NaviExpert, Jakdojade, Neptis (Yanosik), Qpony, Wykop, Omni3D, Audeo.pl, PayU, Beyond, Lubimyczytac.pl, Publish so Simple, Systherm-Info, Fokus, Vitalia, Carrot Search, Wikia, manBase, IC Solutions. Firmy te łącznie tworzą kilka tysięcy wartościowych miejsc pracy. W listopadzie 2014 Poznań znalazł się wśród trzech wyróżnionych przez PARP miast przyjaznych młodym przedsiębiorcom. Natomiast miejscami w sposób wyjątkowy predysponowanymi do rozwoju tego typu biznesów są inkubatory przedsiębiorczości i innowacyjności.

Na obszarze Metropolii Poznań funkcjonują następujące instytucje tego typu:

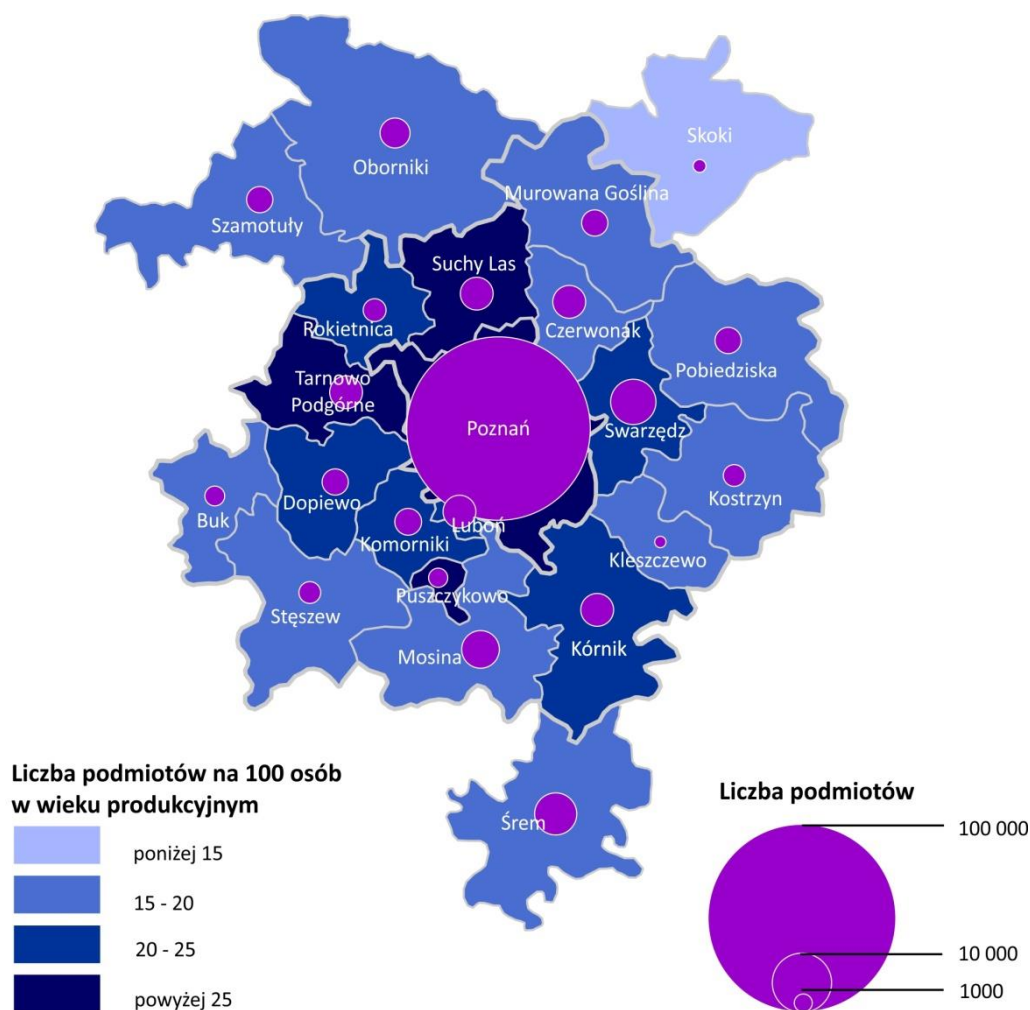
- Akademickie Inkubatory Przedsiębiorczości (AIP) – największa w Polsce sieć inkubatorów przedsiębiorczości prowadzi w Poznaniu dwa biura: na Uniwersytecie Ekonomicznym oraz na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza. Oferuje swoim klientom także możliwość rozpoczęcia działalności biznesowej na zasadzie start-upa bez konieczności rejestracji działalności gospodarczej lub spółki (udostępnienie osobowości prawnej startującym przedsiębiorcom).
- InQbator - jest działem Poznańskiego Parku Naukowo-Technologicznego Fundacji UAM. Oficjalne otwarcie InQbatora nastąpiło w 2006 roku. Jest miejscem, które powstało by wspierać funkcjonowanie nowo powstałych, innowacyjnych firm. W inQbatorze zespół ludzi swoim doświadczeniem i wiedzą wspiera młodych przedsiębiorców oferując także dogodne miejsce do prowadzenia biznesu.
- Zespół Inkubatorów Wysokich Technologii przy Poznańskim Parku Naukowo-Technologicznym Fundacji UAM - największy w Poznaniu (4500m²) kompleks laboratoryjno-biurowy dla innowacyjnych firm oferujący przyjazne środowisko dla rozwoju nowych technologii. Oprócz nowoczesnej infrastruktury, przedsiębiorstwa-lokatorzy mają dostęp do pakietu usług badawczych, proinnowacyjnych oraz okołobiznesowych wspierających ich rozwój (doradztwo, szkolenia, promocja itp.). Nowopowstałe firmy mogą być objęte działaniami inkubacyjnymi, ułatwiającymi przetrwanie wstępnej fazy funkcjonowania i dalszy rozwój.
- Poznański Akademicki Inkubator Przedsiębiorczości – prowadzi doradztwo i szkolenia dla start-up oraz wspiera młodych przedsiębiorców w zakresie poszukiwania środków finansowych na

dofinansowanie planowanych działań inwestycyjnych. W ramach inkubatora funkcjonuje także tzw. Preinkubator (udostępnienie osobowości prawnej inkubatora).

- Akademycki Inkubator Przedsiębiorczości Politechniki Poznańskiej - jest wyodrębnioną jednostką należącą do uczelni. Inkubator udostępnia powierzchnie biurowe oferując usługę inkubacji i preinkubacji, prowadzi także szkolenia i doradztwa, a także wspiera w uzyskiwaniu dofinansowań ze źródeł zewnętrznych. Instytucja oferuje także możliwość wykorzystania parku maszynowego Politechniki Poznańskiej.
- Nickel Inkubator – prowadzony jest od marca 2011 r. w gminie Suchy Las przez Nickel Technology Park Poznań (NTPP). Skomercjalizowano tam pierwsze innowacyjne pomysły polskich naukowców. Projekt podpoznańskiego parku skierowany jest do podmiotów, które posiadają pomysł, patent lub wyniki badań w takich branżach jak biotechnologia, sektor IT, budownictwo oraz technologie ekologiczne. Stworzenie inkubatora było możliwe m.in. dzięki pozyskaniu 9,5 mln zł z unijnego Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka, działanie 3.1. Od kilkunastu miesięcy Nickel Inkubator poszukuje w całej Polsce osób, w szczególności przedstawicieli środowisk akademickich i badawczych, które chciałyby założyć własną działalność gospodarczą i są gotowe związać się na kilka lat z profesjonalnym partnerem.
- Inkubator Przedsiębiorczości Eureka – prowadzony jest przez Eureka Technology Park zlokalizowanego w Dąbrowie, gminie Dopiewo. Inkubator powstał w 2010 roku by wspierać, promować i wprowadzać do świata biznesu innowacyjne pomysły młodych przedsiębiorców. W chwili obecnej inkubator liczy 23 przedsiębiorstwa. W ramach Inkubatora Eureka Technology Park Sp. z o.o. przedsiębiorstwa korzystają z kompleksowych i profesjonalnych usług, które ułatwiają im start w życie gospodarcze.

W obszarze funkcjonalnym występuje silna przestrzenna koncentracja podmiotów gospodarczych. Aż 61,7% firm zarejestrowanych w Metropolii znajduje się w Poznaniu. Gminy o dużej liczbie podmiotów to Swarzędz (4,2%), Śrem (2,8%) Luboń (2,7%), Tarnowo Podgórne (2,7%), Oborniki (2,4%), Mosina (2,3%), Komorniki (2,2%), Czerwonak (2,0%), Szamotuły (2,0%) i Kórnik (2,0%). W sumie 7 gmin koncentruje prawie 19,3%, a razem z Poznaniem ponad 81% podmiotów gospodarczych na badanym obszarze.

Na terenie Metropolii Poznań wśród dużych firm dominują przedsiębiorstwa produkcyjne i logistyczne. Obszar ten przegrywa jednak rywalizację z innymi aglomeracjami o lokalizację inwestycji dużych firm informatycznych. Liczba centrów usług BPO (*Business Process Outsourcing*) oraz centrów B+R korporacji zagranicznych plasuje Poznań dopiero na 6 miejscu, za Warszawą, Wrocławiem, Krakowem, Łodzią i Gdańskiem. Pod względem udziału podmiotów nowej gospodarki (*Advanced Producer Services*) Poznań zajmuje 5 miejsce w kraju (po Warszawie, Wrocławiu, Gdańsku i Krakowie). Pod względem liczby zatrudnionych w sektorze badań i rozwoju Poznań lokuje się również poza pierwszą czwórką miast w Polsce. Jeśli sytuacja ta nie ulegnie poprawie, w Metropolii Poznań utrwaląc się będzie struktura gospodarcza oparta na tradycyjnych, mniej innowacyjnych, gałęziach przemysłu i usług. Wpływ na stan istniejący mają także czynniki związane z nieoptymalnym poziomem kształcenia młodzieży w zakresie przedmiotów ścisłych i przyrodniczych oraz niskim udziałem absolwentów szkół o profilach zawodowych w ogóle absolwentów szkół średnich w Metropolii.

Ryc. 9 Podmioty gospodarcze w Metropolii Poznań (2013 r.).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2014.

Niewystarczający jest także rozwój rodzimych firm informatycznych. Wciąż zbyt małe są nakłady na działalność badawczo-rozwojową i działalność innowacyjną w sektorze małych i średnich przedsiębiorstw Metropolii. Innowacyjność MŚP na tle firm dużych jest zdecydowanie mniejsza. Odsetek firm innowacyjnych w pierwszej grupie wynosi 35% a w drugiej 72%. Fakt ten nabiera znaczenia właśnie w Metropolii Poznań, gdzie ponad 99% podmiotów gospodarczych to mikroprzedsiębiorstwa (zatrudniające mniej niż 10 pracowników) i firmy małe (10-49 zatrudnionych). Szczególnie ważna jest tu konieczność stworzenia odpowiednich warunków rozwoju podmiotów w pierwszym okresie ich działalności, kiedy to istnieje najwyższe ryzyko upadku (aż 80% firm upada w pierwszym roku funkcjonowania).

Na tle innych obszarów w kraju gospodarka w Poznaniu oraz w otaczających gminach po przemianach ustrojowych dobrze przystosowała się do nowych uwarunkowań gospodarczych. W następnych latach obszar ten przeżywał szybki wzrost gospodarczy, którego przejawem jest znaczny rozwój wielu rodzimych przedsiębiorstw, liczne inwestycje zagraniczne oraz niski w skali kraju poziom bezrobocia. W latach 90. i pierwszej połowie lat 2000. Poznań zajmował niekwestionowaną 2 pozycję pod względem inwestycji zagranicznych. W ostatnich 10 latach więcej inwestorów przyciągały już Wrocław, Kraków i Trójmiasto. W rankingu "Atrakcyjność inwestycyjna województw"

opracowywanym corocznie przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową podregion poznański mieści się co prawda w klasie najwyższej atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności przemysłowej, usługowej i zaawansowanej technologicznie, zajmuje jednak pozycje odpowiednio siódmą, szóstą i trzecią.

Rynek pracy

Duża liczba i dywersyfikacja podmiotów gospodarczych sprawia, że Miejski Obszar Funkcjonalny Poznań stanowi jeden z największych rynków pracy w Polsce. Według danych opublikowanych przez GUS w 2013 r. liczba osób pracujących w Metropolii przekracza 350 tys., co stanowi 41,4% wszystkich osób pracujących w województwie. Zdecydowanie największym rynkiem pracy na terenie Metropolii, przede wszystkim w usługach, jest miasto Poznań (liczba pracujących – 227 tys.). Poza Poznaniem, dużym rynkiem pracy dysponuje gmina Tarnowo Podgórne (19 tys.) i Swarzędz (14,4 tys.). W przypadku Tarnowa Podgórniego wśród pracodawców dominują wielkie zakłady przemysłowe i firmy logistyczne, powstałe na bazie kapitału zagranicznego. W przypadku Swarzędza struktura firm jest bardziej zróżnicowana, z dominacją małych podmiotów gospodarczych. Liczba miejsc pracy w Metropolii stale rośnie, zmienia się jednakże ich rozmieszczenie z tendencją do relokacji do gmin powiatu poznańskiego.

Tab. 7 Podstawowe informacje o rynku pracy Metropolii Poznań (2013 r.).

Lp.	Jednostka terytorialna	Liczba osób pracujących	Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	Liczba osób bezrobotnych	Udział bezrobotnych w ludności w wieku produkcyjnym
1	Poznań	226 951	414	13 530	3,9
2	Buk	3 476	282	241	3,1
3	Czerwonak	6 835	256	547	3,1
4	Dopiewo	4 303	200	362	2,7
5	Kleszczewo	741	107	135	3,1
6	Komorniki	10 362	446	374	2,5
7	Kostrzyn	3 018	173	371	3,3
8	Kórnik	11 252	488	402	2,7
9	Luboń	3 963	129	729	3,7
10	Mosina	4 339	145	741	3,9
11	Murowana Goślina	2 926	176	398	3,5
12	Oborniki	7 603	227	1 352	6,3
13	Pobiedziska	2 413	128	491	4,0
14	Puszczykowo	1 998	203	222	3,6
15	Rokietnica	2 392	164	263	2,8

Lp.	Jednostka terytorialna	Liczba osób pracujących	Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	Liczba osób bezrobotnych	Udział bezrobotnych w ludności w wieku produkcyjnym
16	Skoki	782	84	626	10,3
17	Stęszew	4 066	275	360	3,7
18	Suchy Las	6 731	421	249	2,5
19	Swarzędz	14 378	309	885	2,9
20	Szamotuły	6 144	207	1 327	7,0
21	Śrem	9 698	234	1 524	5,7
22	Tarnowo Podgórne	19 034	812	382	2,6
23	Metropolia Poznań	353 405	348	25 511	3,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2014.

Z uwagi na rosnącą liczbę miejsc pracy oraz dobrze wykwalifikowaną ludność Metropolia Poznań jest (obok Warszawy i Katowic) obszarem o jednym z najniższych wskaźników poziomu bezrobocia w kraju. Poziom bezrobocia na obszarze jednostek wchodzących w skład Metropolii nie jest silnie zróżnicowany. Zdecydowanie najniższe wartości wskaźnika udziału bezrobotnych w grupie ludności w wieku produkcyjnym cechują gminy graniczące z Poznaniem, tj. Tarnowo Podgórne, Kórnik, Komorniki i Rokietnica.

W Metropolii Poznań występuje stosunkowo duże bezrobocie w grupie osób powyżej 50 roku życia. W listopadzie 2014 r. grupa ta stanowiła 33% osób pozostających bez pracy w Poznaniu oraz ok. 30% bezrobotnych z powiatu poznańskiego. Podczas gdy w Wielkopolsce osoby 50+ stanowiły jedynie 24% osób zarejestrowanych w urzędach pracy (dane PUP, WUP, 2014). Co dziesiąty bezrobotny na obszarze Metropolii nie ukończył 25 roku życia. Dwie wspomniane grupy w sposób szczególny powinny uzyskać wsparcie w zakresie wzrostu kompetencji zawodowych. Problem na metropolitalnym rynku pracy stanowi także bezrobocie długotrwałe. Osoby pozostające bez pracy co najmniej rok stanowiły 47% bezrobotnych w Poznaniu oraz 41% w powiecie poznańskim (dane PUP, WUP, 2014).

Mobilność siły roboczej

Istotnym zjawiskiem, z punktu widzenia spójności obszaru, jest mobilność siły roboczej. Metropolia Poznań jest jednym z najważniejszych centrów dojazdów do pracy w kraju (Śleszyński, 2013). Poznań jest 4. miastem w Polsce pod względem liczby osób dojeżdżających do pracy. Codzienne przyjazdy pracownicze do miasta wynoszą 90,8 tys. osób. Z kolei liczba osób wyjeżdżających z miasta do innych gmin jest równa 25,6 tys., co stanowi trzeci wynik w kraju po Krakowie (30,8 tys.) i Warszawie (26,3 tys.). Gminy powiatu poznańskiego stanowią cel dojazdu do pracy dla 58,1 tys. osób, co jest najwyższym wynikiem spośród powiatów ziemskich (Bul, 2013). Wartości te wskazują, że relacje przestrzenno-funkcjonalne miasta i jego bezpośredniego zaplecza są silne. Obok miasta centralnego ośrodkami dojazdów w Metropolii są intensywnie rozwijające się

gminy, zlokalizowane w strefie podmiejskiej Poznania, takie jak: Tarnowo Podgórne, Swarzędz, Czerwonak, Kórnik i Komorniki.

Pochodną liczby osób przyjeżdżających i wyjeżdżających do pracy w ciągu doby jest saldo migracji pracowniczych. Jest ono wybitnie dodatnie w przypadku miasta Poznania. Różnica w liczbie osób przyjeżdżających i wyjeżdżających z Poznania wynosi 65 tys. Wśród gmin Metropolii wyróżnia się szczególnie Tarnowo Podgórne, które posiada dodatnie saldo na poziomie 8,5 tys. osób. Dodatnie saldo cechuje także gminy: Kórnik, Suchy Las, Komorniki i Puszczykowo.

Najważniejsze znaczenie w przemieszczeniach pracowniczych mają dojazdy do Poznania. Najintensywniejsze dojazdy do miasta odbywają się z terenu gmin powiatu poznańskiego. Szczególnie wyróżniają się jednostki bezpośrednio graniczące z miastem, tj. Swarzędz (5 tys. osób), Czerwonak (3,8 tys. osób), Luboń (3,6 tys. osób) i Mosina (2,3 tys. osób). Obok wartości bezwzględnych istotnym wskaźnikiem powiązań jest także udział przyjeżdżających do pracy w liczbie zatrudnionych w gminie zamieszkania. Wartości powyżej 20% dojeżdżających cechuje większość gmin powiatu poznańskiego.

Tab. 8 Dojazdy do pracy w Metropolii Poznań (2011 r.).

Lp.	Jednostka terytorialna	Liczba wyjeżdżających do pracy do innych gmin	Liczba przyjeżdżających do pracy z innych gmin	Saldo dojazdów	Liczba osób dojeżdżających do pracy do Poznania
1	Poznań	25 641	90 755	65 114	-
2	Buk	1 832	1 565	-267	536
3	Czerwonak	4 934	4 244	-690	3 787
4	Dopiewo	2 961	2 249	-712	1 737
5	Kleszczewo	976	286	-690	616
6	Komorniki	3 347	4 947	1 600	2 054
7	Kostrzyn	2 994	1 972	-1 022	1 602
8	Kórnik	3 004	5 232	2 228	1 774
9	Luboń	5 182	1 684	-3 498	3 573
10	Mosina	4 593	2 010	-2 583	2 316
11	Murowana Goślina	3 261	1 249	-2 012	1 434
12	Oborniki	4 554	3 287	-1 267	1 241
13	Pobiedziska	2 761	934	-1 827	1 505
14	Puszczykowo	1 084	1 254	170	699
15	Rokietnica	1 967	669	-1 298	1 237
16	Skoki	1 388	344	-1 044	458
17	Stęszew	2 306	1 903	-403	804
18	Suchy Las	2 117	3 863	1 746	1 536

Lp.	Jednostka terytorialna	Liczba wyjeżdżających do pracy do innych gmin	Liczba przyjeżdżających do pracy z innych gmin	Saldo dojazdów	Liczba osób dojeżdżających do pracy do Poznania
19	Swarzędz	7 758	5 507	-2 251	5 034
20	Szamotuły	3 923	2 071	-1 852	1 194
21	Śrem	5 188	4 742	-446	969
22	Tarnowo Podgórne	2 284	10 732	8 448	1 653

Źródło: Zestawienie własne na podstawie danych GUS, 2014.

Wychowanie i edukacja

Na stan metropolitalnego rynku pracy w sposób znaczący wpływają także takie czynniki jak dostępność różnych możliwości opieki nad małymi dziećmi oraz poziom edukacji młodzieży i dostosowanie kształcenia do potrzeb rynku pracy.

Jedną z najbardziej kluczowych kwestii wpływających na aktywność zawodową na regionalnym rynku pracy jest dostępność różnych form opieki nad dziećmi do lat 3. W Metropolii w 2014 roku funkcjonowało 17 żłobków publicznych oraz 108 placówek niepublicznych, oferując pracującym rodzicom razem 4 302 miejsca. Nadal jednak liczba miejsc w żłobkach nie jest wystarczająca. W sposób szczególny odnosi się to do gmin ościennych względem Poznania, w których w najbliższych latach przewidywane jest utrzymanie się trendu migracyjnego.

Tab. 9 Żłobki publiczne i niepubliczne w Metropolii Poznań.

Lp.	Jednostka terytorialna	Liczba żłobków publicznych	Liczba miejsc w żłobkach publicznych	Liczba żłobków niepublicznych	Liczba miejsc w żłobkach niepublicznych
Stan istniejący (31.12.2014r.)					
1	Poznań	14	1 262	60	1 710
2	Pozostałe gminy Metropolii Poznań	3	180	48	1 150
3	Metropolia Poznań	17	1 442	108	2 860
Zgłaszane dodatkowe potrzeby					
1	Poznań	0	0	1	15
2	Pozostałe gminy Metropolii Poznań	7	340	10	295
3	Metropolia Poznań	7	340	11	310

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych ankiet.

Coraz większą popularnością cieszą się także kluby malucha oraz takie formy opieki nad dziećmi do lat 3 jak opiekun dzienny czy niania. Wyniki badania realizowanego przez Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej w ramach programu „Maluch” potwierdzają, że rodzice coraz częściej

preferują mniej zinstytucjonalizowane formy opieki postrzegając je jako bezpieczniejsze, bardziej elastyczne czasowo oraz oferujące bardziej zindywidualizowane możliwości kształtowania rozwoju dziecka.

Dzienny opiekun może zajmować się maksymalnie 5 dzieci w wieku od 20 tygodnia życia, a świadczona opieka może być pełniona we własnym mieszkaniu lub w specjalnie przygotowanym lokalu. Od 2013 roku możliwe jest zatrudnianie dziennych opiekunów nie tylko przez gminy ale także przez osoby prawne (np. przedsiębiorstwa) i jednostki organizacyjne nie posiadające osobowości prawnej (np. fundacje), dzięki czemu obserwowane jest zwiększenie zainteresowania tą formą opieki. W 2014 roku w Metropolii Poznań funkcjonowało 26 opiekunów dziennych zajmujących się 125 dziećmi. Instytucja ta ma więc nadal potencjał rozwojowy.

Alternatywą dla opieki instytucjonalnej obok opiekuna dziennego jest niania. Zgodnie z polskim prawem możliwe jest formalne zatrudnienie niani na podstawie zawartej umowy uaktywniającej stanowiącej podstawę do pokrycia przez państwo składki na ubezpieczenie społeczne oraz ubezpieczenie zdrowotne od kwoty minimalnego wynagrodzenia. Uregulowanie zawodu niani stanowi więc możliwość wyjścia z szarej strefy funkcjonującej w tej branży od wielu lat.

Zauważyć można niski poziom wiedzy obywateli w kwestii istniejących rozwiązań prawnych dotyczących pozainstytucjonalnych form opieki nad dziećmi do lat 3.

Tab. 10 Kluby dziecięce i instytucja dziennego opiekuna w Metropolii Poznań.

Lp.	Jednostka terytorialna	Liczba klubów dziecięcych	Liczba miejsc w klubach dziecięcych	Liczba dziennych opiekunów	Liczba dzieci objętych opieką opiekunów dziennych
Stan istniejący (31.12.2014r.)					
1	Poznań	13	182	24	120
2	Pozostałe gminy Metropolii Poznań	9	156	2	5
3	Metropolia Poznań	22	338	26	125
Zgłaszane dodatkowe potrzeby					
1	Poznań	0	0	20	60
2	Pozostałe gminy Metropolii Poznań	7	130	7	35
3	Metropolia Poznań	7	130	27	95

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych ankiet

Edukację, oświatę i wychowanie przedszkolne należy zaliczyć do jednego z najważniejszych sektorów usług społecznych, za które odpowiada samorząd lokalny. Zapewnienie możliwości wychowania przedszkolnego, a następnie edukacji na wysokim poziomie, wpływa na kształtowanie kapitału społecznego. Na obszarze Metropolii Poznań zlokalizowanych jest ogółem 390 placówek wychowania przedszkolnego, do których uczęszcza 37 202 dzieci (GUS, 2013). Do placówek zlokalizowanych w Poznaniu uczęszcza 17 037 dzieci, co stanowi 46% dzieci w przedszkolach na obszarze Metropolii Poznań. Największa liczba dzieci na 1 placówkę wychowania przedszkolnego

charakteryzuje gminy: Śrem (152 dzieci), Stęszew (151 dzieci), Skoki (117 dzieci), najniższa liczba dzieci na 1 placówkę wychowania przedszkolnego charakteryzuje gminy: Mosina (67 dzieci), Dopiewo (70 dzieci), Puszczykowo i Murowana Goślina (po 73 dzieci).

Tab. 11 Wychowanie przedszkolne w Metropolii Poznań (2013 r.).

Lp.	Jednostka terytorialna	Liczba przedszkoli	Liczba dzieci	Liczba dzieci na 1 przedszkole	% dzieci uczęszczających do przedszkola
1	Poznań	214	17 037	80	95,2
2	Pozostałe gminy Metropolii Poznań	176	20 165	115	79,3
3	Metropolia Poznań	390	37 202	95	80,0
4	Województwo wielkopolskie	1 086	125 149	115	77,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2014.

Udział dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym (3 – 5 lat) na obszarze Metropolii Poznań przyjmuje zróżnicowane wartości. W Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania wskaźnik ten wynosi 80,0% i jest wyższy od średniej dla województwa wielkopolskiego. Największy udział dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym charakteryzuje miasto Poznań (95,2%) oraz gminę Tarnowo Podgórne (93,1%). Najniższy odsetek dzieci w wieku 3 – 5 lat uczęszczających do przedszkola charakteryzuje gminy: Kostrzyn (52%), Czerwonak (60,6%) oraz gminę Mosina (65,3%).

Na obszarze Metropolii Poznań zlokalizowanych jest 235 szkół podstawowych ogółem, w których naukę pobiera 59 026 uczniów (dane GUS za 2013). Znaczna większość uczniów uczęszcza do szkół podstawowych zlokalizowanych w Poznaniu, co stanowi 49,6% wszystkich uczniów szkół podstawowych z obszaru Metropolii Poznań. Na jedną szkołę podstawową przypada w Metropolii średnio 251 uczniów. Liczba uczniów przypadających na 1 szkołę podstawową jest największa w gminach: Luboń (472 uczniów), Swarzędz (447 uczniów), Rokietnica (366 uczniów), najmniejsza natomiast w gminach: Skoki (125 uczniów), Mosina (149 uczniów), Stęszew (152 uczniów).

Na obszarze Metropolii Poznań działa 166 szkół gimnazjalnych, do których uczęszcza 27 539 uczniów (dane GUS za 2013). W Poznaniu w szkołach gimnazjalnych uczy się 50,4% wszystkich gimnazjalistów z obszaru funkcjonalnego (13 879). Liczba uczniów przypadających na 1 szkołę gimnazjalną w obszarze funkcjonalnym jest niższa niż w przypadku szkół podstawowych i wynosi 166 uczniów. Liczba uczniów na 1 gimnazjum jest najwyższa w gminach: Luboń (484 uczniów), Buk (422 uczniów), Komorniki (327 uczniów), najmniejsza liczba uczniów przypadająca na 1 gimnazjum cechuje gminy: Puszczykowo (107 uczniów), Mosina (107 uczniów) oraz Kleszczewo (121 uczniów). W Poznaniu – mieście centralnym POM, liczba uczniów na 1 gimnazjum wynosi 154.

Tab. 12 Szkolnictwo podstawowe i gimnazjalne w Metropolii Poznań (2013 r.).

Lp.	Jednostka terytorialna	Liczba szkół podstawowych ogółem	Liczba uczniów	Liczba uczniów na 1 szkołę podstawową	Liczba gimnazjów ogółem	Liczba uczniów	Liczba uczniów na 1 gimnazjum
1	Poznań	111	29 274	264	90	13 879	154
2	Pozostałe gminy Metropolii Poznań	124	29 752	240	76	13 660	180
3	Metropolia Poznań	235	59 026	251	166	27 539	166
4	Województwo wielkopolskie	1 213	208 899	172	690	109 125	158

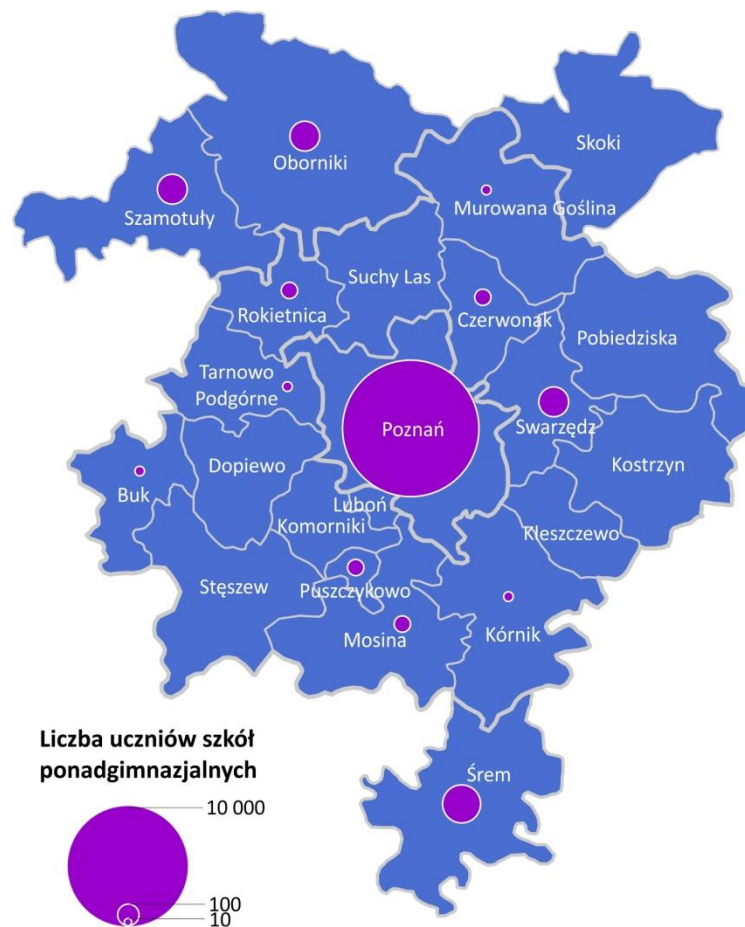
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2014.

Z uwagi na duże oddziaływanie miasta Poznania w zakresie szkolnictwa ponadgimnazjalnego, należy uznać, że jest to ważna funkcja, która wpływa na rozwój wykształcenia społeczeństwa w całej Metropolii. Stanowi też zaplecze dla kształcenia wykwalifikowanych pracowników, jest miejscem pracy dla osób zatrudnionych w sektorze oświaty. Miasto Poznań przyciąga uczniów z innych miejscowości, co już samo w sobie jest czynnikiem pozytywnie kształtującym kapitał społeczny miasta Poznania (wysokie wykształcenie i kwalifikacje) oraz lokalny i ponadlokalny rynek pracy.

Tab. 13 Szkolnictwo ponadgimnazjalne dla młodzieży bez szkół specjalnych w Metropolii Poznań (2013 r.).

Lp.	Jednostka terytorialna	Licea ogólnokształcące (bez specjalnych)		Technika dla młodzieży (bez specjalnych)		Zasadnicze szkoły zawodowe dla młodzieży (bez specjalnych)	
		liczba szkół	liczba uczniów	liczba szkół	liczba uczniów	liczba szkół	liczba uczniów
1	Poznań	42	12 569	20	7 144	12	1 893
2	Pozostałe gminy Metropolii Poznań	16	2 517	13	2 976	10	1 981
3	Metropolia Poznań	58	15 086	33	10 120	22	3 874
4	Województwo wielkopolskie	180	46 316	186	46 473	124	21 700

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2014.

Ryc. 10 Liczba uczniów szkół ponadgimnazjalnych w Metropolii Poznań (2013 r.).

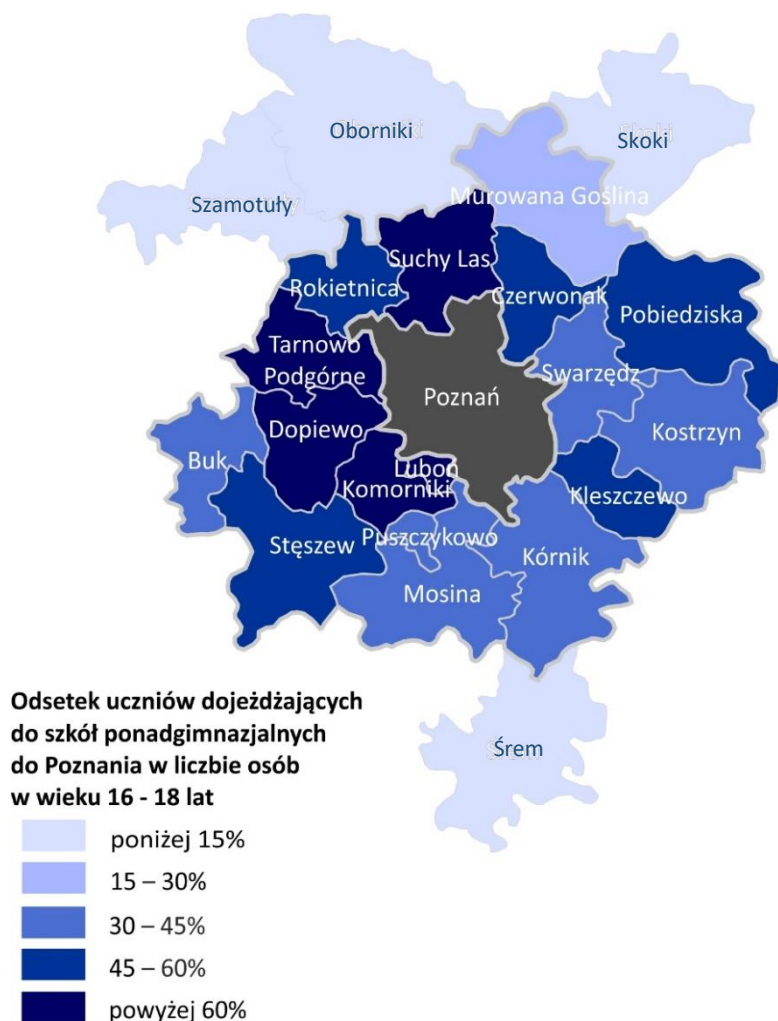
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2014.

W 2013 roku na obszarze Metropolii Poznań znajdowało się 58 liceów ogólnokształcących, 33 technika oraz 22 zasadnicze szkoły zawodowe. Najpopularniejszym typem szkoły ponadgimnazjalnej w obszarze funkcjonalnym Miasta Poznania były licea ogólnokształcące, w których naukę pobierało 15 086 uczniów. W Metropolii naukę pobiera 32,6% wszystkich uczniów liceów ogólnokształcących w województwie wielkopolskim, 21,8% uczniów techników i 13,2% uczniów zasadniczych szkół zawodowych.

Najwięcej szkół ponadgimnazjalnych zlokalizowanych jest w Poznaniu – 42 licea ogólnokształcące, 20 technika i 12 zasadniczych szkół zawodowych (szkoły dla młodzieży bez specjalnych). W szkołach tych łącznie naukę pobiera 22 052 uczniów. Poznań jest głównym ośrodkiem szkolnictwa ponadgimnazjalnego w regionie. Oddziaływanie miasta jako silnego ośrodka szkolnictwa wykracza daleko poza jego granice administracyjne, obejmując głównie powiat poznański. Pod względem udziału (%) uczniów w grupie młodzieży w wieku 16 – 18 lat dojeżdżającej do miasta Poznania, wartością powyżej 60% cechują się gminy: Komorniki (65,9%), Luboń (65,4%), Dopiewo (64,6%), Suchy Las (63,2%) oraz Tarnowo Podgórne (60,8%).

Należy podkreślić, że silnie wykształcone funkcje jako ośrodka szkolnictwa ponadgimnazjalnego z uwagi na rangę powiatową posiadają również: Oborniki, Śrem i Szamotuły, a udział młodzieży dojeżdżającej do Poznania z tych gmin jest niski i wynosi mniej niż 10%.

Ryc. 11 Udział uczniów dojeżdżających do szkół ponadgimnazjalnych w Poznaniu w roku szkolnym 2013/2014.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych CBM UAM, 2013.

Duży odsetek uczniów zamieszkujących teren powiatu poznańskiego wybiera szkoły ponadgimnazjalne zlokalizowane w pobliżu miejsca zamieszkania. Powodem takiego wyboru jest nowoczesne wyposażenie szkół prowadzonych przez Powiat Poznański, coraz wyższa jakość kształcenia w tych szkołach oraz chęć uniknięcia codziennego dojazdu do szkół znajdujących się w Poznaniu. W roku 2013 do szkół prowadzonych przez Powiat Poznański uczęszczało ok. 3500 uczniów z czego część pochodziła z ościennych powiatów, a także z terenu Miasta Poznań (Rataje i okolice). Na terenie powiatu poznańskiego, szkoły różnych typów - dla których organem prowadzącym jest Powiat Poznański – funkcjonują w ramach zespołów szkół. W gminie Swarzędz znajdują się: Zespół Szkół nr 1 im. Powstańców Wielkopolskich, w którym mieści się technikum, zasadnicza szkoła zawodowa i liceum ogólnokształcące dla dorosłych oraz Zespół Szkół nr 2, w którym uruchomione jest II Liceum Ogólnokształcące im. Tadeusza Staniewskiego oraz Szkoła Policealna im. Tadeusza Staniewskiego. W Zespole Szkół w Kórniku uczniowie mogą pobierać naukę w Liceum Ogólnokształcącym im. Generałowej Jadwigi Zamoyskiej oraz w technikum. Z kolei w Zespole Szkół w Puszczykowie funkcjonują: gimnazjum sportowe oraz Liceum Ogólnokształcące im. Mikołaja

Kopernika. W Mosinie, w Zespole Szkół im. Adama Wodziczki, uczniowie mają możliwość kształcenia się w trybie dziennym w liceum ogólnokształcącym, technikum i zasadniczej szkole zawodowej. W Bolechowie (gmina Czerwonak), w Zespole Szkół im. Gen. Dezyderego Chłapowskiego, funkcjonuje liceum ogólnokształcące i technikum natomiast w Murowanej Goślinie mieści się zasadnicza szkoła zawodowa i technikum. W Rokietnicy w ramach Zespołu Szkół im. Jadwigi i Władysława Zamoyskich, uczniowie kształcą się w technikum, zasadniczej szkole zawodowej oraz w oddziale technikum, zlokalizowanym w Poznaniu, przy ul. Rubież 20.

W Metropolii Poznań nauczanie w zakresie szkolnictwa ponadgimnazjalnego oraz integracja tegoż kształcenia z rzeczywistymi potrzebami i oczekiwaniami rynku pracy są wciąż na niezadowalającym poziomie. Pracodawcy negatywnie oceniają stopień przygotowania absolwentów szkół zarówno do podjęcia pracy, jak i rozpoczęcia prowadzenia działalności gospodarczej. Istnieje m.in. potrzeba zwiększenia liczby osób posiadających wykształcenie w zakresie nauk matematyczno-przyrodniczych oraz języków obcych. Podobnie poznańskie uczelnie kształcące na kierunkach ścisłych i przyrodniczych zwracają uwagę na niewystarczające przygotowanie kandydatów w zakresie przedmiotów ścisłych, w szczególności matematyki. Z danych Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej w Poznaniu wynika, że młodzież z Wielkopolski w stosunkowo niewielkim stopniu przystępuje do egzaminu maturalnego z matematyki w zakresie rozszerzonym. W porównaniu z 17% na poziomie krajowym i 19,2% w województwie dolnośląskim, w województwie wielkopolskim tylko 15,4% uczniów przystąpiło w 2013 r. do egzaminu maturalnego z matematyki w zakresie rozszerzonym. W Metropolii notowane są także niższe wyniki egzaminów w zakresie przedmiotów ścisłych, zarówno w przypadku egzaminów gimnazjalnych jak i maturalnych.

Tab. 14 Średnie wyniki uczniów podczas egzaminu gimnazjalnego i maturalnego (2014 r.).

Zakres egzaminu	Powiat Poznański	m. Poznań
Średnie wyniki podczas egzaminu gimnazjalnego		
Wyniki części przyrodniczo-matematycznej	53,30 pkt	56,92 pkt
Wyniki części humanistycznej	60,45 pkt	63,14 pkt
Średnie wyniki podczas egzaminu maturalnego (poziom rozszerzony)		
Matematyka	26,42%	38,36%
Fizyka z astronomią	44,71%	47,09%
Historia	53,50%	55,28%
Język polski	58,26%	62,26%

Źródło: Okręgowa Komisja Egzaminacyjna w Poznaniu.

W 2014 roku w województwie wielkopolskim zdawalność pisemnego egzaminu maturalnego obowiązkowego z matematyki była najniższa ze wszystkich przedmiotów i wyniosła 72,5% (dane Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej). Wyniki dla Powiatu Poznańskiego są jeszcze mniej optymistyczne. W 2014 roku zdawalność matury z matematyki wynosiła tu jedynie 67,8%. Oznacza to, że około 32,2% maturzystów nie opanowało umiejętności koniecznych do zdania egzaminu (min. 30% punktów). Dane dla Poznania (zdawalność na poziomie 75,9%) plasują miasto powyżej średniej krajowej. Jednak

wyższą zdawalność zanotowano na terenach podległych miejscowej Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej m.in. w Kaliszu (76,3%), Gorzowie Wielkopolskim (77,5%) oraz w Zielonej Górze (77,9%).

Średni ogólnopolski wynik maturzystów podczas egzaminu z matematyki na poziomie rozszerzonym wynosił 42,0%. W Poznaniu uczniowie uzyskali średnio 38,4%, podczas gdy abiturienti z Powiatu Poznańskiego 26,4%. Pod względem liczby finalistów Olimpiady Informatycznej Poznań jest niemal na ostatnim miejscu w rankingu miast wojewódzkich. W ciągu ostatnich dwóch lat było 196 finalistów Olimpiady Informatycznej, w tym 36 z Warszawy, 27 z Krakowa, 17 z Białegostoku, 16 z Wrocławia, 11 z Bydgoszczy i tylko 2 z Poznania. Tak duża dysproporcja wyników świadczy o konieczności podjęcia działań zwiększających poziom kształcenia w zakresie przedmiotów ścisłych. Niedostatek wiedzy uczniów na temat rynku pracy i dostępnych/pożądanych zawodów, skutkuje niedostatecznym zainteresowaniem dziedziną IT i zbyt małą liczbą młodzieży kształcącej się w tym zakresie.

W 2013 roku absolwenci szkół zawodowych i techników stanowili 34,0% ogółu absolwentów szkół ponadgimnazjalnych w Poznaniu, natomiast w powiecie poznańskim udział ten wynosił 37,4%. Zdecydowaną większość absolwentów szkół średnich stanowili licealiści. Dzieje się tak w sytuacji, gdy dostępne badania Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego wskazują, że zwiększenie kompetencji pracowników w dziedzinach nauk ścisłych i technicznych stanowi najważniejszy czynnik wpływający na zmiany polskiej gospodarki w kierunku gospodarki nowoczesnej, innowacyjnej i opartej na wiedzy. Uruchomiony i realizowany na poziomie rządowym program tzw. kierunków zamawianych nie rozwiązuje całkowicie problemu, gdyż optymalne wykorzystanie możliwości rynku pracy w zakresie kompetencji ścisłych i technicznych wymaga także rozwiązania problemów zidentyfikowanych na poziomie szkół gimnazjalnych, ponadgimnazjalnych i instytucji wspierających kształcenie praktyczne i ustawiczne.

Do podstawowych problemów w dziedzinie szkolnictwa zawodowego i ustawicznego w aglomeracji poznańskiej zaliczyć należy niedoinwestowanie w infrastrukturę i specjalistyczny sprzęt w tym wykorzystujący ICT, braki lokalowe, nieoptymalny zakres możliwości prowadzenia doradztwa zawodowego, niedostateczne możliwości prowadzenia staży oraz nabywania umiejętności praktycznych we współpracy z pracodawcami, a także nieoptymalna współpraca szkół kształcących zawodowo z pozostałymi szkołami lub placówkami. Zdefiniowano także znaczące potrzeby dotyczące rozwoju kompetencji kadr prowadzących kształcenie zawodowe i ustawiczne. Czynniki te wpływają na poziom kształcenia kadr gospodarki oraz występujące obecnie i przyszłe deficyty na aglomeracyjnym rynku pracy.

Podkreślić należy, że poziom zdawalności egzaminu maturalnego w szkołach ponadgimnazjalnych kształcących zawodowo jest znacząco niższy niż w liceach ogólnokształcących. Według danych za rok 2013 w Poznaniu świadectwo dojrzałości otrzymało 76,9% przystępujących do matury uczniów szkół ponadgimnazjalnych zawodowych, podczas gdy wśród licealistów poziom zdawalności wynosił 88,5%. Dostępne dane dla Powiatu Poznańskiego także wskazują różnicę pomiędzy poziomem wyników maturalnych - poziom zdawalności wynosił tam odpowiednio 79,0% dla szkół kształcących zawodowo i 85,3% dla liceów.

Kluczowymi instytucjami wpisującymi się w politykę *life long learning* są centra kształcenia ustawicznego i centra kształcenia praktycznego zlokalizowane na terenie aglomeracji. Należą do nich:

- Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Poznaniu (Miasto Poznań),
- Wielkopolskie Samorządowe Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 1 w Poznaniu (Samorząd Województwa Wielkopolskiego),

- Wielkopolskie Samorządowe Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 2 w Poznaniu (Samorząd Województwa Wielkopolskiego),
- Centrum Kształcenia Praktycznego w Swarzędzu (Powiat Poznański).

Jednostki samorządowe odpowiedzialne są nie tylko za prowadzenie przygotowania praktycznego uczniów szkół zawodowych ale również kursy dokształcające rozwijające potencjał i umiejętności pracowników na różnym etapie drogi zawodowej.

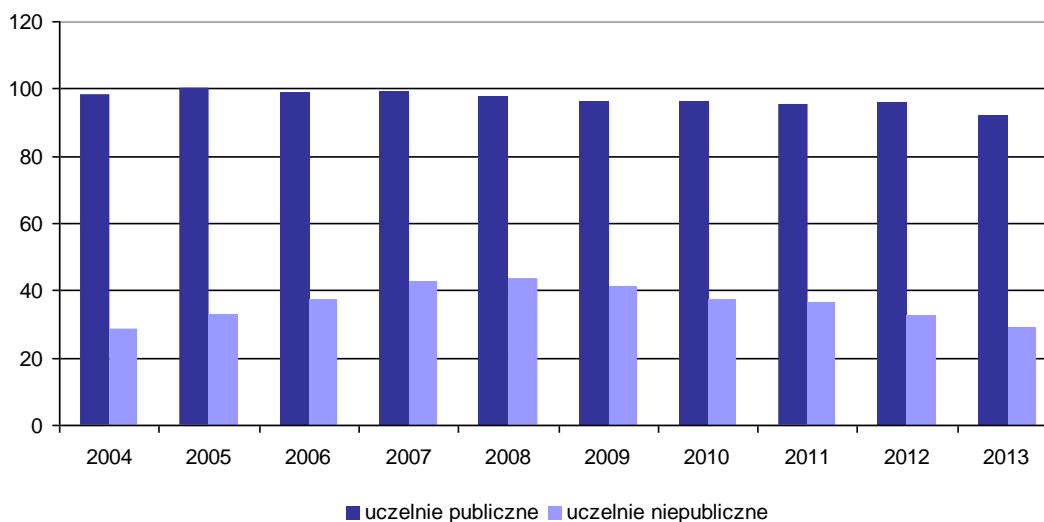
Centrum Kształcenia Ustawicznego funkcjonuje także przy Uniwersytecie Przyrodniczym w Poznaniu. W Poznaniu funkcjonuje także szereg instytucji prywatnych oferujących kursy zawodowe i inne formy dokształcania dla specjalistów różnych dziedzin.

Z przeprowadzonych przez Wojewódzki Urząd Pracy w Poznaniu badań wynika, że zdecydowana większość Wielkopolan jest zadowolona ze swojego poziomu wykształcenia i nie planuje zdobycia nowych kwalifikacji oraz umiejętności (Strategia Zatrudnienia dla Województwa Wielkopolskiego na lata 2014 – 2020, 2013). Szczególnie osoby z wykształceniem średnim i niższym nie są skłonne do uzupełniania swoich kompetencji zawodowych. Różnice poziomu wykształcenia między osobami młodymi oraz w wieku 35 lat i więcej wskazują na lukę kompetencyjną, która pogłębia się wraz z wiekiem. W edukacji i szkoleniach bierze udział marginalna liczba mieszkańców powyżej 25. roku życia. Tymczasem niskie kwalifikacje są jedną z głównych przyczyn niepowodzenia w znalezieniu pracy. Brak lub niska jakość kadr poszukiwanych na rynku pracy jest także czynnikiem ograniczającym lokalizowania nowych inwestycji na obszarze Metropolii. Dlatego tak istotny jest wzrost udziału osób dorosłych w kształceniu ustawicznym, w tym w rozwijaniu kompetencji niezbędnych do funkcjonowania w społeczeństwie i gospodarce opartej na wiedzy.

Szkolnictwo wyższe

Poznań – centrum metropolitalne, należy do jednego z największych ośrodków szkolnictwa wyższego w Polsce. Funkcje akademickie są bardzo ważnym czynnikiem rozwoju metropolitalnego. Sektor nauki daje szerokie możliwości współpracy z różnymi sektorami gospodarki, zarządzania, kultury i życia społecznego, decydując o rozwoju i międzynarodowej pozycji całej Metropolii.

W Poznaniu funkcjonuje 8 uczelni państwowych, w tym 5 uniwersytetów oraz 20 uczelni niepublicznych. Na uczelniach publicznych i niepublicznych kształciło się w 2013 r. łącznie 121 117 studentów, natomiast studia zakończyło 31 122 absolwentów. Kierunki informatyczne studiowało 4 197 studentów, spośród których lokalny i regionalny rynek pracy zasiliło 926 absolwentów. Poznańskie szkoły wyższe oferują bogaty zestaw kierunków i programów studiów, a szeroka oferta kształcenia jest podstawowym czynnikiem przyciągającym do miasta tysiące studentów. Poznańskie uczelnie klasyfikują się od lat wysoko w ogólnopolskich rankingach szkół wyższych. Według rankingu najlepszych uczelni wyższych przeprowadzonego przez miesięcznik „Perspektywy” w 2013 Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu zajął trzecią pozycję w kraju, a Uniwersytet Medyczny – ósmą. Istotną rolę pełnią również placówki Polskiej Akademii Nauk (PAN – 5 instytutów) oraz liczne jednostki badawczo-rozwojowe (JBR).

Ryc. 12 Liczba studentów uczelni wyższych w Poznaniu w latach 2004 – 2013 (w tys.).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2014.

W skali Europy, biorąc pod uwagę miasta o liczbie ludności porównywalnej z Poznaniem, Poznań jest ośrodkiem przeciętnym (plasuje się na 22. miejscu w grupie 39 miast w przypadku publikacji na Web of Science i na 24. miejscu w przypadku uczestnictwa w Programach Ramowych Unii Europejskiej). Zauważa się jednak, że pozycja Poznania jest różna w poszczególnych dyscyplinach nauki. Spośród 6 analizowanych dyscyplin, zaznacza się przede wszystkim 8. miejsce Poznania w dziedzinie chemii oraz 14. miejsce w przypadku nauki o materiałach i 15. miejscu w dziedzinie nauk inżynierskich.

Poznański ośrodek naukowo-badawczy i akademicki posiada potencjał, który powinien być źródłem przewagi konkurencyjnej całego obszaru funkcjonalnego w skali kraju. Warunkiem jego wykorzystania jest podjęcie dalszych wysiłków na rzecz budowania innowacyjnego i przedsiębiorczego klimatu rozwoju Metropolii. W odniesieniu do rozwoju nowoczesnej gospodarki szczególnie należy podkreślić znaczący potencjał poznańskiego ośrodka naukowego w branży IT. Główne poznańskie wydziały informatyczne, tj. Wydział Informatyki Politechniki Poznańskiej, Wydział Matematyki i Informatyki Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Wydział Informatyki i Gospodarki Elektronicznej Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu uzyskały kategorię A w ocenie parametrycznej jednostek naukowych MNiSW. Dziekani wydziałów prowadzących kierunki informatyczne na ww. uczelniach, w trosce o podniesienie poziomu studiów, w dniu 30 maja 2014 r. podpisali wspólną Deklarację Poznańską, nawołującą do zmian w systemie rekrutacji studentów.

Według rankingu europejskich uczelni i instytutów badawczych, *Microsoft Academic Search*, utworzonego na podstawie liczby cytowań, w obszarze informatyki (*ComputerScience*) najwyższą pozycję spośród polskich uczelni zajmuje Uniwersytet Warszawski (pozycja 208.), a drugą jest Politechnika Poznańska (pozycja 274.) przed Politechniką Warszawską (332.). Poznańskie Centrum Superkomputerowo-Sieciowe (PCSS) stanowi unikatowe zaplecze informatyczne nie tylko w skali kraju, ale także w skali Europy. PCSS jest wielkopolskim liderem w zakresie projektów badawczych w 7. Programie Ramowym UE (40 projektów). Stworzona przez prof. Jana Węglarza szkoła naukowa jest ceniona nie tylko w kraju, ale i za granicą, o czym świadczy m.in. złoty medal EUR (*Association of European Operational Research Societies*).

Niestety potencjał naukowy poznańskich uczelni nie jest wystarczająco wykorzystany gospodarczo. Poznańskie szkoły wyższe powinny być przede wszystkim wsparciem dla kształcenia

zawodowego w zakresie IT i nowoczesnych technologii. Metropolia Poznań ma ogromny potencjał akademicki związany z informatyką. Świadczą o tym rozwinięte kierunki studiów oraz wysoki ich poziom na tle kraju. Istotne jest doksztalcanie w zakresie IT absolwentów licznych kierunków studiów, które w swoich programach nie posiadały lub realizowały jedynie znikomą ilość zajęć z zakresu informatyki i dziedzin pochodnych. Dotyczy to w szczególności kierunków humanistycznych, których absolwenci (np. studiów filologicznych) nie posiadają kompetencji informatycznych, często wymaganych przez pracodawców. Również odsetek absolwentów kierunków informatycznych w Poznaniu nie odpowiada realnemu zapotrzebowaniu gospodarki opartej na wiedzy i lokalnego rynku pracy. Dane dotyczące liczby absolwentów kierunków informatycznych na 100 tys. mieszkańców sytuują województwo wielkopolskie (a tym samym Metropolię Poznań – zdecydowanie dominujący ośrodek akademicki regionu) na odległych miejscach w kraju.

Podkreślić należy także możliwość szerszego wykorzystania potencjału akademickiego Poznania w zakresie zwiększenia kompetencji kluczowych młodzieży gimnazjalnej i ponadgimnazjalnej na obszarze Metropolii m.in. w zakresie nauk ścisłych, technicznych, informatycznych, języków obcych a także nauk przyrodniczych. Służyć temu może intensyfikacja takich działań, jak zakładanie klas akademickich w szkołach średnich, organizacja zajęć dodatkowych czy wydarzeń popularyzujących nauki kluczowe dla rozwoju nowoczesnej gospodarki (np. Noc Naukowców).

Ochrona zdrowia

Bogata oferta usług medycznych stawia Metropolię Poznań wśród czołowych ośrodków w zakresie ochrony zdrowia w kraju. Wysoka specjalizacja i dostępność usług opieki zdrowotnej sprawia, że w szpitalach i przychodniach Poznania leczeni są pacjenci nie tylko z miast i gmin Metropolii, ale również z całego obszaru województwa wielkopolskiego. Poznań jest wyspecjalizowanym ośrodkiem usług zdrowotnych o znaczeniu ponadlokalnym, w którym funkcjonują zarówno publiczne jak i niepubliczne placówki ochrony zdrowia. Koncentracja usług zdrowotnych w Poznaniu związana jest z wyspecjalizowaną ofertą świadczenia usług oraz funkcjonowaniem w Poznaniu Uniwersytetu Medycznego, który kształci kadrę medyczną w wielu specjalizacjach.

Jednostki świadczące usługi zdrowotne można podzielić na: stacjonarną opiekę zdrowotną, ambulatoryjną opiekę zdrowotną oraz doraźną pomoc medyczną. Wyspecjalizowaną pomoc medyczną w Metropolii zapewniają szpitale o różnych specjalizacjach. Szpitale prowadzone są przez różne podmioty, w tym przez Miasto Poznań, samorząd powiatowy i wojewódzki, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych oraz Uniwersytet Medyczny. Dzięki funkcjonowaniu w Poznaniu jednej z najlepszych uczelni medycznych w kraju, kształcona jest wyspecjalizowana kadra medyczna.

W Poznaniu znajduje się 5 szpitali klinicznych prowadzonych przez Uniwersytet Medyczny, którymi są: Szpital Kliniczny Przemienienia Pańskiego, Szpital Kliniczny im. Heliodora Święcickiego, Ginekologiczno-Położniczy Szpital Kliniczny, Ortopedyczno-Rehabilitacyjny Szpital Kliniczny im. Wiktora Degi, Szpital Kliniczny im. Karola Jonschera. W Poznaniu funkcjonuje również Szpital Wojewódzki, Ośrodek Rehabilitacyjny dla Dzieci Poznań – Kiekrz, Szpital Rehabilitacyjny Poznań – Kiekrz, Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej MSW im. L. Bierkowskiego, Specjalistyczny Zespół Opieki Zdrowotnej nad Matką i Dzieckiem, Szpital Dziecięcy, Szpital im. F. Raszei, Szpital Świętej Rodziny, Wielkopolskie Centrum Onkologii, Wielkopolskie Centrum Pulmonologii i Torakochirurgii oraz Wielospecjalistyczny Szpital Miejski im. J. Strusia. Cześć szpitali dysponuje niewystarczającą bazą lokalową, wymaga remontów i rozbudowy. Konieczna jest na terenie Metropolii budowa nowego szpitala dziecięcego.

Poza miastem Poznań, na obszarze Metropolii Poznań zlokalizowane są ponadto szpitale powiatowe: Szpital w Puszczykowie im. prof. Stefana Tytusa Dąbrowskiego S.A. (Powiat Poznański), Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Obornikach (Powiat Obornicki), Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Szamotułach (Powiat Szamotulski), Szpital w Śremie Sp. z o.o. (Powiat Śremski).

Za miernik charakteryzujący dostępność usług zdrowotnych można uznać liczbę udzielonych porad lekarskich na 1000 mieszkańców. Na podstawie danych stwierdzić można, że najwyższą liczbą porad lekarskich w przeliczeniu na 1000 mieszkańców, charakteryzuje się Poznań (10 570 porad) i Puszczykowo (10 998 porad). W przypadku miasta Poznania ten wysoki wskaźnik świadczy o ponadlokalnym oddziaływaniu usług zdrowotnych, natomiast w obu przypadkach – zarówno w przypadku Poznania jak i Puszczykowa, jest odzwierciedleniem struktury ludności wg wieku (osoby starsze częściej korzystają z porad lekarskich). Niski wskaźnik liczby porad na 1000 mieszkańców charakteryzuje gminy suburbanizujące się i gminy wiejskie - Rokietnicę, Kleszczewo. Można domniemywać, że mieszkańcy gmin graniczących z Poznaniem korzystają z usług zdrowotnych w mieście Poznań (im dalej od Poznania, tym wskaźnik ten przybiera wyższe wartości).

Na obszarze Metropolii Poznań funkcjonują 673 przychodnie (publiczne i niepubliczne ogółem), najwięcej zlokalizowanych jest w Poznaniu – 463 placówki. Najwięcej przychodni poza Poznaniem zlokalizowanych jest w gminie Swarzędz (26 przychodni), Śrem (23 przychodnie) i Luboń (17 przychodni), najmniej w gminie Skoki (2 przychodnie), Kleszczewo i Kostrzyn (po 3 przychodnie). Najwięcej placówek ambulatoryjnej opieki zdrowotnej w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców występuje w gminie Suchy Las (9 placówek) i Poznaniu (8 placówek).

Na stan zdrowia mieszkańców Metropolii poznańskiej w największym stopniu wpływają choroby cywilizacyjno-społeczne, wynikające ze stylu życia oraz jakości środowiska.

Tab. 15 Ochrona zdrowia w Metropolii Poznań (2012 r.).

Lp.	Jednostka terytorialna	Liczba udzielonych porad lekarskich	Liczba porad na 1000 mieszkańców	Liczba przychodni	Liczba przychodni na 10 tys. mieszkańców
1	Poznań	5 792 394	10 570	463	8
2	Pozostałe gminy Metropolii Poznań	2 557 415	5 486	210	5
3	Metropolia Poznań	8 349 809	8 233	673	7
4	województwo wielkopolskie	23 592 601	6 805	1 807	5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2013.

Poznań i jego obszar funkcjonalny należą do regionów o zaawansowanych procesach demograficznego starzenia się mieszkańców. Podnoszenie wieku emerytalnego jako efektu spadku zasobów siły roboczej z tytułu niskiego przyrostu naturalnego notowanego od 25 lat, oznacza konieczność wsparcia osób funkcjonujących na rynku pracy w zakresie ich stanu zdrowia i długoletniej aktywności zawodowej. Najczęściej występującym powodem przedwczesnej dezaktywacji zawodowej mieszkańców Metropolii są choroby cywilizacyjne. Dokument „Zdrowie i ochrona zdrowia

w województwie wielkopolskim” (2014) wskazuje, że najwyższą umieralność na poziomie regionu zidentyfikowano w 2012 roku w zakresie chorób układu krążenia (44%) oraz nowotworów (27%). W tym czasie notowano także wysoką zachorowalność na choroby układu mięśniowo-kostnego i tkanki łącznej, układu oddechowego i trawiennego, chorób i zaburzeń psychicznych, chorób zakaźnych. Poziom zachorowalności implikuje następstwa w zakresie funkcjonowania gospodarki i zasobów pracy, ale także społeczeństwa i systemu zabezpieczenia społecznego. Dane GUS wskazują, że w regionie najczęstszym powodem absencji w pracy w 2013 roku były choroby układu oddechowego (27%), choroby układu kostno-stawowo-mięśniowego i tkanki łącznej (11%), urazy i zatrucia (11%) oraz choroby układu nerwowego (9%). Zarejestrowany udział zaświadczeń lekarskich związanych z zaburzeniami psychicznymi i zaburzeniami zachowania (7%) wskazuje na rosnące znaczenie również stanu zdrowia psychicznego dla poziomu aktywizacji zawodowej mieszkańców regionu.

Prócz danych epidemiologicznych, także wysoki współczynnik obciążenia demograficznego notowany na obszarze Metropolii wskazuje na konieczność podjęcia dodatkowych przedsięwzięć w celu zapewnienia optymalnego poziomu ochrony zdrowia. Jednym z problemów wymagających rozwiązania jest zwiększenie spectrum działań w zakresie profilaktyki chorób cywilizacyjnych (w tym badania przesiewowe) w celu szybszego wykrycia możliwych chorób we wstępnym ich stadium. Dzięki temu, oprócz polepszenia dobrostanu mieszkańców, możliwe byłoby także ograniczenie dotkliwych skutków dla gospodarki związanych z zachorowalnością mieszkańców. W dokumencie Ministerstwa Zdrowia „Policy Paper dla ochrony zdrowia na lata 2014-2020” wskazano, że w 2010 roku łączne koszty schorzeń wyniosły w Polsce prawie 150 mld zł z czego 62% stanowiły koszty utraconej produktywności a jedynie 38% bezpośrednie koszty świadczeń zdrowotnych.

3.4.

LUDNOŚĆ I USŁUGI SPOŁECZNE

Rozmieszczenie, dynamika i struktura ludności stanowi istotne uwarunkowanie rozwoju każdego obszaru funkcjonalnego. W przypadku Metropolii Poznań procesy demograficzne, z uwagi na ich tempo, szczególnie w ostatnich 10 latach, są ważnym czynnikiem zmian społeczno-gospodarczych. Procesy te należy mieć na uwadze w planowaniu strategicznym i przestrzennym rozwoju całej Metropolii. Sytuacja demograficzna szczególnie wpływa na zaspokojenie potrzeb ludności w zakresie usług społecznych. Dobrze rozwinięta sieć placówek usługowych dostosowana do aktualnych i przyszłych trendów demograficznych, wpływa na stopień zadowolenia z miejsca zamieszkania, a dogodny dostęp do usług społecznych warunkuje wysoki poziom życia.

Rozmieszczenie i dynamika ludności

Miejski Obszar Funkcjonalny Poznania zamieszkiwany jest przez 1 014 194 osoby (2013 r.). Mieszkańcy Metropolii Poznań stanowią 2,6% ludności kraju i 29% ludności województwa wielkopolskiego. Większość ludności tego obszaru (54%) koncentruje się w Poznaniu. Średnia gęstość zaludnienia w Metropolii Poznań wynosi 376 os./km². Jest ona silnie zróżnicowana, najwyższa w gminie miejskiej Luboń – 2 271 os./km² a najniższa w gminie miejsko-wiejskiej Skoki - 47 os./km².

Tab. 16 Rozmieszczenie i dynamika zmian zaludnienia w Metropolii Poznań w latach 2002 – 2013.

Lp.	Jednostka terytorialna	Liczba ludności		Gęstość zaludnienia w os./km ² (2013)	Dynamika w % (2002 – 2013)
		2002	2013		
1	Poznań	577 117	548 028	2 092	-5,0
2	Buk	11 768	12 348	136	4,9
3	Czerwonak	22 115	26 750	324	21,0
4	Dopiewo	11 302	21 489	199	90,1
5	Kleszczewo	5 017	6 951	93	38,5
6	Komorniki	12 471	23 210	349	86,1
7	Kostrzyn	15 159	17 465	113	15,2
8	Kórnik	15 625	23 075	124	47,7
9	Luboń	24 934	30 676	2 271	23,0
10	Mosina	24 042	29 824	174	24,0
11	Murowana Goślina	15 273	16 663	97	9,1
12	Oborniki	31 175	33 454	98	7,3
13	Pobiedziska	15 427	18 814	99	22,0
14	Puszczykowo	9 036	9 819	599	8,7
15	Rokietnica	8 045	14 565	184	81,0
16	Skoki	8 514	9 283	47	9,0
17	Stęszew	13 559	14 791	85	9,1
18	Suchy Las	11 155	15 971	138	43,2
19	Swarzędz	37 658	46 530	457	23,6
20	Szamotuły	28 361	29 656	169	4,6
21	Śrem	39 484	41 378	201	4,8
22	Tarnowo Podgórne	16 794	23 454	231	39,7
23	Metropolia Poznań	954 031	1 014 194	376	6,3

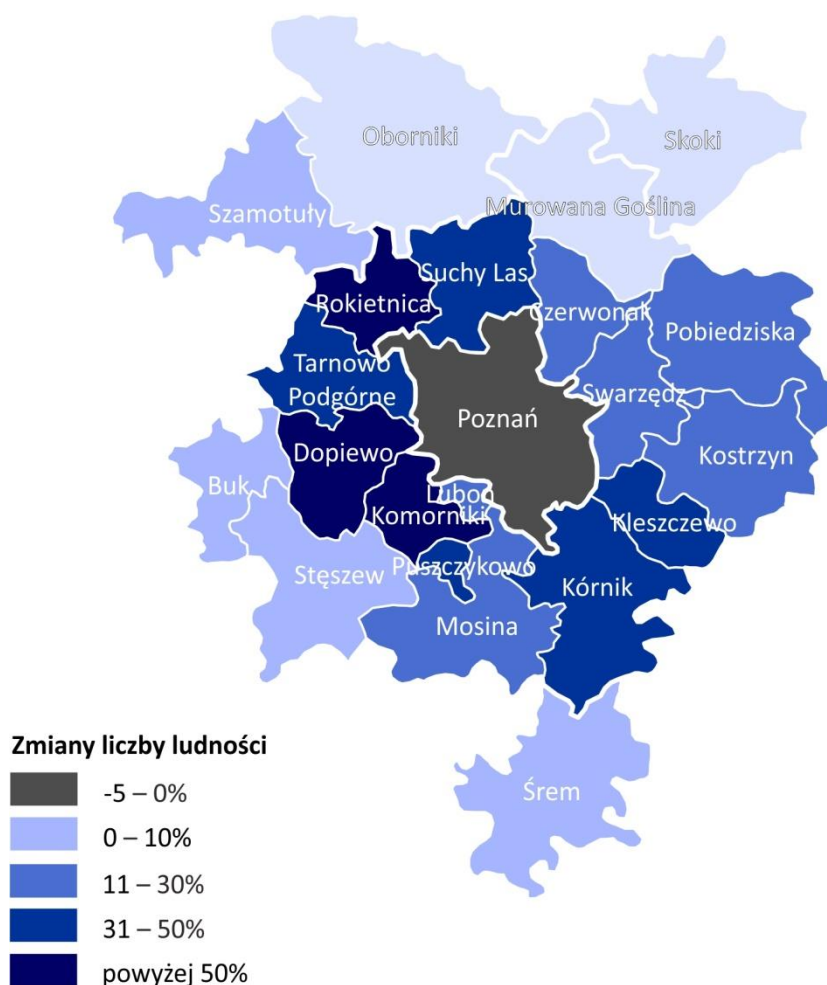
Źródło: Zestawienie własne na podstawie danych GUS, 2013.

Dzięki dynamice rozwoju gospodarczego i społecznego, Metropolia Poznań notuje stały wzrost liczby mieszkańców, jednocześnie znaczną ich redystrybucję. Od lat 90. XX w. obserwuje się systematyczny spadek liczby mieszkańców Poznania, przy eksplozywnym wzroście zaludnienia w pozostałych gminach Metropolii Poznań. W latach 2002 – 2013 liczba mieszkańców Metropolii wzrosła o 6,3%, a dynamika przyrostu zaludnienia była wyższa od średniej dla województwa

wielkopolskiego o 3 p.p. Poznań – miasto centralne obszaru funkcjonalnego, w latach 2002 – 2013 cechował ujemny przyrost zaludnienia (–5%). W okresie tym w śródmieściu Poznania ubyło tyle mieszkańców, ile przybyło w dwóch gminach podmiejskich: Dopiewo i Komorniki. Do najbardziej wyludniających się dzielnic należą: Stare Miasto, Św. Łazarz i Wilda, gdzie ubytki w ciągu dwóch dekad przekraczają 10% populacji (Aglomeracja Poznańska. Obraz demograficzny, 2012).

Ubytkowi ludności w Poznaniu towarzyszył znaczny przyrost liczby ludności w gminach Metropolii. Największy wzrost liczby ludności w latach 2002 – 2013 odnotowały gminy, które bezpośrednio sąsiadują z Poznaniem: Dopiewo (90,1%), Komorniki (86,1%) i Rokietnica (81%), najmniejszy w gminie Szamotuły (4,6%) i Śrem (4,8%).

Ryc. 13 Dynamika zmian zaludnienia w Metropolii Poznań w latach 2002 – 2013.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2014.

Ruch naturalny i migracje

Przyrost rzeczywisty ludności jest sumą przyrostu naturalnego i salda migracji. Poziom urodzeń na 1000 mieszkańców w 2013 roku w Metropolii Poznań jest w skali kraju umiarkowanie niski i przestrzennie zróżnicowany między Poznaniem a strefą podmiejską. Najwyższą wartość wskaźnik urodzeń w 2013 roku przyjął w gminach wiejskich: Kleszczewo (15,5‰), Komorniki (15,2‰), Dopiewo (13,5‰), Rokietnica (12,4‰), najniższą w gminie miejskiej Puszczykowo (8,5‰). W Poznaniu

wskaźnik urodzeń wyniósł 10,3‰, przy średniej dla całej Metropolii 10,9‰. Wskaźnik zgonów na 1000 mieszkańców przyjął w 2013 roku wartość 9,1‰ i był niższy o 0,2‰ od średniej dla województwa wielkopolskiego. Najwyższe wartości współczynników zgonów cechują gminy demograficznie starzejące się: Poznań (10,5‰), Skoki 9,9‰ i Puszczykowo (9,4‰) i najniższe – gminy młode demograficznie: Komorniki (5,0‰) i Rokietnica (5,8‰).

Tab. 17 Urodzenia, zgony i przyrost naturalny w Metropolii Poznań (2013 r.).

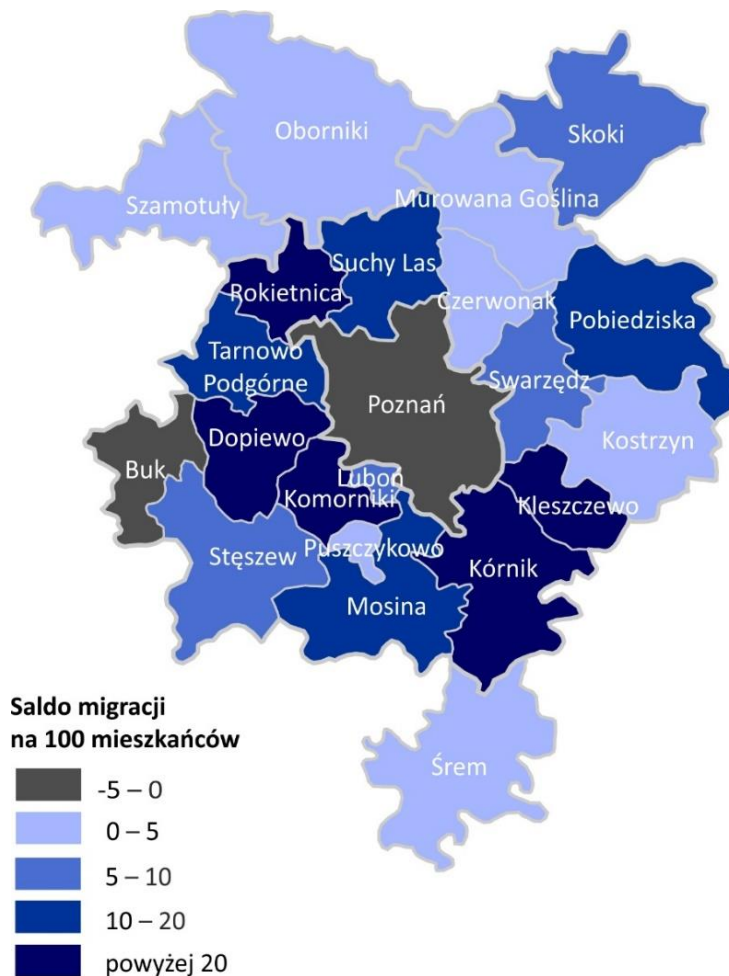
Lp.	Jednostka terytorialna	Urodzenia		Zgony		Przyrost naturalny	
		ogółem	w ‰	ogółem	w ‰	ogółem	w ‰
1	Poznań	5 671	10,3	5 772	10,5	-101	-0,2
2	Buk	131	10,6	100	8,1	31	2,5
3	Czerwonak	298	11,1	178	6,7	120	4,5
4	Dopiewo	291	13,5	130	6,0	161	7,5
5	Kleszczewo	108	15,5	54	7,8	54	7,8
6	Komorniki	353	15,2	116	5,0	237	10,2
7	Kostrzyn	171	9,8	148	8,5	23	1,3
8	Kórnik	313	13,6	168	7,3	145	6,3
9	Luboń	357	11,6	240	7,8	117	3,8
10	Mosina	314	10,5	239	8,0	75	2,5
11	Murowana Goślina	183	11,0	114	6,8	69	4,1
12	Oborniki	363	10,9	282	8,4	81	2,4
13	Pobiedziska	202	10,7	147	7,8	55	2,9
14	Puszczykowo	83	8,5	92	9,4	-9	-0,9
15	Rokietnica	180	12,4	84	5,8	96	6,6
16	Skoki	113	12,2	92	9,9	21	2,3
17	Stęszew	152	10,3	121	8,2	31	2,1
18	Suchy Las	181	11,3	94	5,9	87	5,4
19	Swarzędz	551	11,8	329	7,1	222	4,8
20	Szamotuły	325	11,0	257	8,7	68	2,3
21	Śrem	446	10,8	368	8,9	78	1,9
22	Tarnowo Podgórne	261	11,1	139	5,9	122	5,2
23	Metropolia Poznań	11 047	10,9	9 264	9,1	1 783	1,8

Źródło: Zestawienie własne na podstawie danych GUS, 2014.

Przyrost naturalny w większości jednostek administracyjnych na obszarze Metropolii Poznań jest dodatni. Jedynie w Puszczykowie oraz w Poznaniu w 2013 roku przyjął wartość ujemną (kolejno -0,9‰ i -0,2‰). Relatywnie wysoki przyrost naturalny charakteryzuje gminy: Komorniki, Rokietnica, Dopiewo. Niekorzystne warunki demograficzne cechują głównie miasto Puszczykowo i Miasto Poznań. Na tle województwa wielkopolskiego, w miejskim obszarze funkcjonalnym Poznania wskaźniki ruchu naturalnego kształtują się powyżej średniej, co należy uznać za sytuację korzystną.

Niekorzystny wpływ na ruch naturalny ma utrzymująca się od kilkunastu lat bardzo niska dzietność kobiet (w Poznaniu – 1,2 czyli jedna z najniższych w Europie). Poprawiające się warunki życia wbrew pozorom nie wpływają na zmiany modelu rodziny. Należy więc tworzyć zachęty dla rodzin z dziećmi, które pomogą im w wychowaniu dzieci, wykształceniu i utrzymaniu w dobrym zdrowiu. Rozwój demograficzny całego obszaru Metropolii Poznań uzależniony jest zatem w dużym stopniu od napływu mieszkańców spoza jej granic, w tym pozostawania w mieście absolwentów poznańskich szkół wyższych.

Ryc. 14 Saldo migracji w Metropolii Poznań (2013 r.).



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2014.

W 2013 roku w miejskim obszarze funkcjonalnym Poznania zameldowało się ogółem 18 292 osób, a wymeldowało się 14 779 osób. Współczynnik napływu wędrownego w Metropolii Poznań wyniósł 18‰. Najwyższy charakteryzował w 2013 roku gminę Dopiewo (53,9‰), Komorniki (53,3‰), Rokietnica (47,9‰), Kleszczewo (46,2‰), a więc gminy położone w bezpośrednim sąsiedztwie z miastem Poznaniem oraz gminy wiejskie. Współczynnik odpływu wędrownego był najwyższy w Swarzędzu (20,5‰), Murowanej Goślinie (17,5‰), Suchym Lesie (16,1‰) i Poznaniu (15,4‰).

W strefie podmiejskiej miasta Poznania, szczególnie w ostatnich 10 latach dochodzi do intensywnej suburbanizacji. **Obszary podmiejskie stanowiły w ostatnich latach główny cel migracji rezydencjalnych mieszkańców Poznania, co od kilku lat przejawia się w ujemnym saldzie migracji tego miasta. Obszar funkcjonalny Poznania jest atrakcyjnym miejscem zamieszkania i pracy, który sukcesywnie przyciąga nowych mieszkańców.** Z kolei Miasto Poznań jest miejscem nauki dla tysięcy studentów, którzy po ukończeniu studiów, często pozostają w Poznaniu, podejmują tu pracę i zakładają rodziny.

Struktura demograficzna

Struktura ludności według płci i wieku miasta Poznania i gmin obszaru funkcjonalnego, posiada cechy charakterystyczne dla społeczeństwa polskiego. Na obszarze Metropolii Poznań przeważają kobiety. Wskaźnik feminizacji (liczba kobiet na 100 mężczyzn) jest najwyższy w Poznaniu – 115. Tak wysoki wskaźnik feminizacji jest charakterystyczny dla większości dużych miast, ponieważ są one atrakcyjnym rynkiem pracy dla kobiet, głównie dzięki rozwiniętym sektorom usługowym – ochrony zdrowia, edukacji, administracji i handlu.

W grupie dzieci i młodzieży występuje nadwyżka mężczyzn nad kobietami, liczba kobiet i mężczyzn zrównuje się ok. 50 roku życia, natomiast w starszych grupach wiekowych występuje nadwyżka kobiet nad mężczyznami, co jest spowodowane m. in. wyższą śmiertelnością mężczyzn niż kobiet. Udział chłopców w wieku 0 – 4 lat wynosi 7% populacji Metropolii a dziewczynek 5,8%. W przypadku ludności starszej sytuacja jest odwrotna. Przykładowo udział ludności powyżej 70 roku życia w Poznaniu wynosi 8,5% (mężczyźni) i 13,6% (kobiety), natomiast w gminach otaczających Poznań wartości te wynoszą kolejno: 5,1% (mężczyźni) i 8,5% (kobiety).

Wskaźnik obciążenia demograficznego (ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym) na obszarze Metropolii Poznań wynosi 28 i najwyższy jest w Poznaniu (34 w 2013 r.). Od kilku lat wskaźnik obciążenia demograficznego wzrasta, co odzwierciedla proces starzenia się społeczeństwa. Dynamiczne starzenie się społeczeństwa, szczególnie w Poznaniu, powoduje wzrost zapotrzebowania na usługi zdrowotne, w tym geriatryczne. Niekorzystną perspektywę rozwoju demograficznego w Poznaniu może poprawić wzrost liczby urodzeń oraz odwrócenie negatywnego trendu wysokiego odpływu ludności.

W gminach Metropolii Poznań udział osób w wieku produkcyjnym w liczbie ludności ogółem kształtuje się na podobnym poziomie i waha się pomiędzy 63,5% (Puszczykowo, Suchy Las) a 68,9% (Murowana Goślina). W Poznaniu wskaźnik ten wynosi 63,2% i jest niższy od średniej dla Metropolii.

Gminy otaczające miasto Poznań, charakteryzuje silniejsza juwenilność (udział dzieci i młodzieży) niż w Poznaniu. Udział ludności w wieku przedprodukcyjnym (0 – 17 lat) przyjmuje najwyższe wartości w gminach Kleszczewo (25,3%), Dopiewo (25,1%) i Komorniki (24,8%). W Poznaniu

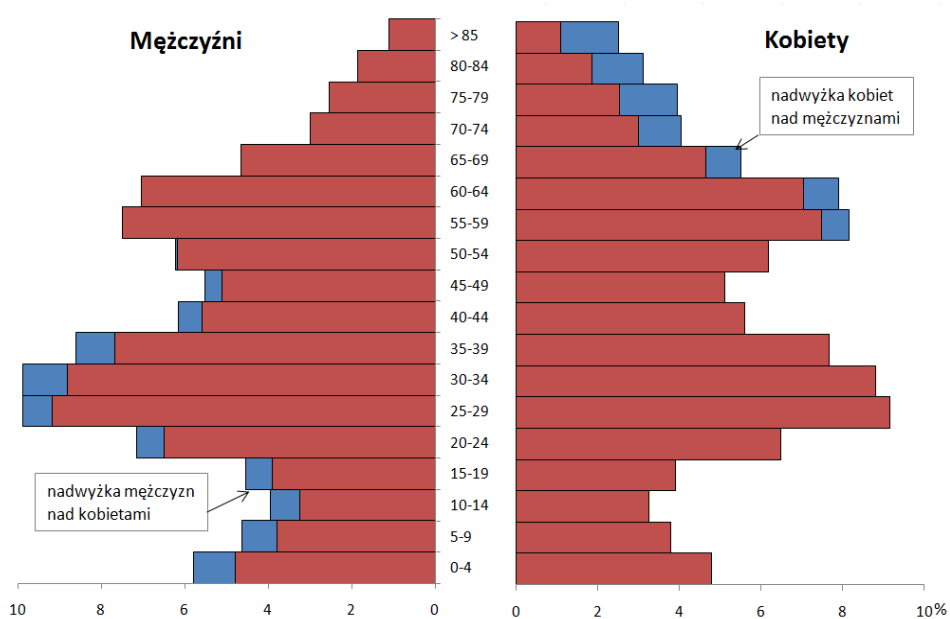
udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wynosi 15,4% i jest najniższy w grupie jednostek administracyjnych POM. Udział ludności w wieku poprodukcyjnym przyjmuje najniższe wartości w gminach Komorniki (10,5%), Dopiewo (10,7%) i Kleszczewo (10,9%). Średnia dla Metropolii Poznań wynosi 18%. Udział ludności w wieku poprodukcyjnym w obszarze funkcjonalnym jest najwyższy w Poznaniu (21,3%). Zmieniająca się struktura wieku mieszkańców Metropolii jest zbieżna z trendami występującymi w całym kraju i państwach rozwijających się, wymaga jednak podjęcia działań zaradczych skierowanych do wspomnianych grup wiekowych 18- oraz 50+. Zidentyfikowane problemy dotyczące grupy wiekowej poniżej 18 roku życia dotyczą m.in. niedostatecznego poziomu zaspokojenia potrzeb związanych z opieką nad dziećmi (w tym do lat 3) oraz optymalizacji wykształcenia młodych kadr wchodzących na rynek pracy. Z kolei w grupie wiekowej 50+ dostrzegane są potrzeby związane z upowszechnieniem zasady *lifelong learning* z wykorzystaniem możliwości kształcenia ustawicznego i praktycznego. Rosnący wskaźnik obciążenia demograficznego wymaga rozwiązań wpływających na zwiększenie aktywności zawodowej mieszkańców i dostosowania ich kwalifikacji do potrzeb nowoczesnej gospodarki.

Tab. 18 Stan i struktura ludności wg ekonomicznych grup wieku w Metropolii Poznań (2013 r.)

Lp.	Jednostka terytorialna	Ludność w wieku przedprodukcyjnym		Ludność w wieku produkcyjnym		Ludność w wieku poprodukcyjnym	
		ogółem	%	ogółem	%	ogółem	%
1	Poznań	84 968	15,5	346 120	63,2	116 940	21,3
2	Pozostałe gminy Metropolii Poznań	99 636	21,4	300 444	64,5	66 086	14,2
3	Metropolia Poznań	184 604	18,2	646 564	63,8	183 026	18,0
4	Województwo wielkopolskie	669 381	19,3	2 206 381	63,6	591 254	17,1

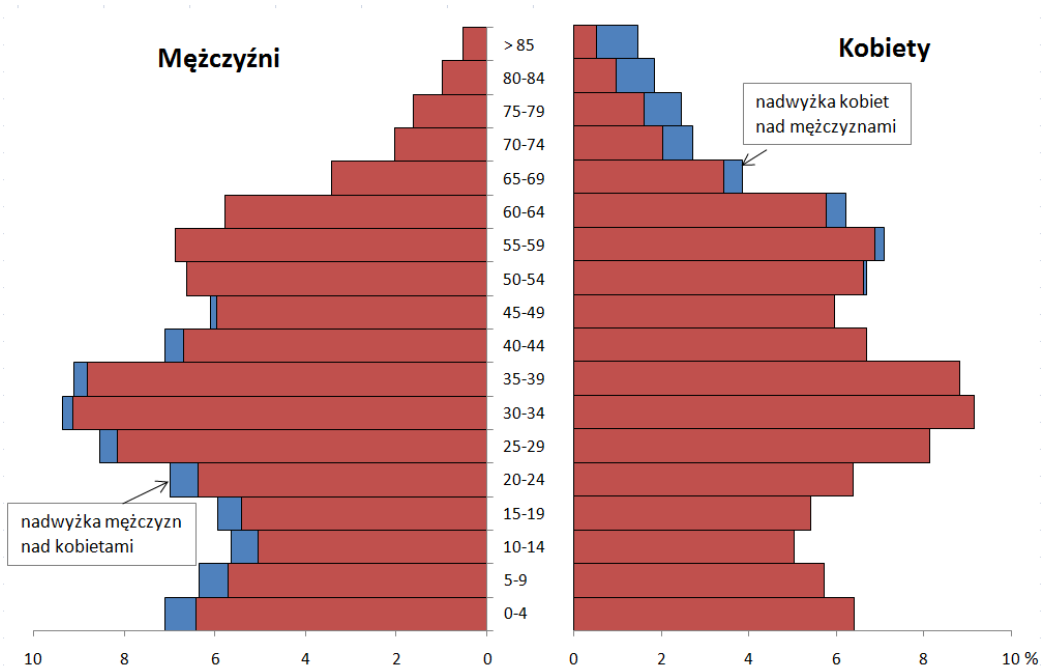
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2014.

Ryc. 15 Struktura ludności wg płci i wieku w Poznaniu (2013 r.).



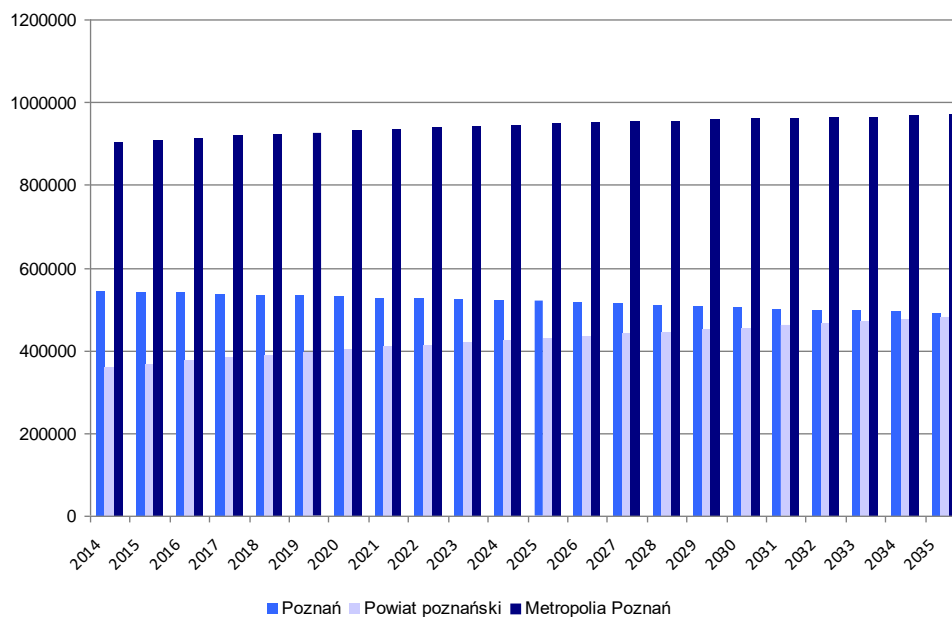
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2014.

Ryc. 16 Struktura ludności wg płci i wieku w pozostałych gminach Metropolii Poznań (2013 r.).



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2014.

Ryc. 17 Prognoza zmian zaludnienia w Metropolii Poznań (obszar Poznania i powiatu poznańskiego) do 2035 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy GUS.

Prognozowanie liczby ludności stanowi podstawę dla planowania przyszłego rozwoju Metropolii Poznań. Prognoza demograficzna opracowana przez GUS przewiduje dalszy ubytek liczby ludności w mieście Poznaniu, jednakże liczba ludności do 2035 r. na całym obszarze Metropolii Poznań będzie nadal wzrastać. Utrzymanie się obecnych tendencji demograficznych, zwłaszcza dużej skali emigracji z Poznania do gmin podmiejskich, spowoduje, że już za ok. 20 lat proporcje liczby ludności między Poznaniem a jego strefą podmiejską

Aktualna prognoza demograficzna GUS na lata 2013-2035 przewiduje systematyczny wzrost liczby mieszkańców w Metropolii. Zwiększy się jednak także liczba mieszkańców powyżej 50 roku życia z 312 tys. do 428 tys. (dane sumaryczne dla Powiatu Poznańskiego i Poznania). Udział tej grupy wiekowej w ogóle mieszkańców wzrośnie we wspomnianym okresie z 35% do 45%. Oznacza to konieczność wypracowania niezbędnych działań w zakresie dostosowania instrumentów rynku pracy i aktywizacji zawodowej, a także systemu ochrony zdrowia i opieki społecznej.

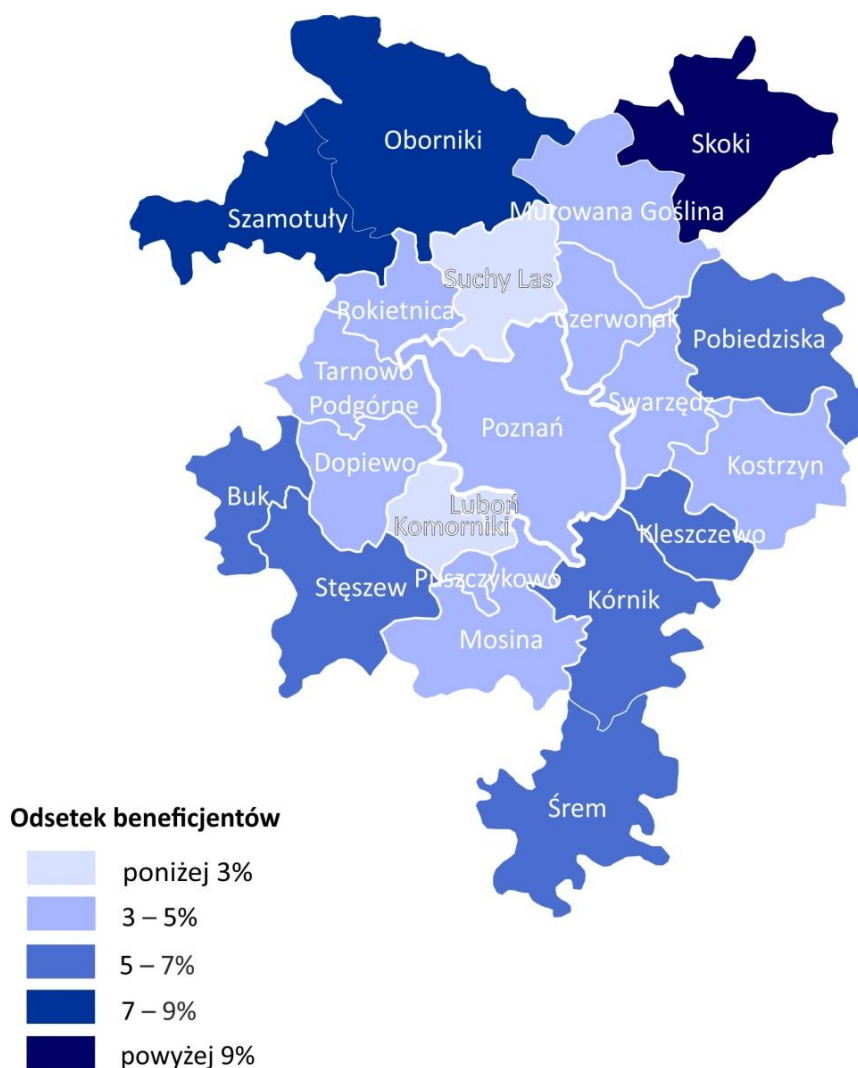
Opieka społeczna i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu

Wg danych gmin z 2015 roku w Metropolii Poznań funkcjonuje 11 domów opieki społecznej – 7 w Poznaniu, 2 w Śremie oraz w Lisówkach (gm. Dopiewo) i Szamotułach (po 1 domu opieki społecznej). Osobom potrzebującym wsparcia, znajdującym się w trudnej sytuacji życiowej, udzielane są świadczenia pomocy społecznej. Wskaźnik udziału osób w gospodarstwach domowych korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej w liczbie ludności ogółem na obszarze Metropolii

jest zróżnicowany, najwyższy w gminie Skoki (13,1%), Szamotuły (8%), Oborniki (7,4%), najniższy z kolei w gminie Komorniki (2,3%), Suchy Las (2,7%), Luboń (3%). W Poznaniu udział osób korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej wynosi 4,9% populacji miasta.

Wykluczenie społeczne w Metropolii dotyczy także części osób, które pomimo formalnego braku przeszkód, są faktycznie pozbawione możliwości uczestniczenia w wielu aspektach życia. Jest to związane z brakiem umiejętności korzystania z istniejących możliwości i przysługujących uprawnień, brakiem świadomości ich istnienia lub brakiem dostępu do dóbr, co sprawia, że pełne uczestnictwo w życiu społecznym jest niepełne. Przyczyny wykluczenia często mieszają się z jego skutkami. Osoba wychowana w dysfunkcyjnej rodzinie jest bardziej narażona na bezrobocie i wykluczenie społeczne, co z kolei zwiększa ryzyko wystąpienia uzależnień, powodujących pogłębienie społecznej izolacji. Wśród powodów przyznania pomocy społecznej w gminach obszaru funkcjonalnego około 5% przypada na alkoholizm i 1% na narkomanię. Ponadto w Metropolii ponad 2,5 tys. osób rocznie jest leczonych w zakresie zaburzeń spowodowanych używaniem alkoholu.

Ryc. 18 Udział osób w gospodarstwach domowych korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej w Metropolii Poznań w liczbie ludności ogółem w % (2013 r.).



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2014.

Walka z wykluczeniem ma charakter instytucjonalny (ośrodki pomocy społecznej). W Metropolii około 45 tys. osób to beneficjenci pomocy społecznej, co stanowi około 6% ogólnej liczby mieszkańców. Jednak konieczne jest uruchomienie także komplementarnych działań o charakterze bardziej aktywnym i nowoczesnym. Odpowiedzią jest praca grup zagrożonych wykluczeniem społecznym z tzw. asystentami rodziny, którzy udzielają wsparcia dla rodzin z problemami opiekuńczo-wychowawczymi i prowadzeniem gospodarstwa domowego. Osoby te wspierają również osoby z uzależnieniem i współuzależnieniem. Cechami charakterystycznymi asystentury rodzinnej jest indywidualizacja pracy wynikająca z małej liczby odbiorców, dostosowanie do określonych grup beneficjentów i ich realnych potrzeb. Indywidualna pomoc służy rozwojowi kompetencji poszczególnych członków rodziny, osiągnięciu wyznaczonych przez nich celów, wzbudzaniu w nich wiary we własne możliwości oraz motywowaniu do podejmowania działań, do tej pory uznawanych za niemożliwe. Działania asystenta rodziny zmierzają do jej usamodzielnienia i pozostawienia dzieci w rodzinie, w środowisku zapewniającym im poczucie bezpieczeństwa i prawidłowy rozwój. Od stycznia 2015 roku gminy mają obowiązek zagospodarowania środków na zatrudnienie asystentów rodziny, a ich zadania określa art. 15.1. Ustawy z dnia 9 czerwca 2011r. o wspieraniu rodziny i systemie pieczy zastępczej. Wsparcie dla rodzin zastępczych i dokonywanie ocen sytuacji dzieci umieszczonych w rodzinach zastępczych, to obowiązki także koordynatorów rodzinnej pieczy zastępczej.

Tab. 19 Wybrane formy wsparcia w ramach opieki społecznej w Metropolii oraz zgłaszane przez samorządy zapotrzebowanie na dodatkowe zatrudnienie

Forma wsparcia	Metropolia Poznań	Poznań	Pozostałe gminy Metropolii Poznań
Stan istniejący			
Liczba asystentów rodziny - etaty (stan na 31.03.2015r.)	36,5	7	30
Liczba rodzin objętych wsparciem przez asystentów rodziny (w roku 2014)	427	96	331
Liczba koordynatorów rodzinnej pieczy zastępczej - etaty (stan na 31.03.2015r.)	31	14	17
Liczba rodzin objętych wsparciem koordynatorów pieczy zastępczej (w roku 2014)	691	424	267
Liczba osób do pomocy dla rodzin zastępczych przy sprawowaniu opieki nad dziećmi i przy pracach gospodarskich (stan na 31.03.2015r.)	23	15	8
Zgłaszane przez samorządy dodatkowe potrzeby w zakresie zatrudnienia			
Asystenci rodziny	40	14	26
Koordynatorzy rodzinnej pieczy zastępczej	28	15	13
osoby do pomocy dla rodzin zastępczych przy sprawowaniu opieki nad dziećmi i przy pracach gospodarskich	29	20	9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych ankiet.

**PROBLEMY I WYZWANIA ROZWOJU
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO
POZNANIA**

4.

4.1.

ANALIZA SWOT OBSZARU

Wzrost poziomu życia mieszkańców, podniesienie konkurencyjności gospodarczej, zwiększenie spójności przestrzennej oraz integracja terytorialna na obszarze funkcjonalnym są głównymi celami tworzonej Strategii ZIT. Kluczowe znaczenie ma zatem określenie zarówno dziedzin, które mają charakter priorytetowy dla rozwoju całego obszaru funkcjonalnego, jak i narzędzi interwencji, które okażą się w przyszłości najbardziej skuteczne. W procesie wypracowania priorytetów rozwoju pomagają **ocena silnych i słabych stron** sytuacji społeczno-gospodarczej Metropolii Poznań oraz **szans i zagrożeń** dla rozwoju tego obszaru w przyszłości. Do analizy SWOT zostały wykorzystane wyniki prac diagnostycznych zrealizowanych w ramach poszczególnych obszarów tematycznych: gospodarki, rynku pracy, demografii i usług społecznych, sfery nauki i badań, oraz zasobów środowiska przyrodniczego i kulturowego. Za mocne strony uznano wszystko to, co stanowi prorozwojowy atut i przewagę konkurencyjną obszaru funkcjonalnego. Za słabe strony uznano natomiast deficyty funkcjonalne i przestrzenne oraz obecne bariery rozwoju występujące na terenie Metropolii Poznań. Po stronie szans wyróżniono wszystko to, co stwarza dla analizowanego obszaru sposobność poprawy sytuacji i korzystnej zmiany. Za zagrożenie uznano wszystko to, co stwarza dla analizowanego obiektu niebezpieczeństwo zmiany niekorzystnej oraz niebezpieczeństwo zahamowania, odwrócenia pewnych korzystnych dotąd procesów.

Określenie potencjałów (silnych stron) i deficytów (słabych stron) oraz szans i zagrożeń dla rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania prowadzi do zidentyfikowania problemów oraz przedstawienia podstawowych wyzwań stojących przed tą Metropolią. Wyzwania te, syntetycznie określone priorytetami, wynikają nie tylko z lokalnej specyfiki obszaru funkcjonalnego, ale i ze zintegrowanego charakteru instrumentu wsparcia jakim jest ZIT i możliwości realizacji za jego pomocą określonych projektów i działań, z uwzględnieniem uwarunkowań prawnych i finansowych, w jakich działają samorządy terytorialne w Polsce.

GOSPODARKA PRZESTRZENNA I ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE I KULTUROWE

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> wysokie walory dziedzictwa kulturowego i środowiska przyrodniczego, budowa kompleksowej dla całej Metropolii wysokowydajnej spalarni śmieci, częściowa integracja zarządzania gospodarką odpadami, częściowo zintegrowany system wodno-kanalizacyjny (Aquanet), duża ilość obiektów zabytkowych, w tym także o znaczeniu krajowym (pomniki historii), 	<ul style="list-style-type: none"> postępujące żywiołowe rozlewanie się nowych obszarów mieszkaniowych w strefie podmiejskiej ze słabym dostępem do infrastruktury transportowej, zagrożenia ekologiczne ze strony przemysłu i gospodarki komunalnej, w tym zagrożenia niską emisją, nadmierny poziom energochłonności budynków, brak zintegrowanego zarządzania programami termomodernizacji,

<ul style="list-style-type: none"> • krzyżowanie się i przebieg na terenie Metropolii szlaków kulturowych o znaczeniu międzynarodowym i krajowym. 	<ul style="list-style-type: none"> • słabo rozwinięta podstawowa infrastruktura ciepłownicza w gminach Metropolii, • niezadawalający stan techniczny części obiektów zabytkowych, w szczególności zespołów rezydencjonalno-parkowych, mieszkalnych oraz zabytków przemysłu i techniki, • niewystarczające środki na renowację obiektów zabytkowych.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • rozwój działań integracyjnych, koordynacyjnych między podmiotami odpowiedzialnymi za gospodarkę przestrzenną, w szczególności samorządów, • opracowanie spójnej koncepcji kierunków rozwoju przestrzennego Metropolii Poznań i wdrażanie jej w życie, • stworzenie zintegrowanego, metropolitalnego systemu gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami oraz ochrony środowiska i przyrody, • budowa kompleksowej dla całej Metropolii spalarni śmieci - wysokowydajnego zakładu termicznego przekształcania odpadów, • oferty turystycznej na terenie MOF – szczególnie w oparciu o rzekę Wartę, spójny system szlaków rowerowych, • wypracowanie i wdrożenie zintegrowanego systemu promocji walorów przyrodniczych i kulturowych Metropolii Poznań, • rewitalizacja obiektów dziedzictwa kulturowego i przeznaczenie ich m.in. dla celów turystycznych. 	<ul style="list-style-type: none"> • brak działań zmierzających do zwiększenia dostępu do infrastruktury społecznej, technicznej i transportowej, • zagrożenia ekologiczne ze strony przemysłu i gospodarki komunalnej, w tym zagrożenia niską emisją zanieczyszczeń, • dalsza dezintegracja zarządzania programami termomodernizacji, • brak zmian prawnych w zakresie planowania przestrzennego oraz regulacji procesu rewitalizacji.

INFRASTRUKTURA I ORGANIZACJA TRANSPORTU	
Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • rosnąca dostępność transportowa Metropolii, intensywnie rozwijana i unowocześniana infrastruktura drogowa, kolejowa oraz lotnicza, wzrost komunikacyjnej dostępności w skali kraju 	<ul style="list-style-type: none"> • niewystarczająca spójność sieci drogowej z powodu ograniczonej przepustowości i jakości dróg gminnych i powiatowych powiązanych z nowo zbudowanymi drogami szybkiego ruchu

<p>i Europy,</p> <ul style="list-style-type: none"> • korzystny (gwiazdzisty i obwodowy) układ przestrzenny linii kolejowych oraz dróg szybkiego ruchu częściowo zmodernizowanych lub nowo zbudowanych w ostatnich latach; • różnorodny system transportu publicznego na terenie Metropolii: transport indywidualny oraz publiczny: autobusowy, tramwajowy i kolejowy, • duża mobilność mieszkańców związana z dojazdami do pracy, szkół i po usługi, • plan transportowy dla całej Metropolii, określający priorytety rozwoju i integracji transportu na tym obszarze, • porozumienia transportowe pomiędzy Poznaniem a okolicznymi gminami, • opracowanie spójnej polityki parkingowej. 	<ul style="list-style-type: none"> • zjawisko kongestii (zatłoczenia) w mieście i na drogach wlotowych do Poznania, • niski stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, • niedostateczna integracja sieci kolejowej z innymi formami transportu publicznego i indywidualnego, • zły stan techniczny sieci kolejowej na niektórych szlakach, • zły stan części dworców i przystanków kolejowych i ich nieprzystosowanie do nowoczesnego transportu metropolitalnego, • niewystarczająca liczba ścieżek rowerowych oraz słaba integracja ich sieci w skali całej Metropolii, • brak sieci parkingów P&R i B&R, • zjawisko rezygnacji mieszkańców Metropolii z transportu publicznego na rzecz indywidualnego, • kosztowność usług transportu publicznego.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • poprawa dostępności transportowej jako element przyciągający inwestorów i turystów, • rozwój zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego na obszarze funkcjonalnym, • zacieśnienie współpracy międzygminnej i aktywne działania na rzecz wspólnej polityki przestrzennej i transportowej, • integracja przestrzenna, taryfowa i organizacyjna kolei z innymi formami transportu, • znaczne fundusze dostępne na inwestycje w transport publiczny w perspektywie finansowej 2014-2020, • zmiany kultury mobilności mieszkańców metropolii Poznań wraz z polepszającym się usługami transportu publicznego, świadome rezygnowanie części mieszkańców z podróży samochodowych na rzecz transportu zbiorowego, rowerowego i ruchu pieszego (co zmniejszy zatłoczenie na drogach). 	<ul style="list-style-type: none"> • brak woli samorządów do zacieśniania integracji taryfowo-biletowej w całym obszarze funkcjonalnym Poznania, • w przypadku braku dalszego postępu w usprawnianiu transportu publicznego, rezygnacja części mieszkańców Metropolii z transportu publicznego na rzecz indywidualnego, dalszy rozwój motoryzacji indywidualnej, • problemy prawne (np. dotyczące organizacji związku międzygminnego transportu publicznego), • duże zadłużenie budżetów gminnych i niewielkie możliwości inwestycyjne, duże koszty ponoszone na remonty i utrzymanie istniejącej infrastruktury transportowej, • nieudana zmiana preferencji mieszkańców w kierunku upowszechnienia wykorzystywania transportu publicznego, • wzrost liczby samochodów na drogach Metropolii Poznań i w efekcie rosnąca kongestia.

GOSPODARKA I RYNEK PRACY	
Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> wysoki poziom rozwoju gospodarczego dzięki zróżnicowanej branżowo strukturze przedsiębiorstw, duża aktywność inwestycyjna, w tym kapitału zagranicznego, w niektórych gminach podpoznańskich i Poznaniu, dynamika rynku pracy, przyrost przedsiębiorstw zapewniający tworzenie nowych miejsc pracy, wzrost udziału osób w wieku produkcyjnym, zapewniający systematyczne zwiększanie zasobów pracy, silna koncentracja miejsc pracy nie tylko w Poznaniu ale i w kilku gminach pierwszego pierścienia (Tarnowo Podgórne, Suchy Las, Komorniki, Kórnik), wysoka atrakcyjność metropolitalnego rynku pracy i rynku mieszkaniowego, stymulująca duże dojazdy do pracy, szkół i po usługi w skali międzygminnej i regionalnej, wysokie aspiracje edukacyjne dzieci i młodzieży oraz rozwinięta sieć szkolnictwa podstawowego gimnazjalnego i ponadgimnazjalnego, silnie rozwinięte funkcje akademickie i wysoki poziom szkolnictwa wyższego, duży potencjał naukowo-badawczy i dobra baza działalności naukowej w Poznaniu, rozwój parków naukowo-technologicznych, koncentracja placówek usług medycznych, od opieki podstawowej do wyspecjalizowanej w Metropolii. 	<ul style="list-style-type: none"> niewystarczająca innowacyjność gospodarki i mały udział usług wyższego rzędu w wytwarzaniu PKB, niedostateczne powiązania między podmiotami systemu wsparcia biznesu, niewystarczające instrumenty wsparcia inwestycji branży IT, w tym firm startujących, znaczny odsetek ludzi z wykształceniem wyższym wśród bezrobotnych, niekorzystna struktura wieku bezrobotnych (duża liczba bezrobotnych w wieku 50+ oraz poniżej 25 r. ż.), relatywnie niski poziom elastyczności funkcjonalnej zasobów pracy, konieczność podnoszenia kwalifikacji zawodowych, niedobór pracowników o kwalifikacjach dopasowanych do lokalnego rynku pracy, szczególnie słaba podaż wysoko wykwalifikowanych kadr branży IT, nasilające się zjawisko przedwczesnej dezaktywacji zawodowej z powodów zdrowotnych, nienadążanie rozwoju placówek edukacyjnych za zmianami w rozmieszczeniu i strukturze ludności według wieku, relatywnie słabe wyniki nauczania w szkołach podstawowych i gimnazjalnych w powiecie poznańskim i ponadgimnazjalnych w Poznaniu, słaby rozwój placówek kształcenia zawodowego i ustawicznego, niewielki odsetek absolwentów kierunków technicznych, nieoptymalne dopasowanie ochrony zdrowia do zmian demograficznych (lecznictwo geriatryczne), niewystarczający zakres prowadzonych

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • rozwój współpracy między samorządami Metropolii a organizacjami gospodarczymi w zakresie wzrostu konkurencyjności lokalnej gospodarki, • stopniowa restrukturyzacja bazy ekonomicznej Metropolii z przemysłów tradycyjnych na nowoczesne, • tworzenie warunków do lokalizowania przedsięwzięć biznesowych opartych na wiedzy i kapitale ludzkim oraz centrów usług społecznych o zasięgu ponadlokalnym , • rozwój wysokokwalifikowanych kadr branży IT w oparciu o system kształcenia w poznańskich uczelniach, • rozwój instrumentów wsparcia inwestycji branży IT, w tym firm startujących, • wzrost popularności szkolnictwa zawodowego, • koordynacja zarządzania szkolnictwem podstawowym, gimnazjalnym i ponadgimnazjalnym w skali obszaru funkcjonalnego, • współpraca uczelni wyższych ze szkołami ponadgimnazjalnymi w zakresie poprawy poziomu nauczania i zwiększenia oferty dydaktycznej szkół, • rozwój promocji zdrowia i profilaktyki prozdrowotnej; • rozwój pozainstytucjonalnych form opieki nad dziećmi w celu aktywizacji zawodowej rodziców. 	<p>programów profilaktyki zdrowotnej i społecznej oraz brak integracji zarządzania nimi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • pojawienie się kryzysów gospodarczych i finansowych w skali globalnej, • słabnące siły integracyjne w zakresie gospodarki w UE, • zachwianie rynków zbytu poznańskich firm, szczególnie w obliczu eskalacji konfliktów na wschodzie Europy, • rosnąca konkurencyjność gospodarek innych metropolii, krajowych i Europejskich, • utrzymywanie się deficytów w dostępie do placówek i usług edukacyjnych na obszarach silnego rozwoju przestrzennego (nowe osiedla mieszkaniowe), • spadek aspiracji edukacyjnych dzieci i młodzieży, w wyniku wzrostu znaczenia konsumpcyjnego modelu życia, • spadek aspiracji mieszkańców, co do podnoszenia swojego poziomu wykształcenia i kwalifikacji, • nienadążanie rozwoju placówek służby zdrowia (w zakresie usług podstawowych) za zmianami w rozmieszczeniu i strukturze ludności według wieku na terenie obszaru funkcjonalnego.

DEMOGRAFIA I USŁUGI SPOŁECZNE	
Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> korzystne prognozy rozwoju demograficznego całego obszaru funkcjonalnego, szybko rosnący udział osób zdobywających wyższe wykształcenie, dotądnie saldo migracji dla Metropolii, dotądni przyrost naturalny w większości gmin ościennych Poznania, dobrze rozbudowany sektor ekonomii społecznej na terenie Metropolii. 	<ul style="list-style-type: none"> redystrybucja przestrzenna ludności prowadząca do depopulacji Poznania i niekorzystnych prognoz demograficznych dla miasta centralnego, postępujące starzenie się społeczeństwa, będące wynikiem zmiany modelu rodziny oraz niskiego przyrostu naturalnego, w szczególności w Poznaniu i Puszczykowie, wciąż nieadekwatna do potrzeb opieka socjalna.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> wzmacnianie pozycji metropolii jako centrum usług społecznych wyższego rzędu dla regionu i kraju, koordynacja polityki społecznej gmin obszaru funkcjonalnego, koordynacja promocji turystycznej Metropolii Poznań. 	<ul style="list-style-type: none"> emigracja młodych, wykształconych ludzi za granicę (zjawiska <i>brain drain</i>, <i>brain waste</i>) i do innych metropolii krajowych, odpływ koncernów zagranicznych i krajowych z Metropolii do krajów o niższych kosztach produkcji i wytwarzania usług, starzenie się społeczeństwa i nasilające się problemy demograficzne na rynku pracy .

4.2.

Analiza zidentyfikowanych problemów

Zidentyfikowane problemy i wyzwania w zakresie kształtowania środowiska

Stan środowiska naturalnego wpływa w sposób znaczący na konkurencyjność Metropolii, jej rozwój przestrzenny oraz jakość życia jej mieszkańców. Postępująca industrializacja, nadmierna energochłonność gospodarki, wzrost liczby ludności oraz rozwój transportu sprawiają, że do atmosfery przedostaje się coraz więcej zanieczyszczeń. Wśród nich największe znaczenie mają zanieczyszczenia gazowe (NO_x, SO₂, CO, CO₂, O₃) oraz pyłowe (PM₁₀, PM_{2,5}). W ostatnich latach odnotowywano przekroczenie poziomów dopuszczalnych stężeń w przypadku pyłu PM₁₀ i benzo(a)pirenu w 5 strefach w województwie wielkopolskim, w tym w aglomeracji poznańskiej (Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej przygotowanej na potrzeby opracowania Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do roku 2020).

Ze względu na intensywny rozwój gospodarczy, Metropolia wywiera znaczny wpływ na środowisko, eksploatację zasobów naturalnych, jakość powietrza. Przejawia się to m.in. dużą emisją

gazów i innych zanieczyszczeń, problemami z odprowadzaniem wód opadowych, problemami ze składowaniem i przetwarzaniem odpadów, nadmierną emisją hałasu. Wpływa to na obniżenie jakości życia mieszkańców, ale także na straty finansowe, jakie ponoszą gminy i podmioty gospodarcze. W związku z pogarszającym się stanem środowiska coraz częściej mówi się o zasadach prawidłowej gospodarki zasobami przyrody oraz ochronie zdrowia ludzkiego. Ochrona środowiska i przeciwdziałanie zmianom klimatu jest jednym z głównych priorytetów Unii Europejskiej, przez co konieczne jest podejmowanie działań na rzecz wypełnienia postawionych przed Polską wymogów w tym zakresie.

Uwzględniając przyczyny złej jakości powietrza w analizowanych strefach w województwie wielkopolskim oraz zmiany stężeń zanieczyszczeń na przestrzeni ostatnich lat można wysnuć wniosek, że niepodjęcie żadnych kroków na rzecz poprawy jakości powietrza (za wyjątkiem przewidzianych przepisami prawa), spowoduje utrwalenie stanu obecnego. W wyniku przeprowadzonej diagnozy i konsultacji społecznych, w ramach ZIT przewidziano szereg działań, które mają przyczynić się do ograniczenia niskiej emisji i poprawy stanu środowiska naturalnego. Na listę projektów głównych zakwalifikowane zostały przedsięwzięcia w zakresie: integracji transportu publicznego wokół niskoemisyjnego transportu szynowego, rozbudowy infrastruktury pieszorowerowej. Zaplanowano działania prowadzące do zwiększenia sprawności istniejących urządzeń i sieci ciepłowniczych, a także poprawy efektywności energetycznej budynków poprzez działania termomodernizacyjne. Budynki publiczne mimo znacznego postępu dokonanego w ostatnich latach, nadal charakteryzują się wysokim wskaźnikiem utraty ciepła – szczególnie w porównaniu z niektórymi państwami Europy Zachodniej – w związku z tym posiadają bardzo duży potencjał w zakresie oszczędności energii. Konieczne jest więc usprawnienie ich efektywności energetycznej. Ponadto w wyniku szerszego zastosowania instalacji wykorzystujących odnawialne źródła energii (OZE) nastąpi dywersyfikacja energetyczna, co zwiększy bezpieczeństwo Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania, a także odciążą istniejące sieci przesyłowe i ograniczy straty energii związane z jej przesyłem. W celu odpowiedniego przygotowania projektów termomodernizacyjnych niezbędne jest wsparcie przygotowania audytów energetycznych dla modernizowanych budynków. Planowane działania przyczynią się do obniżenia niskiej emisji, która m.in. stanowi przyczynę przekroczenia dopuszczalnego poziomu pyłu PM10 i generalnie wpływa negatywnie na zdrowie ludności oraz środowisko przyrodnicze.

W ramach działań uzupełniających i komplementarnych konieczne są także inwestycje w transport zbiorowy w zakresie rozbudowy infrastruktury oraz taboru sieci tramwajowej i niskoemisyjnej sieci autobusowej (ekologicznej), a także inwestycje towarzyszące np. budowa i wyposażenie zaplecza do obsługi taboru.

Problem niskiej emisji i niewystarczającego poszanowania zasobów dotyczy całej Metropolii, dlatego też działania naprawcze powinny być realizowane w sposób zintegrowany, z wykorzystaniem efektu skali, na bazie współpracy maksymalnej liczby partnerów i interesariuszy.

KLUCZOWE PROBLEMY

Występowanie znaczącej liczby emitorów zanieczyszczeń, stosunkowo wysoki poziom energochłonności oraz nieoptymalny stopień efektywności energetycznej. Niedostateczny poziom ochrony i rewitalizacji obiektów dziedzictwa kulturowego.

KLUCZOWE WYZWANIE

Kształtowanie środowiska, zgodnie z zasadami ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju. Ograniczenie poziomu zanieczyszczeń i energochłonności poprzez poprawę efektywności energetycznej. Rewitalizacja obiektów dziedzictwa kulturowego.

Zidentyfikowane problemy i wyzwania w zakresie infrastruktury i organizacji transportu

Z uwagi na coraz większą redystrybucję miejsc pracy i zamieszkania w Metropolii, konieczne są zmiany w funkcjonowaniu transportu publicznego w celu lepszego zaspokojenia potrzeb mieszkańców obszaru funkcjonalnego. Dostępność komunikacji zbiorowej w Poznaniu sprawia, że transport publiczny jest podstawowym sposobem przemieszczania się w codziennych dojazdach do pracy czy szkół. Jego podstawą jest komunikacja tramwajowa i autobusowa. Z kolei dużo niższe wykorzystanie transportu zbiorowego ma miejsce na obszarze pozostałych gmin wchodzących w skład Metropolii. Skutkuje to lawinowym przyrostem samochodów, kongestią na drogach oraz zanieczyszczeniem środowiska. Przewidywane scenariusze zakładają dalsze zwiększanie popytu na przewozy samochodowe, przy czym największa planowana dynamika wzrostu mierzona miarą SDR (średni dobowy ruch w roku) przewidywana jest poza ścisłym centrum Poznania, koncentrując się na jego obrzeżach i rozwijających się miejscowościach wokół rdzenia Metropolii. Tereny Metropolii z deficytami układu drogowego mają ograniczone możliwości korzystania z pozytywnych czynników rozwojowych generowanych przez ośrodki wzrostu, szczególnie zlokalizowane w ramach centralnej części Metropolii. Wzmocnienie powiązań komunikacyjnych takich obszarów z obszarami węzłowymi i wzmocnienie w ten sposób układu powiązań transportowych, może wzmocnić szanse rozwojowe obszarów bardziej zmarginalizowanych.

Istotnym problemem jest bezpieczeństwo ruchu drogowego, w szczególności na drogach, których parametry techniczne nie odpowiadają nowym rolom w układzie drogowym Metropolii. Z tego też względu konieczne są działania zmierzające do integracji zarządzania transportem, poprawy dostępności komunikacji publicznej, poszerzenia oferty przewozowej ograniczając tym samym ruch indywidualny. Zadanie to stoi przed samorządami lokalnymi i regionalnymi obszaru funkcjonalnego.

Potrzeba rozwiązania problemów komunikacyjnych znalazła swoje odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych i planistycznych. Zgodnie z zapisami Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014 – 2020 „w celu ograniczania emisji zanieczyszczeń do powietrza, a także bezpieczeństwa i podwyższenia jakości środowiska życia, wsparcie uzyskają systemy zarządzania ruchem oraz działania mające za zadanie zmniejszenie zatłoczenia miast i ograniczenie ruchu drogowego w ich centrach, budowa parkingów "park&ride" i "bike&ride", zintegrowanych centrów przesiadkowych, wspólny bilet. Wspierana będzie także budowa i rozwój tras rowerowych oraz systemów rowerów publicznych/miejskich. Modernizacja czy rozbudowa systemu transportu publicznego nie będzie celem samym w sobie, ale musi być widziana w kontekście zmian w mobilności miejskiej prowadzących do zmniejszenia emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców aglomeracji oraz poprawy efektywności energetycznej systemu transportowego”. Aby powyższe przedsięwzięcia zostały zrealizowane konieczna jest budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych, które umożliwią szybką zmianę środka transportu, a przez to poprawią dostępność

i spójność całego obszaru funkcjonalnego. Atrakcyjny system transportu zbiorowego zapewniający tani i szybki dojazd do miejsca pracy lub nauki spowoduje rezygnację z transportu indywidualnego.

KLUCZOWE PROBLEMY

Niedostateczny poziom rozwoju infrastruktury transportowej, szczególnie w zakresie rozwiązań niskoemisyjnych oraz stopnia zintegrowania różnych środków komunikacji publicznej. Nieoptymalny zakres integracji pasażerskiego transportu kolejowego z innymi formami transportu publicznego i indywidualnego. Niezadowalający w stosunku do potrzeb poziom spójności sieci drogowej i powiązań z istniejącymi drogami szybkiego ruchu. Niewystarczający poziom rozwinięcia sieci ścieżek rowerowych oraz niedostatecznie efektywna ich integracja na poziomie metropolitalnym. Nieoptymalny poziom inwestycji mających na celu zmniejszenie poziomu emisji, zatłoczenia i hałasu.

KLUCZOWE WYZWANIE

Rozwój infrastruktury transportowej z preferencją dla niskoemisyjnej i zintegrowanej komunikacji publicznej. Wzrost integracji sieci kolejowej z innymi formami transportu publicznego i indywidualnego. Zwiększenie spójności sieci drogowej i powiązań z nowo zbudowanymi drogami szybkiego ruchu. Rozwój ścieżek rowerowych oraz zwiększenie ich integracji w skali całej Metropolii. Ograniczenie emisji, zatłoczenia i hałasu.

Zidentyfikowane problemy i wyzwania w zakresie gospodarki i rynku pracy

Według dokumentu Krajowa Polityka Miejska (2014) do podstawowych wyzwań rozwojowych Polski należy wykorzystanie potencjału głównych ośrodków miejskich i ich obszarów funkcjonalnych do kreowania wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Budowanie pozycji konkurencyjnej obszaru funkcjonalnego Poznania wobec innych metropolii krajowych i zagranicznych, to nie tylko zdolność adaptacji do zmieniających się procesów gospodarczych, ale także umiejętność kształtowania nowych warunków rozwoju.

Metropolia Poznań coraz lepiej wykorzystuje swoje walory, stając się w skali kraju jednym z liderów tworzenia sektorów innowacyjnych. Jej potencjałem są wykształceni, w większości na czołowych w kraju uczelniach Poznania, młodzi ludzie. Wyzwaniem jest zatrzymanie ich w mieście i sąsiednich gminach poprzez oferowanie dobrych warunków pracy i płacy oraz możliwości rozwoju własnej firmy. Jest to niezwykle ważne nie tylko w obliczu niekorzystnego „drenażu mózgów” ze strony konkurencyjnych metropolii zagranicznych, ale także ze względu na zagrożenie „marnotrawstwem mózgów”, w przypadku braku pracy adekwatnej do wykształcenia młodych i zdolnych absolwentów szkół wyższych bądź słabych warunków do zakładania firm. Wyzwaniem jest więc wspieranie przedsiębiorczości młodych ludzi i startujących na rynku firm oraz powiązanie kształcenia z potrzebami współczesnej gospodarki. Stoi ono przede wszystkim przed wyższymi uczelniami Poznania, które powinny rozwijać kierunki związane z potrzebami regionalnego rynku

pracy i nowoczesnej gospodarki opartej na wiedzy, w tym szczególnie **innowacyjnych sektorów IT**. Ich rozwój w najbliższych latach będzie kluczowy dla przekształcenia wizerunku Metropolii absorpcyjnej na metropolię dyfuzyjną w zakresie nowoczesnej gospodarki.

Aktualnie studenci i absolwenci informatyki najczęściej upatrują rozwój swojej ścieżki zawodowej w roli pracownika w dużej, chętnie zagranicznej firmie, a tylko nieliczni z nich planują rozpoczęcie własnej innowacyjnej działalności. Jeżeli absolwent poznańskiej uczelni wyjeżdża do pracy np. w Google, czy Microsoft, świadczy to dobrze o jego poziomie wykształcenia, ale nie przekłada się na rozwój aglomeracji poznańskiej. Jedną z przyczyn zbyt małej aktywności studentów IT w zakresie przedsiębiorczości jest wąskie i specjalistyczne kształcenie. Są oni doskonale przygotowani pod względem technicznym, ale nie mają wiedzy z zakresu przedsiębiorczości, księgowości, marketingu. Istotne jest stworzenie warunków do funkcjonowania inkubatorów przedsiębiorczości, które mogłyby sukcesywnie wspierać początkujące firmy na rynku w pierwszej fazie ich działalności. Wspieranie branży informatycznej jest perspektywiczne i korzystne ekonomicznie. Płace są w niej stosunkowo wysokie, co powoduje, że jedno stanowisko pracy w tej branży generuje wiele stanowisk pracy w usługach i zwiększa popyt wewnętrzny, a tym samym jest istotnym elementem ekonomicznego rozwoju regionu.

Dla rozwoju gospodarczego MOF kluczowe znaczenie ma kapitał ludzki. Społeczność Metropolii charakteryzuje się dosyć wysokimi kwalifikacjami, jednak problemem jest nadal dostępność kadr z wykształceniem technicznym i zawodowym. Wybór ścieżki edukacyjno-zawodowej jest jedną z najważniejszych decyzji w życiu człowieka. Od trafnego rozpoznania zdolności, zainteresowań, cech psychicznych oraz możliwości fizycznych do wykonywanego zawodu zależy powodzenie w życiu zawodowym i prywatnym. Współczesna edukacja powinna przekazywać masowo i skutecznie coraz więcej wiedzy i umiejętności, które ewoluują adekwatnie do wymogów postępu cywilizacyjnego. Zadaniem polityki edukacyjnej powinno być zwiększanie dostępności i poszerzenia profilu szkół na terenie całego obszaru funkcjonalnego oraz koordynacja działalności placówek edukacyjnych stosownie do wyzwań demograficznych i rynku pracy. Ważnym zagadnieniem jest podnoszenie jakości kształcenia i poziomu wyników egzaminów w szkołach zawodowych i gimnazjalnych. Celem zintegrowanych szkoleń w Metropolii powinna być preorientacja zawodowa uczniów szkół i skierowanie ich m.in. w stronę zawodów, na które istnieje zapotrzebowanie na rynku pracy. Zarówno młodzież w wieku gimnazjalnym jak i ponadgimnazjalnym powinna mieć informacje na temat możliwości dalszego kształcenia się, zdobywania kwalifikacji oraz na temat zapotrzebowania na dane zawody na lokalnym i globalnym rynku pracy.

Jedną z kluczowych cech współczesnego i przyszłego rynku pracy staje się elastyczność, umiejętność dostosowania się do zmieniających się warunków zarówno przez pracodawców jak i pracowników. W rezultacie popularnością zaczęło cieszyć się pojęcie „lifelong learning”, czyli kształcenia ustawicznego realizowanego w ciągu całego życia. Zwiększeniu uległo znaczenie kwalifikacji i kompetencji zawodowych rozumianych jako cechy pracowników pozwalające efektywnie poruszać się po rynku pracy oraz stanowiące odpowiedź na konkretne oczekiwania przedsiębiorstw. Dlatego, w obliczu znacznego tempa rozwoju gospodarczego w Metropolii, podstawowym wyzwaniem jest rozwijanie elastyczności funkcjonalnej zasobów pracy i ciągłe podnoszenie kwalifikacji zawodowych m. in. poprzez popularyzację kształcenia ustawicznego i doskonalenia zawodowego. Wysoka jakość siły roboczej będzie czynnikiem przyciągającym nowe inwestycje na terenie Metropolii.

Wyzwaniem dla metropolitalnej gospodarki jest zapewnienie pracy osobom zagrożonym wykluczeniem społecznym, w tym rodzicom wychowujących dzieci do lat 3. i ich utrzymanie się na rynku

pracy, m. in. poprzez zapewnianie wsparcia w postaci dziennej opieki nad dzieckiem. Dostępność usług opiekuńczych wpływa znacznie skuteczniej na decyzje prokreacyjne społeczeństwa a tym samym na wielkość współczynnika dzietności, niż transfery pieniężne adresowane bezpośrednio do rodzin.

Znaczne obciążenie gospodarki – zarówno globalnej, jak i lokalnej powoduje zły stan zdrowia społeczeństwa. Bezpośrednie koszty chorób wiążą się z ponoszeniem nakładów publicznych na ich leczenie. Pośrednie oraz niematerialne koszty chorób, do których należą spadek dochodów, wcześniejsza dezaktywizacja zawodowa, stanowią obciążenie dla pracowników i ich rodzin oraz są przyczyną ubożenia społeczeństwa. Tracą zarówno pracodawcy, jak i pracownicy. Pracodawcy ponoszą koszty absencji chorobowej pracowników oraz tracą zyski. Pracownicy otrzymują mniejsze wynagrodzenia co przekłada się na spadek konsumpcji powodzenia materialnego. Jasno więc widać, że problemy wynikające z chorób mają charakter wykraczający poza granice danej jednostki administracyjnej – dotyczą Metropolii jako takiej z uwagi na jej rozliczne wewnętrzne powiązania funkcjonalne, zwłaszcza na rynku pracy.

Na terenie Poznania i jego obszaru funkcjonalnego najczęstszą przyczyną dezaktywizacji zawodowej mieszkańców są choroby cywilizacyjne, a szczególnie nowotwory oraz choroby układu krążenia. Efekty braku edukacji zdrowotnej i badań profilaktycznych wskazują na pilną potrzebę prowadzenia działań z zakresu promocji i ochrony zdrowia, zmierzających do ograniczenia występowania niekorzystnych zjawisk związanych z zachorowalnością i zgonami z powodu chorób cywilizacyjnych wśród osób w wieku produkcyjnym zamieszkujących Miejski Obszar Funkcjonalny Poznania poprzez zwiększenie dostępu do usług profilaktyki zdrowotnej. Programowo prowadzona profilaktyka pozwoli przedłużyć okres aktywności zawodowej mieszkańców Metropolii.

KLUCZOWE PROBLEMY

Niedostateczna dynamika metropolitalnego rozwoju gospodarczego, przedsiębiorczości i konkurencyjności rynku pracy. Niewystarczające możliwości wsparcia postaw przedsiębiorczych oraz zbyt mała dostępność i wachlarz usług inkubatorów przedsiębiorczości, w tym dla firm z branży IT. Nieoptymalny poziom umiejętności i wiedzy wśród uczniów placówek kształcenia ogólnego i zawodowego oraz niedostateczne możliwości wsparcia w wyborze optymalnej ścieżki rozwoju kariery spójnej z potrzebami rynku pracy. Nieoptymalny poziom rozwoju kształcenia ustawicznego. Występowanie poważnych problemów z powrotem na rynek pracy osób wychowujących dzieci do lat 3. Nieoptymalny stan zdrowia mieszkańców oraz niedostateczny wolumen usług profilaktyki zdrowotnej.

KLUCZOWE WYZWANIE

Wspieranie rozwoju gospodarczego, przedsiębiorczości i wzrostu konkurencyjności rynku pracy. Podnoszenie umiejętności i wiedzy wśród uczniów placówek kształcenia ogólnego i zawodowego, wsparcie w wyborze optymalnej ścieżki rozwoju kariery spójnej z potrzebami rynku pracy. Popularyzacja kształcenia ustawicznego. Wsparcie powrotu na rynek pracy osób wychowujących dzieci do lat 3. Zapewnienie osobom pracującym dostępu do usług profilaktyki zdrowotnej.

Zidentyfikowane problemy i wyzwania w zakresie sektora usług społecznych

Polityka społeczna zorientowana na przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu mieszkańców Metropolii, w szczególności dzieci i młodzież oraz wzmocnienie, utrzymanie, odbudowę sił, zasobów i potencjału grupy rodzinnej, stanowi gwarancję rozwoju jej członków oraz przeciwdziałania czynnikom grożącym destabilizacją i dysfunkcjonalnością rodzin. Organizowanie wsparcia w formie pracy z rodziną to obowiązek gminnych instytucji samorządowych. Główną rolę w świadczeniu tej formy wsparcia odgrywają ośrodki pomocy społecznej (zadania te jednak mogą być także zlecane przez gminę/miasto innym podmiotom). Niedostatecznie wykorzystywanymi formami pomocy są instytucje asystenta rodziny i koordynatora rodzinnej pieczy zastępczej. Asystent ma za zadanie ułatwić rodzicom wypełnianie ról społecznych, aby rodzina mogła normalnie funkcjonować. W katalogu zadań koordynatora rodzinnej pieczy zastępczej mieści się dokonywanie ocen sytuacji dziecka umieszczonego w rodzinie zastępczej lub ośrodka opiekuńczo-wychowawczym. Od stycznia 2015 roku gminy mają obowiązek zagospodarowania środków na zatrudnienie asystentów rodziny i koordynatorów pieczy zastępczej. Pomimo w/w ustawy w Metropolii zatrudnionych jest wciąż niewielu specjalistów tej formy pracy. To stanowisko jest wygospodarowane głównie w miejsko-gminnych i miejskich ośrodkach pomocy społecznej. Uzasadnione jest, aby działania w zakresie prac asystentów rodzinnych i koordynatorów rodzinnej pieczy zastępczej były realizowane w skali szerszej niż tylko jedna gmina.

Zestaw celów strategicznych ZIT obejmuje m. in. tworzenie przyjaznych rodzinom usług społecznych. Zawiera on spójny zestaw działań służących zrównoważonemu rozwojowi oraz długotrwałej poprawie warunków społecznych. Dąży się w nim do poprawy dostępności wyspecjalizowanych usług socjalnych w postaci wsparcia dla rodzin z problemami opiekuńczo-wychowawczymi i trudnościami w prowadzeniu gospodarstwa domowego oraz osób z uzależnieniem i współuzależnieniem, by zapobiec wykluczeniu społecznemu z tytułu dysfunkcji rodziny. Dzięki realizacji zaplanowanych przedsięwzięć w skali całej Metropolii asystenci rodziny i koordynatorzy rodzinnej pieczy zastępczej będą stanowili jednolitą grupę, mogących kierunkowo doszkalać się pod okiem różnych specjalistów (warsztaty specjalistyczne, tematyczne panele dyskusyjne, szkolenia). Doprowadzi to do efektu synergii poprzez kooperację, zorganizowaną pracę zespołową co będzie stanowiło wartość dodaną w szczególności dla mniejszych miejscowości w ramach MOF.

KLUCZOWE PROBLEMY

Występujące deficyty w zakresie usług społecznych zapewniających kompleksowe oraz zindywidualizowane wsparcie dla rodzin oraz wpływających na jakość metropolitalnej opieki społecznej.

KLUCZOWE WYZWANIE

Rozwijanie przyjaznych rodzinie usług społecznych. Zwiększenie ich dostępności i podniesienie jakości opieki społecznej w skali całej Metropolii.

4.3.

Wizja rozwoju MOF Poznania do 2020 roku

Punktem wyjścia przy ustalaniu planu strategicznego jest opracowanie wizji rozwoju MOF Poznania. Wizja to wyobrażenie o przyszłości obszaru, w sposób syntetyczny opisująca jego docelowy obraz. W strategii stwierdza się, iż MOF Poznania powinien być obszarem zintegrowanym i konkurencyjnym wobec innych obszarów metropolitalnych w kraju i na świecie. MOF Poznania to obszar o złożonej strukturze wewnętrznej i o skomplikowanym układzie potencjałów oraz problemów rozwojowych. Przyspieszenie jego rozwoju powinno być budowane na podstawie współdziałania, łączenia i wspólnego wykorzystywania tych potencjałów. Wizja, czyli obraz docelowego stanu MOF Poznania w perspektywie 2020 roku powinien być przede wszystkim opisem zbioru pożądanych procesów, które stworzą podstawy trwałego, szybkiego i zrównoważonego rozwoju.

Realizacja wizji rozwoju w skali całej metropolii oznacza:

- integrację działań w rozwiązywaniu problemów przekraczających granice administracyjne, wynikających z uwarunkowań przyrodniczych, społecznych i gospodarczych obszaru Metropolii Poznań,
- wytyczanie kierunków rozwoju społeczno-gospodarczego, wdrażanie wspólnej strategii rozwoju,
- budowanie wśród mieszkańców nowego typu tożsamości i myślenia metropolitalnego.

W związku z powyższym wizja rozwoju MOF Poznania powinna brzmieć:

„Umiejętne wykorzystanie i łączenie potencjałów jednostek samorządu terytorialnego MOF Poznania, w celu podnoszenia jakości życia mieszkańców, rozwoju przyjaznych usług i nowoczesnej gospodarki, kształtowanie ładu przestrzennego oraz utworzenia wizerunku zintegrowanej i nowoczesnej metropolii sukcesu”.

Metropolia Poznań umiejętnie łączy potencjał miasta Poznania, sąsiednich gmin i Powiatu Poznańskiego. Dzięki wielkopolskiej tradycji i solidności, europejskim standardom, wiedzy i kreatywności, wspólnie podejmowane działania do 2020 r. przyczyniają się do:

- podniesienia jakości życia mieszkańców,
- rozwoju przyjaznych usług i nowoczesnej gospodarki,
- optymalizacji transportu,
- rozwoju infrastruktury transportowej z preferencją dla niskoemisyjnej i zintegrowanej komunikacji publicznej,
- zwiększenia innowacyjności i wiedzochłonności gospodarki,
- wzrostu konkurencyjności rynku pracy,
- poprawy jakości kształcenia,
- poprawy atrakcyjności turystycznej miasta,

- utrwalenia wizerunku zintegrowanej i dynamicznej metropolii sukcesu.

Realizacji wizji dla MOF Poznania będzie możliwa m.in. dzięki podjęciu następujących działań:

- budowie zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- rozwojowi infrastruktury placówek kształcenia zawodowego,
- wzmocnieniu systemu kształcenia zawodowego oraz jego dostosowaniu do potrzeb rynku pracy,
- wzmocnieniu systemu kształcenia ogólnego oraz jego dostosowaniu do potrzeb rynku pracy
- integracji sieci dróg wojewódzkich,
- rozbudowie tras rowerowych,
- termomodernizacji obiektów użyteczności publicznej oraz ograniczeniu niskiej emisji,
- ochronie i modernizacji obiektów użyteczności publicznej stanowiących dziedzictwo kulturowe,
- poprawie dostępu do wysokiej jakości usług profilaktyki zdrowotnej,
- poprawie dostępu do usług opieki nad dziećmi do lat 3,
- poprawie dostępu do usług asystenta rodziny oraz koordynatora rodzinnej pieczy zastępczej.

Realizacji wizji powinna towarzyszyć ścisła współpraca samorządów z MOF Poznania oraz efektywne wykorzystanie potencjałów wewnętrznych członków Stowarzyszenia.

**CELE STRATEGICZNE
ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH**

5.

Tab. 20 Matryca logiczna celów Strategii ZIT oraz korespondujących osi strategicznych Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej Metropolia Poznań 2020 oraz celów tematycznych UE, priorytetów inwestycyjnych i osi priorytetowych WRPO 2014+.

Cel strategiczny ZIT	Oś Strategii Metropolia 2020	Projekty/podprojekty ZIT	Oś priorytetowa WRPO 2014+	Cel tematyczny UE	Priorytet inwestycyjny WRPO 2014+	Wsparcie UE [w EUR]	Wkład własny [w EUR]	Wsparcie budżetu państwa [w EUR]	Razem [w EUR]
Kształtowanie środowiska, krajobrazu i urbanistyki, zgodnie z zasadami ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju	1. Gospodarka przestrzenna i środowisko	P8. Termomodernizacja i ograniczenie niskiej emisji w MOF Poznania	3 Energia	CT 4	PI 4c	15 318 252	2 703 221	0	18 021 473
		P9. Ochrona i modernizacja obiektów użyteczności publicznej stanowiących dziedzictwo kulturowe	4. Środowisko	CT 6	PI 6c	10 400 000	1 835 294	0	12 235 294
Rozwój infrastruktury transportowej z preferencją dla niskoemisyjnej i zintegrowanej komunikacji publicznej	2. Infrastruktura i organizacja transportu	P1. Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania	3 Energia	CT 4	PI 4e	106 380 088	18 772 957	0	125 153 045
		P6. Integracja sieci dróg wojewódzkich w MOF Poznania	5. Transport	CT 7	PI 7b	13 000 000	7 834 000	0	20 834 000
		P7. Metropolitalny system tras rowerowych	3 Energia	CT 4	PI 4e	14 301 660	2 523 822	0	16 825 482
Wspieranie rozwoju gospodarczego i wzrostu konkurencyjności rynku pracy	3. Gospodarka i rynek pracy	P3. Wzmacnianie systemu kształcenia zawodowego oraz jego dostosowanie do potrzeb rynku pracy	8 Edukacja	CT 10	PI 10iv	4 722 000	555 800	277 700	5 555 500

		P2. Rozwój infrastruktury placówek kształcenia zawodowego w MOF Poznania	9. Infrastruktura dla kapitału ludzkiego	CT 10	PI 10a	15 000 000	2 647 100	0	17 647 100
		P4. Wzmacnianie systemu kształcenia ogólnego oraz jego dostosowanie do potrzeb rynku pracy	8 Edukacja	CT 10	PI 10i	4 351 000	255 941	511 882	5 118 823
		P11. Poprawa dostępu do usług opieki nad dziećmi do lat 3	6. Rynek pracy	CT 8	PI 8iv	4 000 000	706 000	0	4 706 000
		P10. Poprawa dostępu do wysokiej jakości usług profilaktyki zdrowotnej w MOF Poznania	6. Rynek pracy	CT 8	PI 8vi	3 758 000	221 800	442 200	4 422 000
Tworzenie przyjaznych mieszkańcom usług społecznych	4. Usługi społeczne	P.12. Poprawa dostępu do usług asystenta rodziny i koordynatora rodzinnej pieczy zastępczej w MOF Poznania	7. Włączenie społeczne	CT 9	PI 9iv	5 369 000	316 300	631 700	6 317 000

Źródło: Opracowanie własne.

Tab. 21 Podsumowanie logiki działań dla projektów/podprojektów ujętych w Strategii ZIT.

Problemy	Projekty/podprojekty ZIT	Zakładane efekty
Występowanie znaczącej liczby emitorów zanieczyszczeń, stosunkowo wysoki poziom energochłonności oraz nieoptymalny stopień efektywności energetycznej.	P8. Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej oraz ograniczenie niskiej emisji w MOF Poznania	Zwiększenie efektywności energetycznej oraz zmniejszenie energochłonności budynków. <u>Wskaźnik rezultatu strategicznego:</u> <i>Sprzedaż energii cieplnej w GJ na cele komunalno-bytowe ogółem [GJ]</i>
Niedostateczny poziom ochrony i rewitalizacji obiektów dziedzictwa kulturowego.	P9. Ochrona i modernizacja obiektów użyteczności publicznej stanowiących dziedzictwo kulturowe	Zapewnienie optymalnej opieki nad zabytkami i ochrona dziedzictwa kulturowego w Metropolii. <u>Wskaźnik rezultatu strategicznego:</u> <i>Liczba osób odwiedzających muzea i oddziały oraz teatry i instytucje muzyczne na 10 tys. mieszkańców [osoby]</i>
Niedostateczny poziom rozwoju infrastruktury transportowej, szczególnie w zakresie rozwiązań niskoemisyjnych oraz stopnia zintegrowania różnych środków komunikacji publicznej. Nieoptymalny zakres integracji pasażerskiego transportu kolejowego z innymi formami transportu publicznego i indywidualnego.	P1. Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania	Zwiększenie liczby korzystających z usług transportu publicznego, czego efektem będzie także zmniejszenie emisji pochodzącej ze zmechanizowanych indywidualnych środków transportu. Efektem będzie więc zmniejszenie antropopresji, spadek poziomu hałasu i wzrost jakości życia mieszkańców. <u>Wskaźnik rezultatu strategicznego:</u> <i>Udział transportu publicznego w dojazdach do pracy w Metropolii Poznań [%]</i>
Niezadawalający w stosunku do potrzeb poziom spójności sieci drogowej i powiązań z istniejącymi drogami szybkiego ruchu.	P6. Integracja sieci dróg wojewódzkich w MOF Poznania 6.1. Przebudowa ul. Gdyńskiej (DW 196) od granicy miasta do zjazdu do Centralnej Oczyszczalni Ścieków 6.2. Przebudowa ul. Gdyńskiej (DW 196) od skrzyżowania z ul. Bałtycką do granicy miasta	Zwiększenie efektywności transportu oraz wzrost dostępności czasowej miejscowości położonych poza Poznaniem. <u>Wskaźnik rezultatu strategicznego:</u> <i>Liczba ośrodków gminnych o polepszonej dostępności drogowej do Poznania [szt.]</i>
Niewystarczający poziom rozwinięcia sieci ścieżek rowerowych oraz niedostatecznie efektywna ich integracja na poziomie	P7. Metropolitalny system tras rowerowych 7.1. Budowa Wartostrady pieszo-rowerowej	Zwiększenie liczby korzystających z rowerów w codziennych dojazdach, czego efektem będzie także zmniejszenie emisji pochodzącej ze zmechanizowanych środków transportu.

metropolitalnym.	7.2. Rozbudowa systemu tras rowerowych na obszarze funkcjonalnym Poznania	Efektom będzie więc zmniejszenie antropopresji, spadek poziomu hałasu i wzrost jakości życia mieszkańców. <u>Wskaźnik rezultatu strategicznego:</u> <i>Udział rowerów w dojazdach do pracy i szkół w Metropolii Poznań [%]</i>
Nieoptymalny poziom umiejętności i wiedzy wśród uczniów placówek kształcenia zawodowego, niedostateczne możliwości wsparcia w wyborze optymalnej ścieżki rozwoju kariery spójnej z potrzebami rynku pracy.	P3. Wzmacnianie systemu kształcenia zawodowego oraz jego dostosowanie do potrzeb rynku pracy 3.1 Wsparcie uczniów/wychowanków szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe w doskonaleniu ścieżek edukacyjnych i zawodowych. 3.2 Nadawanie dodatkowych uprawnień, kompetencji z branż kluczowych dla rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania.	Poprawa sytuacji na rynku pracy w zakresie dopływu wysoko wykwalifikowanych kadr w branżach decydujących dla rozwoju społeczno-gospodarczego Metropolii Poznań. <u>Wskaźnik rezultatu długoterminowego:</u> <i>Liczba uczniów szkół i placówek kształcenia zawodowego objętych wsparciem w programie, uczestniczących w kształceniu lub pracujących po 6 miesiącach po ukończeniu nauki [osoby]</i>
Nieoptymalny poziom umiejętności i wiedzy wśród uczniów placówek kształcenia zawodowego, niedostateczne możliwości wsparcia w wyborze optymalnej ścieżki rozwoju kariery spójnej z potrzebami rynku pracy.	P2. Rozwój infrastruktury placówek kształcenia zawodowego w MOF Poznania 2.1. Rozwój infrastruktury Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Poznaniu 2.2. Rozwój Infrastruktury Centrum Kształcenia Praktycznego w Swarzędzu 2.3. Rozwój infrastruktury pozostałych placówek kształcenia zawodowego na obszarze Metropolii Poznań	Poprawa sytuacji na rynku pracy w zakresie dopływu wysoko wykwalifikowanych kadr w branżach decydujących dla rozwoju społeczno-gospodarczego Metropolii Poznań. <u>Wskaźnik rezultatu strategicznego:</u> <i>Absolwenci szkół i placówek kształcenia zawodowego objętych wsparciem w programie, kontynuujący kształcenie lub pracujący po 6 miesiącach po ukończeniu szkoły/placówki [%]</i>
Nieoptymalny poziom umiejętności i wiedzy wśród uczniów placówek kształcenia ogólnego, niedostateczne możliwości wsparcia w wyborze optymalnej ścieżki rozwoju kariery spójnej z potrzebami rynku pracy.	P4. Wzmacnianie systemu kształcenia ogólnego oraz jego dostosowanie do potrzeb rynku pracy 4.1. "Uczeń z pasją" - Kompleksowe wsparcie uczniów szkół podstawowych i gimnazjów w wyborze optymalnych ścieżek edukacyjnych i zawodowych 4.2. Wsparcie nauczania matematyki i informatyki w szkołach podstawowych i ponadpodstawowych	Poprawa sytuacji na rynku pracy w zakresie dopływu wysoko wykwalifikowanych kadr w branżach decydujących dla rozwoju społeczno-gospodarczego Metropolii Poznań. <u>Wskaźnik rezultatu bezpośredniego:</u> <i>Liczba uczniów, którzy nabyli kompetencje kluczowe po opuszczeniu programu [osoby]</i>
Występowanie poważnych problemów z powrotem na rynek pracy osób	P11. Poprawa dostępu do usług opieki nad dziećmi do lat 3	Poprawa sytuacji na rynku pracy w zakresie powrotu do aktywności zawodowej osób wychowujących małe dzieci.

wychowujących dzieci do lat 3.		<p><u>Wskaźnik rezultatu długoterminowego:</u> <i>Liczba utworzonych miejsc opieki nad dziećmi w wieku do lat 3, które funkcjonują 2 lata po uzyskaniu dofinansowania ze środków EFS [%]</i></p>
Niezadawalający stan zdrowia mieszkańców oraz niedostateczny wolumen usług profilaktyki zdrowotnej.	P10. Poprawa dostępu do wysokiej jakości usług profilaktyki zdrowotnej w MOF Poznania	<p>Zwiększenie jakości usług ochrony zdrowia, skutkujące pozytywnym wpływem na dostępność kadr w ramach metropolitalnego rynku pracy oraz wyższym poziomem jakości życia mieszkańców.</p> <p><u>Wskaźnik rezultatu bezpośredniego :</u> <i>Liczba osób, które dzięki interwencji EFS zgłosiły się na badanie profilaktyczne [osoby]</i></p>
Występujące deficyty w zakresie usług społecznych zapewniających kompleksowe oraz zindywidualizowane wsparcie dla rodzin oraz wpływających na jakość metropolitalnej opieki społecznej.	P12. Poprawa dostępu do usług asystenta rodziny oraz koordynatora rodzinnej pieczy zastępczej w MOF Poznania	<p>Zapewnienie optymalnego poziomu wsparcia dla rodzin w Metropolii wpływające na aktywizację zawodową i społeczną oraz skuteczne przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu.</p> <p><u>Wskaźnik rezultatu bezpośredniego:</u> <i>Liczba wspartych w programie miejsc świadczenia usług społecznych istniejących po zakończeniu projektu [szt.]</i></p>

Źródło: Opracowanie własne.

**PROJEKTY
ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH**

6.

W ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych zakłada się realizację
12 projektów strategicznych:

- P1** Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznań
- P2** Rozwój infrastruktury placówek kształcenia zawodowego w MOF Poznań
- P3** Wzmacnianie systemu kształcenia zawodowego oraz jego dostosowanie do potrzeb rynku pracy
- P4** Wzmacnianie systemu kształcenia ogólnego oraz jego dostosowanie do potrzeb rynku pracy
- P5** Wspieranie przedsiębiorczości w branży IT poprzez świadczenie usług przez inkubatory przedsiębiorczości - usunięto.
- P6** Integracja sieci dróg wojewódzkich w MOF Poznań
- P7** Metropolitalny system tras rowerowych
- P8** Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej oraz ograniczenie niskiej emisji w MOF Poznań
- P9** Ochrona i modernizacja obiektów użyteczności publicznej stanowiących dziedzictwo kulturowe
- P10** Poprawa dostępu do wysokiej jakości usług profilaktyki zdrowotnej w MOF
- P11** Poprawa dostępu do usług opieki nad dziećmi do lat 3
- P12** Poprawa dostępu do usług asystenta rodziny oraz koordynatora rodzinnej pieczy zastępczej w MOF Poznań

Projekty strategiczne zawierają spójny zestaw działań służących zrównoważonemu rozwojowi oraz długotrwałej poprawie warunków społecznych, gospodarczych, środowiskowych, klimatycznych i demograficznych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania. Uzgodnione przez członków Stowarzyszenia Metropolia Poznań projekty wynikają z przyjętych w 2011 r. strategicznych osi rozwojowych Metropolii Poznań i mają osadzenie w kierunkach interwencji ZIT w perspektywie finansowej 2014-2020.

Opis projektów strategicznych składa się każdorazowo z następujących elementów:

- **Oś priorytetowa oraz cel tematyczny i priorytet inwestycyjny:**
nawiązanie do celów strategicznych UE i programowych WRPO 2014+
- **Wymiar terytorialny:**
zasięg obszaru wsparcia
- **Cel projektu:**
nakreślenie zasadniczych wyzwań i kierunków interwencji w danym obszarze strategicznym
- **Spójność ze strategią regionalną i metropolitalną:**
informacja o powiązaniu z obowiązującymi na obszarze wsparcia dokumentami strategicznymi
- **Działania w ramach projektu:**
hasło i syntetyczny opis rodzaju i sekwencji proponowanych przedsięwzięć
- **Projekty komplementarne:**
informacja o projektach powiązanych, przewidzianych do realizacji na obszarze wsparcia
- **Beneficjenci:**
osoby, instytucje, podmioty osiągające korzyść bezpośrednią lub pośrednią z wdrażania i realizacji projektu.
- **Wskaźniki rezultatu strategicznego/długoterminowego**
informacje o wskaźnikach rezultatu strategicznego (dla projektów współfinansowanych ze środków EFRR) oraz wskaźnikach rezultatu długoterminowego (dla projektów współfinansowanych ze środków EFS)
- **Finansowanie:**
wysokość finansowania całości projektu, z podziałem na i zewnętrzne (fundusze europejskie) i środki własne beneficjentów
- **Rodzaj naboru:**
wskazanie na konkursowy lub pozakonkursowy tryb wyboru projektów

P1

Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania.

Oś priorytetowa WRPO 2014+ – Cel tematyczny – Priorytet inwestycyjny

Oś priorytetowa WRPO 2014+ 3. Energia.

Działanie 3.3. Wspieranie strategii niskoemisyjnych w tym mobilność miejska.

Cel tematyczny 4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach.

Priorytet inwestycyjny 4e. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich obszarów rodzajów terytoriów, w szczególności w obszarach miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.

Wymiar terytorialny

MOF objęty Strategią ZIT i jego bezpośrednie otoczenie. Szczegółowy obszar zostanie wskazany w ramach realizowanego aktualnie projektu „Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej”.

Cel projektu

Realizacja projektu wynika z potrzeby poprawy funkcjonowania transportu publicznego w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania. Jego celem jest zmniejszenie emisji CO₂ dzięki lepszej integracji różnych form przemieszczania się na obszarze funkcjonalnym. Szczególną rolę w tym względzie odgrywać będzie Poznańska Kolej Metropolitalna, jako niskoemisyjna forma transportu stanowiąca alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego na linii Poznań – obszary podmiejskie. Stworzenie sprawnego systemu transportu zbiorowego, integrującego transport szynowy (kolejowy i tramwajowy) skłaniać będzie mieszkańców i osoby przyjezdne do korzystania z komunikacji publicznej, która stanie się szybka, niezawodna i atrakcyjna cenowo. Kluczową częścią projektu jest budowa punktów przesiadkowych, które będą integrować różne formy transportu indywidualnego z komunikacją kolejową i tramwajową. Realizowane będą działania zwiększające liczbę miejsc parkingowych w obiektach P&R, poprawiające dostępność komunikacji publicznej dla mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania oraz skracające czas dojazdu komunikacją publiczną do pracy, szkół i placówek usługowych w tym obszarze. Będą one sprzyjać zmianie zachowań komunikacyjnych mieszkańców Metropolii Poznań, w tym rezygnacji z indywidualnego transportu samochodowego na rzecz transportu zbiorowego wybieranego jako podstawowy środek przemieszczania się w obrębie aglomeracji. Realizacja projektu wpłynie na redukcję zanieczyszczenia komunikacyjnego, szczególnie w mieście Poznaniu, co przełoży się także na poprawę stanu środowiska przyrodniczego.

Spójność ze strategią regionalną i metropolitalną

Podjęcie działań w ramach projektu będzie bezpośrednio prowadziło do realizacji celów Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. Wielkopolska 2020 (cel operacyjny 1.5. Rozwój transportu zbiorowego) oraz Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” (programy 2.2. Kolej Metropolitalna i 2.3. Zintegrowany transport publiczny). Ponadto działania podjęte w ramach projektu przyczynią się do realizacji celów zawartych w Planie Zrównoważonego

Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014-2025, w którym za jeden z głównych celów Programu przyjęta została rozbudowa systemu przesiadkowego w postaci zintegrowania różnych środków transportu. Projekt wykazuje także zgodność z projektem dokumentu pt. Spójna Polityka Parkingowa Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Poznańskiej. Projekt wykazuje zgodność z zapisami Planu Gospodarki Niskoemisyjnej (PGN) dla Metropolii Poznań oraz dokumentami wyznaczającymi strategiczne działania członków Stowarzyszenia Metropolia Poznań w zakresie gospodarki niskoemisyjnej.

Działania w ramach projektu

Głównym działaniem w ramach Projektu PKM będzie budowa systemu zintegrowanych węzłów przesiadkowych (ZWP). Zintegrowany Węzeł Przesiadkowy to miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią.

W ramach Projektu możliwe jest dofinansowanie kosztów tworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych przy istniejących stacjach i przystankach kolejowych położonych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania a także przykluczowych z punktu widzenia funkcjonowania systemu transportu publicznego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego – węzłach systemu transportowego Miasta Poznania, integrujących istniejącą i planowaną sieć tramwajową z zewnętrzną komunikacją publiczną i indywidualną w sposób zapewniający sprawny dostęp do Poznania jako rdzenia Metropolii. W gminach pozbawionych funkcjonującej komunikacji kolejowej węzły przesiadkowe mogą być tworzone przy istniejących przystankach komunikacji autobusowej, dowożącej pasażerów do trakcji kolejowej lub tramwajowej. Ponadto w ramach projektu mogą być także realizowane węzły przesiadkowe położone przy wodnych liniach komunikacyjnych.

W ramach Projektu mogą być realizowane inwestycje funkcjonalnie powiązane z tworzeniem systemu zintegrowanych węzłów przesiadkowych polegające w szczególności na:

1. budowie, przebudowie, rozbudowie lub modernizacji dojeżdż (w tym podziemnych przejść dla pasażerów z peronów do ZWP) i dróg dojazdowych oraz dojazdowych tras rowerowych,
2. budowie, przebudowie, rozbudowie lub modernizacji innych elementów infrastruktury służących poprawie jakości obsługi i zwiększeniu bezpieczeństwa pasażerów ZWP, w tym peronów dla autobusów, pętli autobusowych, wiat przystankowych, zatok autobusowych, oświetlenia miejsc obsługi podróżnych,
3. budowie elementów infrastruktury drogowej (tuneli i wiaduktów), eliminujących kolizje dróg z liniami kolejowymi objętymi zasięgiem Poznańskiej Kolei Metropolitalnej,
4. budowie lub przebudowie elementów infrastruktury drogowej umożliwiających wprowadzenie priorytetów dla transportu zbiorowego w zakresie niezbędnym dla właściwego wykonywania robót drogowych dotyczących infrastruktury transportu zbiorowego i uzasadnionych z punktu widzenia technologicznego,
5. budowie systemów zarządzania i organizacji ruchu (w tym systemów oznakowania i informacji pasażerskiej, gromadzenia i przetwarzania danych, dystrybucji i identyfikacji biletów, wspólny bilet i inne),
6. budowie, przebudowie, rozbudowie lub modernizacji parkingów typu P&R, B&R, K&R wraz z urządzeniami towarzyszącymi (np. system monitorowania, zarządzania), a także budowli i budynków stanowiących infrastrukturę niezbędną do obsługi podróżnych,

7. zakupie niskoemisyjnych autobusów służących do dowożenia pasażerów do ZWP,
8. budowie, przebudowie, rozbudowie lub modernizacji zapleczy technicznych do obsługi autobusów – wyłącznie w połączeniu z inwestycją opisaną w pkt. 7,
9. inwestycjach związanych z uruchomieniem w obrębie oddziaływania ZWP towarzyszących usług transportowych (np. wypożyczalnia samochodów elektrycznych, stacje rowerów publicznych/miejskich),
10. działaniach informacyjno-promocyjnych zachęcających do korzystania z niskoemisyjnych form mobilności miejskiej - publicznego transportu zbiorowego, rowerowego lub ruchu pieszego (wyłącznie jako dodatkowy element projektu inwestycyjnego).

Wskazane w punkcie pierwszym i trzecim drogi i elementy infrastruktury drogowej mogą być realizowane wyłącznie jako mniejszość w projekcie kompleksowym oraz w celu m.in. ograniczenia ruchu samochodowego w MOF Poznania.

W ramach przedmiotowego typu projektu I realizowane mogą być wyłącznie projekty składające się co najmniej z 2 elementów inwestycyjnych wskazanych powyżej w pkt. 1-9 (przy czym pkt. 8 jest możliwy do realizacji wyłącznie w połączeniu z pkt. 7 i to połączenie nie jest traktowane jako 2 elementy) oraz elementu dotyczącego informacji i promocji wskazanego w pkt. 10. Preferowane będą kompleksowe projekty obejmujące jak największą liczbę wskazanych powyżej rodzajów projektów.

Preferowanym kierunkiem działania będzie budowa/rozbudowa elementów infrastruktury tworzących węzły przesiadkowe integrujące różne formy transportu (autobusowy, samochodowy, wodny, rowerowy, ruch pieszego) z komunikacją szynową (kolejową i/lub tramwajową). W ramach tych węzłów będą projektowane nowoczesne systemy parkingowe i postojowe, w tym parkingi typu P&R. Powstanie punktów przesiadkowych poprawi integralność obszaru metropolitalnego, szczególnie w relacjach z Poznaniem oraz zachęci mieszkańców obszaru do rezygnacji z indywidualnych form transportu na rzecz niskoemisyjnego transportu zbiorowego, co istotnie zmniejszy liczbę samochodów osobowych wykorzystywanych do codziennych dojazdów do miasta, a tym samym ograniczy emisję spalin na obszarze Metropolii.

W ramach projektu P1 będzie realizowany projekt pt. „Budowa zintegrowanego węzła transportowego Grunwaldzka, w miejscu przejazdu przez linię kolejową E 20” dofinansowany w trybie pozakonkursowym. Projekt będzie realizowany w partnerstwie Miasta Poznania z Powiatem Poznańskim i Gminą Komorniki, liderem projektu będzie miasto Poznań⁴.

Projekty komplementarne

WRPO 2014+

Lista projektów postulowanych:

- Zakup ekologicznych autobusów. Tryb konkursowy. **Beneficjenci: jst, ich związki i jednostki organizacyjne, komunalne osoby prawne oraz operatorzy publicznego transportu zbiorowego z MOF Poznania.** Szacunkowe zapotrzebowanie na środki: **18,00 mln EUR.**
- Modernizacja obiektów dworcowych i pokolejowych w województwie wielkopolskim. Tryb konkursowy. **Beneficjenci: wszystkie jst z obszaru funkcjonalnego Poznania.** Szacunkowe zapotrzebowanie na środki: **60,00 mln EUR.**

⁴ Zgodnie z wytycznymi MR w zakresie trybu wyboru projektów na lata 2014-2020, wpisanie projektu do Strategii ZIT należy traktować jako jego zgłoszenie. Identyfikacja przez IZ oraz ewentualne uzyskanie dofinansowania uzależnione będzie od takich czynników jak między innymi: stopień przygotowania projektu i dostępność środków.

POIiŚ

W ramach POIiŚ została zarezerwowana pula środków w kwocie 88,6 mln EUR (około 375 mln PLN) przeznaczona dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania na dofinansowanie projektów w zakresie niskoemisyjnego transportu miejskiego zgodnych z Priorytetem Inwestycyjnym 4v. POIiŚ. Dofinansowanie z tej puli będzie udzielane w trybie pozakonkursowym.

Lista projektów podstawowych mieszczących się w przyznanej alokacji:

- Budowa trasy tramwajowej na Naramowice – etap I od pętli Wilczak do Naramowic. **Beneficjent: Miasto Poznań. Kwota dotacji: 109,01 mln PLN.**
- Program Centrum – etap I – przebudowa tras tramwajowych wraz z uspokojeniem ruchu samochodowego w ulicach: Św. Marcin, Fredry, Mielżyńskiego, 27 grudnia, PL. Wolności, Towarowa. **Beneficjent: Miasto Poznań. Kwota dotacji: 45,42 mln PLN.**
- Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego. **Beneficjent: MPK Poznań. Kwota dotacji: 50 mln PLN.**
- Przebudowa trasy tramwajowej: Kórnicka - os. Lecha - Rondo Żegrze. Beneficjent Miasto Poznań. **Beneficjent: MPK Poznań. Kwota dotacji: 57,0 mln PLN.**
- Program Centrum – etap II – budowa trasy tramwajowej wraz z uspokojeniem ruchu samochodowego w ulicy Ratajczaka. **Beneficjent: Miasto Poznań. Kwota dotacji: 59,05 mln PLN.**
- Przebudowa torowisk w ulicach: Wierzbicie i 28 Czerwca 1956 roku. **Beneficjent: Miasto Poznań. Kwota dotacji: 27,25 mln PLN.**
- Przebudowa trasy tramwajowej w ulicy Dąbrowskiego. **Beneficjent: Miasto Poznań. Kwota dotacji: 27,25 mln PLN.**

Lista projektów rezerwowych, które mogą być finansowane ze środków pozostałych po dofinansowaniu projektów podstawowych oraz ze środków rezerwowych, które będą rozdzielane przez MIR w terminie późniejszym (po 2018 roku):

- Modernizacja i rozbudowa zaplecza technicznego do obsługi i konserwacji taboru wraz z zakupem 8 autobusów. **Beneficjent: Gmina Kleszczewo. Kwota dotacji: 9,225 mln PLN.**
- Rozbudowa bazy warsztatowej, niskoemisyjne autobusy dla gminnej komunikacji oraz system przystankowej informacji pasażerskiej. **Beneficjent: Gmina Tarnowo Podgórne. Kwota dotacji: 4,9 mln PLN.**
- Budowa zaplecza technicznego do obsługi i konserwacji taboru oraz zakup taboru autobusowego. **Beneficjent: TRANSLUB Luboń. Kwota dotacji: 14,625 mln PLN.**
- Zakup taboru autobusowego i modernizacja bazy warsztatowej. **Beneficjent: TRANSKOM Koziegłowy. Kwota dotacji: 2,1 mln PLN.**
- Organizacja komunikacji miejskiej oraz rozbudowa infrastruktury transportu publicznego. **Beneficjent: Gmina Oborniki. Kwota dotacji: 4,5 mln PLN.**
- Rozbudowa systemu informacji pasażerskiej oraz zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego (6 sztuk) dla Miasta i Gminy Kórnik. **Beneficjent: Gmina Kórnik. Kwota dotacji: 4,45 mln PLN.**
- Infrastruktura służąca obsłudze transportu publicznego i pasażerów, zorganizowane miejsca parkingowe, zatoki przystankowe i miejsca przesiadkowe. **Beneficjent: Gmina Pobiedziska. Kwota dotacji: 0,375 mln PLN.**
- Ekologiczny transport publiczny w gminie Rokietnica: budowa zajezdni autobusowej z wymianą taboru. **Beneficjent: Gmina Rokietnica. Kwota dotacji: 7,125 mln PLN.**
- Zakup niskoemisyjnego taboru miejskiego. **Beneficjent: Gmina Suchy Las. Kwota dotacji: 3,75 mln PLN.**

- Modernizacja i rozbudowa zaplecza technicznego oraz zakup nowego taboru w ramach integracji systemu transportu publicznego Miasta i Gminy Swarzędz z Poznańską Koleją Metropolitalną. **Beneficjent: Gmina Swarzędz. Kwota dotacji: 3,97 mln PLN.**
- Zakup 6 fabrycznie nowych niskoemisyjnych niskopodłogowych autobusów miejskich oraz budowa hali serwisowo-diagnostycznej dla napraw autobusów nowej generacji. **Beneficjent: Gmina Komorniki. Kwota dotacji: 5,25 mln PLN.**
- Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego w gminie Oborniki. **Beneficjent: Gmina Oborniki. Kwota dotacji: 0,262 mln PLN.**
- Budowa centrum przesiadkowego służącego obsłudze zbiorowego transportu publicznego. **Beneficjent: Gmina Kleszczewo. Kwota dotacji: 0,262 mln PLN.**
- Budowa trasy tramwajowej na Naramowice – etap II od pętli Wilczak do skrzyżowania ulic Garbary/Estkowskiego. **Beneficjent: Miasto Poznań. Kwota dotacji: 175 mln PLN.**
- Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego – etap II. **Beneficjent: MPK Poznań. Kwota dotacji: 50 mln PLN.**
- Przebudowa trasy tramwajowej w ul. Królowej Jadwigi. **Beneficjent: Miasto Poznań. Kwota dotacji: 30 mln PLN.**
- Organizacja komunikacji miejskiej oraz zakup autobusów niskoemisyjnych w gminie Mosina. **Beneficjent: Gmina Mosina. Kwota dotacji: 3,9 mln PLN**

POIiŚ

Projekty postulowane do dofinansowania z POIiŚ w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 7d. Projekty ubiegające się będą o dofinansowanie w trybie konkursowym i ich realizacji zależy od wyników naboru.

Lista projektów postulowanych:

- Rozbudowa Poznańskiego Węzła Kolejowego dla potrzeb ruchu metropolitalnego. **Beneficjent: PKP PLK SA.** Szacunkowe zapotrzebowanie na środki: **476,00 mln EUR.**
- Zakup i modernizacja taboru dla potrzeb regionalnego i metropolitalnego ruchu kolejowego. **Beneficjent: Województwo Wielkopolskie.** Szacunkowe zapotrzebowanie na środki: **88,00 mln EUR.**

Beneficjenci

Jst, ich związki, stowarzyszenia i jednostki organizacyjne, komunalne osoby prawne oraz operatorzy publicznego transportu zbiorowego z MOF Poznania.

Wskaźniki rezultatu strategicznego

Nazwa wskaźnika	Jedn. miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
Udział transportu publicznego w dojazdach do pracy w Metropolii Poznań	%	41% (2012)	42% (2023)	Badanie zleczone przez Związek ZIT/ewaluacja	Badanie na końcu okresu programowania

Finansowanie

Całość projektu: **125,153 mln EUR**, w tym:

- dotacja dla ZIT z EFRR (do 85%): **106,380 mln EUR, w tym 89,88 mln EUR w trybie konkursowym, 16,50 mln EUR w trybie pozakonkursowym.**
- udział własny beneficjentów (co najmniej 15%): **18,772 mln EUR.**

Rodzaj naboru

Tryb konkursowy.

Projekt pt. „Budowa zintegrowanego węzła transportowego Grunwaldzka w miejscu przejazdu przez linię kolejową E20” - tryb pozakonkursowy.

P2

Rozwój infrastruktury placówek kształcenia zawodowego w MOF Poznania

Oś priorytetowa WRPO 2014+ – Cel tematyczny – Priorytet inwestycyjny

Oś priorytetowa WRPO 2014+ 9. Infrastruktura dla kapitału ludzkiego.

Działanie 9.3. Inwestowanie w rozwój infrastruktury edukacyjnej i szkoleniowej.

Cel tematyczny 10. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie.

Priorytet inwestycyjny 10a. Inwestowanie w kształcenie, szkolenie oraz szkolenie zawodowe na rzecz zdobywania umiejętności i uczenia się przez całe życie poprzez rozwój infrastruktury edukacyjnej i szkoleniowej.

Wymiar terytorialny

MOF objęty Strategią ZIT.

Cel projektu

Realizacja projektów wynika z potrzeby wzmocnienia oraz dostosowania kształcenia zawodowego do potrzeb rynku pracy, poprzez inwestycje w infrastrukturę placówek kształcenia zawodowego i ustawicznego. Celem jest poprawa zdolności do zatrudnienia uczniów tych placówek. W dłuższym horyzoncie czasowym realizacja projektu przyczyni się do wzrostu konkurencyjności rynku pracy, podnoszenia jakości życia mieszkańców, rozwoju przyjaznych usług i nowoczesnej gospodarki oraz zapewnienia wysoko wykwalifikowanych pracowników na rynku pracy. Przedsięwzięcia realizowane w ramach projektu strategicznego P2 powinny wykazywać komplementarność z działaniami realizowanymi w ramach EFS.

Spójność ze strategią regionalną i metropolitalną

Podjęcie działań w ramach projektów umożliwi realizację celów Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020r. Wielkopolska 2020 (cele operacyjne 7.1. Poprawa warunków, jakości i dostępności edukacji, 7.5. Wzmocnienie szkolnictwa zawodowego i technicznego oraz poprawa organizacji rynku pracy, 7.6. Rozwój kształcenia ustawicznego) oraz Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” (3.4 Współpraca systemu edukacji z gospodarką, 4.1. Jakość i organizacja edukacji).

Działania w ramach projektu

2.1. Rozwój infrastruktury Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Poznaniu

W ramach podprojektu planowane jest dostosowanie infrastruktury Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Poznaniu do potrzeb rynku pracy. Przewiduje się modernizację budynku Centrum oraz utworzenie nowych pracowni dydaktycznych wraz z ich wyposażeniem w nowoczesny sprzęt służący specjalistycznej dydaktyce zawodowej. Wykonanie prac remontowo-

budowlanych oraz zakup wyposażenia jest niezbędny do prawidłowego funkcjonowania nowoczesnych pracowni i laboratoriów. Budynek zostanie dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dostosowane pracownie umożliwią efektywne wykorzystanie doskonałej bazy techno-dydaktycznej oraz kształcenie na najwyższym poziomie. Oprócz tego sale dydaktyczne będą wyposażane w nowoczesny sprzęt multimedialny. Doposażenie pracowni pozwoli na nowoczesne kształcenie w zawodach technicznych poszukiwanych obecnie na rynku pracy.

Główne cele planowane do osiągnięcia w ramach realizacji projektu:

1. Podniesienie stopnia innowacyjności i stopnia konkurencyjności CKZiU.
2. Unowocześnienie bazy dydaktycznej.
3. Podniesienie kompetencji pracowników, uczniów i absolwentów CKZiU.
4. Wzrost liczby specjalistów na rynku pracy w dziedzinie mechatroniki, odnawialnych źródeł energii, mechaniki.
5. Dostosowanie infrastruktury placówek kształcenia zawodowego do istniejących potrzeb.
6. Podniesienie stopnia zastosowania nowoczesnych rozwiązań technologicznych w kształceniu w zawodach technicznych.

2.2. Rozwój Infrastruktury Centrum Kształcenia Praktycznego w Swarzędzu

W ramach podprojektu planowane jest dostosowanie infrastruktury Centrum Kształcenia Praktycznego w Swarzędzu do potrzeb kształcenia zawodowego. Przewidywane są inwestycje obejmujące modernizację istniejącego budynku, a także budowę nowego obiektu celem utworzenia nowych pracowni dydaktycznych wraz z ich wyposażeniem w nowoczesny sprzęt służący specjalistycznej techno-dydaktyce zawodowej. Wykonanie prac remontowo-budowlanych, modernizacja i rozbudowa istniejącego budynku oraz dostosowanie wszystkich instalacji a także budowa nowego obiektu niezbędna jest do prawidłowego funkcjonowania nowoczesnych pracowni i laboratoriów. Nowy budynek ma także stanowić budynek energooszczędny, dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Doposażone i zmodernizowane pracownie umożliwią efektywne wykorzystanie najnowocześniejszych technologii i rozwiązań innowacyjnych. Oprócz tego sale dydaktyczne będą wyposażone w nowoczesny sprzęt multimedialny. Doposażenie i modernizacja pracowni pozwoli na nowoczesne kształcenie w zawodach technicznych, informatycznych i logistycznych poszukiwanych na rynku pracy.

Główne cele planowane do osiągnięcia w ramach realizacji projektu:

1. Podniesienie stopnia innowacyjności i stopnia konkurencyjności Centrum Kształcenia Praktycznego.
2. Unowocześnienie bazy techno-dydaktycznej.
3. Podniesienie kompetencji pracowników, uczniów, absolwentów, mieszkańców aglomeracji poznańskiej.
4. Wzrost liczby specjalistów na rynku pracy w dziedzinie mechatroniki, odnawialnych źródeł energii, mechaniki, elektromechaniki, informatyki, logistyki, automatyki, obróbki drewna i innych specjalistycznych dziedzin zgodnie z potrzebami rynku pracy.
5. Podniesienie stopnia dostosowywania oferty do potrzeb otoczenia, rynku pracy.
6. Podniesienie stopnia zastosowania nowoczesnych i innowacyjnych rozwiązań technologicznych w kształceniu w zawodach technicznych.
7. Wzrost efektywności procesów kształcenia placówek kształcenia zawodowego kształcących w zawodach technicznych.

2.3. Rozwój infrastruktury pozostałych placówek kształcenia zawodowego na obszarze Metropolii Poznań

W ramach podprojektu będą realizowane inwestycje w infrastrukturę szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe i ustawiczne. Inwestycje mogą obejmować przebudowę, rozbudowę, adaptację i modernizację obiektów szkoleniowych jak również wyposażenie w nowoczesny i wysokospecjalistyczny sprzęt technologiczny i materiały dydaktyczne służące kształceniu zawodowemu i ustawicznemu.

Projekty komplementarne

- Projekt P3.1. Wsparcie uczniów/wychowanków szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe w doskonaleniu ścieżek edukacyjnych i zawodowych. **Beneficjenci:** wszystkie podmioty z wyłączeniem osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej lub oświatowej. **Kwota dotacji: 2,833 mln EUR.**
- Projekt P3.2. Nadawanie dodatkowych uprawnień, kompetencji z branż kluczowych dla rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania. **Beneficjenci:** wszystkie podmioty z wyłączeniem osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej lub oświatowej. **Kwota dotacji: 1,889 mln EUR.**

Beneficjenci

- Podprojekt 2.1. Rozwój infrastruktury Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Poznaniu – Miasto Poznań.
- Podprojekt 2.2. Rozwój Infrastruktury Centrum Kształcenia Praktycznego w Swarzędzu – Powiat Poznański.
- Podprojekt 2.3. Rozwój infrastruktury pozostałych placówek kształcenia zawodowego na obszarze Metropolii Poznań – podmioty prowadzące szkoły i placówki systemu oświaty realizujące kształcenie zawodowe i ustawiczne.

Wskaźniki rezultatu strategicznego

Nazwa wskaźnika	Jedn. miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
Absolwenci szkół i placówek kształcenia zawodowego objętych wsparciem w programie, kontynuujący kształcenie lub pracujący po 6 miesiącach po ukończeniu szkoły/placówki	%	80% (2014)	100% (2023)	badanie zlecone przez Związek ZIT/ewaluacja	Badanie raz w trakcie okresu programowania oraz na końcu okresu programowania

Finansowanie

Podprojekt 2.1. Rozwój infrastruktury Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Poznaniu.

Całość projektu: **4,706 mln EUR**, w tym:

- dotacja dla ZIT z EFRR (do 85%): **4,00 mln EUR**,
- udział własny beneficjentów (co najmniej 15%): **0,706 mln EUR**.

Podprojekt 2.2. Rozwój infrastruktury Centrum Kształcenia Praktycznego w Swarzędzu.

Całość projektu: **4,706 mln EUR**, w tym:

- dotacja dla ZIT z EFRR (do 85%): **4,00 mln EUR**,
- udział własny beneficjentów (co najmniej 15%): **0,706 mln EUR**.

Podprojekt 2.3. Rozwój infrastruktury pozostałych placówek kształcenia zawodowego na obszarze Metropolii Poznań.

Całość projektu: **8,235 mln EUR**, w tym:

- dotacja dla ZIT z EFRR (do 85%): **7,00 mln EUR**,
- udział własny beneficjentów (co najmniej 15%): **1,235 mln EUR**.

Rodzaj naboru

Podprojekt 2.1. oraz 2.2 - tryb pozakonkursowy.

Podprojekt 2.3 - tryb konkursowy.

P3

Wzmacnianie systemu kształcenia zawodowego oraz jego dostosowanie do potrzeb rynku pracy

Oś priorytetowa WRPO 2014+ – Cel tematyczny – Priorytet inwestycyjny

Oś priorytetowa WRPO 2014+ 8. Edukacja

Działanie 8.3. Wzmocnienie oraz dostosowanie kształcenia i szkolenia zawodowego do potrzeb rynku pracy.

Cel tematyczny 10. Inwestowanie w kształcenie, szkolenie oraz szkolenie zawodowe na rzecz zdobywania umiejętności i uczenia się przez całe życie.

Priorytet inwestycyjny 10iv Lepsze dostosowanie systemów kształcenia i szkolenia do potrzeb rynku pracy, ułatwianie przechodzenia z etapu kształcenia do etapu zatrudnienia oraz wzmacnianie systemów kształcenia i szkolenia zawodowego i ich jakości, w tym poprzez mechanizmy prognozowania umiejętności, dostosowania programów nauczania oraz tworzenia i rozwoju systemów uczenia się poprzez praktyczną naukę zawodu realizowaną w ścisłej współpracy z pracodawcami.

Wymiar terytorialny

MOF objęty Strategią ZIT.

Cel projektu

Realizacja projektów wynika z potrzeby wzmocnienia oraz dostosowania kształcenia i szkolenia zawodowego do potrzeb rynku pracy. Celem jest poprawa zdolności do zatrudnienia uczniów/słuchaczy szkół/placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe, w szczególności poprzez podniesienie ich kwalifikacji i kompetencji zawodowych oraz umiejętności podejmowania trafnych wyborów zawodowych i życiowych.

Szkoły i placówki systemu oświaty prowadzące kształcenie zawodowe wymagają wysoko wykwalifikowanej kadry pedagogicznej, dlatego przewiduje się również realizację wsparcia dla nauczycieli kształcenia zawodowego oraz instruktorów praktycznej nauki zawodu w postaci szkoleń kończących się uzyskaniem dodatkowych uprawnień i kompetencji. Realizacja projektów przyczyni się do podniesienia kwalifikacji zawodowych oczekiwanych na rynku pracy uczniów/słuchaczy szkół i placówek prowadzących kształcenie zawodowe, co w rezultacie zwiększy szanse na zatrudnienie. W efekcie długofalowym, realizacja celu przyczyni się do wzrostu konkurencyjności rynku pracy, podniesienia jakości życia mieszkańców, rozwoju przyjaznych usług i nowoczesnej gospodarki.

Spójność ze strategią regionalną i metropolitalną

Podjęcie działań w ramach projektów będzie bezpośrednio prowadziło do realizacji celów Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. Wielkopolska 2020 (cele operacyjne 7.1. Poprawa warunków, jakości i dostępności edukacji, 7.3. Promocja przedsiębiorczości i zatrudnialności) oraz Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” (3.4 Współpraca systemu edukacji z gospodarką; 4.1. Jakość i organizacja edukacji).

Działania w ramach projektu

3.1. Wsparcie uczniów/wychowanków szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe w doskonaleniu ścieżek edukacyjnych i zawodowych

W ramach podprojektu będą realizowane następujące działania:

1. Podnoszenie kompetencji lub kwalifikacji zawodowych uczniów/wychowanków szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe poprzez realizację projektów z zakresu kształcenia dualnego, staże i praktyki zawodowe oraz inne formy kształcenia.
2. Wyposażenie/doposażenie szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe w nowoczesny sprzęt i materiały, umożliwiające realizację podstawy programowej kształcenia w zawodach w warunkach zbliżonych do rzeczywistego środowiska pracy zawodowej (wyłącznie jako element projektu wskazanego w pkt. 1).
3. Doskonalenie kompetencji lub kwalifikacji zawodowych nauczycieli kształcenia zawodowego, instruktorów praktycznej nauki zawodu (wyłącznie jako element projektu wskazanego w pkt. 1-2).
4. Doradztwo edukacyjno-zawodowe dla młodzieży, w tym doposażenie szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe w niezbędny sprzęt umożliwiający prowadzenie doradztwa, podnoszenie kompetencji osób prowadzących doradztwo w przedmiotowym zakresie.

3.2. Nadawanie dodatkowych uprawnień, kompetencji z branż kluczowych dla rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania

Wysoko wyspecjalizowane szkoły i placówki systemu oświaty prowadzące kształcenie zawodowe dla strategicznych branż gospodarki regionu wymagają wysoko wyspecjalizowanej kadry pedagogicznej. Posiadanie takiej kadry umożliwi certyfikację szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe i prowadzenie szkoleń na potrzeby rynku pracy. Akredytacja umożliwi nadawanie przyszłym pracownikom uprawnień na poziomie europejskim, co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności przyszłych absolwentów na rynku pracy.

Planowane działania:

1. Podnoszenie kwalifikacji zawodowych kadry pedagogicznej, w tym z zakresu mechatroniki, branży mechanicznej i drzewnej, mechaniki lotniczej, odnawialnych źródeł energii i innych zgodnie z potrzebami rynku pracy.
2. Nabywanie nowych, poszukiwanych na rynku pracy kwalifikacji i kompetencji przez osoby dorosłe, w tym z zakresu mechatroniki, branży mechanicznej i drzewnej, mechaniki lotniczej, odnawialnych źródeł energii i innych zgodnie z potrzebami rynku pracy.
3. Podnoszenie kompetencji pracowników pedagogicznych szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe.

Projekty komplementarne

Podprojekt 2.1. Rozwój infrastruktury Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Poznaniu. **Beneficjent: Miasto Poznań. Kwota dotacji: 4,0 mln EUR.**

Podprojekt 2.2. Rozwój Infrastruktury Centrum Kształcenia Praktycznego w Swarzędzu. **Beneficjent: Powiat Poznański. Kwota dotacji: 4,0 mln EUR.**

Podprojekt 2.3. Rozwój infrastruktury pozostałych placówek kształcenia zawodowego na obszarze Metropolii Poznań. **Beneficjenci: podmioty prowadzące szkoły i placówki systemu oświaty realizujące kształcenie zawodowe i ustawiczne. Kwota dotacji: 7,0 mln EUR.**

Beneficjenci

Wszystkie podmioty z wyłączeniem osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej lub oświatowej.

Wskaźniki rezultatu długoterminowego

Nazwa wskaźnika	Jedn. miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
Liczba uczniów szkół i placówek kształcenia zawodowego objętych wsparciem w programie, uczestniczących w kształceniu lub pracujących po 6 miesiącach po ukończeniu nauki	osoby	100% (2014)	80% (2023)	ewaluacja	Co najmniej 2x w okresie programowania

Finansowanie

Podprojekt 3.1. Wsparcie uczniów/wychowanków szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie zawodowe w doskonaleniu ścieżek edukacyjnych i zawodowych.

Całość projektu: **4,607 mln EUR**, w tym:

- dotacja dla ZIT ze środków publicznych (do 90%): **4,146 mln EUR** (w tym EFS do 85% - **3,916 mln EUR**; Budżet Państwa do 5% - **0,230 mln EUR**)
- udział własny beneficjentów (co najmniej 10%): **0,461 mln EUR**.

Podprojekt 3.2. Nadawanie dodatkowych uprawnień, kompetencji z branż kluczowych dla rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania.

Całość projektu: **0,948 mln EUR**, w tym:

- dotacja dla ZIT ze środków publicznych (do 90%): **0,853 mln EUR** (w tym EFS do 85% - **0,806 mln EUR**; Budżet Państwa do 5% - **0,047 mln EUR**)
- udział własny beneficjentów (co najmniej 10%): **0,095 mln EUR**.

Rodzaj naboru

Tryb konkursowy.

P4

Wzmacnianie systemu kształcenia ogólnego oraz jego dostosowanie do potrzeb rynku pracy

Oś priorytetowa WRPO 2014+ – Cel tematyczny – Priorytet inwestycyjny

Oś priorytetowa WRPO 2014+ 8. Edukacja

Działanie 8.1. Ograniczenie i zapobieganie przedwczesnemu kończeniu nauki szkolnej oraz wyrównanie dostępu do edukacji przedszkolnej i szkolnej.

Cel tematyczny 10. Inwestowanie w kształcenie, szkolenie oraz szkolenie zawodowe na rzecz zdobywania umiejętności i uczenia się przez całe życie.

Priorytet inwestycyjny 10i Ograniczenie i zapobieganie przedwczesnemu kończeniu nauki szkolnej oraz zapewnianie równego dostępu do dobrej jakości wczesnej edukacji elementarnej oraz kształcenia podstawowego, gimnazjalnego i ponadgimnazjalnego, z uwzględnieniem formalnych, nieformalnych i pozaformalnych ścieżek kształcenia umożliwiających ponowne podjęcie kształcenia i szkolenia.

Wymiar terytorialny

MOF objęty Strategią ZIT.

Cel projektu

Realizacja projektu wynika z potrzeby wzmocnienia oraz dostosowania kształcenia ogólnego do potrzeb rynku pracy poprzez podniesienie kompetencji kluczowych (niezbędnych na rynku pracy) uczniów szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych oraz szkół podstawowych i ponadpodstawowych, podniesienie liczby absolwentów szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych oraz szkół podstawowych i ponadpodstawowych z obszaru Metropolii Poznań posiadających kompetencje w zakresie matematyki i informatyki. Podnoszeniu kompetencji uczniów będzie towarzyszyło wsparcie kadry dydaktyczno-wychowawczej szkół w zakresie wczesnej orientacji zawodowej i doradztwa zawodowego. Realizacja działań przyczyni się do ograniczenia barier dostępu do edukacji, stworzy środowisko sprzyjające uczeniu się, co w efekcie ograniczy przedwczesne kończenie nauki i zwiększy szanse na zatrudnienie.

Spójność ze strategią regionalną i metropolitalną

Podjęcie działań w ramach projektu będzie prowadziło do realizacji celów Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. Wielkopolska 2020. (cele operacyjne 7.1. Poprawa warunków, jakości i dostępności edukacji, 7.3. Promocja przedsiębiorczości i zatrudnialności) oraz Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” (3.4 Współpraca systemu edukacji z gospodarką; 4.1. Jakość i organizacja edukacji).

Działania w ramach projektu

4.1. "Uczeń z pasją" - Kompleksowe wsparcie uczniów szkół podstawowych i gimnazjów w wyborze optymalnych ścieżek edukacyjnych i zawodowych

Podprojekt zakłada następujące działania:

1. Wsparcie uczniów w rozwijaniu kompetencji kluczowych na rynku pracy: matematyczno-przyrodniczych, ICT, języków obcych oraz właściwych postaw/umiejętności (pracy zespołowej, kreatywności, innowacyjności).
2. Wsparcie indywidualnego podejścia do ucznia, w tym wsparcie rozwoju uczniów zdolnych (w tym pochodzących z rodzin najuboższych) oraz uczniów ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi (w tym dzieci i młodzież z niepełnosprawnościami) poprzez: opiekę pedagogiczno-psychologiczną (w tym pomoc opiekuńczą i zdrowotną) dla uczniów wykazujących problemy w nauce lub z innych przyczyn zagrożonych przedwczesnym wypadnięciem z systemu oświaty.
3. Wsparcie w zakresie wdrażania/realizacji doradztwa edukacyjno-zawodowego w szkołach i placówkach systemu oświaty dla dzieci i młodzieży, w tym przez doposażenie w niezbędny sprzęt umożliwiający prowadzenie doradztwa, podnoszenie kompetencji osób prowadzących doradztwo.
4. Wsparcie nauczycieli w ramach szkoleń, dotyczących podwyższenia kompetencji/kwalifikacji w zakresie wykonywanej pracy dydaktycznej z uczniami.
5. Doposażenie pracowni przedmiotowych szkół lub placówek systemu oświaty dla dzieci i młodzieży (w tym specjalnych działających samodzielnie i funkcjonujących w placówkach) w sprzęt niezbędny do przeprowadzania doświadczeń i eksperymentów w zakresie przedmiotów przyrodniczych i matematycznych (wyłącznie jako element projektu wskazanego w punkcie 1).

Preferowane będą projekty realizowane z udziałem pracowników naukowo-dydaktycznych uczelni wyższych.

4.2. Wsparcie nauczania matematyki i informatyki w szkołach podstawowych i ponadpodstawowych

Podprojekt ukierunkowany jest na podnoszenie jakości procesu kształcenia oraz wzrost liczby absolwentów szkół podstawowych i ponadpodstawowych z obszaru Metropolii Poznań posiadających wysokie kompetencje kluczowe w zakresie matematyki i informatyki.

Podprojekt zakłada następujące działania:

1. Dodatkowe zajęcia (pozalekcyjne i pozaszkolne) dla uczniów, ukierunkowane na rozwój kompetencji matematycznych i informatycznych.
2. Specjalne programy nauczania (indywidualne i grupowe) dla uczniów wykazujących ponadprzeciętne predyspozycje w zakresie kompetencji matematycznych i informatycznych, w tym tworzenie „klas uniwersyteckich” z poszerzonym programem matematyki i informatyki, cykle zajęć przygotowujące do startu w konkursach i olimpiadach matematycznych i informatycznych.
3. Popularyzacja matematyki i informatyki wśród uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych, w tym organizacja konkursów matematycznych i informatycznych, ogólnodostępnych dla uczniów wydarzeń popularno-naukowych, wykładów i warsztatów otwartych.
4. Doradztwo edukacyjno-zawodowe, rozpoznawanie predyspozycji zawodowych uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych (w szczególności w zakresie kompetencji matematycznych i informatycznych); ukierunkowywanie edukacyjno-zawodowe uczniów w kontekście ich predyspozycji oraz uwarunkowań lokalnego i regionalnego rynku pracy.
5. Wsparcie nauczycieli w ramach szkoleń dotyczących podwyższenia kompetencji/kwalifikacji w zakresie wykonywanej pracy dydaktycznej z uczniami w dziedzinie matematyki i informatyki.
6. Doposażenie pracowni przedmiotowych szkół lub placówek systemu oświaty dla dzieci i młodzieży (w tym specjalnych działających samodzielnie i funkcjonujących w placówkach)

w sprzęt niezbędny do przeprowadzania doświadczeń i eksperymentów w zakresie matematyki i informatyki (wyłącznie jako element projektu wskazanego w punkcie 1).

Preferowane będą projekty realizowane z udziałem pracowników naukowo-dydaktycznych uczelni wyższych z dorobkiem naukowym adekwatnym do powierzonych im zadań w ramach projektu oraz gwarantującym wysoką jakość realizacji tych zadań.

Projekty komplementarne

Przewiduje się realizację projektów komplementarnych w trybie konkursowym lub pozakonkursowym w ramach WRPO 2014+ lub krajowych programów operacyjnych.

Beneficjenci

Wszystkie podmioty z wyłączeniem osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej lub oświatowej.

Wskaźniki rezultatu długoterminowego

Nazwa wskaźnika	Jedn. miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
Liczba uczniów, którzy nabyli kompetencje kluczowe po opuszczeniu programu ⁵	osoby	60% (2014)	60% (2023)	SL2014	corocznie

Finansowanie

Podprojekt 4.1. "Uczeń z pasją" - Kompleksowe wsparcie uczniów szkół podstawowych i gimnazjów w wyborze optymalnych ścieżek edukacyjnych i zawodowych.

Całość projektu: **3,245 mln EUR**, w tym:

- dotacja dla ZIT z EFS (do 85%): **2,758 mln EUR**,
- Budżet Państwa (do 10%): **0,325 mln EUR**
- udział własny beneficjentów (co najmniej 5%): **0,162 mln EUR**.

Podprojekt 4.2. Wsparcie nauczania matematyki i informatyki w szkołach podstawowych i ponadpodstawowych.

Całość projektu: **1,874 mln EUR**, w tym:

- dotacja dla ZIT z EFS (do 85%): **1,593 mln EUR**,
- Budżet Państwa (do 10%): **0,187 mln EUR**
- udział własny beneficjentów (co najmniej 5%): **0,094 mln EUR**.

Rodzaj naboru

Tryb konkursowy.

⁵ W przypadku tego projektu jest to wskaźnik rezultatu bezpośredniego, co wynika z braku możliwości dopasowania adekwatnego wskaźnika rezultatu długoterminowego.



Wspieranie przedsiębiorczości w branży IT poprzez świadczenie usług przez inkubatory przedsiębiorczości

Usunięto.

P6

Integracja sieci dróg wojewódzkich w MOF Poznania

Oś priorytetowa WRPO 2014+ – Cel tematyczny – Priorytet inwestycyjny

Oś priorytetowa WRPO 2014+ 5. Transport.**Działanie 5.1.** Infrastruktura drogowa regionu.**Cel tematyczny 7.** Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej.**Priorytet inwestycyjny 7b** Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.

Wymiar terytorialny

Miasto Poznań.

Cel projektu

Celem projektu jest poprawa funkcjonowania transportu drogowego w obszarze funkcjonalnym Poznania. Powinno się go osiągnąć poprzez budowę, przebudowę i modernizację sieci drogowej, w taki sposób, aby wzmacniała ona powiązania jednostek wewnątrz obszaru funkcjonalnego, umożliwiając połączenie ich z główną siecią drogową regionu. Rozbudowa sieci drogowej zapewni lepszą spójność obszaru oraz poprawi jego dostępność. Wpłyne także na wzrost konkurencyjności Metropolii poprzez wzmocnienie funkcji transportowych. Odpowiednia infrastruktura drogowa zapewni dobrą dostępność czasową i ekonomiczną wszystkich miejsc w obszarze funkcjonalnym Poznania, co przyczyni się do zrównoważonego rozwoju całej Metropolii. W ramach projektu P6 możliwa będzie realizacja wyłącznie przedsięwzięć uwzględnionych w regionalnym planie transportowym.

Spójność ze strategią regionalną i metropolitalną

Podjęcie działań w ramach projektu będzie bezpośrednio prowadziło do realizacji celu operacyjnego 1.1 Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. Wielkopolska 2020. Zwiększenie spójności sieci drogowej oraz Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” (program 2.1. Metropolitalny wielofunkcyjny węzeł transportowy).

Działania w ramach projektu

Do realizacji wybrana zostanie budowa i przebudowa dróg wojewódzkich zarządzanych przez Miasto Poznań, na których natężenie ruchu w ostatnich latach wyraźnie wzrosło, z uwagi na powstanie nowych dróg ekspresowych. Lista obejmuje następujące zadania:

6.1. Przebudowa ul. Gdyńskiej (DW 196) od granicy miasta do zjazdu do Centralnej Oczyszczalni Ścieków

Ulica Gdyńska na terenie gminy Czerwonak jest drogą wojewódzką nr 196 Poznań – Wągrowiec. Planowana jest przebudowa tej drogi na odcinku od granicy miasta Poznania do zjazdu do Centralnej Oczyszczalni Ścieków.

Aktualnie droga posiada jedną jezdnię o szerokości 7,0 m. Po stronie zachodniej drogi przebiega jednotorowa linia kolejowa Poznań – Wągrowiec. Droga wyposażona jest obustronnie w zatoki autobusowe. Nawierzchnia drogi znajduje się w średnim stanie technicznym. Na drodze występują utrudnienia w ruchu spowodowane przez pojazdy skręcające w lewo w drogi boczne. Istotnym problemem jest także brak chodników i ścieżek rowerowych, szczególnie przy granicy miasta Poznania oraz w rejonie dojścia do skrzyżowania z ul. Poznańską, do zatok autobusowych i do przystanku PKP. DW 196 ul. Gdyńska integruje się z węzłami drogowymi na drogach szybkiego ruchu przez drogi przebiegające na terenie miasta Poznania i w jego otoczeniu tj.:

- z autostradą A2 - węzeł Krzesiny poprzez ul. Nowe Zawady i Jana Pawła II oraz ul. Krzywoustego,
- z drogą ekspresową S5 - węzeł Kostrzyn poprzez ul. Bałtycką i Warszawską (DK 92),
- z drogą ekspresową S11 - węzeł Tarnowo Podgórne poprzez ul. Lechicką, Lutycką i Dąbrowskiego (DK 92).

6.2. Przebudowa ul. Gdyńskiej (DW 196) od skrzyżowania z ul. Bałtycką do granicy miasta

Ulica Gdyńska na terenie miasta Poznania jest drogą wojewódzką nr 196 Poznań – Wągrowiec. Planowana jest przebudowa tej drogi od skrzyżowania z ul. Bałtycką tj. drogą krajową nr 92 Warszawa – Poznań – Świecko do granicy miasta.

Aktualnie droga posiada jedną jezdnię o szerokości 7,0 m z jednostronną ścieżką rowerową szerokości 2,5 m po stronie wschodniej. Po stronie wschodniej drogi przebiega jednotorowa linia kolejowa Poznań – Wągrowiec. Droga wyposażona jest w zatoki autobusowe po stronie zachodniej – brak zatok autobusowych po stronie linii kolejowej. Na przedmiotowym odcinku drogi znajdują się dwa przejazdy kolejowe: jeden niestrzeżony w obrębie skrzyżowania z ul. Bałtycką z boczną kolejową i drugi w km 1+300 w pobliżu granicy miasta strzeżony z linią kolejową Poznań-Wągrowiec w obrębie przystanku kolejowego Poznań – Karolin. Nawierzchnia drogi znajduje się w średnim stanie technicznym. Na drodze występują utrudnienia w ruchu spowodowane przez pojazdy skręcające w lewo w drogi boczne oraz w liczne zjazdy publiczne do zakładów pracy, a także autobusy komunikacji publicznej zatrzymujące się na pasie ruchu bez zatok po stronie linii kolejowej. Ponadto przy granicy miasta przy przystanku kolejowym Poznań – Karolin nie jest uporządkowany ruch pieszy wzdłuż drogi – dojście do skrzyżowania z ul. Poznańską, do zatok autobusowych oraz do przystanku PKP. Nad drogą wojewódzką pomiędzy przejazdem kolejowym a znajdującym się już na terenie gminy Czerwonak skrzyżowaniem z ulicą Poznańską przebiega po wiadukcie dwutorowa kolejowa obwodnica miasta. W planach zagospodarowania przestrzennego miasta w przyszłości planuje się wzdłuż obwodnicy kolejowej od strony miasta budowę III Ramy Komunikacyjnej – drogę dwujezdniową wraz z węzłem drogowym DW 196 (ul. Gdyńską).

DW 196 ul. Gdyńska integruje się z węzłami drogowymi na drogach szybkiego ruchu przez drogi przebiegające na terenie miasta Poznania i w jego otoczeniu tj.:

- z autostradą A2 - węzeł Krzesiny poprzez ul. Nowe Zawady i Jana Pawła II oraz ul. Krzywoustego,
- z drogą ekspresową S5 - węzeł Kostrzyn poprzez ul. Bałtycką i Warszawską (DK 92),
- z drogą ekspresową S11 - węzeł Tarnowo Podgórne poprzez ul. Lechicką, Lutycką i Dąbrowskiego (DK 92).

Projekty komplementarne

POIiŚ

Lista projektów postulowanych, które będą ubiegać się o dofinansowanie w trybie konkursowym. Ich realizacja zależy od wyniku konkursu.

- Modernizacja DK92 w granicach miasta Poznania. **Beneficjent: Miasto Poznań.** Zgłaszane zapotrzebowanie na środki: **81,00 mln EUR.** Projekt obejmuje następujące zadania:
 - Przebudowa ul. Bałtyckiej na odcinku od Mostu Lecha do ul. Syreniej,
 - Przebudowa Mostu Lecha,
 - Budowa węzła Naramowicka,
 - Budowa węzła Koszalińska,
 - Przebudowa węzła Wola.
- Dokończenie budowy wschodniej obwodnicy Poznania, w tym budowa łącznika między drogami ekspresowymi S5 i S11 na odcinku Kleszczewo – Kórnik. **Beneficjent: GDDKiA.** Zgłaszane zapotrzebowanie na środki: **100,00 mln EUR.**
- Budowa wiaduktów nad linią E20. **Beneficjent: Miasto Poznań.** Zgłaszane zapotrzebowanie na środki: **45,00 mln EUR.**
- Obwodnica Obornik w ciągu drogi S11. **Beneficjent: GDDKiA.** Zgłaszane zapotrzebowanie na środki: **85,00 mln EUR.**

Beneficjenci

Miasto Poznań

Wskaźniki rezultatu strategicznego

Nazwa wskaźnika	Jedn. miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
Liczba ośrodków gminnych o polepszonej dostępności drogowej do Poznania	szt.	0 (2014)	4 (2023)	Związek ZIT	Badanie na końcu okresu programowania

Finansowanie

Podprojekt 6.1 Przebudowa ul. Gdyńskiej (DW 196) od granicy miasta do zjazdu do Centralnej Oczyszczalni Ścieków

Całość projektu: **7,50 mln EUR**, w tym:

- dotacja dla ZIT z EFRR (do 75%): **3,00 mln EUR**,
- udział własny beneficjentów (co najmniej 25%): **4,5 mln EUR.**

Podprojekt 6.2 Przebudowa ul. Gdyńskiej (DW 196) od skrzyżowania z ul. Bałtycką do granicy miasta

Całość projektu: **13,334 mln EUR**, w tym:

- dotacja dla ZIT z EFRR (do 75%): **10,000 mln EUR**,
- udział własny beneficjentów (co najmniej 25%): **3,334 mln EUR**.

Rodzaj naboru

Tryb pozakonkursowy.

P7

Metropolitalny system tras rowerowych

Oś priorytetowa WRPO 2014+ – Cel tematyczny – Priorytet inwestycyjny

Oś priorytetowa WRPO 2014+ 3. Energia.

Działanie 3.3. Wspieranie strategii niskoemisyjnych w tym mobilność miejska.

Cel tematyczny 4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach.

Priorytet inwestycyjny 4e. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich obszarów rodzajów terytoriów, w szczególności w obszarach miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.

Wymiar terytorialny

MOF objęty Strategią ZIT.

Cel projektu

Celem projektu jest poprawa stanu oraz rozbudowa dróg rowerowych, a także towarzyszącej infrastruktury rowerowej (np. publicznych parkingów rowerowych, kładek rowerowych, systemu publicznych rowerów miejskich i towarowych), co pozwoli na stworzenie spójnego systemu infrastruktury rowerowej, skorelowanego z systemem parkingów B&R oraz zintegrowanymi węzłami przesiadkowymi, cechującego się wysoką jakością. Rezultatem działania będzie także zwiększenie udziału podróży wykonywanych rowerem w ramach wszystkich przemieszczeń na obszarze objętym projektem oraz poprawa bezpieczeństwa i komfortu jazdy. Rower stanie się alternatywą dla przemieszczeń wykonywanych samochodem na krótszych dystansach (do 5-7 km). Promowanie dróg rowerowych i roweru jako środka transportu przyczyni się do wzrostu świadomości społecznej w zakresie efektywnego wykorzystania energii, co powinno przełożyć się na zachowania sprzyjające oszczędzaniu energii i tym samym na ograniczenie emisji zanieczyszczeń do otoczenia.

Spójność ze strategią regionalną i metropolitalną

Podjęcie działań w ramach projektu będzie bezpośrednio prowadziło do realizacji celów Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. Wielkopolska 2020. (cel operacyjny 1.1. Zwiększenie spójności sieci drogowej) oraz Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” (program 2.4. Infrastruktura i ruch rowerowy). Projekt wykazuje zgodność z zapisami Planu Gospodarki Niskoemisyjnej (PGN) dla Metropolii Poznań oraz dokumentami wyznaczającymi strategiczne działania członków Stowarzyszenia Metropolia Poznań w zakresie gospodarki niskoemisyjnej.

Działania w ramach projektu

7.1. Budowa Wartostrady pieszo-rowerowej

Przedsięwzięcie Wartostrada pieszo-rowerowa polega na budowie układu pieszo-jezdnego (dróg pieszych i rowerowych) w dolinie rzeki Warty na terenie zalewowym i na wałach wraz z układem ścieżek do komunikacji poprzecznej oraz towarzyszącą infrastrukturą rowerową (np. publiczne parkingi rowerowe, kładki rowerowe, system publicznych rowerów miejskich). Obejmuje ono swoim zasięgiem część doliny Warty w granicach Metropolii Poznań oraz towarzyszącą infrastrukturą rowerową (np. publiczne parkingi rowerowe, kładki rowerowe, system publicznych rowerów miejskich i towarowych). Trasa zapewni swobodne i bezkolizyjne przemieszczanie się rowerzystom wzdłuż rzeki Warty na obszarze funkcjonalnym Poznania, co zwiększy atrakcyjność ruchu rowerowego jako alternatywy dla ruchu samochodowego. Docelowo Wartostrada stanie się najważniejszym szlakiem rowerowym Metropolii w relacji północ – południe. Beneficjent będzie zobowiązany w ramach projektu przeprowadzić działania informacyjno-promocyjne nowo wybudowanej trasy.

7.2. Rozbudowa systemu tras rowerowych na obszarze funkcjonalnym Poznania

Budowa tras rowerowych na obszarze funkcjonalnym Poznania ma na celu zwiększenie dostępności potencjalnych źródeł i celów podróży. W Poznaniu łączna długość ścieżek rowerowych wynosi 133,87 km (dane z roku 2013). Pozostałe gminy Metropolii cechuje bardzo zróżnicowany stan infrastruktury rowerowej. W ramach projektu powstaną drogi, które połączą dotychczas istniejące odcinki. Powstanie spójna sieć dróg rowerowych. Istotnym elementem działania będzie budowa tras rowerowych prowadzących do zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Poprawie ulegnie też jakość powstających ścieżek i dróg. W ramach przedmiotowego działania może być także rozbudowywany międzydzielnicowy układ dróg rowerowych w Poznaniu, będący elementem metropolitalnej sieci dróg rowerowych. W ramach projektu przewiduje się prowadzenie działań informacyjno-promocyjnych zachęcających do korzystania z transportu rowerowego na nowo wybudowanych ścieżkach rowerowych. Efektem realizacji działania będzie zwiększenie liczby osób korzystających z rowerów w codziennych dojazdach do pracy i szkół oraz do lokalnych centrów usług, a także rozwój turystyki rowerowej w MOF Poznania. Założenia związane z rozbudową systemu tras rowerowych są zgodne z Koncepcją Kierunków Rozwoju Przestrzennego Metropolii Poznań.

Wsparcie będą mogły otrzymać kompleksowe projekty obejmujące co najmniej dwa spośród wskazanych poniżej rodzajów projektów polegających na:

1. Budowie, przebudowie i modernizacji dróg dla rowerów oraz uzupełniająco infrastruktury rowerowej (publiczne parkingi rowerowe, kładki rowerowe i pieszo-rowerowe zlokalizowane w ciągach ścieżek rowerowych oraz systemy rowerów publicznych/miejskich, itp.),
2. Budowie, przebudowie, rozbudowie i modernizacji następujących elementów infrastruktury transportu publicznego:
 - pasów ruchu dla rowerów,
 - parkingów B&R (wyłącznie jako element projektu).
3. Montażu efektywnego energetycznie oświetlenia lub modernizacji oświetlenia pod kątem zwiększenia jego energooszczędności, dla elementów wskazanych w pkt. 1-2 (wyłącznie jako element projektu),
4. Budowie elementów systemów zarządzania i organizacji ruchu tj. Inteligentne Systemy Transportowe, zakup i montaż urządzeń z zakresu telematyki służących komunikacji publicznej

(w tym np. elektroniczne tablice informacyjne) w powiązaniu z elementami wskazanymi w pkt. 1-2 (wyłącznie jako element projektu),

5. Działaniach informacyjnych i promocyjnych dotyczących transportu publicznego, rowerowego i pieszego (wyłącznie jako element projektu inwestycyjnego składającego się z minimum dwóch elementów wskazanych w pkt. 1-4).

Projekty komplementarne

WRPO 2014+

Lista projektów postulowanych które będą się ubiegać o dofinansowanie w trybie konkursowym. Ich realizacja zależy od wyniku konkursu.

- Kładka pieszo-rowerowa nad Wartą. **Beneficjenci: Gmina Suchy las i Gmina Czerwonak.** Zgłaszane zapotrzebowanie na środki: **3,00 mln EUR.**

Beneficjenci

- Podprojekt 7.1. Budowa Wartostrady pieszo-rowerowej – Miasto Poznań
- Podprojekt 7.2. Rozbudowa systemu tras rowerowych na obszarze funkcjonalnym Poznania – jest, ich związki i jednostki organizacyjne oraz komunalne osoby prawne.

Wskaźniki rezultatu strategicznego

Nazwa wskaźnika	Jedn. miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
Udział rowerów w dojazdach do pracy i szkół w Metropolii Poznań	%	4,70% (2012)	5,00% (2023)	badanie zlecone przez Związek ZIT/ewaluacja	Badanie na końcu okresu programowania

Finansowanie

Podprojekt 7.1. Budowa Wartostrady pieszo-rowerowej

Całość projektu: **4,706 mln EUR**, w tym:

- dotacja dla ZIT z EFRR (do 85%): **4,00 mln EUR**,
- udział własny beneficjentów (co najmniej 15%): **0,706 mln EUR.**

Podprojekt 7.2. Ścieżki rowerowe na obszarze funkcjonalnym Poznania:

Całość projektu: **12,119 mln EUR**, w tym:

- dotacja dla ZIT z EFRR (do 85%): **10,301 mln EUR**,
- udział własny beneficjentów (co najmniej 15%): **1,817 mln EUR.**

Rodzaj naboru

- Podprojekt 7.1. Budowa Wartostrady pieszo-rowerowej – tryb pozakonkursowy.
- Podprojekt 7.2. Rozbudowa systemu tras rowerowych na obszarze funkcjonalnym Poznania – tryb konkursowy.

P8

Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej oraz ograniczenie niskiej emisji w MOF Poznań

Oś priorytetowa WRPO 2014+ – Cel tematyczny – Priorytet inwestycyjny

Oś priorytetowa WRPO 2014+ 3. Energia.

Działanie 3.2. Poprawa efektywności energetycznej w sektorze publicznym i mieszkaniowym.

Cel tematyczny 4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach.

Priorytet inwestycyjny 4c. Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystywania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych i sektorze mieszkaniowym.

Wymiar terytorialny

MOF objęty Strategią ZIT.

Cel projektu

Celem projektu jest racjonalizacja zużycia i ograniczenie strat energii w sektorze publicznym, poprawa efektywności energetycznej oraz obniżenie tzw. niskiej emisji w celu poprawy jakości powietrza atmosferycznego. Dla osiągnięcia tego celu konieczne są działania prowadzące do zwiększenia sprawności istniejących instalacji i urządzeń, a także poprawy efektywności energetycznej budynków. W wyniku szerszego zastosowania instalacji wykorzystujących odnawialne źródła energii (OZE) nastąpi dywersyfikacja energetyczna, co zwiększy bezpieczeństwo Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznań, a także odciążą istniejące sieci przesyłowe i ograniczy straty energii związane z jej przesyłem. Równie istotne jest obniżenie tzw. niskiej emisji, która m.in. stanowi przyczynę przekroczenia dopuszczalnego poziomu pyłu PM10 i generalnie wpływa negatywnie na zdrowie ludności oraz środowisko przyrodnicze. W celu odpowiedniego przygotowania projektów termomodernizacyjnych niezbędne jest również wsparcie przygotowania audytów energetycznych dla modernizowanych budynków.

Spójność ze strategią regionalną i metropolitalną

Podjęcie działań w ramach projektu będzie bezpośrednio prowadziło do realizacji celów Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. Wielkopolska 2020. (cel operacyjny 2.5. Ograniczanie emisji substancji do atmosfery, cel operacyjny 3.1. Optymalizacja gospodarowania energią) oraz Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” (program 1.8. Ekologiczne środowisko zamieszkania). Projekt wykazuje zgodność z zapisami Planu Gospodarki Niskoemisyjnej (PGN) dla Metropolii Poznań oraz dokumentami wyznaczającymi strategiczne działania członków Stowarzyszenia Metropolia Poznań w zakresie gospodarki niskoemisyjnej.

Działania w ramach projektu

Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej: audyty energetyczne oraz kompleksowa modernizacja energetyczna budynków użyteczności publicznej wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne w zakresie związanym m.in. z:

1. ociepleniem obiektu,
2. wymianą okien, drzwi zewnętrznych oraz oświetlenia na energooszczędne,
3. przebudową systemów grzewczych (wraz z wymianą i podłączeniem do źródła ciepła),
4. przebudową systemów wentylacji i klimatyzacji,
5. instalacją OZE w modernizowanych energetycznie budynkach,
6. instalacją systemów chłodzących, w tym również z OZE.

Budynek użyteczności publicznej w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, jest budynkiem przeznaczonym na potrzeby administracji publicznej, wymiaru sprawiedliwości, kultury, kultu religijnego, oświaty, szkolnictwa wyższego, nauki, wychowania, opieki zdrowotnej, społecznej lub socjalnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, usług, w tym usług pocztowych lub telekomunikacyjnych, turystyki, sportu, obsługi pasażerów w transporcie kolejowym, drogowym, lotniczym, morskim lub wodnym śródlądowym, oraz inny budynek przeznaczony do wykonywania podobnych funkcji; za budynek użyteczności publicznej uznaje się także budynek biurowy lub socjalny.

Projekty komplementarne

POIiŚ

W ramach PO IiŚ 2014-2020 została zarezerwowana pula środków w kwocie około 11,8 mln EUR (około 50,0 mln PLN) przeznaczona dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania na dofinansowanie projektów w zakresie sieci ciepłowniczych zgodnych z Priorytetem Inwestycyjnym 4v. PO IiŚ. Dofinansowanie z tej puli będzie udzielane w trybie pozakonkursowym.

Lista projektów podstawowych, mieszczących się w przyznanej alokacji:

- Efektywna dystrybucja ciepła – Etap I. **Beneficjent: Veolia Energia Poznań S.A. Kwota dotacji: 38,5 mln PLN.**
- Modernizacja i rozbudowa Miejskiej Sieci Ciepłowniczej w Szamotułach. **Beneficjent: Kogeneracja Zachód S.A. Kwota dotacji: 11,0 mln PLN.**

Lista projektów rezerwowych, które mogą być finansowane ze środków pozostałych po dofinansowaniu projektów podstawowych oraz ze środków rezerwowych, które będą rozdzielane przez MIR w terminie późniejszym (po 2018 roku):

- Efektywna dystrybucja ciepła - Etap II. **Beneficjent: Veolia Energia Poznań S.A. Kwota dotacji: 11,0 mln PLN.**
- Rozbudowa miejskiej sieci ciepłowniczej w kierunku miasta Luboń. **Beneficjent: Veolia Energia Poznań S.A. Kwota dotacji: 7,5 mln PLN.**

W ramach PO IiŚ 2014-2020 została zarezerwowana pula środków w kwocie około 10,5 mln EUR (około 44,4 mln PLN) przeznaczona dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania na dofinansowanie projektów w zakresie sieci ciepłowniczych wykorzystujących ciepło wytwarzane w wysokosprawnej kogeneracji, zgodnych z Priorytetem Inwestycyjnym 4.vi PO IiŚ. Dofinansowanie z tej puli będzie udzielane w trybie pozakonkursowym.

Lista projektów podstawowych, mieszczących się w przyznanej alokacji:

- Wykorzystanie wysokosprawnej kogeneracji w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe – Etap I. **Beneficjent: Veolia Energia Poznań S.A. Kwota dotacji: 37,9 mln PLN.**
- Budowa sieci ciepłowniczej z przyłączami dla nowopowstającego Osiedla Mieszkaniowego w Bogdanowie gm. Oborniki. **Beneficjent: Kogeneracja Zachód S.A. Kwota dotacji: 2,4 mln PLN.**
- Budowa przyłączy do sieci ciepłowniczej W Szamotułach w celu wykorzystania energii z wysokosprawnej kogeneracji. **Beneficjent: Kogeneracja Zachód S.A. Kwota dotacji: 4,2 mln PLN.**

Lista projektów rezerwowych, które mogą być finansowane ze środków pozostałych po dofinansowaniu projektów podstawowych oraz ze środków rezerwowych, które będą rozdzielane przez MIR w terminie późniejszym (po 2018 roku):

- Wykorzystanie wysokosprawnej kogeneracji w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe - Etap II. **Beneficjent: Veolia Energia Poznań S.A. Kwota dotacji: 6,6 mln PLN.**

Beneficjenci

Jst, ich związki i jednostki organizacyjne oraz komunalne osoby prawne.

Wskaźniki rezultatu strategicznego

Nazwa wskaźnika	Jedn. miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
Sprzedaż energii cieplnej w GJ na cele komunalno-bytowe ogółem	GJ	14 327 099 (2013)	12 000 000 (2023)	GUS	corocznie

Finansowanie

Całość projektu: **18,021 mln EUR**, w tym:

- dotacja dla ZIT z EFRR (do 85%): **15,318 mln EUR**,
- udział własny beneficjentów (co najmniej 15%): **2,703 mln EUR**.

Rodzaj naboru

Tryb konkursowy.

P9

Ochrona i modernizacja obiektów użyteczności publicznej stanowiących dziedzictwo kulturowe

Oś priorytetowa WRPO 2014+ – Cel tematyczny – Priorytet inwestycyjny

Oś priorytetowa WRPO 2014+ 4. Środowisko.

Działanie 4.4 Zachowanie, ochrona, promowanie i rozwój dziedzictwa naturalnego i kulturowego.

Cel tematyczny 6. Zachowanie i ochrona środowiska naturalnego oraz wspieranie efektywnego gospodarowania zasobami.

Priorytet inwestycyjny 6c. Zachowanie, ochrona, promowanie i rozwój dziedzictwa naturalnego i kulturowego.

Wymiar terytorialny

MOF objęty Strategią ZIT.

Cel projektu

Celem projektu jest ochrona i wsparcie dziedzictwa kulturowego poprzez przebudowę, modernizację i adaptację zabytków. Projekt przyczyni się do tworzenia miejsc integracji społecznej w przestrzeni publicznej oraz poprawy atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej. Istotnym celem projektu jest również potrzeba wzmocnienia identyfikacji lokalnych społeczności z miejscem zamieszkania, w którym szanuje się i podkreśla walory kulturowe jako ważny i wymierny potencjał rozwoju lokalnego.

Spójność ze strategią regionalną i metropolitalną

Podjęcie działań w ramach projektu będzie bezpośrednio prowadziło do realizacji celów Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. Wielkopolska 2020. (cele operacyjne 5.4. Wsparcie terenów wymagających restrukturyzacji, odnowy i rewitalizacji, 5.6. Wsparcie terenów o wyjątkowych walorach środowiska kulturowego) oraz Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” (program 1.2. Poprawa standardów planistycznych, urbanistycznych i architektonicznych, program 1.3. Ochrona i kształtowanie krajobrazu kulturowego).

Działania w ramach projektu

Poprawa stanu materialnego dziedzictwa kulturowego regionu poprzez przebudowę, modernizację i adaptację obiektów użyteczności publicznej wpisanych do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków.

Projekty komplementarne

POIiŚ

Lista projektów postulowanych, które będą ubiegać się o dofinansowanie w trybie konkursowym. Ich realizacja zależy od wyniku konkursu.

- Przebudowa płyty Starego Rynku z niezbędną przebudową infrastruktury. **Beneficjent: Miasto Poznań.** Zgłaszane zapotrzebowanie na środki: **10,00 mln EUR.**
- Stara Gazownia – Centrum Instytucji Kultury. **Beneficjent: Miasto Poznań.** Zgłaszane zapotrzebowanie na środki: **15,00 mln EUR.**

Beneficjenci

Jst, ich związki i jednostki organizacyjne oraz komunalne osoby prawne.

Wskaźniki rezultatu strategicznego

Nazwa wskaźnika	Jedn. miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
Liczba osób odwiedzających muzea i oddziały oraz teatry i instytucje muzyczne na 10 tys. mieszkańców	osoby	6 343 (2012)	7 500 (2023)	GUS	corocznie

Finansowanie

Całość projektu: **12,235 mln EUR**, w tym:

- dotacja dla ZIT z EFRR (do 85%): **10,400 mln EUR**,
- udział własny beneficjentów (co najmniej 15%): **1,835 mln EUR.**

Rodzaj naboru

Tryb konkursowy.

P10

Poprawa dostępu do wysokiej jakości usług profilaktyki zdrowotnej w MOF Poznania

Oś priorytetowa WRPO 2014+ – Cel tematyczny – Priorytet inwestycyjny

Oś priorytetowa WRPO 2014+ 6. Rynek pracy.

Działanie 6.6. Wspieranie aktywności zawodowej pracowników poprzez działania prozdrowotne.

Cel tematyczny 8. Promowanie trwałego i wysokiej jakości zatrudnienia oraz wsparcie mobilności pracowników.

Priorytet inwestycyjny 8vi. Aktywne i zdrowe starzenie się.

Wymiar terytorialny

MOF objęty Strategią ZIT.

Cel projektu

Celem projektu jest poprawa stanu zdrowia i wydłużenie okresu aktywności zawodowej mieszkańców Metropolii Poznań. Systematycznie prowadzone działania profilaktyczne, szczególnie wśród grup zagrożonych wykluczeniem zawodowym z powodu ryzyka zachorowania, pozwoli na aktywne i zdrowe starzenie się mieszkańców regionu, zaś poprawa dostępności do wysokiej jakości usług profilaktyki zdrowotnej zapobiegnie przedwczesnemu wykluczeniu z rynku pracy.

Spójność ze strategią regionalną i metropolitalną

Podjęcie działań w ramach projektu będzie bezpośrednio prowadziło do realizacji celów Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. Wielkopolska 2020. (cel operacyjny 8.3. Poprawa stanu zdrowia mieszkańców i opieki zdrowotnej) oraz Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020 (program 4.6. Metropolia równych możliwości społecznych).

Działania w ramach projektu

Przewiduje się przeprowadzenie działań dotyczących profilaktyki zdrowotnej, w tym uzupełniająco edukacji zdrowotnej, w zakresie chorób stanowiących istotną przyczynę dezaktywizacji zawodowej. Zakres i zasięg planowanych działań wynikać będzie ze zidentyfikowanej na poziomie regionu sytuacji demograficznej i epidemiologicznej oraz wykazywać będzie zbieżność z zapisami regionalnych map potrzeb zdrowotnych lub innych dokumentów określających wymagania warunkowości ex ante dla wydatkowania środków w obszarze ochrony zdrowia.

Projekty komplementarne

Przewiduje się realizację projektów komplementarnych w trybie konkursowym lub pozakonkursowym w ramach WRPO 2014+ lub krajowych programów operacyjnych.

Beneficjenci

- pracodawcy,
- instytucje rynku pracy,
- podmioty ekonomii społecznej,
- organizacje pozarządowe,
- podmioty utworzone przez jst realizujące zadania publiczne,
- jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne oraz utworzone przez nie podmioty,
- podmioty lecznicze utworzone przez jednostki samorządu terytorialnego (a także przedsiębiorcy powstałe z ich przekształceń),
- niepubliczne zakłady opieki zdrowotnej, świadczące usługi medyczne w publicznym systemie ochrony zdrowia.

Wskaźniki rezultatu długoterminowego

Nazwa wskaźnika	Jedn. miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
Liczba osób, które dzięki interwencji EFS zgłosiły się na badanie profilaktyczne ⁶	osoby	50% (2014)	60% (2023)	SL2014	corocznie

Finansowanie

Całość projektu: **4,422 mln EUR**, w tym:

- dotacja dla ZIT ze środków publicznych (do 95%): **4,200 mln EUR** (w tym EFS do 85% - **3,758 mln EUR**; Budżet Państwa do 10% - **0,442 mln EUR**),
- udział własny beneficjentów (co najmniej 5%) : **0,222 mln EUR**.

Rodzaj naboru

Tryb konkursowy.

⁶ W przypadku tego projektu jest to wskaźnik rezultatu bezpośredniego, co wynika z braku wskaźników rezultatu długoterminowego PI 8vi.

P11

Poprawa dostępu do usług opieki nad dziećmi do lat 3

Oś priorytetowa WRPO 2014+ – Cel tematyczny – Priorytet inwestycyjny

Oś priorytetowa WRPO 2014+ 6. Rynek pracy**Działanie 6.4.** Wsparcie aktywności zawodowej osób wyłączonych z rynku pracy z powodu opieki nad małymi dziećmi.**Cel tematyczny 8.** Promowanie trwałego i wysokiej jakości zatrudnienia oraz wsparcie mobilności pracowników.**Priorytet inwestycyjny 8iv.** Równość mężczyzn i kobiet we wszystkich dziedzinach, w tym dostęp do zatrudnienia, rozwój kariery, godzenie życia zawodowego i prywatnego oraz promowanie równości wynagrodzeń za taką samą pracę.

Wymiar terytorialny

MOF objęty Strategią ZIT.

Cel projektu

Wzrost zatrudnialności osób sprawujących opiekę nad dziećmi do lat 3 z terenu gmin na obszarze objętym ZIT, poprawa sytuacji kobiet na rynku pracy jako grupy narażonej w większym stopniu na bezrobocie i problemy godzenia życia zawodowego i prywatnego poprzez tworzenie miejsc opieki nad dzieckiem do 3 roku życia.

Spójność ze strategią regionalną i metropolitalną

Podjęcie działań w ramach projektu będzie bezpośrednio prowadziło do realizacji celów Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. Wielkopolska 2020. (cel operacyjny 8.3.Wzmocnienie systemu usług i pomocy społecznej) oraz Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” (program 4.6. Metropolia równych możliwości społecznych).

Działania w ramach projektu

Finansowanie będzie obejmowało następujące działania:

1. Tworzenie miejsc opieki nad dzieckiem do 3 roku życia w żłobkach i/lub klubach dziecięcych, (w tym wyposażenie i dostosowanie pomieszczeń, na miejsca opieki nad dzieckiem) i dofinansowanie działalności bieżącej przez 12 miesięcy.
2. Wydłużenie czasu pracy żłobków, klubów dziecięcych (wyłącznie jako element projektu wskazanego w pkt. 1),
3. Wsparcie tworzenia miejsc opieki poprzez dofinansowanie usług opiekunów dziennych i nian i/lub doposażenie lokalu w celu sprawowania opieki przez opiekunów dziennych i nianie,

4. Nabycie/podnoszenie wymaganych prawem kompetencji kadr niezbędnych do należytego pełnienia funkcji opiekuna, wolontariusza, opiekuna dziennego (wyłącznie jako element projektu wskazanego w pkt. 1 i/lub 3),
5. Aktywizacja zawodowa osób powracających, bądź wchodzących na rynek pracy po przerwie związanej z opieką nad dzieckiem do lat 3 (wyłącznie jako element projektu wskazanego w pkt. 1 i/lub 3), z wyłączeniem dotacji/pożyczek na rozpoczęcie działalności gospodarczej, subsydiowanego zatrudnienia oraz wyposażenia i doposażenia stanowiska pracy.

Projekty komplementarne

Przewiduje się realizację projektów komplementarnych w trybie konkursowym lub pozakonkursowym w ramach WRPO 2014+ lub krajowych programów operacyjnych.

Beneficjenci

Wszystkie podmioty z wyłączeniem osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej lub oświatowej.

Wskaźniki rezultatu długoterminowego

Nazwa wskaźnika	Jedn. miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
Liczba utworzonych miejsc opieki nad dziećmi w wieku do lat 3, które funkcjonują 2 lata po uzyskaniu dofinansowania ze środków EFS	%	90% (2014)	90% (2023)	ewaluacja	Co najmniej 2x w okresie programowania

Finansowanie

Całość projektu: **4,706 mln EUR**, w tym:

- dotacja dla ZIT z EFS (do 85%): **4,00 mln EUR**,
- udział własny beneficjentów (co najmniej 15%): **0,706 mln EUR**.⁷

Rodzaj naboru

Tryb konkursowy.

⁷ w ramach naboru nr RPWP.06.04.02-IZ.00-30-001/18 wprowadzono dofinansowanie z Budżetu Państwa w kwocie **0,169 mln EUR**

P12

Poprawa dostępu do usług asystenta rodziny oraz koordynatora rodzinnej pieczy zastępczej w MOF Poznania

Oś priorytetowa WRPO 2014+ – Cel tematyczny – Priorytet inwestycyjny

Oś priorytetowa WRPO 2014+ 7. Włączenie społeczne.

Działanie 7.2. Usługi społeczne i zdrowotne.

Cel tematyczny 9. Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją.

Priorytet inwestycyjny 9iv. Ułatwianie dostępu do przystępnych cenowo, trwałych oraz wysokiej jakości usług, w tym opieki zdrowotnej i usług socjalnych świadczonych w interesie ogólnym.

Wymiar terytorialny

MOF objęty Strategią ZIT.

Cel projektu

Celem projektu jest poprawa dostępności do wysokiej jakości usług socjalnych w celu zapobiegania wykluczeniu społecznemu z tytułu choroby lub dysfunkcji rodziny. Polega ona na wsparciu rodzin z problemami opiekuńczo - wychowawczymi i prowadzeniem gospodarstwa domowego oraz osób z uzależnieniem i współuzależnieniem. Zadaniem projektu jest walka z wykluczeniem, która ma charakter nie tylko instytucjonalny (ośrodki pomocy społecznej), ale także przybiera postać działań bardziej aktywnych tj. praca grup zagrożonych wykluczeniem społecznym z tzw. asystentami rodziny i/lub koordynatorami rodzinnej pieczy zastępczej.

Spójność ze strategią regionalną i metropolitalną

Podjęcie działań w ramach projektu będzie bezpośrednio prowadziło do realizacji celów Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. Wielkopolska 2020. (cel 8 Zwiększenie zasobów oraz wyrównanie potencjałów społecznych województwa, cel operacyjny 8.5 Wzmacnianie włączenia społecznego oraz 8.6 Wzmocnienie systemu usług i pomocy społecznej) oraz Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” (Oś 4. Usługi społeczne, program 4.6. Metropolia różnych możliwości społecznych).

Działania w ramach projektu

Projekty poprawiające dostęp do usług wsparcia rodziny i systemu pieczy zastępczej, w tym działań na rzecz usamodzielnienia osób opuszczających pieczę zastępczą. Możliwy zakres usług określa ustawa z dnia 9 czerwca 2011 r. o wspieraniu rodziny i systemie pieczy zastępczej⁸ :

⁸ Wsparcie dla rodziny i pieczy zastępczej odbywa się zgodnie z ww. ustawą. Z EFS nie są finansowane świadczenia wypłacane na podstawie tej ustawy. Świadczenia te mogą stanowić wkład własny do projektu.

1. Zatrudnienie asystentów rodziny, koordynatorów rodzinnej pieczy zastępczej, osób do pomocy przy sprawowaniu opieki nad dziećmi i przy pracach gospodarskich w zawodowych i niezawodowych rodzinach zastępczych.
2. Szkolenia, superwizja pracy, grupy wsparcia dla rodzin zastępczych i prowadzących rodzinne domy dziecka.
3. Usługi specjalistyczne dla rodzin w kryzysie i dla usamodzielniających się wychowanków pieczy zastępczej.
4. Placówki wsparcia dziennego (wyłącznie jako element projektu wskazanego w punkcie 1).
5. Usługi dla dzieci ze specjalnymi potrzebami (rehabilitacja, logopedia, psychologia, diagnoza FAS) (wyłącznie jako element projektu wskazanego w punkcie 1).

Projekty komplementarne

WRPO 2014+

Lista projektów postulowanych, które będą ubiegać się o dofinansowanie w trybie konkursowym. Ich realizacja zależy od wyniku konkursu.

- Przebudowa DPS w Poznaniu. **Beneficjent: Miasto Poznań.** Zgłaszane zapotrzebowanie na środki: **11,00 mln EUR.**
- Rozbudowa Zakładu Opiekuńczo-Leczniczego i Rehabilitacji Medycznej z filią w Owińskach. **Beneficjent: Miasto Poznań.** Zgłaszane zapotrzebowanie na środki: **9,00 mln EUR.**
- Modernizacja DPS w Lisówkach. **Beneficjent: Powiat Poznański.** Zgłaszane zapotrzebowanie na środki: **1,00 mln EUR.**
- Modernizacja internatu dla dzieci w Specjalnym Ośrodku Szkolno-Wychowawczym dla Dzieci Niewidomych w Owińskach. **Beneficjent: Powiat Poznański.** Zgłaszane zapotrzebowanie na środki: **1,00 mln EUR.**

POWER

Postulowane projekty obejmujące:

- Szkolenia specjalistyczne dla asystentów rodzin, koordynatorów rodzinnej pieczy zastępczej, rodzin zastępczych i prowadzących rodzinne domy dziecka.

Beneficjenci

Następujące podmioty z obszaru Miejskiego Ośrodka Funkcjonalnego Poznania:

- jst,
- jednostki organizacyjne jst w zakresie poprawy dostępu do usług wsparcia rodziny i systemu pieczy zastępczej, osób starszych i z niepełnosprawnościami,
- organizacje pozarządowe – wyłącznie w charakterze partnera,
- podmioty ekonomii społecznej – wyłącznie w charakterze partnera.

Wskaźniki rezultatu długoterminowego

Nazwa wskaźnika	Jedn. miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
-----------------	-------------	----------------	------------------	---------------	-----------------------

Liczba wspartych w programie miejsc świadczenia usług społecznych istniejących po zakończeniu projektu ⁹	szt.	3 (2014)	17 (2023)	IZ/beneficjenci	corocznie
---	------	--------------------	---------------------	-----------------	-----------

⁹ W przypadku tego projektu jest to wskaźnik rezultatu bezpośredniego, co wynika z braku wskaźników rezultatu długoterminowego w PI 9iv.

Finansowanie

Całość projektu: **6,316 mln EUR**, w tym:

- dotacja dla ZIT ze środków publicznych (do 95%): **6,00 mln EUR**,
(w tym EFS do 85% - **5,369 mln EUR**; Budżet Państwa do 10% - **0,632 mln EUR**)
- udział własny beneficjentów (co najmniej 5%): **0,316 mln EUR**.

Rodzaj naboru

Tryb konkursowy.

**WSTĘPNA LISTA
PROJEKTÓW POZAKONKURSOWYCH**

7.

Tab. 22 Wstępna lista projektów pozakonkursowych.

Lp.	Tytuł	Beneficjent	Szacunkowy koszt całkowity (mln EUR)	Szacunkowa kwota dofinansowania (mln EUR)	Deklarowany termin złożenia wniosku
1.	Rozwój infrastruktury Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Poznaniu	Miasto Poznań	4,705	4,0	II kw. 2016
2.	Rozwój infrastruktury Centrum Kształcenia Praktycznego w Swarzędzu	Powiat Poznański	4,705	4,0	II kw. 2016
3.	Przebudowa ul. Gdyńskiej (DW 196) od granicy miasta do zjazdu do Centralnej Oczyszczalni Ścieków	Miasto Poznań	7,5	3,0	II kw. 2016
4.	Przebudowa ul. Gdyńskiej (DW 196) od skrzyżowania z ul. Bałtycką do granicy miasta	Miasto Poznań	13,33	10,0	IV kw. 2015
5.	Budowa Wartostrady pieszo-rowerowej	Miasto Poznań	4,71	4,0	IV kw. 2016
6.	Budowa zintegrowanego węzła transportowego Grunwaldzka w miejscu przejazdu przez linię kolejową E20 ¹⁰	Miasto Poznań	24,3 (99,62 mln zł)	16,5 (67,65 mln zł)	I/II kw. 2019

Źródło: Opracowanie własne.

¹⁰ Zgodnie z wytycznymi MR w zakresie trybu wyboru projektów na lata 2014-2020, wpisanie projektu do Strategii ZIT należy traktować jako jego zgłoszenie. Identyfikacja przez IZ oraz ewentualne uzyskanie dofinansowania uzależnione będzie od takich czynników jak między innymi: stopień przygotowania projektu, i dostępność środków.

**WSKAŹNIKI REALIZACJI
PROJEKTÓW**

8.

Tab. 23 Wskaźniki realizacji projektów ZIT dla MOF Poznania.

C - Cel strategiczny ZIT/ P - Projekt ZIT	Nazwa wskaźnika	Typ wskaźnika (P, RB, RS/RD) ¹¹	Jednostka miary	Wartość bazowa (rok bazowy)	Wartość pośrednia (2018)	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
C: Kształtowanie środowiska, krajobrazu i urbanistyki, zgodnie z zasadami ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju								
P8 Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej oraz ograniczenie niskiej emisji na obszarze funkcjonalnym Poznania PI 4c, D.3.2	Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków publicznych	P	szt.	nd	6	44	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Zmniejszenie rocznego zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych	RB	MWh/rok	0 (2014)	nd	39 779	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	RB	tony ekwiwalentu CO ₂ /rok	0 (2014)	nd	10 291	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Sprzedaż energii cieplnej w GJ na cele komunalno-bytowe ogółem ¹²	RS	GJ	14 327 099 (2013)	nd	12 000 000	GUS	corocznie
P9 Ochrona i modernizacja obiektów użyteczności publicznej stanowiących dziedzictwo kulturowe PI 6c, D. 4.4	Liczba instytucji kultury i zabytków objętych wsparciem	P	szt.	nd	2	11	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Wzrost oczekiwanej liczby odwiedzin w objętych wsparciem miejscach należących do dziedzictwa kulturalnego i naturalnego oraz stanowiących atrakcje turystyczne	RB	odwiedziny/rok	0 (2014)	nd	27 613	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Liczba osób odwiedzających muzea i oddziały oraz teatry i	RS	osoby	6 343 (2012)	nd	7 500	GUS	corocznie

¹¹ P - produkt, RB-rezultat bezpośredni, RS - rezultat strategiczny, RD – rezultat długoterminowy¹² Z uwagi na brak danych dla obszaru funkcjonalnego przyjęto wskaźnik z WRPO dla całego województwa

	instytucje muzyczne na 10 tys. mieszkańców ¹³							
C: Rozwój infrastruktury transportowej z preferencją dla niskoemisyjnej i zintegrowanej komunikacji publicznej								
P1 Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania PI 4e, D. 3.3	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	P	szt.	nd	6	39	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach "park&ride"	P	szt.	nd	59	394	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	P	szt.	nd	0	12	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Liczba osób korzystających z wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	RB	osoby/rok	0 (2014)	nd	354 518	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach "park&ride"	RB	szt/rok	0 (2014)	nd	70 904	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	RB	tony ekwiwalentu CO ₂ /rok	0 (2014)	nd	6 253	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Udział transportu publicznego w dojazdach do pracy w Metropolii Poznań	RS	%	41% (2012)	nd	42%	badanie zlecone przez Związek ZIT/ewaluacja	Badanie na końcu okresu programowania
P7 Metropolitalny system tras rowerowych PI 4e, D. 3.3	Długość dróg dla rowerów	P	km	nd	9	62	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Liczba gmin na terenie, których zostaną wybudowane drogi dla rowerów	P	szt.	nd	2	17	IZ/Beneficjenci	corocznie

¹³ Z uwagi na brak danych dla obszaru funkcjonalnego przyjęto wskaźnik z WRPO dla całego województwa

	Liczba osób korzystających z wybudowanych dróg rowerowych	RB	osoby/rok	0 (2014)	nd	208696	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	RB	tony ekwiwalentu CO ₂ /rok	0 (2014)	nd	388	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Udział rowerów w dojazdach do pracy i szkół w Metropolii Poznań	RS	%	4,70% (2012)	nd	5,00%	badanie zlecone przez Związek ZIT/ewaluacja	Badanie na końcu okresu programowania
P6 Integracja sieci dróg wojewódzkich w miejskim obszarze funkcjonalnym Poznania PI 7b, D. 5.1	Długość przebudowanych dróg wojewódzkich	P	km	nd	0	3	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Liczba ludności w gminach o polepszonej dostępności do infrastruktury TEN-T	RB	osoby	0 (2014)	nd	82 352	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Liczba ośrodków gminnych o polepszonej dostępności drogowej do Poznania	RS	szt.	0 (2014)	nd	4	Związek ZIT	Badanie na końcu okresu programowania
C: Wspieranie rozwoju gospodarczego i wzrostu konkurencyjności rynku pracy								
P2 Rozwój infrastruktury placówek kształcenia zawodowego na obszarze Metropolii Poznań PI 10a, D. 9.3	Liczba wspartych obiektów infrastruktury kształcenia zawodowego	P	szt.	nd	1	4	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Liczba użytkowników wspartych obiektów infrastruktury kształcenia zawodowego	RB	osoby/rok	0 (2014)	nd	426	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Absolwenci szkół i placówek kształcenia zawodowego objętych wsparciem w programie, kontynuujący kształcenie lub pracujący po 6 miesiącach po ukończeniu szkoły/placówki	RS	%	80% (2014)	nd	100%	badanie zlecone przez Związek ZIT/ewaluacja	Badanie raz w trakcie okresu programowania oraz na końcu okresu programowania

P3 Wzmacnianie systemu kształcenia zawodowego oraz jego dostosowanie do potrzeb rynku pracy PI 10iv, D.8.3	Liczba nauczycieli kształcenia zawodowego oraz instruktorów praktycznej nauki zawodu objętych wsparciem w programie	P	osoby	nd	12	69	SL2014	corocznie
	Liczba uczniów szkół i placówek kształcenia zawodowego uczestniczących w stażach i praktykach u pracodawcy	P	osoby	nd	197	1 097	SL2014	corocznie
	Liczba podmiotów realizujących zadania centrum kształcenia zawodowego i ustawicznego objętych wsparciem w programie	P	szt.	nd	1	2	SL2014	corocznie
	Liczba osób uczestniczących w pozaszkolnych formach kształcenia w programie	P	osoby	nd	211	1 172	SL2014	corocznie
	Liczba szkół i placówek kształcenia zawodowego wyposażonych w programie w sprzęt i materiały dydaktyczne niezbędne do realizacji kształcenia zawodowego	P	szt.	nd	5	25	SL2014	corocznie
	Liczba nauczycieli kształcenia zawodowego oraz instruktorów praktycznej nauki zawodu, którzy uzyskali kwalifikacje lub nabyli kompetencje po opuszczeniu programu	RB	osoby	70,10% (2014)	nd	70,10%	SL2014	corocznie
	Liczba osób, które uzyskały kwalifikacje w ramach pozaszkolnych form kształcenia	RB	osoby	90% (2014)	nd	90%	SL2014	corocznie

	Liczba szkół i placówek kształcenia zawodowego wykorzystujących doposażenie zakupione dzięki EFS	RB	%	100% (2014)	nd	100%	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Liczba uczniów szkół i placówek kształcenia zawodowego objętych wsparciem w programie, uczestniczących w kształceniu lub pracujących po 6 miesiącach po ukończeniu nauki	RD	osoby	100% (2014)	nd	80%	ewaluacja	Co najmniej 2x w okresie programowania
P4 Wzmacnianie systemu kształcenia ogólnego oraz jego dostosowanie do potrzeb rynku pracy PI 10i, D.8.1	Liczba nauczycieli objętych wsparciem w programie	P	osoby	nd	69	381	SL2014	corocznie
	Liczba uczniów objętych wsparciem w zakresie rozwijania kompetencji kluczowych lub umiejętności uniwersalnych w programie	P	osoby	nd	278	1 543	SL2014	corocznie
	Liczba uczniów ze specjalnymi potrzebami objętych wsparciem w zakresie rozwijania kompetencji kluczowych w programie	P	osoby	nd	20	110	SL2014	corocznie
	Liczba szkół, których pracownie przedmiotowe zostały doposażone w programie	P	szt.	nd	14	80	SL2014	corocznie
	Liczba nauczycieli, którzy uzyskali kwalifikacje lub nabyli kompetencje po opuszczeniu programu	RB	osoby	81% (2014)	nd	81%	SL2014	corocznie
	Liczba uczniów ze specjalnymi potrzebami, którzy podnieśli kompetencji po opuszczeniu programu	RB	osoby	42% (2014)	nd	42%	SL2014	corocznie

	Liczba szkół, w których pracowni przedmiotowe wykorzystują doposażenie do prowadzenia zajęć edukacyjnych	RB	szt.	100% (2014)	nd	100%	IZ/Beneficjenci	corocznie
	Liczba uczniów, którzy nabyli kompetencje kluczowe lub umiejętności uniwersalne po opuszczeniu programu	RB	osoby	60% (2014)	nd	60%	SL2014	corocznie
P11 Poprawa dostępu do usług opieki nad dziećmi do lat 3 PI 8iv, D. 6.4	Liczba utworzonych miejsc opieki nad dziećmi w wieku do lat 3	P	szt.	nd	84	464	SL2014	corocznie
	Liczba osób pracujących, którym zapewniono opiekę nad dzieckiem do lat 3	P	osoby	nd	17	93	SL2014	corocznie
	Liczba osób opiekujących się dziećmi w wieku do lat 3 objętych wsparciem w programie	P	osoby	nd	67	371	SL2014	corocznie
	Liczba osób, które powróciły na rynek pracy po przerwie związanej z urodzeniem/wychowaniem dziecka lub utrzymały zatrudnienie , po opuszczeniu programu	RB	osoby	82% (2014)	nd	82%	SL2014	corocznie
	Liczba osób pozostających bez pracy, które znalazły pracę lub poszukują pracy po opuszczeniu programu	RB	osoby	30% (2014)	nd	45%	SL2014	corocznie
	Liczba utworzonych miejsc opieki nad dziećmi w wieku do lat 3, które funkcjonują 2 lata po uzyskaniu dofinansowania ze środków EFS	RD	%	90% (2014)	nd	90%	ewaluacja	Co najmniej 2x w okresie programowania

P10 Poprawa dostępu do wysokiej jakości usług profilaktyki zdrowotnej na obszarze funkcjonalnym Poznania PI 8vi, D.6.6	Liczba osób, objętych programem zdrowotnym dzięki EFS	P	osoby	nd	10 238	56 878	SL2014	corocznie
	Liczba wdrożonych programów zdrowotnych	P	szt.	nd	0	1	SL2014	corocznie
	Liczba osób, które dzięki interwencji EFS zgłosiły się na badanie profilaktyczne	RB	osoby	50% (2014)	nd	60%	SL2014	corocznie

C: Tworzenie przyjaznych mieszkańcom usług społecznych								
P12 Poprawa dostępu do usług asystenta rodziny oraz koordynatora rodzinnej pieczy zastępczej na obszarze funkcjonalnym Poznania PI 9iv, D. 7.2	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym objętych usługami społecznymi świadczonymi w interesie ogólnym w programie	P	osoby	nd	542	3 012	SL2014	corocznie
	Liczba wspartych w programie miejsc świadczenia usług społecznych istniejących po zakończeniu projektu	RB	szt.	3 (2014)	nd	17	IZ/beneficjenci	corocznie

Źródło: Opracowanie własne.

Tab. 24 Wskaźniki finansowe projektów ZIT dla MOF Poznania (EUR).

Projekty		Wartość pośrednia 2018 (EUR)	Wartość docelowa 2023 (EUR)
Oś 3 - ENERGIA			
Priorytet Inwestycyjny 4c - Działanie 3.2			
P8	Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej oraz ograniczenie niskiej emisji w MOF Poznania		
Priorytet Inwestycyjny 4e - Działanie 3.3			
P1	Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania		
P7	Metropolitalny system dróg rowerowych		
Wkład finansowy do Ram Wykonania dla Osi 3		40 800 000	136 000 000
Oś 4 - ŚRODOWISKO			
Priorytet Inwestycyjny 6c - Działanie 4.4			
P9	Ochrona i modernizacja obiektów użyteczności publicznej stanowiących dziedzictwo kulturowe		
Wkład finansowy do Ram Wykonania dla Osi 4		3 120 000	10 400 000
Oś 5 - TRANSPORT			
Priorytet Inwestycyjny 7b - Działanie 5.1			
P6	Integracja sieci dróg wojewódzkich w MOF Poznania		
Wkład finansowy do Ram Wykonania dla Osi 5		3 900 000	13 000 000
Oś 6 - RYNEK PRACY			
Priorytet Inwestycyjny 8iv - Działanie 6.4			
P11	Poprawa dostępu do usług opieki nad dziećmi do lat 3		
Priorytet Inwestycyjny 8vi - Działanie 6.6			
P10	Poprawa dostępu do wysokiej jakości usług profilaktyki zdrowotnej w MOF Poznania		
Wkład finansowy do Ram Wykonania dla Osi 6		2 327 400	7 758 000
Oś 7 - WŁĄCZENIE SPOŁECZNE			
Priorytet Inwestycyjny 9iv - Działanie 7.2			
P12	Poprawa dostępu do usług asystenta rodziny oraz koordynatora rodzinnej pieczy zastępczej w MOF Poznania		
Wkład finansowy do Ram Wykonania dla Osi 7		1 610 700	5 369 000
Oś 8 - EDUKACJA			
Priorytet Inwestycyjny 10i - Działanie 8.1			
P4	Wzmacnianie systemu kształcenia ogólnego oraz jego dostosowanie do potrzeb rynku pracy		
Priorytet Inwestycyjny 10iv - Działanie 8.3			

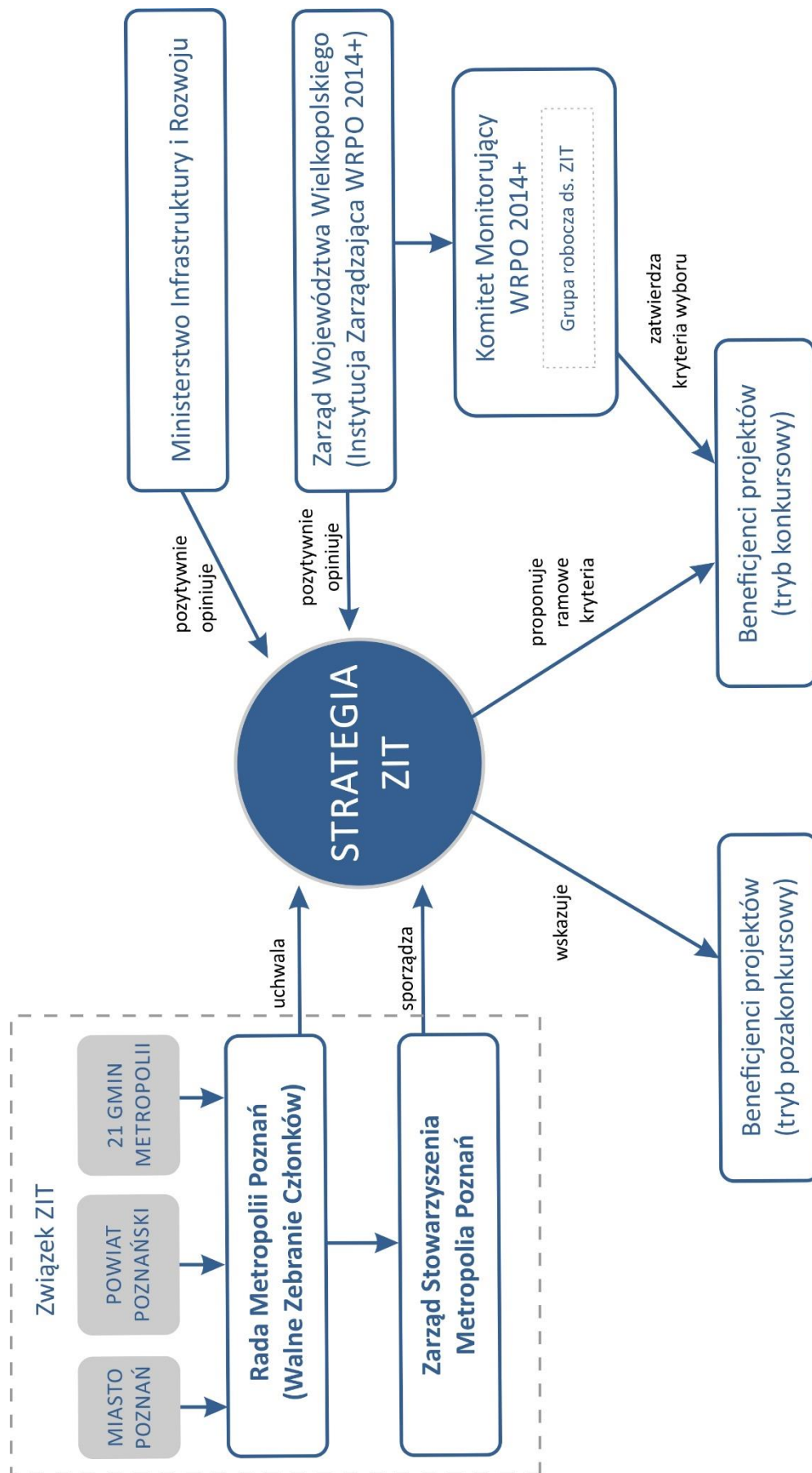
P3	Wzmacnianie systemu kształcenia zawodowego oraz jego dostosowanie do potrzeb rynku pracy		
Wkład finansowy do Ram Wykonania dla Osi 8		2 721 900	9 073 000
Oś 9 - INFRASTRUKTURA DLA KAPITAŁU LUDZKIEGO			
Priorytet Inwestycyjny 10a - Działanie 9.3			
P2	Rozwój infrastruktury placówek kształcenia zawodowego w MOF Poznania		
Wkład finansowy do Ram Wykonania dla Osi 9		4 500 000	15 000 000

Źródło: Opracowanie własne.

ZASADY WDRAŻANIA
STRATEGII ZIT

9.

Ryc. 19 Schemat wdrażania Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania



Źródło: Opracowanie własne

Podstawowymi podmiotami w zakresie wdrażania Strategii ZIT będą **Związek ZIT oraz Instytucja Zarządzająca WRPO 2014+**. Otoczenie instytucjonalne Strategii ZIT zostanie wzmocnione poprzez współpracę z partnerami społecznymi. Szczegółowe kryteria wyboru projektów w ramach realizacji ZIT zostaną uzgodnione pomiędzy Związkiem ZIT a Instytucją Zarządzającą WRPO 2014+ przy wykorzystaniu zaproponowanych w niniejszej strategii zasad.

ZWIĄZEK ZIT

Funkcję Związku ZIT w miejskim obszarze funkcjonalnym Poznania pełni Stowarzyszenie Metropolia Poznań. Organizacja została zarejestrowana w dniu 29 kwietnia 2011 r., a jej członkami są: Miasto Poznań, Powiat Poznański oraz 21 gmin zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r. Prawo o stowarzyszeniach, ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym oraz ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym. Stowarzyszenie jest kontynuatorem działań powołanej w 2007 r. Rady Aglomeracji Poznańskiej. Głównym zadaniem Stowarzyszenia jest koordynacja współpracy międzygminnej i wdrażanie wspólnej strategii rozwoju Metropolia Poznań 2020. Stowarzyszenie posiada osobowość prawną i jest związane na czas nieograniczony.

Stowarzyszenie Metropolia Poznań w myśl zapisów statutu m.in.:

1. inspiruje działania umożliwiające efektywne i skuteczne zarządzanie aglomeracją,
2. reprezentuje interesy członków Stowarzyszenia we wszystkich wspólnych sprawach,
3. inicjuje i opiniuje projekty aktów prawnych dotyczących samorządów terytorialnych, a przede wszystkim aglomeracji,
4. propaguje wymianę doświadczeń w zakresie wykonywanych zadań własnych gmin i powiatów oraz zadań im zleconych przez administrację rządową,
5. inspiruje i podejmuje wspólne inicjatywy gospodarcze, mające wpływ na rozwój gmin i powiatów wchodzących w skład Stowarzyszenia, inicjuje i wspiera prace naukowo-badawcze dotyczące funkcjonowania aglomeracji i jej rozwoju,
7. prowadzi monitoring procesów społeczno-gospodarczych i środowiskowych w aglomeracji,
8. prowadzi działalność informacyjną, wydawniczą, szkoleniową i promocyjną, związaną z realizacją celów Stowarzyszenia.

Władzami Stowarzyszenia są: Walne Zebranie Członków zwane Radą Metropolii oraz Zarząd i Komisja Rewizyjna. Rada Metropolii jest organem stanowiącym i kontrolnym Stowarzyszenia, a w jej skład wchodzi wójtowie, burmistrzowie, prezydenci, starostowie jednostek samorządu terytorialnego należących do Stowarzyszenia, jako ich reprezentanci.

Zarząd Stowarzyszenia składa się z pięciu osób: prezesa, dwóch wiceprezesów oraz dwóch członków. Z mocy Statutu prezesem zarządu jest Prezydent Miasta Poznania, jednym z wiceprezesów jest Starosta Poznański. Drugi wiceprezes oraz pozostali członkowie Zarządu wybierani są spośród wójtów i burmistrzów gmin wchodzących w skład Stowarzyszenia. Stowarzyszenie wykonuje swoje zadania przy pomocy Biura Stowarzyszenia. Na jego czele stoi Dyrektor Biura Stowarzyszenia.

W celu dostosowania zapisów Statutu Stowarzyszenia do nowych wyzwań związanych z pełnieniem roli Instytucji Pośredniczącej w ramach WRPO 2014+ w związku z nadaniem Metropolii Poznań funkcji Związku ZIT w nowej perspektywie finansowej, niezbędne było wprowadzenie zmian

do statutu oraz wyraźne przyporządkowanie kompetencji w tym zakresie do poszczególnych organów Stowarzyszenia. Zgodnie z brzmieniem zaktualizowanego statutu do wyłącznej właściwości Rady Metropolii w zakresie kluczowym dla realizacji Strategii ZIT należy m.in. kształtowanie działalności programowej Stowarzyszenia oraz uchwalanie jego budżetu. Realizacja zadań niezastrzeżonych do wyłącznej kompetencji Rady Metropolii powierzona jest Zarządowi. Dotyczy to takich istotnych kompetencji w zakresie realizacji Strategii ZIT jak m.in. zatwierdzanie propozycji harmonogramu konkursów, zatwierdzanie listy rankingowej wniosków po ocenie strategicznej ZIT, podpisywanie umów i porozumień o współpracy, zaciąganie zobowiązań majątkowych oraz delegowanie przedstawicieli Stowarzyszenia do innych organizacji i instytucji.

W związku z brzmieniem art. 30 ust. 6 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014 – 2020 (Dz. U. poz. 1146), który wskazuje, iż Strategia ZIT oraz jej zmiany są przygotowywane przez podmioty, o których mowa w ust. 4 [Związek ZIT], we współpracy z właściwą instytucją zarządzającą regionalnym programem operacyjnym oraz przyjmowane w formie uchwały przez podmioty, o których mowa w ust. 4 przyjęto, iż kompetencja dotycząca przygotowania strategii ZIT lub jej zmiany oraz współpracy w tym zakresie z IZ RPO należeć będzie do Zarządu Stowarzyszenia, natomiast uchwalanie dokumentu – do Rady Metropolii. Rada Metropolii może upoważnić Zarząd Stowarzyszenia do wprowadzania zmian do Strategii ZIT.

W dniu 16 marca 2015 roku **Zarząd Stowarzyszenia Metropolia Poznań podpisał Porozumienie z Zarządem Województwa Wielkopolskiego w sprawie pełnienia przez Stowarzyszenie funkcji Instytucji Pośredniczącej dla realizacji Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania.** Zgodnie z zapisami zawartymi w dokumencie IZ WRPO 2014+ powierzyła Stowarzyszeniu, jako Instytucji Pośredniczącej, zadania związane z realizacją Strategii ZIT w MOF Poznania. Przed podpisaniem porozumienia Stowarzyszenie zobowiązane było opracować Instrukcję Wykonawczą – dokument zawierający procedury wykonywania działań związanych z realizacją zadań IP w ramach WRPO 2014+ oraz inne dokumenty niezbędne do podpisania Porozumienia. Stowarzyszenie zobligowane było również przedłożyć Zarządowi województwa wielkopolskiego deklarację spełnienia wymogów dla Instytucji Pośredniczącej określonych w art. 123 ust. 7 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013. Wymienione powyżej dokumenty są przedmiotem procesu desygnacji (potwierdzenie udzielone przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju, świadczące o tym, że instytucja zarządzająca i instytucje pośredniczące spełniają wymogi w zakresie m.in. struktur organizacyjnych, zasobów ludzkich i procedur, które zapewnią prawidłową realizację danego programu operacyjnego).

Ryc. 20 Schemat organizacyjny SMP z wyszczególnieniem komórek zaangażowanych w realizację Strategii ZIT.

Źródło: Opracowanie własne.

OPIS PROCESU W ZAKRESIE OCENY I WYBORU WNIOSKÓW DO FINANSOWANIA

Głównym zadaniem Stowarzyszenia Metropolia Poznań jako Instytucji Pośredniczącej będzie ocena strategiczna projektów składanych w konkursach organizowanych w ramach komponentu ZIT. Do zadań Stowarzyszenia będzie należało także prowadzenie działań informacyjno-doradczych dla potencjalnych wnioskodawców, mających na celu pomoc w przygotowaniu wniosków na konkurs, bieżące monitorowanie realizacji Strategii ZIT (w tym udział w kontrolach projektów, które otrzymały dofinansowanie ze środków Strategii), a także szereg zadań o charakterze technicznym, jak np. gromadzenie i archiwizowanie dokumentów wytwarzanych w związku z pełnioną funkcją Instytucji Pośredniczącej. W Porozumieniu została oficjalnie określona kwota alokacji przyznanej na wdrażanie Strategii ZIT w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania.

Szczegółowy schemat oceny i wyboru projektów w ramach ZIT został zamieszczony w Instrukcji Wykonawczej Instytucji Pośredniczącej dla Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania realizowanych w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020.

WSPÓŁPRACA Z INSTYTUCJĄ ZARZĄDZAJĄCĄ WRPO 2014+, KOMITETEM MONITORUJĄCYM I PARTNERAMI SPOŁECZNYMI

Instytucją Zarządzającą WRPO 2014+ jest **Zarząd Województwa Wielkopolskiego**, działający przy pomocy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego. Szczegółowy podział zadań pomiędzy Związek ZIT a IZ WRPO 2014+ określony został w porozumieniu zawartym w dniu 16 marca 2015 roku w sprawie powierzenia części zadań związanych z realizacją działań WRPO 2014+ służących realizacji Strategii ZIT. W porozumieniu uregulowane zostały kwestie udziału Związku ZIT w wyborze projektów do dofinansowania oraz współpracy przy przygotowaniu kryteriów wyboru projektów dla wyodrębnionych poddziałań służących realizacji ZIT.

Podstawową platformą współpracy różnych sektorów, grup i środowisk w realizacji ZIT jest **Komitet Monitorujący WRPO 2014+**, który jest głównym realizatorem zasady partnerstwa na poziomie regionalnym, jako podmiot konsultacyjno-kontrolny. Prezes Stowarzyszenia Metropolia Poznań jest członkiem KM WRPO 2014+. W skład KM WRPO 2014+ wchodzi partnerzy publiczni oraz społeczno-gospodarczy reprezentujący najważniejsze z punktu widzenia zakresu merytorycznego Programu instytucje i organizacje działające na terenie Metropolii Poznań.

Ponadto, w każdej gminie wchodzącej w skład Metropolii, w ramach lokalnej samorządowej struktury urzędowej wyznaczeni zostali tzw. **Koordynatorzy ZIT**. Osoby te zajmują się koordynowaniem przygotowania przedsięwzięć planowanych do realizacji w ramach wdrażania Strategii ZIT, są w stałym kontakcie z przedstawicielami Biura Stowarzyszenia oraz z potencjalnymi

beneficjentami projektów ZIT z terenu danej jednostki terytorialnej. Koordynatorzy ZIT stanowią także źródło informacji nt. możliwości współfinansowania projektów w ramach ZIT dla mieszkańców gmin.

Współpraca z mieszkańcami miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania oraz podmiotami społecznymi i gospodarczymi zainteresowanymi realizacją Strategii ZIT jest traktowana przez Stowarzyszenie Metropolia Poznań ze specjalną uwagą. Świadczy o tym utworzenie w strukturze biura Stowarzyszenia **stanowiska ds. komunikacji społecznej**. Głównym zadaniem pracownika zajmującego to stanowisko jest planowanie i realizowanie działań umożliwiających partycypację mieszkańców aglomeracji we wdrażaniu programu. Zadaniem pracownika na tym stanowisku będzie przygotowanie corocznego Planu Komunikacji Społecznej, wskazującego konkretne działania związane z wdrażaniem Strategii ZIT. Podstawową formą upowszechniania informacji i komunikowania się z lokalną społecznością jest **strona internetowa** Stowarzyszenia. Duży zasięg i znaczenie ma comiesięczny **Biuletyn Stowarzyszenia** dystrybuowany drogą elektroniczną do liderów społeczności lokalnych, w tym radnych, sołtysów, działaczy organizacji pozarządowych. Do września 2015 roku ukazało się 7 numerów tego Biuletynu. Bezpośrednią formą kontaktów i współpracy są organizowane pod koniec każdego roku **konferencje** podsumowujące aktualny stan realizacji Strategii ZIT. Pierwsza tego typu konferencja odbyła się w grudniu 2014 roku i miała charakter otwarcia programu. Kolejne konferencje w coraz większym stopniu będą okazją do debaty o efektach programu i oceny jego realizacji. Podczas konferencji jest organizowane spotkanie dla przedstawicieli lokalnych mediów, które dzięki temu stają się źródłem informacji o Zintegrowanych Inwestycjach Terytorialnych dla mieszkańców Metropolii Poznań.

Ogromną rolę w angażowaniu lokalnych społeczności w sprawy dotyczące wdrażania ZIT odgrywają władze wszystkich gmin należących do Stowarzyszenia Metropolia Poznań. Prowadzą one działania w tym zakresie przy użyciu metod powszechnie stosowanych w związku z partycypacją społeczną, takich jak bezpośrednie spotkania z mieszkańcami, punkty konsultacyjne i dyżury, strony internetowe czy lokalne gazetki i biuletyny. W wielu gminach realizacja projektów ZIT będzie wypełnieniem deklaracji wyborczych złożonych podczas wyborów samorządowych w 2014 roku, dlatego są one śledzone z dużą uwagą przez mieszkańców tych gmin i stanowią częsty temat zapytań z ich strony, a także przedmiot dyskusji podczas spotkań i konsultacji z przedstawicielami władz gminnych.

PROPOZYCJE KRYTERIÓW WYBORU PROJEKTÓW

Propozycje kryteriów strategicznych, które Związek ZIT zamierza stosować do oceny projektów wybieranych w trybie konkursowym oraz pozakonkursowym, zostały zamieszczone w **załączniku 1**. Propozycje kryteriów będą konsultowane z IZ WRPO 2014+ i zatwierdzane przez Komitet Monitorujący WRPO 2014+. W przypadku projektów realizowanych w formule ZIT, niezależnie od trybu wyboru projektów, będą one musiały spełnić także kryteria formalne i merytoryczne przyjęte przez Komitet Monitorujący WRPO 2014+ w odrębnej procedurze.

**MONITORING
I EWALUACJA**

10.

Monitorowanie Strategii ZIT obejmuje monitorowanie osiągnięcia celów i wskaźników zdefiniowanych w tej Strategii na podstawie podpisanych umów z beneficjentami oraz zrealizowanych projektów, monitorowanie kwestii finansowych (w tym dostępnej alokacji), sytuacji społeczno-gospodarczej na obszarze MOF dla Miasta Poznania oraz monitorowanie innych aspektów umieszczonych w tekście Strategii ZIT.

Celem tej procedury jest zapewnienie kompletnej realizacji założeń ujętych w zaplanowanej strategii lub dostarczenie danych i informacji niezbędnych do podjęcia działań w kierunku aktualizacji Strategii ZIT, w tym związanych z nią wskaźników. Procedura jest związana z przygotowaniem bazy wskaźników realizacji Strategii oraz aktualizacja tej bazy na podstawie podpisanych umów z beneficjentami a następnie zrealizowanych projektów.

Skuteczna realizacja działań związanych z monitoringiem wymaga prowadzenia sprawozdawczości bazującej na dokumentacji projektowej (przygotowawczej, realizacyjnej i powykonawczej) oraz innych źródłach danych świadczących o postępie prac, występowaniu ryzyk i nieprawidłowości, osiąganych wskaźnikach produktu i rezultatu, oddziaływaniu przedsięwzięcia itp. Wszystkie wskaźniki mierzone będą cyklicznie, a częstotliwość ich pomiaru będzie zależna od charakteru wskaźnika.

Proces ewaluacji Strategii ZIT będzie realizowany w sposób spójny z działaniami ewaluacyjnymi prowadzonymi i koordynowanymi przez IZ WRPO 2014+. Związek ZIT jest zobowiązany do uczestnictwa w badaniach ewaluacyjnych realizowanych przez IZ WRPO 2014+ poprzez m.in. zapewnienie dostępu do danych, uczestniczenie w realizacji badań, wdrożenia rekomendacji z ewaluacji w zakresie ZIT, upublicznienia wyników ewaluacji, dotyczących obszaru objętego Strategią ZIT. Osobą odpowiedzialną w sposób szczególny za zadania związane ze sprawozdawczością i monitoringiem realizacji Strategii ZIT będzie Pracownik ds. monitoringu i kontroli zatrudniony w ramach Biura Stowarzyszenia Metropolia Poznań, pełniącego zadania Związku ZIT dla MOF Poznania. Jego zadaniem będzie m.in. kwartalne raportowanie Zarządowi Stowarzyszenia oraz IZ WRPO 2014+ o stanie realizacji Strategii ZIT na podstawie porównania wskaźników planowanych do osiągnięcia w ramach Strategii ZIT, wskaźników zaplanowanych do osiągnięcia w ramach zakwalifikowanych projektów do finansowania oraz wskaźników rzeczywiście osiągniętych w ramach zrealizowanych projektów. Pracownik ds. monitoringu i kontroli będzie prowadził także bieżące działania związane z monitoringiem przygotowania projektów pozakonkursowych oraz koordynował prace związane z udziałem Związku ZIT w badaniach ewaluacyjnych realizowanych przez IZ WRPO2014+.

W procedury związane z monitoringiem, kontrolą i ewaluacją zaangażowani będą także inni pracownicy Biura Stowarzyszenia Metropolia Poznań (w tym: Dyrektor Biura, Koordynator ds. ZIT, Pracownik ds. organizacyjno-administracyjnych) oraz organy statutowe Stowarzyszenia tj. Zarząd Stowarzyszenia i Prezes Zarządu.

Szczegółowy opis procedury monitorowania Strategii ZIT został zamieszczony w Instrukcji Wykonawczej Instytucji Pośredniczącej dla Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania realizowanych w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020.

SPIS TABEL

Tab. 1 Harmonogram prac nad Strategią ZIT dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania.....	16
Tab. 2 Powierzchnia geodezyjna wg form wykorzystania terenu w Metropolii Poznań (2013 r.).....	33
Tab. 3 Mieszkalnictwo w gminach Metropolii Poznań w 2013 r.....	34
Tab. 4 Sytuacja budżetowa w gminach Metropolii Poznań (2015 r.).....	36
Tab. 5 Wykorzystanie środków transportu w dojazdach do pracy w Metropolii Poznań (2012 r.).....	53
Tab. 6 Produkt krajowy brutto na 1 mieszkańca według podregionów w Polsce (2012 r.).....	58
Tab. 7 Podstawowe informacje o rynku pracy Metropolii Poznań (2013 r.).....	63
Tab. 8 Dojazdy do pracy w Metropolii Poznań (2011 r.).....	65
Tab. 9 Żłobki publiczne i niepubliczne w Metropolii Poznań.....	66
Tab. 10 Kluby dziecięce i instytucja dziennego opiekuna w Metropolii Poznań.....	67
Tab. 11 Wychowanie przedszkolne w Metropolii Poznań (2013 r.).....	68
Tab. 12 Szkolnictwo podstawowe i gimnazjalne w Metropolii Poznań (2013 r.).....	69
Tab. 13 Szkolnictwo ponadgimnazjalne dla młodzieży bez szkół specjalnych w Metropolii Poznań (2013 r.).....	69
Tab. 14 Średnie wyniki uczniów podczas egzaminu gimnazjalnego i maturalnego (2014 r.).....	72
Tab. 15 Ochrona zdrowia w Metropolii Poznań (2012 r.).....	77
Tab. 16 Rozmieszczenie i dynamika zmian zaludnienia w Metropolii Poznań w latach 2002 – 2013. ..	79
Tab. 17 Urodzenia, zgony i przyrost naturalny w Metropolii Poznań (2013 r.).....	81
Tab. 18 Stan i struktura ludności wg ekonomicznych grup wieku w Metropolii Poznań (2013 r.).....	84
Tab. 19 Wybrane formy wsparcia w ramach opieki społecznej w Metropolii oraz zgłaszane przez samorządy zapotrzebowanie na dodatkowe zatrudnienie.....	88
Tab. 20 Matryca logiczna celów Strategii ZIT oraz korespondujących osi strategicznych Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej Metropolia Poznań 2020 oraz celów tematycznych UE, priorytetów inwestycyjnych i osi priorytetowych WRPO 2014+.....	105
Tab. 21 Podsumowanie logiki działań dla projektów/podprojektów ujętych w Strategii ZIT.....	107
Tab. 22 Wstępna lista projektów pozakonkursowych.....	151
Tab. 23 Wskaźniki realizacji projektów ZIT dla MOF Poznania.....	153
Tab. 24 Wskaźniki finansowe projektów ZIT dla MOF Poznania (EUR).....	161

SPIS RYCIN

Ryc. 1 Zasięg Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania.....	13
Ryc. 2 Przestrzenne kierunki działań w ramach Celu 1 Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020.....	22
Ryc. 3 Osie i programy strategiczne wyznaczone w Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020.	29
Ryc. 4 Przyrost zasobów mieszkaniowych w Metropolii Poznań w latach 2002 – 2013.....	35
Ryc. 5 Infrastruktura transportowa w Metropolii Poznań (2013 r.).....	44
Ryc. 6 Dostępność czasowa Poznania z obszaru Metropolii z wykorzystaniem samochodu (2013 r.). .	51
Ryc. 7 Dostępność czasowa Poznania z obszaru Metropolii przy wykorzystaniu komunikacji zbiorowej (2013 r.).	52
Ryc. 8 Podmioty gospodarcze w województwie wielkopolskim (2013 r.).....	59
Ryc. 9 Podmioty gospodarcze w Metropolii Poznań (2013 r.).	62
Ryc. 10 Liczba uczniów szkół ponadgimnazjalnych w Metropolii Poznań (2013 r.).....	70
Ryc. 11 Udział uczniów dojeżdżających do szkół ponadgimnazjalnych w Poznaniu w roku szkolnym 2013/2014.	71
Ryc. 12 Liczba studentów uczelni wyższych w Poznaniu w latach 2004 – 2013 (w tys.).....	75
Ryc. 13 Dynamika zmian zaludnienia w Metropolii Poznań w latach 2002 – 2013.	80
Ryc. 14 Saldo migracji w Metropolii Poznań (2013 r.).....	82
Ryc. 15 Struktura ludności wg płci i wieku w Poznaniu (2013 r.).	85
Ryc. 16 Struktura ludności wg płci i wieku w pozostałych gminach Metropolii Poznań (2013 r.).	85
Ryc. 17 Prognoza zmian zaludnienia w Metropolii Poznań (obszar Poznania i powiatu poznańskiego) do 2035 r.	86
Ryc. 18 Udział osób w gospodarstwach domowych korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej w Metropolii Poznań w liczbie ludności ogółem w % (2013 r.).....	87
Ryc. 19 Schemat wdrażania Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania.....	164
Ryc. 20 Schemat organizacyjny SMP z wyszczególnieniem komórek zaangażowanych w realizację Strategii ZIT.....	167

SPIS LITERATURY I DOKUMENTÓW

- Aglomeracja poznańska – obraz demograficzny, 2012. Centrum Badań Metropolitalnych, Poznań.
- Bajerski A., 2012. Ranga Poznania jako ośrodka nauki. W: Pozycja konkurencyjna Poznania wśród metropolii krajowych i Europejskich, 2012 (red. Kaczmarek T.) Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, nr 22. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Bajerski A. 2011, Organizacja przestrzenna i funkcjonowanie usług edukacyjnych w aglomeracji poznańskiej, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 14, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Biała Księga Obszarów Metropolitalnych, 2013. Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji. Warszawa.
- Bródka S., Zmyślony P., 2012, Turystyka w aglomeracji poznańskiej, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 20, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Bryson J.M., 2004, Strategic Planning for Public and Nonprofit Organizations. A Guide to Strengthening and Sustaining Organizational Achievement, 3rd Edition. John Wiley and Sons, San Francisco.
- Bul R., 2013, Migracje wahałkowe mieszkańców aglomeracji poznańskiej w okresie intensywnej suburbanizacji, Rozprawa doktorska napisana w Instytucie Geografii Społeczno – Ekonomicznej UAM, Poznań.
- Bul R., Rychlewski J. 2011. Koncepcja Kolei Metropolitalnej. W: Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej (red. T. Kaczmarek). Bogucki Wydawnictwo Naukowe. Poznań.
- Churski P., 2010, Polityka rynku pracy aglomeracji poznańskiej w kontekście możliwości i ograniczeń samorządu lokalnego, [W:] Rynek Pracy i mobilność siły roboczej w aglomeracji poznańskiej, Churski P. (red.), Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Florek M., Janiszewska K., 2010, Marketing terytorialny w aglomeracji poznańskiej, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, nr 6, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Gaczek W., 2012, Gospodarka, [W:] Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej, Kaczmarek T. (red.), Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań.
- Gaczek W. M., Komorowski J. W., Romanowski R., Urbaniak M. 2011, Potencjał gospodarczy aglomeracji poznańskiej, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 11, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Gadziński J., 2012, Sieć transportu publicznego, [W:] Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej, Kaczmarek T. (red.), Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań.
- Głębocki B., Kacprzak E., Maćkiewicz B. 2011, Gospodarka rolna w aglomeracji poznańskiej, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 16, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Herrschel T., Newman P., 2002, Governance of Europe's City Regions. Planning, policy and politics, Routledge, London.
- Ilustrowany Atlas Aglomeracji Poznańskiej, Kaczmarek T. (red.), 2010. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Infrastruktura techniczna i usługi komunalne w aglomeracji poznańskiej, Szczechowiak E. (red.), 2011, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 10, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Jaszczak R., Beker C., Gołojuch P., 2010, Leśnictwo i gospodarka leśna na obszarze aglomeracji poznańskiej, seria wydawnicza Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.

- Kaczmarek T., Bul R. 2012. Analiza relacji funkcjonalnych aglomeracji poznańskiej z otoczeniem regionalnym (w kontekście dyfuzyjno-absorpcyjnego modelu rozwoju). Opracowanie na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego. Poznań.
- Kaczmarek T., Bul R., 2012, Diagnoza społecznego zapotrzebowania na usługi transportowe Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań
- Kaczmarek T., Mikuła Ł., 2007. Ustroje terytorialno-administracyjne obszarów metropolitalnych w Europie. Bogucki Wydawnictwo Naukowe. Poznań.
- Kaczmarek T., Mikuła Ł., 2011, Spójność terytorialno-administracyjna aglomeracji poznańskiej, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 12, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań
- Kaczmarek T., Mikuła Ł., Nowak J., Wójcicki M., 2011, Założenia i proces budowy strategii rozwoju aglomeracji poznańskiej, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 18, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Kaczmarek U., Wójcicki M., 2013, Wizerunek społeczny i medialny Poznania na tle dużych miast Polski, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 23, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań
- Kmieciak R., Antkowiak P., Balcerak M., 2012, Współpraca środowiska gospodarczego z samorządem terytorialnym w aglomeracji poznańskiej, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 21, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań
- Kisiała W., Kaczmarek U., 2011, Usługi zdrowotne i socjalne w aglomeracji poznańskiej, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 17, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030), 2012 r. - Monitor Polski (poz. 252).
- Koncepcja systemu wdrażania strategii rozwoju aglomeracji poznańskiej. (red. T. Kaczmarek, Ł. Mikuła). 2011. CBM UAM. Poznań.
- Koncepcja wdrażania programu strategicznego Metropolitalny Poznań (red. W. Gaczek). 2011. UEP. Poznań. (ekspertyza dla UM w Poznaniu).
- Kontrakt terytorialny: w kierunku negocjacyjnego systemu programowania działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie - Zasady funkcjonowania kontraktu terytorialnego w latach 2014-2020, 2012. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- Krajowa Polityka Miejska. Projekt. 2014. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Warszawa
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020 – regiony, miasta i obszary wiejskie, 2010. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Warszawa.
- Łodyga B., 2011, Procesy demograficzne w aglomeracji poznańskiej w latach 1999 – 2009, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 13, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Markowski T., Marszał T., 2006, Metropolie. Obszary Metropolitalne. Metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe, KPZK PAN, Warszawa.
- Matusiak M., Stachowiak K., Mikuła Ł., Wójcicki M., Bańczyk M., 2011, Strategie rozwoju wybranych obszarów metropolitalnych w Europie. Rekomendacje dla aglomeracji poznańskiej, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 9, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Metropolitan Governance. Capacity, democracy and the dynamics of place. (eds. H. Heinelt, D. Kübler). 2005. Routledge. London.
- Mikuła Ł., 2011, Funkcjonowanie i integracja aglomeracji poznańskiej w opinii mieszkańców i polityków lokalnych, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 15, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Motek P., Kossowski T., Bogacka E., 2010, Sport w aglomeracji poznańskiej, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 7, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla miasta Poznania na lata 2014 – 2025. 2014. Urząd Miasta Poznania.

- Pozycja konkurencyjna Poznania wśród metropolii krajowych i Europejskich, 2012 (red. T. Kaczmarek). Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, nr 22. Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020 - Zintegrowane Inwestycje Terytorialne. 2012. Materiał problemowy dla Zespołu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.
- Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Umowa Partnerstwa. 2014. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Warszawa.
- Projekt ustawy o zasadach realizacji programów operacyjnych polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020, Ministerstwo Transportu i Rozwoju, 14.02.2014.
- Przegląd polityki miejskiej OECD. Polska. Ocena i rekomendacje. 2011. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego,.
- Raszeja E., Wilkaniec A., de Mezer E. 2010, Krajobraz i dziedzictwo kulturowe wsi w aglomeracji poznańskiej, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 3, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań
- Raport na temat rozwoju wielkich miast Polski. 2012. PricewaterhouseCoopers.
- Rola władz lokalnych i regionalnych w realizacji celów Strategii Europa 2020. Komitet Regionów. 2011. Bruksela.
- Rychlewski J., Bul R., 2012, Kolej aglomeracyjna jako podstawowy element transportu publicznego w aglomeracji poznańskiej, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 19, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej – Metropolia Poznań 2020. (red. T. Kaczmarek), 2011. Centrum Badań Metropolitalnych UAM. Poznań.
- Strategia Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030. 2013. Urząd Miasta Poznania.
- Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. Wielkopolska 2020. 2012. Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego. Poznań.
- Strategia Zatrudnienia dla Województwa Wielkopolskiego na lata 2014-2020, 2013. Wojewódzki Urząd Pracy, Poznań.
- Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej. (red. T. Kaczmarek). 2012. Centrum Badań Metropolitalnych UAM. Poznań.
- Śleszyński P., 2013, Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Transport publiczny w aglomeracji poznańskiej - propozycje usprawnień, Szymczak M. (red) 2012, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 19, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Transport w aglomeracji poznańskiej, 2010, Grabowski W. (red.), Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 8, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Ustawa o zasadach realizacji programów operacyjnych polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014 – 2020.
- Wojtasiewicz L., Gruchman B., Parysek J., 2010, Wyzwania i kierunki rozwoju aglomeracji poznańskiej, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 4, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce. Planowanie perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020, 2013. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- Zasoby przyrodnicze i ich ochrona w aglomeracji poznańskiej, Mizgajski A. (red.), 2010, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Nr 2, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.

ZAŁĄCZNIK 1

**DO STRATEGII ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH
W MIEJSKIM OBSZARZE FUNKCJONALNYM POZNANIA
FISZKI PROJEKTÓW POZAKONKURSOWYCH**

Poznań, luty 2019

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu **pozakonkursowego** realizowanego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania

1.	Nazwa projektu	„Rozwój infrastruktury Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Poznaniu” w ramach projektu P2 ZIT „Rozwój infrastruktury placówek kształcenia zawodowego na obszarze Metropolii Poznań”	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Nie dotyczy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Nie dotyczy	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Miasto Poznań	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		III. 2016 r.	IV 2017 r.
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	II kw. 2016	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln €	4,706	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln €	4,706	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln €	4,00	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Wnioskodawcą oraz podmiotem upoważnionym do ponoszenia wydatków jest Miasto Poznań	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Wspólnota samorządowa/ jednostka samorządu terytorialnego	
10.	Koordinator projektu – dane kontaktowe	Piotr Wiśniewski – Pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Funduszy Europejskich pl. Kolegiacki 17, 61 – 841 Poznań Tel. 61 878 5010 Fax. 61 878 5015 e-mail: kp@um.poznan.pl	
11.	Opis projektu	Realizacja projektów wynika z potrzeby wzmocnienia oraz dostosowania kształcenia zawodowego do potrzeb rynku pracy, poprzez inwestycje w infrastrukturę placówek kształcenia zawodowego i ustawicznego. Celem jest poprawa zdolności do zatrudnienia uczniów tych placówek. W dłuższym horyzoncie czasowym realizacja projektu przyczyni się do wzrostu konkurencyjności rynku pracy, podnoszenia jakości życia mieszkańców, rozwoju przyjaznych usług i nowoczesnej gospodarki oraz zapewnienia wysoko wykwalifikowanych pracowników na rynku pracy.	

		<p>Działania w ramach projektu: W ramach podprojektu planowane jest dostosowanie infrastruktury Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Poznaniu do potrzeb rynku pracy. Przewiduje się modernizację budynku Centrum oraz utworzenie nowych pracowni dydaktycznych wraz z ich wyposażeniem w nowoczesny sprzęt służący specjalistycznej dydaktyce zawodowej. Wykonanie prac remontowo-budowlanych oraz zakup wyposażenia jest niezbędny do prawidłowego funkcjonowania nowoczesnych pracowni i laboratoriów. Budynek zostanie dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dostosowane pracownie umożliwią efektywne wykorzystanie doskonałej bazy techno-dydaktycznej oraz kształcenie na najwyższym poziomie. Oprócz tego sale dydaktyczne będą wyposażone w nowoczesny sprzęt multimedialny. Doposażenie pracowni pozwoli na nowoczesne kształcenie w zawodach technicznych poszukiwanych obecnie na rynku pracy.</p> <p>Główne cele planowane do osiągnięcia w ramach realizacji projektu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Podniesienie stopnia innowacyjności i stopnia konkurencyjności CKZiU. 2. Unowocześnienie bazy dydaktycznej. 3. Podniesienie kompetencji pracowników, uczniów i absolwentów CKZiU. 4. Wzrost liczby specjalistów na rynku pracy w dziedzinie mechatroniki, odnawialnych źródeł energii, mechaniki. 5. Dostosowanie infrastruktury placówek kształcenia zawodowego do istniejących potrzeb. 6. Podniesienie stopnia zastosowania nowoczesnych rozwiązań technologicznych w kształceniu w zawodach technicznych.
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Beneficjent jest na etapie przygotowania dokumentacji.
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt modernizacji i doposażenia Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Poznaniu jest zgodny z Projektem P2 „Rozwój infrastruktury placówek kształcenia zawodowego w MOF Poznania” zawartym w Strategii ZIT
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	Nie dotyczy
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej WRPO 2014+	Oś priorytetowa WRPO 9. Infrastruktura dla kapitału ludzkiego. Cel tematyczny 10. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie. Priorytet inwestycyjny 10a. Inwestowanie w kształcenie, szkolenie oraz szkolenie zawodowe na rzecz zdobywania umiejętności i uczenia się przez całe życie poprzez rozwój infrastruktury edukacyjnej i szkoleniowej.

13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Nie dotyczy		
14.	Wskaźnik – nazwa	Jedn.	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Wskaźniki produktu			
	1. Liczba wspartych obiektów infrastruktury kształcenia zawodowego	szt.	0	1
	Wskaźniki rezultatu			
	1. Liczba osób korzystających ze wspartych obiektów infrastruktury kształcenia zawodowego	os.	0	400

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji		X	X	X						
1. Część przygotowawcza:		X	X							
1.1. Dokumentacja techniczna			X							
1.2. Pozwolenia/decyzje/zgody			X							
1.3. Procedura przetargowa			X							
1.4. Podpisanie 1 umowy na usługi/dostawy			X							
2. Część inwestycyjna			X	X						

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu **pozakonkursowego** realizowanego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania

1.	Nazwa projektu	„Rozwój infrastruktury Centrum Kształcenia Praktycznego w Swarzędzu” w ramach projektu P2 Rozwój infrastruktury placówek kształcenia zawodowego na obszarze Metropolii Poznań	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Nie dotyczy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Nie dotyczy	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Miasto i Gmina Swarzędz	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		2016	IV kwartał 2018
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	II kw. 2016	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln €	4,706	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln €	4,706	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln €	4,00	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Powiat Poznański	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Jednostka samorządu terytorialnego – Powiat Poznański. Centrum Kształcenia Praktycznego to samorządowa jednostka organizacyjna funkcjonująca przy Zespole Szkół Nr 1 w Swarzędzu od 1.09.2014r. Wg Rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej z dnia 11 stycznia 2012 roku w sprawie kształcenia ustawicznego w formach pozaszkolnych Dz.U. poz. 186, §26. jest to publiczna placówka kształcenia praktycznego.	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Tomasz Łubiński Wicestarosta Poznański Nr telefonu: 0 61 8410 501,539 Nr faksu: 0 61 8410 421 e-mail: tomasz.lubinski@powiat.poznan.pl	
11.	Opis projektu	<p>Cel projektu: Realizacja projektów wynika z potrzeby wzmocnienia oraz dostosowania kształcenia zawodowego do potrzeb rynku pracy, poprzez inwestycje w infrastrukturę placówek kształcenia zawodowego i ustawicznego. Celem jest poprawa zdolności do zatrudnienia uczniów tych placówek. W dłuższym horyzoncie czasowym realizacja projektu przyczyni się do wzrostu konkurencyjności rynku pracy, podnoszenia jakości życia mieszkańców, rozwoju przyjaznych usług i nowoczesnej gospodarki oraz zapewnienia wysoko wykwalifikowanych pracowników na rynku pracy.</p> <p>Działania w ramach projektu:</p>	

		<p>W ramach podprojektu planowane jest dostosowanie infrastruktury Centrum Kształcenia Praktycznego w Swarzędzu do potrzeb kształcenia zawodowego. Przewidywane są inwestycje obejmujące modernizację istniejącego budynku, a także budowę nowego obiektu celem utworzenia nowych pracowni dydaktycznych wraz z ich wyposażeniem w nowoczesny sprzęt służący specjalistycznej techno-dydaktyce zawodowej. Wykonanie prac remontowo-budowlanych, modernizacja i rozbudowa istniejącego budynku oraz dostosowanie wszystkich instalacji a także budowa nowego obiektu niezbędna jest do prawidłowego funkcjonowania nowoczesnych pracowni i laboratoriów. Nowy budynek ma także stanowić budynek energooszczędny, dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dopuszczone i zmodernizowane pracownie umożliwią efektywne wykorzystanie najnowocześniejszych technologii i rozwiązań innowacyjnych. Oprócz tego sale dydaktyczne będą wyposażone w nowoczesny sprzęt multimedialny. Dopuszczenie i modernizacja pracowni pozwoli na nowoczesne kształcenie w zawodach technicznych, informatycznych i logistycznych poszukiwanych na rynku pracy.</p> <p>Główne cele planowane do osiągnięcia w ramach realizacji projektu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Podniesienie stopnia innowacyjności i stopnia konkurencyjności Centrum Kształcenia Praktycznego. 2. Unowocześnienie bazy techno-dydaktycznej. 3. Podniesienie kompetencji pracowników, uczniów, absolwentów, mieszkańców aglomeracji poznańskiej. 4. Wzrost liczby specjalistów na rynku pracy w dziedzinie mechatroniki, odnawialnych źródeł energii, mechaniki, elektromechaniki, informatyki, logistyki, automatyki, obróbki drewna i innych specjalistycznych dziedzin zgodnie z potrzebami rynku pracy. 5. Podniesienie stopnia dostosowywania oferty do potrzeb otoczenia, rynku pracy. 6. Podniesienie stopnia zastosowania nowoczesnych i innowacyjnych rozwiązań technologicznych w kształceniu w zawodach technicznych. 7. Wzrost efektywności procesów kształcenia placówek kształcenia zawodowego kształcących w zawodach technicznych.
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	<p>Przygotowanie programu funkcjonalno-użytkowego Przygotowanie materiałów niezbędnych do ogłoszenia konkursu na wykonanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej Centrum Kształcenia Praktycznego Trwa procedura (konkurs architektoniczno-urbanistyczny) na wyłonienie wykonawcy projektu koncepcyjnego.</p> <p>SEKCJA I: ZAMAWIAJĄCY</p> <p>I.1) NAZWA I ADRES: Starostwo Powiatowe w Poznaniu, ul. Jackowskiego 18, 60-509 Poznań, woj. wielkopolskie, tel. 061 8410500, faks 061 8480556</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adres strony internetowej zamawiającego: www.bip.powiat.poznan.pl <p>I.2) RODZAJ ZAMAWIAJĄCEGO: Administracja samorządowa</p> <p>SEKCJA II: PRZEDMIOT KONKURSU Opracowanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej Centrum Kształcenia Praktycznego przy Zespole Szkół Nr 1 w</p>

		<p>Swarzędzu numer ogłoszenia 34655-2015, data zamieszczenia 12.03.2015</p> <p>Określenie przedmiotu konkursu:</p> <p>1. Opracowanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej Centrum Kształcenia Praktycznego przy Zespole Szkół nr 1 w Swarzędzu, os. Mielżyńskiego 5a wraz z koncepcją zagospodarowania terenu.</p> <p>2. Przedmiot konkursu obejmuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - opracowanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej - przeniesienie praw autorskich do wybranych prac <p>3. Celem Konkursu jest wybranie spośród złożonych prac konkursowych jednej najlepszej pracy konkursowej, której autor/autorzy otrzymają zaproszenie do udziału w postępowaniu na opracowanie wielobranżowej dokumentacji projektowej, pozwalającej na wykonanie zadania inwestycyjnego pod nazwą: Centrum Kształcenia Praktycznego przy Zespole Szkół Nr 1 w Swarzędzu, os. Mielżyńskiego 5a, w trybie zamówienia z wolnej ręki.</p> <p>III. 08.2015r. ogłoszenie wyników konkursu na Opracowanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej Centrum Kształcenia Praktycznego przy Zespole Szkół Nr 1 w Swarzędzu.</p>		
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt modernizacji i wyposażenia Centrum Kształcenia Praktycznego w Swarzędzu jest zgodny z Projektem P2 „Rozwój infrastruktury placówek kształcenia zawodowego w MOF Poznania” zawartym w Strategii ZIT		
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	Nie dotyczy		
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej WRPO 2014+	<p>Oś priorytetowa WRPO 9. Infrastruktura dla kapitału ludzkiego. Cel tematyczny 10. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie.</p> <p>Priorytet inwestycyjny 10a. Inwestowanie w kształcenie, szkolenie oraz szkolenie zawodowe na rzecz zdobywania umiejętności i uczenia się przez całe życie poprzez rozwój infrastruktury edukacyjnej i szkoleniowej.</p>		
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Nie dotyczy		
14.	Wskaźnik – nazwa	Jedn.	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Wskaźniki produktu			
	1. Liczba wspartych obiektów infrastruktury kształcenia zawodowego	szt.	0	1 (2018r.) 1 (2023r.)
	Wskaźniki rezultatu			

1. Liczba osób korzystających ze wspartych obiektów infrastruktury kształcenia zawodowego	os.	0 0	350 (2018r.) 550 (2023r.)
---	-----	--------	------------------------------

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji			X	X	X					
1. Część przygotowawcza:		X								
1.1. Dokumentacja techniczna		X	X							
1.2. Pozwolenia/decyzje/zgody		X	X							
1.3. Procedura przetargowa			X	X	X					
1.4. Podpisanie 1 umowy na usługi/dostawy			X	X	X					
2. Część inwestycyjna			X	X	X					

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu **pozakonkursowego** realizowanego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania

1.	Nazwa projektu	„Przebudowa ul. Gdyńskiej (DW 196) od granicy miasta do zjazdu do Centralnej Oczyszczalni Ścieków” w ramach projektu P6 ZIT „Integracja sieci dróg wojewódzkich w miejskim obszarze funkcjonalnym Poznania”.	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Nie dotyczy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Nie dotyczy	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Miasto Poznań	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		I kw. 2014	IV kw. 2018
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	I kw 2017	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln €	7,5	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln €	7,5	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln €	3,0	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Wnioskodawcą oraz podmiotem upoważnionym do ponoszenia wydatków jest Miasto Poznań	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Wspólnota samorządowa/ jednostka samorządu terytorialnego	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Piotr Wiśniewski – Pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Funduszy Europejskich pl. Kolegiacki 17, 61 – 841 Poznań Tel. 61 878 5010 Fax. 61 878 5015 e-mail: kp@um.poznan.pl	
11.	Opis projektu	<p>Ulica Gdyńska na terenie gminy Czerwonak jest drogą wojewódzką nr 196 Poznań – Wągrowiec. Planowana jest przebudowa tej drogi na odcinku od granicy miasta Poznania do zjazdu do Centralnej Oczyszczalni Ścieków.</p> <p>Aktualnie droga posiada jedną jezdnię o szerokości 7,0 m. Po stronie zachodniej drogi przebiega jednotorowa linia kolejowa Poznań – Wągrowiec. Droga wyposażona jest obustronnie w zatoki autobusowe. Nawierzchnia drogi znajduje się w średnim stanie technicznym. Na drodze występują utrudnienia w ruchu spowodowane przez pojazdy skręcające w lewo w drogi boczne. Istotnym problemem jest także brak chodników i ścieżek rowerowych, szczególnie przy granicy miasta Poznania</p>	

		<p>oraz w rejonie dojścia do skrzyżowania z ul. Poznańską, do zatok autobusowych i do przystanku PKP.</p> <p>DW 196 ul. Gdyńska integruje się z węzłami drogowymi na drogach szybkiego ruchu przez drogi przebiegające na terenie miasta Poznania i w jego otoczeniu tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - z autostradą A2 - węzeł Krzesiny poprzez ul. Nowe Zawady i Jana Pawła II oraz ul. Krzywoustego; - z drogą ekspresową S5 - węzeł Kostrzyn poprzez ul. Bałtycką i Warszawską (DK 92); - z drogą ekspresową S11 - węzeł Tarnowo Podgórne poprzez ul. Lechicką, Lutycką i Dąbrowskiego (DK 92). 		
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Beneficjent posiada dokumentację bez pozwolenia na budowę		
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt przebudowy ul. Gdyńskiej jest zgodny z Projektem P6 „Integracja sieci dróg wojewódzkich w MOF Poznania” zawartym w Strategii ZIT.		
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	<p>Inwestycja uwzględniona w projekcie dokumentu „Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Metropolii Poznań” (PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013).</p> <p>Priorytet 4.4. Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej w celu upłynnienia ruchu i ograniczenia emisji.</p> <p>4.4.1. Integracja sieci dróg zarządzanych przez samorząd z drogami S5 i S11 oraz z autostradą A2</p>		
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej WRPO 2014+	<p>Oś priorytetowa WRPO 2014+ 5. Transport.</p> <p>Cel tematyczny 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej.</p> <p>Priorytet inwestycyjny 7b Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.</p>		
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Nie dotyczy		
14.	Wskaźnik – nazwa	Jedn.	Wartość bazowa 2013	Wartość docelowa 2018
	Wskaźniki produktu			
	1. Długość przebudowanych dróg wojewódzkich	km	0	1,2
	Wskaźniki rezultatu			
	1. Liczba ośrodków gminnych o polepszonej dostępności drogowej do Poznania	szt.	0	4
	2. Liczba ludności w gminach o polepszonej dostępności do infrastruktury TEN-T	osoby	0	90 630

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji										
1. Część przygotowawcza:	X	X		X						
1.1. Dokumentacja techniczna	X	X								
1.2. Pozwolenia/decyzje/zgody				X						
1.3. Procedura przetargowa				X						
1.4. Podpisanie 1 umowy na usługi/dostawy				X						
2. Część inwestycyjna				X	X					

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu **pozakonkursowego** realizowanego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania

1.	Nazwa projektu	„Przebudowa ul. Gdyńskiej (DW 196) od skrzyżowania z ul. Bałtycką do granicy miasta w ramach projektu P6 ZIT „Integracja sieci dróg wojewódzkich w miejskim obszarze funkcjonalnym Poznania”	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Nie dotyczy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Nie dotyczy	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Miasto Poznań	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		II kw. 2015	IV kw. 2016
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	IV kw. 2015	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln €	13,334	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln €	13,334	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln €	10,000	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Wnioskodawcą oraz podmiotem upoważnionym do ponoszenia wydatków jest Miasto Poznań	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Wspólnota samorządowa/ jednostka samorządu terytorialnego	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Piotr Wiśniewski – Pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Funduszy Europejskich pl. Kolegiacki 17, 61 – 841 Poznań Tel. 61 878 5010 Fax. 61 878 5015 e-mail: kp@um.poznan.pl	
11.	Opis projektu	Aktualnie droga posiada jedną jezdnię o szerokości 7,0 m z jednostronną ścieżką rowerową szerokości 2,5 m po stronie wschodniej. Po stronie wschodniej drogi przebiega jednotorowa linia kolejowa Poznań – Wągrowiec. Droga wyposażona jest w zatoki autobusowe po stronie zachodniej – brak zatok autobusowych po stronie linii kolejowej. Na przedmiotowym odcinku drogi znajdują się dwa przejazdy kolejowe: jeden niestrzeżony w obrębie skrzyżowania z ul. Bałtycką z bocznicą kolejową i drugi w km 1+300 w pobliżu granicy miasta strzeżony z linią kolejową Poznań-Wągrowiec w obrębie przystanku kolejowego Poznań – Karolin. Nawierzchnia drogi znajduje się w średnim stanie technicznym. Na drodze występują utrudnienia w ruchu spowodowane przez pojazdy skręcające w	

		<p>lewo w drogi boczne oraz w liczne zjazdy publiczne do zakładów pracy, a także autobusy komunikacji publicznej zatrzymujące się na pasie ruchu bez zatok po stronie linii kolejowej. Ponadto przy granicy miasta i przystanku kolejowego Poznań – Karolin nie jest uporządkowany ruch pieszy wzdłuż drogi – dojście do skrzyżowania z ul. Poznańską, do zatok autobusowych oraz do przystanku PKP. Nad drogą wojewódzką pomiędzy przejazdem kolejowym a znajdującym się już na terenie gminy Czerwonak skrzyżowaniem z ulicą Poznańską przebiega po wiadukcie dwutorowa kolejowa obwodnica miasta. W planach zagospodarowania przestrzennego miasta w przyszłości planuje się wzdłuż obwodnicy kolejowej od strony miasta budowę III Ramy Komunikacyjnej – drogę dwujezdniową wraz z węzłem drogowym DW 196 (ul. Gdyńska).</p> <p>DW 196 ul. Gdyńska integruje się z węzłami drogowymi na drogach szybkiego ruchu przez drogi przebiegające na terenie miasta Poznania i w jego otoczeniu tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - z autostradą A2 - węzeł Krzesiny poprzez ul. Nowe Zawady i Jana Pawła II oraz ul. Krzywoustego, - z drogą ekspresową S5 - węzeł Kostrzyn poprzez ul. Bałtycką i Warszawską (DK 92); - z drogą ekspresową S11 - węzeł Tarnowo Podgórne poprzez ul. Lechicką, Lutycką i Dąbrowskiego (DK 92).
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Beneficjent posiada dokumentację wraz z pozwoleniem na budowę
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt przebudowy ul. Gdyńskiej jest zgodny z Projektem P6 „Integracja sieci dróg wojewódzkich w MOF Poznania” zawartym w Strategii ZIT.
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	<p>Inwestycja uwzględniona w projekcie dokumentu „Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Metropolii Poznań” (PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013).</p> <p>Priorytet 4.4. Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej w celu upłynnienia ruchu i ograniczenia emisji.</p> <p>4.4.1. Integracja sieci dróg zarządzanych przez samorząd z drogami S5 i S11 oraz z autostradą A2</p>
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej WRPO 2014+	<p>Oś priorytetowa WRPO 2014+ 5. Transport.</p> <p>Cel tematyczny 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej.</p> <p>Priorytet inwestycyjny 7b Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.</p>
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Nie dotyczy

14.	Wskaźnik – nazwa	Jedn.	Wartość bazowa 2013	Wartość docelowa 2018
	Wskaźniki produktu			
	1. Długość przebudowanych dróg wojewódzkich	km	0	1,5
	Wskaźniki rezultatu			
	1. Liczba ośrodków gminnych o polepszonej dostępności drogowej do Poznania	szt.	0	4
	2. Liczba ludności w gminach o polepszonej dostępności di infrastruktury TEN-T	osoby	0	90 630

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji										
1. Część przygotowawcza:		X								
1.1. Dokumentacja techniczna		X								
1.2. Pozwolenia/decyzje/zgody		X								
1.3. Procedura przetargowa		X								
1.4. Podpisanie 1 umowy na usługi/dostawy		X								
2. Część inwestycyjna		X	X	X						

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu **pozakonkursowego** realizowanego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania

1.	Nazwa projektu	„Budowa Wartostrady pieszo-rowerowej” w ramach projektu P7 Metropolitalny system tras rowerowych	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Nie dotyczy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Nie dotyczy	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Miejski Obszar Funkcjonalny objęty strategią ZIT	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		II kw. 2014	II kw. 2019
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	II kw. 2017	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln €	4,706	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln €	4,706	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln €	4,00	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Wnioskodawcą oraz podmiotem upoważnionym do ponoszenia wydatków jest Miasto Poznań	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Wspólnota samorządowa/ jednostka samorządu terytorialnego	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Piotr Wiśniewski – Pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Funduszy Europejskich pl. Kolegiacki 17, 61 – 841 Poznań Tel. 61 878 5010 Fax. 61 878 5015 e-mail: kp@um.poznan.pl	
11.	Opis projektu	Przedsięwzięcie Wartostrada pieszo-rowerowa polega na budowie układu pieszo-jezdnego (dróg pieszych i rowerowych) w dolinie rzeki Warty na terenie zalewowym i na wałach wraz z układem ścieżek do komunikacji poprzecznej oraz towarzyszącą infrastrukturą rowerową (np. publiczne parkingi rowerowe, kładki rowerowe, system publicznych rowerów miejskich). Obejmuje ono swoim zasięgiem część doliny Warty w granicach Metropolii Poznań oraz towarzyszącą infrastrukturą rowerową (np. publiczne parkingi rowerowe, kładki rowerowe, system publicznych rowerów miejskich i towarowych). Trasa zapewni swobodne i bezkolizyjne przemieszczanie się rowerzystom wzdłuż rzeki Warty, na obszarze funkcjonalnym Poznania, co zwiększy atrakcyjność ruchu rowerowego jako alternatywy dla ruchu samochodowego. Docelowo Wartostrada stanie się najważniejszym szlakiem	

		rowerowym Metropolii w relacji północ – południe. Beneficjent będzie zobowiązany w ramach projektu przeprowadzić działania informacyjno-promocyjne nowowyzbudowanej trasy.		
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Beneficjent jest na etapie przygotowania dokumentacji.		
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem P7 Strategii ZIT „Metropolitalny system tras rowerowych”. Wartostrada pieszo-rowerowa wybudowana w ramach projektu będzie jednym z najważniejszych elementów systemu tras rowerowych Metropolii.		
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POLiŚ 2007-2013?	Inwestycja uwzględniona w projekcie dokumentu „Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Metropolii Poznań” (PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POLiŚ 2007-2013). Priorytet 4.3. Zrównoważona mobilność mieszkańców. 4.3.1. Metropolitalny system tras rowerowych W ramach planowanych przedsięwzięć wymieniono projekt pt. „Wartostrada pieszo-rowerowa”.		
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej WRPO 2014+	Oś priorytetowa WRPO 2014+ 3. Energia. Cel tematyczny 4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach. Priorytet inwestycyjny 4e. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich obszarów rodzajów terytoriów, w szczególności w obszarach miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.		
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Nie dotyczy		
14.	Wskaźnik – nazwa	Jedn.	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Wskaźniki produktu			
	1. Długość wybudowanych dróg dla rowerów.	km	0	3 (2018r.) 11,59 (2023r.)
	Wskaźniki rezultatu			
	1. Liczba osób korzystających z wybudowanych dróg rowerowych	os./rok	0	15 000

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji										
1. Część przygotowawcza:	X	X								
1.1. Dokumentacja techniczna	X	X								
1.2. Pozwolenia/decyzje/zgody		X	X							
1.3. Procedura przetargowa		X	X	X						
1.4. Podpisanie 1 umowy na usługi/dostawy		X	X	X						
2. Część inwestycyjna		X	X	X	X	X				

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu **pozakonkursowego** realizowanego w ramach Strategii ZIT MOF- Poznania¹

1.	Nazwa projektu	„Budowa zintegrowanego węzła transportowego Grunwaldzka w miejscu przejazdu przez linię kolejową E20” w ramach projektu P1 Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Nie dotyczy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Nie dotyczy	
3.	Lokalizacja inwestycji (woj./powiat/gmina)	Wielkopolskie / Powiat Poznański / Miasto Poznań + Gmina Komorniki	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		II kw. 2017r.	IV kw. 2021r.
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	I/II kw. 2019	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln €	24,30 mln EUR (99,62 mln zł)	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln €	19,41 mln EUR (100% wartości netto) (79,58 mln zł)	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln €	16,5 mln EUR (85% kosztów kwalifikowanych) (67,65 mln zł)	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Miasto Poznań	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Wspólnota samorządowa	
10.	Koordinator projektu – dane kontaktowe	Jan Gosiewski, Wydział Transportu i Zieleni UMP, Z-ca Dyrektora ds. Strategii i Projektów; tel: 61 878 50 26; mail: jan_gosiewski@um.poznan.pl	
11.	Opis projektu	Projekt „Budowa zintegrowanego węzła Grunwaldzka, w miejscu przejazdu przez linię kolejową E-20” obejmuje swoim zakresem rzeczowym przebudowę istniejącego jednopoziomowego przejazdu kolejowego, usytuowanego w ciągu ul. Grunwaldzkiej do układu dwupoziomowego (wiadukt lub tunel) węzła komunikacyjnego, integrującego transport kolejowy (PKP Junikowo) z transportem autobusowym (przede wszystkim linie autobusowe podmiejskie) oraz z indywidualnym transportem samochodowym (parking typu P&R). Projekt przewiduje budowę pętli autobusowej w rejonie parkingu i peronu PKP oraz integrację infrastruktury pieszo-rowerowej.	
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Opracowano wstępnie uzgodniony z zainteresowanymi samorządami opis przedmiotu zamówienia na wykonanie dokumentacji przedprojektowej z elementami projektu budowlanego, obejmującej dokumentację środowiskową, studium wykonalności projektu oraz PFU. Ponadto opracowana	

¹ Zgodnie z wytycznymi MR w zakresie trybu wyboru projektów na lata 2014-2020, wpisanie projektu do Strategii ZIT należy traktować jako jego zgłoszenie. Identyfikacja przez IZ oraz Ewentualne uzyskanie dofinansowania uzależnione będzie od takich czynników jak między innymi: stopień przygotowania projektu, i dostępność środków

		została koncepcja rozwiązań funkcjonalno-użytkowych węzła komunikacyjnego.
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w Strategii, z którym projekt jest zgodny)	P1 Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania.
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej -zadanie KO_13 (Gmina Komorniki) i PO_15 (Miasto Poznań) „Wiadukt w ciągu ul. Grunwaldzkiej – zintegrowany węzeł transportowy” Plan Gospodarki Niskoemisyjnej wykaz zintegrowanych węzłów przesiadkowych - poz. 6 str 149 „Węzeł Grunwaldzka (wiadukt Plewiska)
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej WRPO 2014+	<p>OS PRIORITYETOWA 3. ENERGIA, Działanie 3.3. Wspieranie strategii niskoemisyjnych w tym mobilność miejska</p> <p>Poddziałanie 3.3.3 Wspieranie strategii niskoemisyjnych w tym mobilność miejska w ramach ZIT dla MOF Poznania</p> <p>Celem jest wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach a priorytetem tematycznym Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich obszarów rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.</p> <p>Nadrzędnym celem projektów PI 4e zawsze będzie poprawa poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz ograniczenie zanieczyszczenia powietrza w miastach, poprzez przyspieszony rozwój czystych, bezpiecznych, spójnych, funkcjonalnych i efektywnych form transport publicznego i niezmotoryzowanego transportu indywidualnego. Wszystkie projekty związane z mobilnością miejską muszą uwzględnić szersze podejście i wpisać się w kwestie niskoemisyjności zidentyfikowane we właściwych dokumentach strategicznych, przede wszystkim w planach gospodarki niskoemisyjnej czy w innych strategiach.</p> <p>Ponadto projekt odpowiada zapisom zaktualizowanej Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku. Wielkopolska 2020 - oś strategiczna 2 Program strategiczny 2.1. Metropolitalny wielofunkcyjny węzeł transportowy.</p> <p>Cele i założenia projektu są zgodne z celami i założeniami powyższego dokumentu. Cel generalny Strategii brzmi: „Efektywne wykorzystanie potencjałów rozwojowych na rzecz wzrostu konkurencyjności województwa, służące poprawie jakości życia mieszkańców w warunkach zrównoważonego rozwoju”, natomiast cel strategiczny nr 1, to „Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej regionu”. W ramach tego celu, jako jeden z celów operacyjnych sformułowano cel operacyjny nr 1.1 „Zwiększenie spójności sieci drogowej”.</p>

13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Nie dotyczy		
14.	Wskaźnik – nazwa	Jedn. miary	Wartość bazowa 2017	Wartość docelowa 2021
	Wskaźniki produktu			
	1. Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	szt.	0	1
	2. Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „park&ride”	szt.	0	150
	3. Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	0	0
	Wskaźniki rezultatu			
	1. Liczba osób korzystających z wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	osoby/rok	0	
	2. Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „park&ride”	szt./rok	0	
	3. Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	tony ekwiwalentu CO ₂ /rok	0	

Uwaga:

- wskaźniki rezultatu ustalone zostaną w ramach studium wykonalności projektu na etapie opracowywania wniosku o dofinansowanie projektu

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji										
1. Część przygotowawcza:										
1.1. Dokumentacja techniczna					X					
1.2. Pozwolenia/decyzje/ zgody					X					
1.3. Procedura przetargowa				X						
1.4. Podpisanie 1 umowy na usługi/dostawy				X						
2. Część inwestycyjna						X	X	X		