

Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035

POZnań*
Metropolia

Opracowanie:

Anna Aleksandrak (kierowniczka zespołu)

Sylwia Ciesiółka
Bogdan Frąckowiak
Michał Hudak

Metropolia Poznań

ul. Kościelna 37
60-537 Poznań

Przygotowano na podstawie wyników prac badawczych zrealizowanych przez Zespół naukowy w składzie:

Prof. dr hab. Paweł Churski (kierownik zespołu),

Prof. UAM dr hab. Katarzyna Kulczyńska,
Prof. UAM dr hab. Damian Łowicki,
Prof. UAM dr hab. Łukasz Mięka,
Prof. UAM dr hab. Adam Radzimski,
Prof. UAM dr hab. Małgorzata Stępniewska,
dr Radosław Bul,
dr Michał Dzięcielski,
dr Kamil Jawgiel,
dr Urszula Kaczmarek,
dr Bartłomiej Kołsut,
dr Tomasz Kossowski,
dr Piotr Lupa,
dr Robert Perdał,
dr inż. Jeremi Rychlewski,
dr Marzena Walaszek

Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

ul. Bogumiła Krygowskiego 10
61-680 Poznań

Prace badawcze przeprowadzono w ramach projektu „Wzmocnienie Potencjału ZIT w MOF Poznania” finansowanego z programu Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021–2027.

ISBN: 978-83-978540-0-0

Poznań, 2025 r.

Serdecznie dziękujemy za zaangażowanie i aktywny udział wszystkim, którzy wnieśli swój wkład w opracowanie Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Metropolii Poznań: przedstawicielom samorządów, środowiska naukowego, mieszkańcom oraz organizacjom pozarządowym.

„Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035” stanowi załącznik do uchwały nr 9/2025 Rady Metropolii Poznań.

Wykaz skrótów:

B+R	Badawczo-rozwojowe
CIS	Centrum Inicjatyw Senioralnych
CPK	Spółka Centralny Port Komunikacyjny
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GIOS	Główny Inspektorat Ochrony Środowiska
IOB	Instytucje otoczenia biznesu
JST SMP	Jednostki Samorządu Terytorialnego należące do Stowarzyszenia Metropolia Poznań
KOWR	Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa
NGO	Organizacje pozarządowe
OSI	Obszary strategicznej interwencji
PCSS	Poznańskie Centrum Superkomputerowo-Sieciowe
PKP CARGO	PKP CARGO S.A.
PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
PLOT	Poznańska Lokalna Organizacja Turystyczna
PODGiK	Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej
POM	Poznański obszar metropolitalny
RDLP	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Poznaniu i jednostki podległe
RDOŚ	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Poznaniu
ROPS	Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej w Poznaniu
RZGW	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu i jednostki podległe
SMP	Stowarzyszenie Metropolia Poznań
SWW	Samorząd Województwa Wielkopolskiego i jednostki podległe
TIK	Technologie informacyjno-komunikacyjne
WBPP	Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego
WFOŚiGW	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu
WODR	Wielkopolski Ośrodek Doradztwa Rolniczego w Poznaniu i jednostki podległe
WOT	Wielkopolska Organizacja Turystyczna
WPN	Wielkopolski Park Narodowy
WUW	Wielkopolski Urząd Wojewódzki
WZDW	Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich
ZDP	Zarząd Dróg Powiatowych w Poznaniu
ZPG WTR	Związek Powiatowo-Gminny "Wielkopolski Transport Regionalny"
ZPKWW	Zespół Parków Krajobrazowych Województwa Wielkopolskiego
ZTM	Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu

Spis treści

1. Wstęp – istota zintegrowanego planowania rozwoju, podstawy prawne, zasięg terytorialny oraz proces opracowywania dokumentu.....	5
2. Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej	12
2.1 Mocne strony	15
2.2 Słabe strony	21
2.3 Szanse	28
2.4 Zagrożenia	33
2.5 Analiza TOWS-SWOT	37
3. Wizja, cele strategiczne i kierunki działań	41
3.1 Wizja rozwoju	41
3.2 Cele rozwojowe i kierunki działań	42
4. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej.....	82
5. Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej	105
6. Obszary strategicznej interwencji.....	119
7. System realizacji strategii	123
8. Monitoring i ewaluacja.....	138
9. Ramy finansowe i źródła finansowania	142
10. Opis procesu uspołecznienia strategii	149
11. Bibliografia.....	154
12. Spis tabel i rycin	157
13. Załączniki.....	158

1. Wstęp – istota zintegrowanego planowania rozwoju, podstawy prawne, zasięg terytorialny oraz proces opracowywania dokumentu

Zintegrowane planowanie rozwoju stanowi jedno z podejść do programowania i realizacji działań związanych z interwencją rozwojową mającą na celu skuteczne ograniczanie różnic w poziomie i warunkach życia do poziomu akceptowalnego społecznie (Faludi 2006; Molle 2007). Nadrzędnym celem zintegrowanego planowania rozwoju jest próba połączenia w jego ramach planowania społeczno-gospodarczego i planowania przestrzennego w sposób prowadzący do integracji jego przedmiotów, poziomów oraz dokumentów. Wiąże się ono również z integracją wymiarów planowania ukierunkowaną na komplementarne uwzględnienie wymiaru ekonomicznego, społecznego, przestrzennego, ekologicznego oraz instytucjonalno-politycznego, co osadza je na fundamencie założeń rozwoju zrównoważonego (Turner, Pearce 1992). Wzrost zainteresowania zintegrowanym planowaniem rozwoju oraz próby jego operacyjnego wykorzystania w praktyce polityki rozwoju wynikają z tendencji ostatnich dekad do decentralizacji kompetencji publicznych i wzmacniania pozycji poziomu lokalnego, silnie ograniczonych co prawda po kryzysie finansowym w 2008 r. (Mazur 2017). Jest on również efektem wdrażania do praktyki polityki regionalnej w Europie jej nowego paradygmatu, który opiera się na koncepcji Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) (How regions... 2009), wykorzystanej w Raporcie Fabrizio Barci (2009), a określanej pojęciem *place based policy* (Churski i inni 2020). Jego wykorzystanie ma szczególne znaczenie w kontekście upowszechnienia koncepcji rozwoju endogenicznego wykorzystywanej w wyjaśnianiu stanu, przemian i konsekwencji zróżnicowań przestrzennych, bardzo dobrze zakorzenionej w podstawach teoretycznych geografii ekonomicznej i ekonomii (Churski, Kołsut 2017; Kołsut 2018; Churski i inni 2020). Zintegrowane planowanie rozwoju nabiera szczególnego znaczenia w obliczu nowej strategii rozwoju Wspólnoty określanej mianem Europejskiego Zielonego Ładu (2019). Jej znaczenie w skali lokalnej jest szczególnie istotne na co wskazują wnioski ostatnich Ósmego i Dziewiątego Raportu Kohezyjnego (Cohesion in Europe... 2022; Ninth Report on Economic... 2024). Pozwala ono bowiem na komplementarne podejście zarówno na etapie programowania jak i realizacji działań rozwojowych, wykorzystując w pełni zasoby endogeniczne kapitału terytorialnego, jego powiązanie z otoczeniem oraz szanse i ograniczenia wymiaru strategicznego i przestrzennego, obecnych i przyszłych procesów rozwojowych dotyczących społeczności lokalnej zamieszkującej, zagospodarowującej i zarządzającej danym terytorium. Takie właśnie zintegrowane podejście do planowania bazujące na idei rozwoju zrównoważonego oraz terytorialnej orientacji programowanych działań rozwojowych zastosowano w procesie opracowania „Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035”.

„Strategia rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035” jest nowym dokumentem strategicznym nawiązującym do idei zintegrowanego planowania rozwoju, który znalazł swoje miejsce w polskim systemie prawnym w związku z przyjęciem w 2020 r. Ustawy z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2020 r., poz. 1378), która wprowadziła nowelizację regulacji zawartych m.in. w Ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2024 r. poz. 324 ze zm.) oraz Ustawie z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1465 ze zm.). Wprowadzone wówczas zmiany stanowiły zapowiadany przez administrację rządową pierwszy etap procesu kształtowania warunków dla stworzenia systemu zarządzania rozwojem w Polsce w oparciu o zintegrowane strategie rozwoju, w tym strategię rozwoju ponadlokalnego. Dzięki regulacjom Ustawy z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw strategia rozwoju ponadlokalnego poszerzyła katalog dokumentów obowiązujących w polskim systemie planowania. W jej strukturze istotnym nowym elementem było zwiększenie zakresu strategii o nowe obowiązkowe elementy, w tym m. in.: model

struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz ustalenia i rekomendacje w zakresie polityki przestrzennej. Treści te stanowią potwierdzenie dążenia ustawodawcy do urzeczywistnienia w Polsce zintegrowanego podejścia w planowaniu rozwoju łączącego ze sobą sferę społeczną, gospodarczą i przestrzenną. Kompleksowy dokument ma zapewnić spójność i koordynację celów strategicznych rozwoju społeczno-gospodarczego z ich konsekwencjami oraz uwarunkowaniami przestrzennymi w zgodzie z założeniami rozwoju zrównoważonego i ładu przestrzennego.

Wprowadzone w 2020 r. zmiany miały swoją kontynuację trzy lata później. Wówczas bowiem dokonał się kolejny etap reformy planowania rozwoju, której głównym elementem była Ustawa z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2023 poz. 1688), która doprecyzowała zakres modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz ustaleń i rekomendacji w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej.

Niezależnie od doświadczeń integracji planowania w obszarach funkcjonalnych wypracowanych w ramach instrumentu zintegrowanych inwestycji terytorialnych, w ramach wdrażania polityki spójności w latach 2014-20, zintegrowana strategia rozwoju ponadlokalnego jest nowym narzędziem planowania zintegrowanego. Szczególne wyzwanie dla samorządu terytorialnego stanowi wymiar przestrzenny strategii – jego zakres treściowy, graficzny sposób prezentacji oraz powiązania z jednej strony z obecnym systemem planowania społeczno-gospodarczego, a z drugiej strony z systemem planowania przestrzennego. W celu zapewnienia wsparcia dla samorządów terytorialnych Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej opracowało poradnik zawierający rekomendacje dotyczące zasad, zakresu i metod opracowania strategii rozwoju ponadlokalnego, który bazuje na wynikach ekspertyzy przygotowanej przez zespół pracowników Wydziału Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, w składzie: prof. dr hab. Paweł Churski, dr inż. Przemysław Ciesiołka, dr Bartłomiej Kolsut, dr hab. Łukasz Mikuła (Strategia rozwoju... 2022). Poradnik zawiera m.in. modelowy przykład struktury funkcjonalno-przestrzennej dedykowanej poziomowi ponadlokalnemu. W połączeniu z przykładami dobrych praktyk i wypracowanymi w ramach innych projektów prowadzonych przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej rozwiązaniami stanowi ważną pomoc w procesie przygotowywania zintegrowanej strategii rozwoju ponadlokalnego. Strategia rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035 została przygotowana zgodnie z wytycznymi zawartymi w przedmiotowym podręczniku i w zgodzie z aktualnie obowiązującymi przepisami prawa.

Uwzględniając zapisy Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym wymaganymi składnikami strategii rozwoju ponadlokalnego są:

1. Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej.
2. Cele strategiczne rozwoju w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym.
3. Kierunki działań podejmowanych dla osiągnięcia celów strategicznych.
4. Oczekiwane rezultaty planowanych działań, w tym w wymiarze przestrzennym oraz wskaźniki ich osiągnięcia.
5. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru funkcjonalnego, rozumiany jako docelowy układ elementów składowych przestrzeni, w tym:
 - a) strukturę sieci osadniczej wraz z rolą i hierarchią jednostek osadniczych,
 - b) system powiązań przyrodniczych,
 - c) główne korytarze i elementy sieci transportowych, w tym pieszych i rowerowych,
 - d) główne elementy infrastruktury technicznej i społecznej.
6. Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej obszaru funkcjonalnego dotyczące:

- a) zasad ochrony środowiska i jego zasobów, w tym ochrony powietrza, przyrody i krajobrazu,
 - b) zasad ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej,
 - c) kierunków zmian w strukturze zagospodarowania terenów, w tym określenia szczególnych potrzeb w zakresie nowej zabudowy mieszkaniowej,
 - d) zasad lokalizacji obiektów handlu wielkopowierzchniowego w rozumieniu ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r. poz. 977, ze zm.),
 - e) zasad lokalizacji kluczowych inwestycji celu publicznego,
 - f) kierunków rozwoju systemów komunikacji, infrastruktury technicznej i społecznej,
 - g) zasad lokalizacji urządzeń wytwarzających energię o mocy zainstalowanej przekraczającej 500 kW,
 - h) zasad lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,
 - i) zasad kształtowania rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej,
 - j) zasad kształtowania zagospodarowania przestrzennego na obszarach zdegradowanych i obszarach rewitalizacji oraz obszarach wymagających przekształceń, rehabilitacji, rekultywacji lub remediacji.
7. Obszary strategicznej interwencji (OSI) określone w strategii rozwoju województwa wraz z zakresem planowanych działań.
 8. Obszary strategicznej interwencji kluczowe dla obszaru funkcjonalnego, jeżeli takie zidentyfikowano, wraz z zakresem planowanych działań.
 9. System realizacji strategii, w tym wytyczne do sporządzania dokumentów wykonawczych.
 10. Ramy finansowe i źródła finansowania.

Struktura strategii rozwoju ponadlokalnego obejmuje część diagnostyczną, kierunkową oraz wdrożeniową. W części diagnostycznej (rozdział 2) przedstawiono syntezę dokonanych ustaleń ewaluacyjnych i diagnostycznych, głównie z wykorzystaniem metody SWOT. Ustalenia te zostały dokonane w oparciu o wyniki prac badawczych zespołów Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu opublikowanych w ramach następujących raportów:

1. Ewaluacja Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej Metropolia Poznań 2020 (Kaczmarek i in., 2022a).
2. Ewaluacji Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Miasta Poznania (Churski, 2022).
3. Diagnoza porównawcza (benchmarking) stanu i dynamiki rozwoju Metropolii Poznań dla wybranych wskaźników rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego (Kaczmarek i in., 2022b).
4. Powiązania w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania (Churski & Kołsut, 2022).
5. Demografia i usługi społeczne w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania (Kulczyńska & Walaszek, 2022).
6. Gospodarka i rynek pracy oraz sytuacja finansowa w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania (Perdał & Burchardt, 2022).
7. Środowisko przyrodnicze w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania (Łowicki i in., 2022).
8. Mobilność w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania (Bul i in., 2022).
9. Zagospodarowanie przestrzenne w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania (Mikuła i in., 2022).
10. Synteza diagnozy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania (Churski i in., 2022).

W części kierunkowej na podstawie wniosków z diagnozy i przyjętej strategii normatywnej określono wizję, cele strategiczne i szczegółowe oraz kierunki działań (Rozdział 3). Wyrazem uwzględnienia w strategii rozwoju ponadlokalnego konsekwencji przestrzennych podejmowanych działań strategicznych jest model struktury funkcjonalno-przestrzennej (Rozdział 4) wraz z ustaleniami i rekomendacjami w zakresie kształtowania polityki planistycznej (Rozdział 5) oraz wskazanie OSI wraz z określeniem rekomendowanych działań interwencyjnych dedykowanych tym obszarom (Rozdział 6). W części wdrożeniowej strategii rozwoju ponadlokalnego definiuje się system jej realizacji (Rozdział 7), zasady monitoringu i ewaluacji (Rozdział 8) oraz ramy finansowe i źródła finansowania (Rozdział 9). Strategię rozwoju ponadlokalnego sporządzono w formie tekstowej oraz graficznej.

Zasięg przestrzenny Metropolii Poznań obejmuje 23 jednostki samorządu terytorialnego:

- a) Miasto na prawach powiatu Poznań,
- b) Powiat Poznański,
- c) miasta: Puszczykowo i Luboń,
- d) gminy miejsko-wiejskie: Buk, Kostrzyn, Kórnik, Mosina, Murowana Goślina, Oborniki, Pobiedziska, Skoki, Stęszew, Swarzędz, Szamotuły, Śrem,
- e) gminy wiejskie: Czerwonak, Dopiewo, Kleszczewo, Komorniki, Rokietnica, Suchy Las, Tarnowo Podgórne.

Obszar ten postrzega się za odpowiadający zasięgowi obszaru funkcjonalnego Miasta Poznania (ryc. 1.1.). Zasięg przestrzenny Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) Poznania, utożsamia się z Metropolią Poznań tworzoną przez jednostki samorządu terytorialnego zrzeszone od 2011 roku w Stowarzyszeniu Metropolia Poznań. Jego granice zostały określone Uchwałą Zarządu Województwa Wielkopolskiego Nr 6129/2023 z dnia 26 stycznia 2023 r. w sprawie: wyznaczenia zasięgu realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla obszaru funkcjonalnego Miasta Poznania w ramach programu Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027. Delimitacja obszaru MOF Poznania pozostaje niezmienna, decyzją samorządów zrzeszonych w ramach Metropolii Poznań, w stosunku do perspektywy finansowej 2014-2020. Zasięg realizacji zarówno Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035, jak również Strategii ZIT 2021+, pokrywa się z obszarem działalności Stowarzyszenia Metropolia Poznań - jest natomiast mniejszy w stosunku do MOF Poznania określonego w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego. Według stanu na 2020 r. obszar ten, o powierzchni 3 082 km², zamieszkują 1 055 044 osoby, co daje gęstość zaludnienia 342 os./km², czyli blisko trzykrotnie większą od średniej dla całej Polski. Obszar Metropolii Poznań zajmuje 10% powierzchni województwa wielkopolskiego oraz stanowi 30,17% jego populacji.



Rycina 1.1 Zasięg Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania

źródło: Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania na lata 2021-2027. Wersja 1.1. Poznań Aktualizacja wrzesień 2024. s.16.

Zakres czasowy „Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035” uwzględnia programowanie działań prorozwojowych w dwóch kolejnych perspektywach budżetowych Unii Europejskiej: 2021-2027 i 2028-2034. Opracowanie „Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035” stanowi kontynuację procesu strategicznego realizowanego przez Stowarzyszenie Metropolia Poznań (2011) i wcześniej Radę Aglomeracji Poznańskiej (2007) od momentu ich powstania. Zastępuje ona dotychczasową „Strategię rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020 (2011)”. „Strategia rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035” zapewnia koordynację realizowanych na obszarze funkcjonalnym Poznania działań strategicznych uwzględniając zakres i sposób realizacji planowanych przedsięwzięć uszczegółowionych w takich dokumentach jak:

1. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania na lata 2021 – 2027 (2024)”.
2. Dokumenty operacyjne Stowarzyszenia Metropolia Poznań (SUMP, Plan Adaptacji do Zmian Klimatu Metropolii Poznań, inne).
3. Dokumenty strategiczne i programowe przyjmowane przez inne podmioty działające na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania (Aquanet S.A., Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu, Związek Powiatowo-Gminny „Wielkopolski Transport Regionalny”, Poznańska Lokalna Organizacja Turystyczna, Związek Międzygminny „Puszcza Zielonka” i inne).

Proces przygotowania „Strategii rozwoju ponadlokalnego - Metropolia Poznań 2035” składał się z czterech zasadniczych etapów:

1. EWALUACJA – proces ewaluacji, czyli oceny realizacji w kontekście osiągnięcia zakładanych celów wraz ze sformułowaniem rekomendacji dla przyszłych działań strategicznych, dotyczył dwóch dokumentów. Ewaluacja ex-post dotyczyła „Strategii rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020 (2011)”. Ewaluacja on-going dotyczyła „Strategii zintegrowanych inwestycji terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Miasta Poznania (2015)”. Wnioski uzyskane w wyniku przeprowadzonych badań ewaluacyjnych wykorzystano w pracach kierunkowych.
2. DIAGNOZA – proces diagnozy, mający na celu identyfikację silnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń dotyczących procesu rozwoju obszaru funkcjonalnego Miasta Poznania składał się z dwóch części. W pierwszej części przeprowadzono diagnozę porównawczą (benchmarking) stanu i dynamiki rozwoju Metropolii Poznań dla wybranych wskaźników rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego na tle czterech referencyjnych obszarów funkcjonalnych: Wrocławia, Trójmiasta, Łodzi i Krakowa. Zakres analizy obejmował kluczowe kwestie rozwoju społeczno-gospodarczego ww. obszarów metropolitalnych takie jak: stan, dynamika i struktura ludności, infrastruktura i dostępność usług społecznych, materialne warunki życia (mieszkalnictwo, infrastruktura techniczna), zarządzanie środowiskiem, gospodarka i rynek pracy, finanse publiczne oraz integracja zarządzania w miejskim obszarze funkcjonalnym. W drugiej części przeprowadzono diagnozę pogłębioną sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej Metropolii Poznań, w ramach której uwzględniono sześć kluczowych zagadnień: (1) powiązania funkcjonalne, (2) demografia i usługi społeczne, (3) gospodarka, rynek pracy i finanse komunalne, (4) środowisko przyrodnicze, (5) zagospodarowanie przestrzenne, (6) system transportowy i mobilność. Uzyskane wyniki poddano syntezie przy wykorzystaniu metody SWOT, której ustalenia zweryfikowano w ramach konsultacji społecznych z przedstawicielami wszystkich jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład Stowarzyszenia Metropolia Poznań. Rezultaty tego procesu opracowano wykorzystując metodę SWOT/TOWS, co pozwoliło określić

relacje pomiędzy czynnikami wewnętrznymi oraz zewnętrznymi i wykorzystać wyniki jako podstawę sformułowania założeń prac kierunkowych.

3. KIERUNKI ROZWOJU – w części kierunkowej na podstawie wniosków z diagnozy i przyjętej strategii normatywnej określono wizję, cele strategiczne i kierunki działań. Przyjęta hierarchiczna struktura celów spełnia kryteria SMART. Zostały one sformułowane w sposób zapewniający ich precyzyjność, mierzalność, akceptowalność, realistyczność i terminowość. Zgodnie z wytycznymi określonymi dla strategii rozwoju ponadlokalnego wszystkie ustalenia części kierunkowej zostały również odzwierciedlone w odniesieniu do ich konsekwencji przestrzennych. Wyrazem uwzględnienia w „Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035” konsekwencji przestrzennych podejmowanych działań strategicznych jest model struktury funkcjonalno-przestrzennej wraz z rekomendacjami w zakresie polityki planistycznej oraz wskazanie obszarów strategicznej interwencji (OSI) wraz z określeniem rekomendowanych działań interwencyjnych dedykowanych tym obszarom.
4. ZAŁOŻENIA WDRAŻANIA - w części wdrożeniowej Strategii określono podmioty odpowiedzialne za jej wdrażanie, a także skonkretyzowano założenia operacyjne służące realizacji przyjętych celów strategicznych. W tym zakresie określono potencjalne źródła finansowania zaplanowanych działań i zdefiniowano założenia systemu zapewniającego ich wdrażanie, obejmującego interesariuszy reprezentujących sektor publiczny, społeczny i gospodarczy. W celu zapewnienia właściwej realizacji „Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035” doprecyzowano również zasady monitoringu i ewaluacji realizacji jej założeń.

2. Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej

Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej wynikają z przeprowadzonych badań ewaluacyjnych i diagnostycznych. Badania ewaluacyjne oceniające dotychczas funkcjonujące strategie rozwoju Metropolii Poznań opublikowano w formie dwóch odrębnych raportów (Kaczmarek i in. 2022a; Churski 2022). W przypadku badań diagnostycznych, prace badawcze dotyczące Metropolii Poznań zostały szczegółowo opisane w ośmiu odrębnych i obszernych raportach (Bul i in., 2022; Churski & Kołsut, 2022; Churski i in., 2022; Kaczmarek i in. 2022b; Kulczyńska & Walaszek, 2022; Łowicki i in., 2022; Mięka i in. 2022; Perdał & Burchardt, 2022). Badania diagnostyczne przeprowadzono z uwzględnieniem stanu i dynamiki zjawisk dla okresu 2010-2021, z aktualizacją do stanu na rok 2022. Niniejszy rozdział stanowi podsumowanie ww. raportów, koncentrując się przede wszystkim na syntezie kluczowych potencjałów i problemów rozwojowych Metropolii Poznań, przy czym najważniejsze ustalenia diagnostyczne zaktualizowano do roku 2023 (dane statystyczne publikowane przez instytucje publiczne, w tym GUS) lub 2024 (informacje na temat różnego rodzaju inwestycji, w tym w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej). W celu dokonania syntezy wykorzystano metodę SWOT, rekomendowaną przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej w podręczniku dotyczącym strategii rozwoju ponadlokalnego (Strategia Rozwoju..., 2022).

Analiza SWOT jest najczęstszym narzędziem stosowanym w celu syntezy diagnozy wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań funkcjonowania i rozwoju jednostek samorządu terytorialnego oraz ich związków. Polega ona na podsumowaniu diagnozy poprzez określenie mocnych stron, słabych stron, szans i zagrożeń mogących wpłynąć na sytuację rozwojową obszaru. W celu przeprowadzania analizy SWOT Metropolii Poznań przyjęto następujące ustalenia definicyjne:

1. Mocne strony – wszystko to, co stanowi atut, przewagę, zaletę Metropolii Poznań (czynnik wewnętrzny).
2. Słabe strony – wszystko to, co stanowi słabość, barierę, wadę Metropolii Poznań (czynnik wewnętrzny).
3. Szanse – wszystko to, co stwarza Metropolii Poznań szansę korzystnej zmiany (czynnik zewnętrzny).
4. Zagrożenia – wszystko to co stwarza Metropolii Poznań niebezpieczeństwo zmiany niekorzystnej (czynnik zewnętrzny).

Macierz SWOT dla Metropolii Poznań została sformułowana z uwzględnieniem wiedzy ekspertów zewnętrznych (wyniki badań opisane w ww. raportach) i lokalnych (samorządowców, urzędników, reprezentantów społeczności lokalnych – wyniki warsztatów strategicznych). Wybrane ostatecznie mocne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia dla Metropolii Poznań (wraz z wagami) zostały przedstawione w tab. 2.1 i 2.2. W dalszej części rozdziału zostaną one syntetycznie opisane (podrozdziały 2.1-2.4), a następnie przeanalizowane pod kątem wzajemnego związku między nimi w formie analizy TOWS/SWOT (podrozdział 2.5).

Tabela 2.1 Mocne i słabe strony, czyli potencjały i problemy, bariery rozwoju Metropolii Poznań

Lp	Mocne strony	Waga	Lp	Słabe strony	Waga
1	Funkcjonowanie zintegrowanych form organizacyjnych w transporcie zbiorowym (PKM, ZPG WTR, PEKA, BTK bilet, porozumienia transportowe)	13,60%	1	Wysoki i rosnący poziom ruchu samochodowego (zmniejszający poziom bezpieczeństwa i powodujący presję na środowisko) oraz wynikające z niego trudności w sprawnej realizacji	13,59%

Lp	Mocne strony	Waga	Lp	Słabe strony	Waga
				przewozów autobusowych i tramwajowych	
2	Dobrze rozwinięty układ linii kolejowych (wraz z węzłami przesiadkowymi) i dróg znaczenia krajowego	11,90%	2	Niekorzystnie ukształtowany model rozwoju przestrzennego oparty na chaotycznej konsumpcji rozproszonych przestrzennie użytków rolnych oraz prywatyzacji korzyści i upublicznieniu kosztów urbanizacji, przy stosunkowo niskim poziomie pokrycia planistycznego	12,40%
3	Silne powiązania między Poznaniem a strefą zewnętrzną Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (dojazdy do pracy, szkół, placówek usługowych)	11,40%	3	Ograniczenia przepustowości Poznańskiego Węzła Kolejowego i problemy wynikające z braku wpływu Metropolii Poznań na zarządzanie infrastrukturą kolejową	11,68%
4	Wartościowe zasoby i walory środowiska przyrodniczego (formy ochrony przyrody, jeziorność, urozmaicona rzeźba)	9,86%	4	Brak jednego organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz ograniczenia w ramach integracji taryfowej i czasowej różnych form transportu	9,65%
5	Dobrze wykształcone elementy struktury przestrzennej centrum Metropolii Poznań (place publiczne i rynki dzielnicowe, ring poforteczny, kliny zieleni) oraz mniejszych historycznych ośrodków miejskich	7,54%	5	Brak spójnego systemu dróg rowerowych	8,61%
6	Dobra na tle kraju sytuacja finansowa jednostek samorządu terytorialnego Metropolii Poznań przy zmniejszającym się poziomie nierówności dochodowych JST	7,39%	6	Niezadowolający stan niektórych elementów środowiska przyrodniczego (np. jakość wody i powietrza) oraz niekorzystny bilans wodny wywołujący zjawisko suszy	8,34%
7	Silny i zdywersyfikowany sektor przedsiębiorstw różnej wielkości, w tym z udziałem kapitału zagranicznego	6,60%	7	Względnie słaba pozycja poznańskiego portu lotniczego	6,01%
8	Wzrost potencjału demograficznego Metropolii Poznań (prognozowany wzrost liczby ludności w skali całej Metropolii Poznań)	5,54%	8	Duża powierzchnia nieprzepuszczalna i mało terenów zieleni w przestrzeni silnie zurbanizowanej	4,94%
9	Niski poziom bezrobocia	5,48%	9	Niedopasowanie strony podażowej (pracownicy) ze stroną popytową (pracodawcy) rynku pracy w zakresie nisko jak i wysoko wyspecjalizowanych zawodów	4,24%
10	Wysoki na tle Polski poziom rozwoju infrastruktury w zakresie ochrony środowiska (wodociągi, kanalizacja, gospodarka odpadami)	5,25%	10	Niekorzystne zmiany w strukturze ludności Metropolii Poznań oraz zmniejszenie się liczby studentów skutkujące spadkiem liczby pracujących	4,21%
11	Względnie niewielka skala problemów społecznych wynikających z trudnej sytuacji materialnej	4,94%	11	Problemy zdrowotne (zwiększenie zachorowalności, pośrednie skutki pandemii) oraz zróżnicowana dostępność placówek ochrony zdrowia (szczególnie leczenia szpitalnego) i opieki społecznej	3,90%

Lp	Mocne strony	Waga	Lp	Słabe strony	Waga
12	Doświadczenia współpracy JST Metropolii Poznań budujący zaufanie między partnerami	3,57%	12	Brak wspólnej (lub przynajmniej ujednoczonej) bazy ofert terenów inwestycyjnych	3,84%
13	Wydarzenia sportowe i kulturalne o międzynarodowym zasięgu oraz sukcesy miejscowych klubów sportowych	3,01%	13	Problemy gospodarki odpadami (trudności w osiągnięciu przez gminy wyznaczonych poziomów recyklingu oraz względnie duża liczba mieszkańców poza systemem, rozproszenie organizacyjne systemu)	3,78%
14	Dobra współpraca szkolnictwa zawodowego z przedsiębiorcami	2,05%	14	Niski udział w rynku mieszkaniowym form budownictwa społecznego	3,03%
15	Dynamiczny i zróżnicowany pod względem oferty rynek budownictwa deweloperskiego	1,87%	15	Relatywnie gorsza sytuacja gospodarcza i finansowa gmin bardziej oddalonych od Poznania	1,78%

źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań diagnostycznych oraz przeprowadzonych warsztatów z przedstawicielami Metropolii Poznań.

Tabela 2.2 Szanse i zagrożenia, czyli pozytywne i negatywne okoliczności zewnętrzne wpływające na rozwój Metropolii Poznań

Lp	Szanse	Waga	Lp	Zagrożenia	Waga
1	Środki finansowe z programów zewnętrznych w tym przeznaczone m.in. na mobilność, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, ochronę środowiska, adaptację do zmian klimatu, wzmacniające zmiany strukturalne na rynku pracy	22,88%	1	Zmiany prawne (w tym podatkowe) skutkujące zmniejszeniem poziomu niezależności finansowej samorządu terytorialnego i pogorszeniem się bieżącej sytuacji budżetowej	13,84%
2	Wzmocnienie powiązań transportowych z regionem wskutek rozbudowy sieci dróg krajowych (S11 oraz północno-wschodnie obejście drogowe Poznania)	17,03%	2	Obniżenie poziomu bezpieczeństwa w związku z wojną w Ukrainie	13,50%
3	Poprawa dostępności transportu kolejowego wskutek realizacji inwestycji znaczenia krajowego (m.in. budowa linii kolejowej nr 85 - kolei dużych prędkości, rozbudowa Poznańskiego Węzła Kolejowego, modernizacja obwodnicy towarowej)	15,25%	3	Wzrost cen dóbr i usług (szczególnie paliw i energii, które wpływają m.in. na koszty funkcjonowania usług publicznych) oraz potencjalne przerwy w dostawach energii	12,43%
4	Upowszechnienie rozwiązań opartych na przyrodzie w tym, zielono-niebieskiej infrastruktury	10,31%	4	Przedłużający się brak narzędzi prawnych, programowych i finansowych umożliwiających skuteczną koordynację procesów rozwoju w skali obszaru metropolitalnego	12,03%
5	Reforma planowania przestrzennego oraz powiązanie planowania strategicznego z systemem planowania przestrzennego	9,81%	5	Zmiany klimatu i ich następstwa środowiskowe (np. susze, deszcze nawalne, miejska wyspa ciepła) i społeczno-gospodarcze (np. straty materialne)	11,81%

Lp	Szanse	Waga	Lp	Zagrożenia	Waga
6	Zmiany technologiczne (rozwój zeroemisyjnych technologii, cyfryzacji i automatyzacji)	7,88%	6	Problemy kadrowe sektora publicznego (głównie nauczyciele i urzędnicy) związane z niskimi płacami i małą atrakcyjnością tych miejsc pracy	9,92%
7	Położenie względnie blisko granicy zachodniej Polski	4,53%	7	Nadchodząca recesja lub kryzys gospodarczy na rynkach globalnych	8,65%
8	Zwiększanie świadomości ekologicznej, w tym zainteresowania żywnością ekologiczną i zdrowym stylem życia wśród społeczeństwa	4,22%	8	Rosnąca presja konkurencyjna ośrodków metropolitalnych o podobnej wielkości do Metropolii Poznań	5,65%
9	Uzupełnienie deficytów na rynku pracy poprzez migracje zagraniczne	4,03%	9	Silniejsza pozycja konkurencyjnych portów lotniczych wskutek realizacji inwestycji infrastrukturalnych i poprawy ich oferty przewozowej	5,27%
10	Poprawa kompetencji społeczeństwa oraz instytucji w zakresie kształcenia i pracy zdalnej	2,59%	10	Zablokowanie lub odłożenie w czasie zmian w prawie dotyczącym planowania przestrzennego	3,54%
11	Programy wsparcia rozwoju budownictwa społecznego	1,47%	11	Długoterminowe psychospołeczne i zdrowotne skutki pandemii COVID-19	3,36%

źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań diagnostycznych oraz przeprowadzonych warsztatów z przedstawicielami Metropolii Poznań.

2.1 Mocne strony

S1. Funkcjonowanie zintegrowanych form organizacyjnych w transporcie zbiorowym (PKM, ZPG WTR, PEKA, BTK bilet, porozumienia transportowe) (waga: 13,6%)

Jednym z ważniejszych działań podnoszących poziom funkcjonowania transportu w Metropolii Poznań było uruchomienie w 2018 r. Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM). Aktualnie PKM oferuje połączenia w kierunku Wronek, Rogoźna Wlkp., Wągrowca, Gniezna, Wrześni, Środy Wlkp., Kościana, Grodziska Wlkp. i Nowego Tomyśla. Finansowanie systemu PKM opiera się na współpracy Samorządu Województwa Wielkopolskiego, Miasta Poznania, Powiatu Poznańskiego oraz 36 gmin i 9 powiatów. Mocną stroną jest także istniejący system taryfowy w Metropolii Poznań, który umożliwia przemieszczanie się po jej obszarze przy wykorzystaniu różnych środków transportu w ramach wspólnego biletu okresowego i w wybranych przypadkach także biletu jednorazowego. Innym przykładem współpracy transportowej są porozumienia międzygminne, w ramach których Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu (ZTM) organizuje przewozy na terenie 19 gmin (w tym 3 poza obszarem Metropolii Poznań). W 5. gminach: Czerwonak, Komorniki, Luboń, Rokietnica i Suchy Las – ZTM Poznań pełni funkcję jedyne organizatora Ponadto, w 2021 r. powołano Związek Powiatowo-Gminny „Wielkopolski Transport Regionalny” (ZPG WTR), który przejął rolę organizatora transportu publicznego w regionalnych przewozach autobusowych. Realizuje on swoje działania na obszarze powiatów i gmin Metropolii Poznań takich jak: Miasto Poznań, Powiat Poznański, Buk, Dopiewo, Kórnik, Mosina, Oborniki, Stęszew, Suchy Las, Śrem i Tarnowo Podgórne.

S2. Dobrze rozwinięty układ linii kolejowych (wraz z węzłami przesiadkowymi) i dróg znaczenia krajowego (waga: 11,9%)

Do mocnych stron Metropolii Poznań należy zaliczyć dużą spójność oraz bardzo korzystny, gwiazdasty układ linii kolejowych (wszystkie linie prowadzą promieniście do dworca Poznań Główny). Dodatkowo,

Poznań posiada obwodnicę kolejową, która tworzy $\frac{3}{4}$ ringu wokół miasta (brakuje domknięcia od strony zachodniej). Poznań jest również bardzo korzystnie położony w układzie sieci krajowej. Ponadto, stan techniczny infrastruktury kolejowej wykorzystywanej w ruchu pasażerskim jest bardzo dobry. Silną stroną poznańskiego węzła kolejowego jest również rozbudowany i silnie powiązany z koleją system zintegrowanych węzłów przesiadkowych. W ostatnich latach z uwagi na możliwości finansowania infrastruktury wchodzącej w skład zintegrowanych węzłów przesiadkowych (ZWP) powstało w Metropolii Poznań kilkadziesiąt tego typu obiektów. Na szczególną uwagę zasługuje także sieć połączeń drogowych, w tym przede wszystkim ukończony niemalże w całości podstawowy układ sieci drogowej znaczenia krajowego. Najważniejsze ciągi drogowe Metropolii Poznań stanowią: autostrada A2, która jest częścią drogi europejskiej E30, droga ekspresowa S5 Gdańsk – Poznań – Wrocław, będąca trasą łącznikową sieci TEN-T (oznaczona jako E261) oraz droga nr 11 z Bytomia do Kołobrzegu, która na większości przebiegu na obszarze Metropolii Poznań posiada klasę S. Stan istniejącej infrastruktury dróg krajowych na podstawie Systemu Oceny Stanu Nawierzchni (SOSN) oceniany jest jako dobry lub bardzo dobry.

S3. Silne powiązania między Poznaniem a strefą zewnętrzną Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (dojazdy do pracy, szkół, placówek usługowych) (waga: 11,4%)

Synteza powiązań funkcjonalnych w Metropolii Poznań doprowadziła do kilku ważnych wniosków. W pierwszej kolejności należy podkreślić znaczne wewnętrzne powiązanie w Metropolii Poznań pomiędzy rdzeniem (Poznaniem) a strefą zewnętrzną (21 gminami należącymi do Stowarzyszenia Metropolia Poznań). Skala bezwzględnych przemieszczeń jaką odnotowujemy na tym terenie jest największa wśród innych MOF w Polsce i to w zasadzie w każdym z typów przemieszczeń. Łączna liczba wymeldowań i zameldowań osiągała w gminach Metropolii Poznań w ostatnich latach najwyższą wartość w Metropolii Poznań i wśród wszystkich podobnych MOF w Polsce. W jeszcze większym stopniu Metropolia Poznań wyróżnia się na tle innych tego typu obszarów pod względem dojazdów do pracy. Metropolię Poznań cechuje znaczna skala migracji wahadłowych z Poznania do gmin strefy podmiejskiej (szczególnie gminy Tarnowo Podgórne, w mniejszym stopniu także gminy Suchy Las), co jest wyraźną specyfiką na tle innych MOF miast wojewódzkich. Podobnie wyglądają statystyki dotyczące dojazdów do placówek oświatowych. Wśród nich najważniejsze znaczenie mają dojazdy z gminy powiatu poznańskiego do szkół ponadpodstawowych w Poznaniu. Ze względu na wyższą centralność tego typu usług, rodzą one zwykle konieczność szerszej koordynacji i współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego Metropolii Poznań. Silny poziom związania Metropolii Poznań potwierdzają także dane dotyczące okazjonalnych dojazdów do placówek ochrony zdrowia (świadczenia ambulatoryjnej opieki specjalistycznej i leczenia szpitalnego).

S4. Wartościowe zasoby i walory środowiska przyrodniczego (formy ochrony przyrody, jeziorność, urozmaicona rzeźba) (waga: 9,86%)

Metropolia Poznań charakteryzuje się istnieniem wartościowych zasobów i walorów środowiska przyrodniczego. Powierzchnia terenu Metropolii Poznań jest bardzo zróżnicowana pod względem morfologicznym, co wynika z jej polodowcowego charakteru. Z form akumulacyjnych na szczególną uwagę zasługują pagórki i wzgórza moreny czołowej typu spiętrzonego. Atrakcyjne przyrodniczo i krajobrazowo są też doliny rzek, zwłaszcza Warty, która w Metropolii Poznań tworzy tzw. Poznański Przełom Warty. Wysokie walory przyrodnicze są w dużej mierze chronione. Na terenie Metropolii Poznań znajdują się wszystkie formy ochrony przyrody z wyjątkiem stanowiska dokumentacyjnego, tj. park narodowy, rezerwat przyrody, park krajobrazowy, obszar Natura 2000, obszar chronionego krajobrazu, pomnik przyrody, użytek ekologiczny i zespół przyrodniczo-krajobrazowy. Na szczególną uwagę zasługuje Wielkopolski Park Narodowy położony tuż przy granicy z Poznaniem na terenie gmin Mosina,

Puszczykowo i Stęszew. Przeciętny udział form ochrony przyrody w powierzchni gmin Metropolii wynosi 31%. Ważnym elementem krajobrazu są także jeziora. Na terenie Metropolii Poznań znajduje się ich ponad 70 (biorąc pod uwagę te o powierzchni powyżej 1 ha). Metropolia Poznań jest największym skupiskiem ludności w Polsce położonym wśród jezior, które jako miejsca kąpielowe dostarczają ludności wyjątkowych walorów rekreacyjnych. Największe jeziora znajdują się w rynnach polodowcowych (Łódzko-Dymaczewskiej, Kórnicko-Zaniemyskiej, Niepruszewsko-Strykowskiej) oraz w dolinach rzek (Cybiny i Główniej). Na szczególną uwagę zasługuje Jezioro Kierskie, dziesiąte pod względem zasobności wodnej na Pojezierzu Wielkopolsko-Kujawskim. Jest to jedno z największych jezior w Polsce mieszczące się w granicach administracyjnych miasta.

S5. Dobrze wykształcone elementy struktury przestrzennej centrum Metropolii (place publiczne i rynki dzielnicowe, ring poforteczny, kliny zieleni) oraz mniejszych historycznych ośrodków miejskich (waga: 7,54%)

Rozwój ośrodków miejskich wyznaczających podstawowy układ osadniczy Metropolii Poznań był przez stulecia świadomie kształtowany przez dobre wzorce urbanistyczne, które pozostawiły po sobie korzystną strukturę przestrzenną w historycznych częściach miast. Poznań jako miasto lokacyjne został starannie zaplanowany pod względem siatki ulic i rozmieszczenia funkcji już w XIII w. Podobnie, choć na mniejszą skalę, wokół centralnie usytuowanych rynków, ukształtowane zostały w średniowieczu i wczesnym okresie nowożytnym układy przestrzenne pozostałych miast mających korzenie w tych epokach (Kostrzyn, Śrem, Pobiedziska, Bnin, Mosina, Stęszew, Buk, Murowana Goślina, Szamotuły, Oborniki, Skoki, Swarzędz, Kórnik). Konceptje urbanistyczne oparte o place publiczne kontynuowane były w okresie pruskim, szczególnie w Poznaniu – zarówno w dzisiejszym centrum miasta (Pl. Wolności, Pl. Wielkopolski, Pl. Bernardyński, Pl. Cyryla Ratajskiego), jak i w gminach podmiejskich przyłączonych w 1900 r. (Jeżyce, Łazarz, Wilda) w postaci ich rynków dzielnicowych, funkcjonujących do dziś. Ponadto, na początku XX w. wybitny urbanista J. Stübben zaprojektował reprezentacyjny ring na miejscu dawnych fortyfikacji oraz sporządził regularny plan strefowania przeznaczenia terenu i parametrów zabudowy. Z kolei w 1931 r. powstała koncepcja systemu zieleni opartego na układzie klinowo-pierścieniowym z istotnymi powiązaniem z szerszym otoczeniem regionalnym, w tym kompleksami dzisiejszego Wielkopolskiego Parku Narodowego i Puszczy Zielonki.

S6. Dobra na tle kraju sytuacja finansowa jednostek samorządu terytorialnego Metropolii Poznań przy zmniejszającym się poziomie nierówności dochodowych JST (waga: 7,39%)

Jednostki samorządu terytorialnego Metropolii Poznań z uwagi na korzystną sytuację gospodarczą oraz rynku pracy cechowały się wyjątkowo korzystną sytuacją finansową. W całym badanym okresie nadwyżka operacyjna była dodatnia i w większości przypadków wykazywała tendencję rosnącą. Fakt utrzymania w całym badanym okresie nadwyżki operacyjnej było ważnym i pozytywnym obrazem finansów samorządowych w Metropolii Poznań. W tym samym okresie w skali kraju 1-4% a czasami i więcej gmin (7% w 2011 r.) wykazywało deficyt operacyjny. Ponadto, wyraźnie szybciej rosły dochody gmin o niższym poziomie niż gmin o relatywnie wyższym ich poziomie. W efekcie tego zaobserwowano spadek nierówności pod względem wielkości dochodów własnych w gminach Metropolii Poznań. Wyrazem tego były malejące wartości indeksów nierówności Williamsona i Giniego. Może stanowić to potwierdzenie, że silnie powiązane wewnętrznie gminy w obrębie Metropolii Poznań stanowią jednostki komplementarne funkcjonalnie, a to z kolei będzie sprzyjać dyfuzji procesów rozwojowych na te części Metropolii Poznań charakteryzujące się niższym poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego. Należy jednak pamiętać, że dynamika zmian gospodarczych związanych z pandemią i wojną w Ukrainie mocno dotyka budżety

samorządów. Nieprzewidywalność przyszłych zdarzeń w tym zakresie, uniemożliwia rysowanie jednoznacznych scenariuszy przyszłości o wysokim poziomie prawdopodobieństwa zajścia.

S7. Silny i zdywersyfikowany sektor przedsiębiorstw różnej wielkości, w tym z udziałem kapitału zagranicznego (waga: 6,6%)

W badanym w ramach diagnozy okresie, w Metropolii Poznań nastąpił 25% wzrost liczby podmiotów gospodarczych oraz 10% wzrost liczby spółek handlowych z kapitałem zagranicznym. Szybszy wzrost liczby podmiotów gospodarczych obserwowano w strefie zewnętrznej Metropolii (głównie w gminach sąsiadujących z Poznaniem) niż w Poznaniu. W przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców liczba podmiotów gospodarczych w Metropolii Poznań wzrosła o 19%. W Metropolii Poznań dominują małe podmioty gospodarcze, ale występuje także ponad 220 podmiotów zatrudniających powyżej 250 pracujących. Reprezentują one zarówno sektor publiczny jak i niepubliczny oraz działalność usługową i przemysłową. Tym samym Metropolia Poznań cechowała się stosunkowo wysokim poziomem zróżnicowania struktury gospodarczej, wykazując jednocześnie tendencję rosnącą. Im więcej przedsiębiorstw i miejsc pracy reprezentujących zróżnicowane sektory i działy gospodarki, tym gospodarka jest bardziej odporna na ewentualne szoki czy przekształcenia sektorowe związane z trendami globalnymi czy prowadzoną polityką państwa. Daje to większą elastyczność, ale staje w opozycji do specjalizacji, która uchodzi za ważny element gospodarki podnoszący jej konkurencyjność. Z kolei występowanie podmiotów gospodarczych z udziałem kapitału zagranicznego stanowi przejaw atrakcyjności inwestycyjnej, a także wiąże się z potencjalnym napływem innowacji technologicznych i organizacyjnych, wzrostem efektywności ekonomicznej i konkurencyjności, a przez to działa stymulująco na rozwój lokalny.

S8. Wzrost potencjału demograficznego Metropolii Poznań (prognozowany wzrost liczby ludności w skali całej Metropolii Poznań) (waga: 5,54%)

W badanym okresie, liczba ludności Metropolii Poznań wzrosła o 9,4%, osiągając wartość ok. 1,1 mln mieszkańców. Korzystne zmiany, polegające na wzroście liczby ludności, zaszły w 20 gminach, a największy zaobserwowano w gminach położonych w strefie bezpośredniego oddziaływania Poznania (I pierścień gmin – wzrost o ok. 36%). Główną determinantą tych zmian jest utrzymujące się dodatnie saldo migracji, zdecydowanie przewyższające dodatni przyrost naturalny. Nadal obserwowany jest wysoki napływ ludności do gmin I pierścienia, a w szczególności do gmin: Dopiewo, Rokietnica, Kleszczewo czy Komorniki. Gminami o niekorzystnych zmianach demograficznych są Poznań oraz Puszczykowo. Obie jednostki odnotowały ubytek ludności, któremu towarzyszył spadek gęstości zaludnienia. Kurczenie się liczby ludności w tych gminach powodowane jest zarówno ujemnym przyrostem naturalnym, który ma coraz większy wpływ na kształtowanie liczby ludności, jak i ujemnym saldem migracji. Na drugim biegunie zmian demograficznych są gminy Kórnik i Kleszczewo, które jako jedyne w Metropolii Poznań cechowały się wzrostem przyrostu naturalnego i spadkiem wskaźnika starości demograficznej. Zmieniła się relacja liczby ludności między miastem głównym a pozostałą częścią Metropolii Poznań. Utrzymujące się tendencje demograficzne, zwłaszcza duża skala emigracji z Poznania do gmin ościennych, spowodowała odwrócenie proporcji liczby ludności w ten sposób, że od roku 2021 więcej osób zamieszkuje strefę zewnętrzną Metropolii Poznań niż miasto centralne.

S9. Niski poziom bezrobocia (waga: 5,48%)

Metropolia Poznań od lat cechuje się jedną z najniższych wartości stopy bezrobocia w skali kraju (do 2%). Bezrobocie stanowiące efekt niedopasowania popytu na pracę i podaży pracy jest zjawiskiem wysoce niekorzystnym. Nadmiar osób poszukujących pracy, prowadzi to do obniżenia dochodów gospodarstw domowych, a w konsekwencji do spadku popytu globalnego i wpływów do budżetów publicznych.

To prowadzi do wzrostu obciążenia sektora publicznego wydatkami na pomoc socjalną i walkę z bezrobociem, co w efekcie pogłębia deficyt budżetowy. Zatem pożądana jest równowaga, w której istniejące zasoby pracy w pełni zaspokajają potrzeby przedsiębiorstw. Korzystna sytuacja gospodarcza większości gmin Metropolii Poznań przejawiająca się wzrostem liczby podmiotów gospodarczych hamowana była przez malejącą liczbę pracujących, będącą pochodną przeobrażeń zachodzących w strukturze demograficznej ludności. To zaś z punktu widzenia podażowej strony rynku pracy było zjawiskiem bardzo niekorzystnym. W badanym okresie zadowalająca sytuacja gospodarcza przy malejącym udziale osób w wieku produkcyjnym skutkowałą wyraźnie niskim poziomem bezrobocia. Sytuacja ta sprawia, że Metropolia stanowi jeden z bardziej atrakcyjnych rynków pracy dla obcokrajowców. Tym samym jednak sytuacja ta wskazuje na pewien problem z odpowiednim zaspokojeniem popytu na pracę miejscowymi zasobami pracy, także nierównoważonymi osobami dojeżdżającymi do pracy.

S10. Wysoki na tle Polski poziom rozwoju infrastruktury w zakresie ochrony środowiska (wodociągi, kanalizacja, gospodarka odpadami) (waga: 5,25%)

Jedną z mocnych stron rozwoju Metropolii Poznań jest poziom rozwoju infrastruktury wodno-kanalizacyjnej i związanej z systemem gospodarki odpadami. W ostatnich latach w Metropolii Poznań wybudowano ponad 1000 km sieci wodociągowej (wzrost o około 28%) i ponad 1500 km sieci kanalizacyjnej (wzrost o około 70%). Dodatkowo, położenie Metropolii Poznań w obrębie dużych zbiorników wód podziemnych umożliwia łatwiejszy dostęp do wody wodociągowej, która przekracza przyjęte normy. Z drugiej strony ewentualne odstępstwa na bieżąco korygowane są przez nowoczesne systemy uzdatniania lub działania naprawcze. Do mocnych stron należy zaliczyć również rozwój aglomeracji kanalizacyjnych KPOŚK, w których sukcesywnie rozbudowuje się sieć kanalizacyjną ponad podziałami administracyjnymi. Na obszarach peryferyjnych, gdzie rozwój sieci jest nieuzasadniony ekologicznie lub ekonomicznie, zauważalny jest wzrost udziału przydomowych oczyszczalni ścieków względem zbiorników bezodpływowych (szamb). Wysoko trzeba ocenić także wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, zwłaszcza biogazu i biomasy. Metropolia Poznań odznacza się dobrą kondycją systemu gospodarki odpadami komunalnymi, co wynika przede wszystkim z wdrożonych rozwiązań infrastrukturalnych, zwłaszcza w kontekście funkcjonowania Instalacji Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych w Poznaniu (ITPOK) i Instalacji do odzysku odpadów biodegradowalnych (Biokompostownia), których moce przerobowe wynoszą odpowiednio 250 000 Mg i 48 000 Mg. Obie instalacje posiadają potencjał dla dalszej rozbudowy systemu bezpiecznego przetwarzania odpadów komunalnych minimalizującego składowanie odpadów.

S11. Względnie niewielka skala problemów społecznych wynikających z trudnej sytuacji materialnej (waga: 4,94%)

W ostatnich latach zmalała wartość wskaźnika osób objętych pomocą społeczną we wszystkich badanych gminach Metropolii Poznań. Największy spadek odnotowano w gminie Dopiewo (wskaźnik dynamiki 27,4%) a najmniejszy w gminie Luboń (91,2%) – wartość 100% oznaczałaby utrzymanie wartości wskaźnika na tym samym poziomie. W 2020 r. najmniej osób korzystających z pomocy społecznej na 10 tys. mieszkańców zaobserwowano w Komornikach (76) i Dopiewie (147), a więc gminach, które w całym badanym okresie odnotowały najwyższy wzrost liczby mieszkańców. Natomiast najwyższą wartością wskaźnika cechowała się gmina Skoki (823). Warto dodać, że gmina w całym okresie notuje najwyższe wartości, które znacznie odbiegają od tych osiągniętych przez inne gminy. Zaobserwowany w Metropolii Poznań spadek beneficjentów środowiskowej pomocy społecznej to bardzo pozytywny trend świadczący o wzroście standardu życia mieszkańców, ale również z podnoszenia płacy minimalnej,

skutkującej nieprzyznaniem świadczenia. Opieka społeczna traktowana jest bowiem jako mechanizm łagodzenia skutków złej sytuacji życiowej, a do jej głównych zadań należy umożliwienie osobom i rodzinom przezwyciężanie trudnych sytuacji życiowych, których nie są one w stanie pokonać, wykorzystując własne uprawnienia, zasoby i możliwości.

S12. Doświadczenia współpracy JST Metropolii Poznań budujący zaufanie między partnerami (waga: 3,57%)

Metropolia Poznań od lat uchodzi za lidera budowania współpracy metropolitalnej w Polsce. Samorządowcy z tego obszaru jako jedni z pierwszych wykazali się inicjatywą powołania zinstytucjonalizowanej sieci współdziałania jednostek samorządu terytorialnego, czyli Stowarzyszenia Metropolia Poznań. Tworzeniu się wspólnej organizacji towarzyszyły prace analityczne i eksperckie, które doprowadziły do powstania szeregu dokumentów stanowiących merytoryczne tło nawiązywania wspólnych inicjatyw. Ponadto, w ramach Metropolii Poznań rozwijane są także inne formy współpracy – porozumienia samorządowe w zakresie transportu publicznego (w tym kluczowy dla Metropolii projekt Poznańskiej Kolei Metropolitalnej), oświaty i innych zadań publicznych. Gminy Metropolii angażują się także w najsilniejsze formy kooperacji międzysamorządowej, czyli związki jednostek samorządu terytorialnego – zarówno międzygminne (np. Związek Międzygminny Puszcza Zielonka lub Związek Międzygminny „Centrum Zagospodarowania Odpadów - SELEKT”) jak i powiatowo-gminne (Związek Powiatowo-Gminny „Wielkopolski Transport Regionalny”). Gminy Metropolii działają także wspólnie w zakresie organizacji i prowadzenia systemu gospodarki wodno-ściekowej (międzygminna spółka Aquanet S.A.). Wszystkie te inicjatywy wiążą instytucjonalnie samorządy Metropolii Poznań i budują wzajemne zaufanie. Stanowią także podstawę do rozwoju kooperacji i poszerzania zakresu wspólnej organizacji usług publicznych na tym terenie.

S13. Wydarzenia sportowe i kulturalne o międzynarodowym zasięgu oraz sukcesy miejscowych klubów sportowych (waga: 3,01%)

W Metropolii Poznań działa szereg klubów sportowych, odnoszących sukcesy w kraju i na arenie międzynarodowej. Flagowymi dyscyplinami sportu w Metropolii Poznań są gry zespołowe, a przede wszystkim piłka nożna. Zawodnicy zrzeszeni w klubach działających w Metropolii Poznań odnoszą sukcesy także w innych dyscyplinach sportów zespołowych jak: futsal, rugby, hokej na trawie, piłka siatkowa, piłka ręczna, piłka wodna. W sportach indywidualnych wyróżniają się następujące dyscypliny: golf, wioślarstwo, kajakarstwo, bilard, kolarstwo, jeździectwo, kręgle klasyczne, badminton, triathlon i paratriathlon, oraz sporty walki: taekwondo, jiu jitsu brazylijskie, karate, zapasy i boks. W Metropolii Poznań odbywają się liczne wydarzenia sportowe o randze międzynarodowej i krajowej, w tym również o charakterze cyklicznym. Miasto Poznań, z racji rozwiniętej infrastruktury sportowej, jest organizatorem wielu międzynarodowych imprez sportowych. Natomiast ofertę kulturalną Metropolii Poznań wzmocniają wydarzenia o znaczeniu ponadlokalnym, których liczba systematycznie rośnie. Niewątpliwym liderem pod względem liczby zorganizowanych wydarzeń jest Poznań. W ostatnich latach w mieście organizowano blisko 80% ogółu imprez masowych. Są to przede wszystkim festiwale muzyczne, teatralne czy filmowe. Wzrostowi liczby wydarzeń artystyczno-rozrywkowych towarzyszy stały rozwój instytucji kultury o zasięgu ponadlokalnym (opera, teatry, filharmonia, wyższe szkoły artystyczne).

S14. Dobra współpraca szkolnictwa zawodowego z przedsiębiorcami (waga: 2,05%)

Dla szkolnictwa zawodowego niezmiennie od wielu lat priorytetem jest współpraca z otoczeniem społeczno-gospodarczym. Dualne kształcenie zawodowe, a więc kształcenie prowadzone w szkole (część teoretyczna) i jednocześnie w zakładzie pracy (praktyczna nauka zawodu), nadal pozostaje jednym

z najważniejszych zadań realizowanych „na styku” edukacji z gospodarką, w celu osiągnięcia jak najlepszego stopnia dopasowania kompetencji pracowników do wymagań pracodawców. Korzyści ze współpracy szkolnictwa z gospodarką są wielowymiarowe, a z punktu widzenia przedsiębiorców powinny być traktowane jako cenna inwestycja firmy w rozwój zasobów pracy. W ostatnich latach w Metropolii Poznań widoczne jest systematyczne polepszanie współpracy szkół z podmiotami gospodarczymi. Szkoły zawodowe w Metropolii Poznań współpracują obecnie z wieloma firmami o strategicznym, z punktu widzenia rozwoju gospodarczego, znaczeniu dla tego obszaru, klasy patronackie i kształcenie praktyczne prowadzą m. in. takie firmy jak: Volkswagen Poznań Sp. z o.o., Solaris Bus & Coach S.A., Budimex S.A., Skanska S.A., Kimball Electronics Polska, Autostrada Wielkopolska S.A oraz Zespół Szkół Budowlanych im. Rogera Sławkiego. Wiele szkół zawodowych prowadzi także współpracę z uczelniami wyższymi i instytucjami o charakterze społecznym. Rozwijana jest także współpraca międzynarodowa i kontakty zagraniczne. Na stronie Nabór (www.nabor.pcss.pl) publikowane są informacje dotyczące możliwości edukacji w klasach pod patronatem firm w tych szkołach ponadpodstawowych, które podjęły taką współpracę z przedsiębiorcami. Stanowi to bardzo dużą pomoc dla uczniów w procesie wyboru szkoły.

S15. Dynamiczny i zróżnicowany pod względem oferty rynek budownictwa deweloperskiego (waga: 1,87%)

W ostatnich latach w Metropolii Poznań oddano do użytku blisko 100 tys. nowych mieszkań, z czego 42 tys. (43%) w Poznaniu, a ok. 56 tys. (57%) w pozostałych gminach. Łączna powierzchnia użytkowa nowych mieszkań wyniosła ponad 8,6 mln m², przy czym proporcje pomiędzy Poznaniem a pozostałą częścią Metropolii kształtują się w tym przypadku w relacji 34% do 66%, na co wpływ mają przede wszystkim różnice w strukturze wielkościowej mieszkań. Jednym z najważniejszych zjawisk kształtujących rozwój budownictwa mieszkaniowego w Metropolii Poznań jest stały wzrost znaczenia budownictwa deweloperskiego. Kluczowe znaczenie miały w tym przypadku zmiany dotyczące gmin podmiejskich. O ile w Poznaniu udział deweloperów w liczbie nowych mieszkań pozostawał przez cały czas na wysokim, i względnie stabilnym, poziomie w przedziale 80-90%, to w pozostałych gminach Metropolii Poznań wzrósł on z ok. 50% na początku okresu do blisko 70% w ostatnich latach. Udział budownictwa deweloperskiego wykazuje duże zróżnicowanie przestrzenne. Jest największy w gminach bezpośrednio przylegających do Poznania i spada w gminach bardziej od miasta oddalonych. Zróżnicowanie to jest jeszcze bardziej widoczne, jeżeli bierze się pod uwagę nie tylko liczbę nowych mieszkań, ale także ich powierzchnię użytkową. Nadal jednak w takim zestawieniu pojawiają się gminy, w których deweloperzy odpowiadają za ponad 50% nowej powierzchni mieszkaniowej.

2.2 Słabe strony

W1. Wysoki i rosnący poziom ruchu samochodowego (zmniejszający poziom bezpieczeństwa i powodujący presję na środowisko) oraz wynikające z niego trudności w sprawnej realizacji przewozów autobusowych i tramwajowych (waga: 13,59%)

Kluczowym problemem w kontekście istniejącego podziału modalnego ruchu jest znaczące wykorzystanie samochodu w przemieszczeniach w Metropolii Poznań wynikające m.in. z nierównomiernego rozwoju infrastruktury transportu publicznego (w tym przede wszystkim kolejowego). Skutkuje to dużym natężeniem ruchu nie tylko na głównych drogach Metropolii Poznań, ale także na mniej znaczących, często nieprzystosowanych do takiego ruchu ciągach powiatowych i gminnych. W ostatnich latach dobowe natężenie ruchu wynosiło dla głównego układu dróg szybkiego ruchu wokół Poznania (S5, DK 92, A2 między węzłami Poznań Wschód i Poznań Zachód, S11 od węzła Poznań Zachód do węzła z drogą 92 w Swadzimiu) ponad 45 tys. pojazdów na dobę. Znacznie obciążone ruchem były także

odcinki dróg wojewódzkich, często na poziomie dróg krajowych (powyżej 25 tys. pojazdów na dobę). Natężenie ruchu w dużej skali cechowało też wybrane odcinki dróg powiatowych, szczególnie duża liczba pojazdów korzystała z dróg powiatowych położonych w miastach. Obok ciągów położonych w Poznaniu, największe natężenie ruchu na drogach powiatowych odnotowano w Swarzędzu, w Przeźmierowie, Suchym Lesie i na drodze łączącej Biedrusko z Poznaniem. Co istotne warto wskazać na negatywny trend przejawiający się wzrostem natężenia ruchu na drogach Metropolii Poznań w ostatnich latach. Zwiększona skala korzystania z samochodów ma przełożenie na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w Metropolii Poznań oraz na jakość środowiska przyrodniczego, skalę liniowej (tzn. wzdłuż najważniejszych dróg) emisji zanieczyszczeń i poziom hałasu.

W2. Niekorzystnie ukształtowany model rozwoju przestrzennego oparty na chaotycznej konsumpcji rozproszonych przestrzennie użytków rolnych oraz prywatyzacji korzyści i upublicznieniu kosztów urbanizacji, przy stosunkowo niskim poziomie pokrycia planistycznego (waga: 12,4%)

Rozwój przestrzenny Metropolii Poznań w ostatnim trzydziestoleciu ukształtowany został przede wszystkim przez żywiołowo przebiegający proces suburbanizacji, któremu towarzyszy marginalizacja, a w niektórych miejscach nawet nieodwracalny zanik, funkcji rolniczej. W strukturze użytkowania terenu w Metropolii Poznań odnotowano w ostatnich latach spadek powierzchni użytków rolnych o ponad 3% i wzrost udziału terenów zabudowanych i zurbanizowanych o ok. 16%. Analiza układów przestrzennych najbardziej dynamicznie rozwijających się inwestycyjnie obszarów Metropolii Poznań wskazuje na dużą fragmentację urbanistyczną nowopowstałej zabudowy. Osiedla w miastach i gminach Metropolii Poznań rzadko powstają w ramach zaplanowanych w szerszej skali i wyposażonych w usługi publiczne układów urbanistycznych, choć są pod tym względem pewne pozytywne wyjątki (Dąbrówka, Strzeszyn). Znacznie częściej pojawiają się chaotycznie rozproszone i oderwane od istniejącego zagospodarowania zespoły nowej zabudowy deweloperskiej i indywidualnej. Pojawiają się one przede wszystkim w zachodniej (gm. Dopiewo, Komorniki), wschodniej (wiejska część gm. Swarzędz, gm. Kostrzyn, Kleszczewo), południowo-wschodniej (północne części gm. Mosina i Kórnik) oraz północno-zachodniej (gm. Rokietnica) części Metropolii Poznań. Wobec braku systemowych instrumentów partycypacji inwestorów w kosztach budowy i utrzymania służącej im infrastruktury (zwłaszcza komunikacyjnej i komunalnej), wydatki te praktycznie w całości są ponoszone przez samorządy gmin, czyli de facto przez ogół podatników.

W3. Ograniczenia przepustowości Poznańskiego Węzła Kolejowego i problemy wynikające z braku wpływu Metropolii Poznań na zarządzanie infrastrukturą kolejową (waga: 11,68%)

Jednym z problemów funkcjonowania transportu kolejowego w Metropolii Poznań jest ograniczona przepustowość Poznańskiego Węzła Kolejowego. Szczególnie mocno obciążone ruchem są odcinki: Poznań Główny – Poznań Wschód oraz Poznań Główny – Poznań Jeżyce (POD). Z tego też względu w wybranych okresach w ciągu doby nie ma możliwości uruchomienia takiej liczby połączeń, jaka byłaby wskazana biorąc pod uwagę potrzeby przewozowe (brak trzeciego i czwartego toru łączącego obie stacje). Obok przepustowości sieci kolejowej, problemem jest także brak zachodniej części obwodnicy kolejowej oraz ograniczona dostępność systemu połączeń, wynikająca z niewielkiej liczby stacji i przystanków kolejowych (szczególnie na terenie Poznania). Słabą stroną funkcjonowania transportu kolejowego w Metropolii Poznań jest także brak możliwości obsługi kilku gmin Metropolii Poznań (w tym jednostek silnych gospodarczo, m.in. Śremu, Tarnowa Podgórnego czy znacznej części gmin Kórnik oraz Komorniki). W kontekście wykorzystania transportu kolejowego w Metropolii Poznań warto wskazać także na liczne ograniczenia wynikające z braku wpływu samorządów na stan techniczny i możliwości rozwoju

infrastruktury kolejowej. Z tego też względu często pomimo ciekawych koncepcji rozwiązań transportowych uwzględniających istotną rolę kolei w realizacji przemieszczeń w Metropolii Poznań część idei napotyka na problemy na etapie realizacji. Powyższy problem dotyczy szczególnie kwestii lokalizacji przystanków, powiązania systemu połączeń kolejowych z transportem gminnym, czy problemów bieżącego funkcjonowania samych połączeń metropolitalnych.

W4. Brak jednego organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz ograniczenia w ramach integracji taryfowej i czasowej różnych form transportu (waga: 9,65%)

Słabą stroną systemu publicznego transportu zbiorowego Metropolii Poznań jest brak pełnej integracji w wymiarze organizacyjnym i taryfowym. Obecnie w Metropolii Poznań działa kilkunastu organizatorów publicznego transportu zbiorowego o różnym zasięgu terytorialnym, którzy zlecają przewozy ponad dwudziestu operatorom. Dwóch z nich świadczy usługi transportem kolejowym, jeden środkami transportu tramwajowego i autobusowego, a pozostali wyłącznie transportem autobusowym. Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu organizuje przewozy regionalne, jak i w ramach Poznańskiej Kolei Metropolitalnej. Drugim kluczowym organizatorem transportu w Metropolii Poznań jest Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu, który zarządza funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego w mieście, oraz (na mocy porozumień międzygminnych) w 16 gminach Metropolii Poznań oraz w 3 gminach niestowarzyszonych tj.: Duszniki, Kaźmierz i Zaniemyśl. Od połowy 2021 roku na obszarze Metropolii Poznań rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego pełni także Związek Powiatowo-Gminny „Wielkopolski Transport Regionalny” (ZPG WTR). Liczba organizatorów publicznego transportu zbiorowego wpływa na sposób zarządzania systemem. Podstawowymi problemami są przede wszystkim ograniczenia taryfowe (np. brak integracji w przypadku biletu jednorazowego w kontekście przewozów kolejowych) oraz problemy w realizacji skomunikowań (integracja czasowa) poszczególnych form transportu w ramach węzłów przesiadkowych (wskazuje się przede wszystkim na słabe powiązanie transportu autobusowego z kolejowym).

W5. Brak spójnego systemu dróg rowerowych (waga: 8,61%)

Coraz istotniejsze znaczenie w kontekście kreowania mobilności w Metropolii Poznań ma przemieszczanie się przy wykorzystaniu rowerów. Zmiana nawyków i preferencji transportowych mieszkańców, zmiana stylu życia oraz rozwój nowoczesnej infrastruktury transportowej służącej realizacji ruchu rowerowego przyczyniają się niewątpliwie do popularyzacji tej formy transportu. Pomimo zdecydowanej poprawy, która nastąpiła w kontekście rozwoju infrastruktury rowerowej, nadal istotnym problemem jest kwestia zbyt słabo rozwiniętej sieci dróg rowerowych, której podstawowym problemem jest brak spójności. Podejmowane w ostatnich latach działania na obszarze Metropolii Poznań spowodowały wydłużenie sieci dróg rowerowych o ponad 160%, a gęstość sieci wzrosła z 9,1 do blisko 24 km/100 km². Wynik ten osiągnięto poprzez budowę nowej infrastruktury rowerowej oraz zmiany w organizacji ruchu, takie jak budowa pasów dla rowerów i kontrapasów, ustanowienie strefy „tempo 30”, kontraruch itp. Pomimo realizacji szeregu inwestycji infrastrukturalnych zauważa się nadal niedostateczny stan infrastruktury rowerowej w kontekście jej wykorzystania i potencjału rozwojowego. Jednym z podstawowych problemów w kontekście rozwoju sieci dróg rowerowych jest duże zróżnicowanie w długości i gęstości pomiędzy gminami Metropolii Poznań – szczególnie poza Poznaniem. Gęstość liniowej infrastruktury rowerowej maleje od obszaru centralnego ku peryferiom Metropolii Poznań. Niestety występują także liczne braki na pograniczach jednostek samorządu terytorialnego (w tym na granicy Poznania i gmin pierwszego pierścienia). Poszczególne jednostki Metropolii Poznań starają się rozbudowywać swoje lokalne systemy, mniejszą wagę przykładając do odcinków, które są niezbędne do

połączenia z siecią sąsiedniej gminy. Poprawy wymaga też skomunikowanie węzłów przesiadkowych i największych generatorów ruchu z systemem dróg rowerowych.

W6. Niezadowolający stan niektórych elementów środowiska przyrodniczego (np. jakość wody i powietrza) oraz niekorzystny bilans wodny wywołujący zjawisko suszy (waga: 8,34%)

Niekorzystne warunki hydrologiczne, duża gęstość zaludnienia oraz wysoki poziom presji ze strony przemysłu i rolnictwa, a zwłaszcza dynamiczna i nie zawsze kontrolowana suburbanizacja, sprawiają, że jakość wód powierzchniowych i powietrza w Metropolii Poznań są złe. Te okoliczności stanowią istotne w skali regionalnej zagrożenie dla środowiska przyrodniczego, a w dłuższej perspektywie mają one przełożenie na rozwój społeczno-gospodarczy, w tym na prowadzenie gospodarki rolnej. Metropolia Poznań cechuje się niskimi zasobami wód powierzchniowych. Problem ten wynika m.in. z: uwarunkowań klimatycznych, ograniczeń hydrogeologicznych, niskich możliwości retencyjnych zlewni, niewielkiego udziału lasów i zadrzewień w strukturze użytkowania gruntów. Obszar Poznańskiego Dorzecza Warty należy do najbardziej deficytowych pod względem zasobności w wodę terenów Polski. Podobnie jak cała Polska, Metropolia Poznań boryka się z problem przekroczeń stężenia pyłów zawieszonych PM10 i PM2,5 oraz benzo(a)pirenu. Główną przyczyną tego stanu jest oddziaływanie emisji związanych z indywidualnym ogrzewaniem budynków. Według programów ochrony powietrza dla strefy aglomeracja poznańska oraz strefa wielkopolska, szacunkowa liczba kotłów, jaka powinna zostać wymieniona do połowy 2026 r. w celu dotrzymania standardów jakości powietrza w Metropolii Poznań wynosi 122,9 tys. Oprócz sektora mieszkaniowego, istotny dla jakości powietrza jest także przemysł. W Metropolii Poznań znajduje się 95 instalacji posiadających pozwolenie na wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza, zezwolenie na emisję gazów cieplarnianych, decyzję zezwalającą na emisję gazów cieplarnianych lub pozwolenie zintegrowane.

W7. Względnie słaba pozycja poznańskiego portu lotniczego (waga: 6,01%)

Jedną ze słabych stron systemu transportowego Metropolii Poznań jest niska pozycja poznańskiego lotniska w sieci portów lotniczych w kraju, która nie odzwierciedla pozycji miasta w hierarchii ośrodków osadniczych w Polsce. Funkcjonowanie transportu lotniczego ma kluczowe znaczenie dla rozwoju obszarów metropolitalnych, wpływa na poziom dostępności i konkurencyjności ośrodków. Poznań Ławica jest regionalnym portem lotniczym, którego podstawową funkcją jest zapewnienie dobrej dostępności transportowej mieszkańcom województwa wielkopolskiego. Choć liczba pasażerów w poznańskim porcie stopniowo wzrasta po pandemii COVID-19, to długookresowo rola Ławicy w strukturze polskich portów lotniczych spada. W 2010 r. poznańskie lotnisko obsłużyło ok. 6,8% wszystkich pasażerów w Polsce, a w 2023 r.: 5,3%. Porównując te dane z liczbą mieszkańców województwa (dla którego port lotniczy powinien być głównym punktem dostępu do transportu lotniczego), czy wielkością PKB tworzonego w regionie (obie dane wskazują na ok. 10% udział województwa w skali kraju) dostrzec można wyraźnie, że znaczenie lotniska w Polsce jest mniejsze niżeli wynikałoby to z potencjału społecznego i gospodarczego Metropolii Poznań i województwa wielkopolskiego. Problemem poznańskiego lotniska jest też słabsza oferta przewozowa niżeli konkurencyjnych lotnisk w Warszawie, Krakowie, Gdańsku, Katowicach i Wrocławiu (szczególnie w przypadku połączeń z segmentu legacy, których celem jest skomunikowanie portu z dużymi hubami przesiadkowymi).

W8. Duża powierzchnia nieprzepuszczalna i mało terenów zieleni w przestrzeni silnie zurbanizowanej (waga: 4,94%)

Duże uszczelnienie nawierzchni na terenach zurbanizowanych Metropolii Poznań powoduje, że woda deszczowa w szybkim tempie odprowadzana jest kanalizacją burzową do rzek, a stamtąd, często

uregulowanymi rzekami, do morza. Niewiele pozostaje jej w glebie, czyniąc ją niedostępną dla roślin i innych organizmów żywych. Dodatkowo wybetonowane nawierzchnie kumulują energię, która podgrzewa powietrze oraz niewielkie ilości wody dostające się do gleby. Duże nagrzane nawierzchnie przyczyniają się także do zanieczyszczenia powietrza poprzez wtórny unos pyłu, często zawierającego wiele substancji niebezpiecznych, które trafiają do powietrza i naszych płuc. Średnia wartość uszczelnienia w gminach Metropolii Poznań wynosi ok. 8%, ale w niektórych miastach osiąga wartość około 40%. Bardzo ważne jest ograniczenie likwidacji oraz tworzenie nowych terenów zieleni w Metropolii Poznań poprzez ustanawianie nowych form zieleni, planowanie nowych inwestycji z uwzględnieniem i zachowaniem istniejącej zieleni, tworzenie parków kieszonkowych oraz tworzenie łączników zieleni. Mają one duży wpływ na lokalny mikroklimat – modyfikują przepływ mas powietrza, osłabiają siłę wiatru, zmniejszając jednocześnie jego wysuszające działanie, a także chłodzą powietrze, co jest funkcją bardzo istotną podczas coraz częstszych fal upałów. Zmniejsza się parowanie potencjalne, ograniczone zostaje czynne parowanie wody z nadziemnych części roślin, dzięki czemu oszczędzone zostają zapasy wody w glebie. Zadrzewienia w okolicach cieków i zbiorników wodnych przeciwdziałają dodatkowo chemicznemu i biologicznemu zanieczyszczaniu wód. W przypadku zadrzewień przydrożnych ważna jest też funkcja sanitarno-higieniczna, czyli zatrzymywanie zanieczyszczeń pyłowych i nieprzyjemnych zapachów oraz ograniczanie hałasu. Tereny zieleni, nawet niewielkie, są też ostoją bioróżnorodności w miastach. Tereny te podnoszą też estetykę naszego miejsca zamieszkania. Problemem jest brak spójnych wizji dotyczących rozwoju błękitno-zielonej infrastruktury i wdrażania rozwiązań opartych na przyrodzie, zwłaszcza ich rozmieszczenia na terenach zabudowanych, tak aby zapewniały jak największy wachlarz usług ekosystemowych.

W9. Niedopasowanie strony podażowej (pracownicy) ze stroną popytową (pracodawcy) rynku pracy w zakresie nisko jak i wysoko wyspecjalizowanych zawodów (waga: 4,24%)

Niedopasowanie popytu i podaży na pracę prowadzi do nierównowagi rynku pracy, a więc do nadwyżki wolnych miejsc pracy lub bezrobocia. Z punktu widzenia lokalnych rynków pracy i gospodarki obie sytuacje są niekorzystne. Nadwyżka wolnych miejsc pracy oznacza problemy przedsiębiorstw w zakresie możliwości wykorzystania ich potencjału produkcyjnego lub usługowego, w stosunku do jego rozmiarów czy do rozmiarów jego rynku zbytu. Z kolei brak miejsc pracy i nadmiar osób poszukujących zatrudnienia, lecz nie znajdujących go, oznacza bezrobocie. Jednym z elementów wpływających na równowagę popytu i podaży na rynku pracy jest stopień dopasowania preferencji zawodowych absolwentów szkół różnych szczebli do oczekiwań pracodawców. Ścisła współpraca szkół z przedsiębiorcami oraz instytucjami jest w obecnych czasach absolutnie konieczna. Warto zauważyć, że w Metropolii Poznań w ostatnich latach doszło do wyraźnej inwersji między liczbą i strukturą zawodów nadwyżkowych i deficytowych. Na liście zawodów deficytowych w Metropolii Poznań znajdują się zarówno zawody wysoko wyspecjalizowane jak i nisko wyspecjalizowane, co oznacza zwiększone zapotrzebowanie na pracowników w zawodach prostych, zapewne także niskopłatnych, ale także wymagających wysokich specjalizacji. Deficyty i nadwyżki pracowników na rynku pracy powinny być nadal monitorowane, biorąc pod uwagę także zmiany demograficzne, w tym kurczenie się zasobów pracy, co może w przyszłości przełożyć się na zwiększenie nierównowagi na rynku pracy.

W10. Niekorzystne zmiany w strukturze ludności Metropolii oraz zmniejszenie się liczby studentów skutkujące spadkiem liczby pracujących (waga: 4,21%)

Obserwowane w ostatnich latach zmiany demograficzne wskazują, że sytuacja ludnościowa Metropolii Poznań jest stabilna. Mimo to zauważa się niekorzystne zmiany polegające na zmniejszaniu się liczby osób aktywnych zawodowo. Analiza zmian struktury ludności według ekonomicznych grup wieku wykazała

niekorzystne tendencje polegające na spadku odsetka osób w wieku produkcyjnym. Wszystkie gminy doświadczyły spadku odsetka ludności w wieku zdolności do pracy, a największy wystąpił w gminach Czerwonak, Puszczykowo i Murowana Goślina. Również w Puszczykowie odsetek osób w wieku produkcyjnym był najniższy. Niezwykle ważną grupą mającą wpływ na kształtowanie sfery społeczno-gospodarczej Metropolii Poznań m.in. jako osoby aktywnie włączające się w życie społeczne oraz osoby zasilające lokalny rynek pracy, są studenci. Ich liczba w Metropolii Poznań zmalała w ostatnim dziesięcioleciu o ok. 25%. Spadek liczby studentów wynika głównie z przyczyn demograficznych, malejącej od lat liczby urodzeń i przesuwaniem się coraz mniej licznych roczników urodzeń „w górę” piramidy wieku. Zmniejszająca się liczba studentów może w przyszłości skutkować pojawieniem się luki kadrowej w zawodach, w których studenci znajdują zatrudnienie. W konsekwencji tych przemian zmalała liczba osób pracujących w Metropolii Poznań. Problem ten wymaga stałego monitoringu strony popytowej i podażowej rynku pracy.

W11. Problemy zdrowotne (zwiększenie zachorowalności, pośrednie skutki pandemii) oraz zróżnicowana dostępność placówek ochrony zdrowia (szczególnie leczenia szpitalnego) i opieki społecznej (waga: 3,9%)

Pandemia COVID-19 wywołała szereg niekorzystnych dla zdrowia mieszkańców Metropolii Poznań zmian. Mieszkańcy Metropolii Poznań po jej zakończeniu korzystali z ok. 250 tys. świadczeń leczenia szpitalnego w ciągu roku. Jest to o ok. 15% mniej niż w przed tym okresem. Duży spadek korzystania z tego typu świadczeń (o ok. 25%) odnotowano przede wszystkim właśnie pomiędzy 2019 a 2020 r. wskutek pandemii COVID-19. Sektor leczenia szpitalnego powoli wraca do obciążeń zbliżonych do okresu sprzed pandemii, jednak ciągle liczba udzielanych świadczeń jest względnie niska. Podobnie wygląda sytuacja w zakresie ambulatoryjnej opieki specjalistycznej. Te okoliczności wraz z bezpośrednimi skutkami pandemii wywołały szereg konsekwencji dla zdrowia i życia mieszkańców. Wśród nich jest wyraźny wzrost liczby zgonów i spadek wartości przyrostu naturalnego. Zmianom tym towarzyszyła także większa koncentracja świadczenia usług medycznych w zakresie leczenia szpitalnego i ambulatoryjnej opieki specjalistycznej – większy odsetek świadczeń udzielanych w Poznaniu w stosunku do strefy zewnętrznej Metropolii Poznań. Stopniowa marginalizacja strefy podmiejskiej w tym zakresie i zmniejszenie poziomu dostępności do usług leczenia szpitalnego i ambulatoryjnej opieki specjalistycznej dla mieszkańców gmin poza Poznaniem również niekorzystnie wpływa na sytuację zdrowotną społeczności. Ponadto obserwuje się ogólny trend związany ze starzeniem się społeczeństwa (szczególnie zaawansowany w Poznaniu i Puszczykowie) i wynikający z niego, pogłębiający się problem opieki nad osobami starszymi i borykającymi się z różnorodnymi schorzeniami.

W12. Brak wspólnej (lub przynajmniej ujednoliconej) bazy ofert terenów inwestycyjnych (waga: 3,84%)

Dużym atutem Metropolii Poznań, jest przede wszystkim wysoka dostępność przestrzenna, dobry dostęp zasobów pracy, dobre wyposażenie infrastrukturalne i instytucjonalne oraz zorganizowane i współpracujące ze sobą samorządy oferujące wysoką jakość obsługi przedsiębiorców. Tym samym przygotowanie odpowiedniej i skoordynowanej oferty wysokiej jakości terenów inwestycyjnych (gminnych i prywatnych) może być dodatkowym impulsem rozwoju gospodarczego, który przyciągnie nowych inwestorów, a w konsekwencji pojawią się pozytywne efekty zewnętrzne, w tym m.in. nowe miejsca pracy, wyższe dochody mieszkańców i wpływy do budżetu, rozwój kooperacji, napływ innowacji i nowych technologii. Mogą pojawić się także negatywne efekty zewnętrzne, przede wszystkim związane ze wzrostem kongestii oraz z przekształceniem krajobrazu, jeśli nowe tereny inwestycyjne wypierają funkcje rolnicze lub leśne. Dlatego ważnym aspektem jest koordynacja tych ofert w celu zapewnienia spójnej

z wizją rozwoju oferty inwestycyjnej. Władze lokalne mają realny wpływ na kształtowanie tego typu oferty poprzez odpowiednie instrumenty planistyczne i podatkowe. Brak wspólnej, ujednoliconej bazy ofert terenów inwestycyjnych może nie tyle ograniczać procesy rozwojowe, co wpływać na wzrost chaosu przestrzennego. To zaś może skutkować wzrostem kosztów uzbrojenia tego typu terenów, obniżeniem jakości przestrzeni, a w konsekwencji prowadzić do konfliktów przestrzennych między funkcją mieszkaniową (lub rekreacyjną) a produkcyjno-usługową.

W13. Problemy gospodarki odpadami (trudności w osiągnięciu przez gminy wyznaczonych poziomów recyklingu oraz względnie duża liczba mieszkańców poza systemem, rozproszenie organizacyjne systemu) (waga: 3,78%)

Zrównoważona gospodarka odpadami komunalnymi stanowi jeden z filarów gospodarki obiegu zamkniętego, w której szczególnie nacisk kładzie się na przeciwdziałanie wytwarzaniu odpadów, recykling materiałowy i odzysk. W ostatnich latach zwiększyła się ilość zmieszanych odpadów komunalnych odbieranych od mieszkańców Metropolii Poznań a wzrosła znacząco masa segregowanych frakcji odpadów komunalnych. Pomimo zwiększonej frakcji odpadów segregowanych, poziom recyklingu i przygotowania do ponownego użycia papieru, metali, tworzyw sztucznych i szkła nie został osiągnięty we wszystkich gminach. Dodatkowo, pomimo wielu pozytywnych zmian w gospodarce odpadami komunalnymi w Metropolii Poznań szacuje się, że systemem zbiórki odpadów komunalnych nadal nieobjętych jest około 4% mieszkańców. Skutkiem tego część wytwarzanych odpadów komunalnych trafia na tzw. dzikie wysypiska odpadów, zaśmieca lasy i pobocza dróg lub jest spalana w piecach. Idea zintegrowania gospodarki odpadami komunalnymi w obrębie Metropolii Poznań uległa zmianie, poprzez rozwiązanie Związku Międzygminnego „Gospodarka Odpadami Aglomeracji Poznańskiej” (ZMGOAP). Od 1 stycznia 2022 r. obsługę systemu odbioru odpadów komunalnych przejęły poszczególne gminy, dotychczas tworzące Związek.

W14. Niski udział w rynku mieszkaniowym form budownictwa społecznego (waga: 3,03%)

Większość nowych mieszkań w Metropolii Poznań powstałych w ostatnich latach stanowią lokale zbudowane w systemie deweloperskim i indywidualnym. Znaczenie pozostałych form budownictwa, o charakterze bardziej społecznym (spółdzielcze, komunalne, społeczne czynszowe) jest w Metropolii Poznań marginalne. Zauważalny jest jednak ich nieco większy udział w samym Poznaniu (ok. 5% nowych mieszkań) niż w pozostałych gminach (ok. 1,5%). Największym udziałem budownictwa społecznego odznaczają się jednak dwie gminy spoza powiatu poznańskiego: Śrem (ok. 9% nowych mieszkań, głównie TBS) i Oborniki (ok. 8%, głównie spółdzielnie). Z drugiej strony, w blisko połowie gmin strefy podmiejskiej nie wybudowano w ostatnim dziesięcioleciu żadnego lokalu w innym systemie niż deweloperski i indywidualny. Choć obligatoryjne zadania gmin w zakresie zaspokajania potrzeb mieszkaniowych dotyczą przede wszystkim najmu o charakterze socjalnym, to jednak większa aktywność samorządowa w zakresie budownictwa mieszkaniowego może być także elementem szerszej widzianej polityki rozwojowej. Może ona nabrać szczególnego znaczenia w okresie zasadniczego wzrostu stóp procentowych dla kredytów mieszkaniowych wywołanego inflacją, które ograniczają krąg osób posiadających zdolność kredytową odpowiednią dla nabycia własnego lokalu w systemie deweloperskim lub na rynku wtórnym albo wybudowania go w systemie indywidualnym.

W15. Relatywnie gorsza sytuacja gospodarcza i finansowa gmin bardziej oddalonych od Poznania (waga: 1,78%)

Większość gmin Metropolii Poznań cechuje dobra sytuacja gospodarcza, rynku pracy i finansów publicznych w porównaniu do gmin w innych częściach kraju. Wyraźnie korzystniejszą sytuacją

odznaczają się gminy sąsiadujące z Poznaniem, ze względu na wysokie korzyści aglomeracji. Skutkuje to wyższym wzrostem liczby podmiotów gospodarczych i liczby pracujących, w tym dużych i innowacyjnych firm, często z kapitałem zagranicznym, które wraz z dużą liczbą instytucji otoczenia biznesu stymulują rozwój gospodarczy. Sprzyja to m.in. wyższym dochodom własnym gmin, szczególnie w Poznaniu i pierwszym pierścieniu gmin strefy zewnętrznej Metropolii Poznań. Większe dochody umożliwiają większe wydatki majątkowe inwestycyjne, co poprawia jakość życia mieszkańców i środowiska prowadzenia działalności gospodarczej. W konsekwencji oznacza to lepszą ogólną kondycję finansową samorządów. Im bardziej peryferyjne położenie gminy w Metropolii Poznań, tym siła korzyści aglomeracji maleje, a gmina charakteryzuje się niższym poziomem dostępności przestrzennej, niższym poziomem przedsiębiorczości, wyższym udziałem rolnictwa i niższymi dochodami samorządów. Jednak obszary te oferują często wyższą jakość życia (w tym m.in. niższe koszty życia, spokój, bliskość natury, czystsze powietrze), gdzie często poziom i warunki życia nie odbiegają od tych w dużym mieście. Zatem oferują alternatywne warunki i jakość życia, co przy poprawie dostępności komunikacyjnej (np. kolej metropolitalna i skomunikowane z nią autobusy) może być ich atutem i na zasadzie komplementarności funkcji uzupełniać ofertę życia i prowadzenia działalności gospodarczej w Metropolii Poznań.

2.3 Szanse

O1. Środki finansowe z programów zewnętrznych w tym przeznaczone m.in. na mobilność, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, ochronę środowiska, adaptację do zmian klimatu, wzmacniające zmiany strukturalne na rynku pracy (waga: 22,88%)

Podstawowym źródłem zewnętrznych środków publicznych możliwych do wykorzystania w finansowaniu działań prorozwojowych pozostają środki budżetu UE. Nowa perspektywa finansowa polityki spójności 2021-2027 oparta jest na kilku filarach: (1) Europejski Zielony Ład, zgodnie z którym nadrzędnym celem Wspólnoty jest dążenie do przekształcenia Europy w kontynent neutralny dla klimatu, (2) Europejską agendę cyfrową, zgodnie z którą Europa musi przygotować mieszkańców i przedsiębiorstwa na ukierunkowaną na człowieka, zrównoważoną i dostateczną przyszłość cyfrową oraz (3) Europejski filar praw socjalnych, ukierunkowany na wzmacnianie silnej socjalnie Europy, która jest sprawiedliwa, sprzyja włączaniu społecznemu i oferuje wiele możliwości. W związku z tym Metropolia Poznań będzie mogła pozyskać środki m.in. na: (a) inwestycje i upowszechnienia inwestycji w technologie przyjazne środowisku, (b) wsparcie innowacji przemysłowych i organizacyjnych, (c) wprowadzenie czystych, tańszych i zdrowszych form transportu, (d) poprawę efektywności energetycznej budynków, (e) rozwój wykwalifikowanego cyfrowo społeczeństwa i wsparcie wysoko wykwalifikowanych profesjonalistów w dziedzinie cyfrowej, (f) modernizację i rozbudowę bezpiecznej, wydajnej i zrównoważonej infrastruktury cyfrowej, (g) wzmacnianie cyfryzacji usług publicznych, (h) zapewnieniu równych szans i dostępu do zatrudnienia, (i) zapewnieniu ochrony socjalnej i włączenia społecznego. Ponadto, Metropolia Poznań może również pozyskać środki finansowe dystrybuowane w ramach Krajowego Planu Odbudowy, a także środki z programów krajowych.

O2. Wzmocnienie powiązań transportowych z regionem wskutek rozbudowy sieci dróg krajowych (S5 i S11 oraz północno-wschodnie obejście drogowe Poznania) (waga: 17,03%)

Bardzo istotne znaczenie w kontekście możliwości rozwoju społeczno-gospodarczego Metropolii Poznań będzie miało jej skomunikowanie z resztą kraju i Europy. Najważniejsze ciągi drogowe Metropolii Poznań stanowią szlaki znaczenia kontynentalnego, tj. drogi E30 oraz E261. Trasa E30, w polskiej nomenklaturze drogowej oznaczona numerem 2, na obszarze Metropolii Poznań w całości posiada klasę autostrady (A2). Trasa E261, oznaczona jako droga krajowa numer 5 posiada na obszarze Metropolii Poznań w całości

klasę drogi ekspresowej (S5). Od 2012 roku przebiega tzw. Wschodnią (klasy S) i Południową (klasy A) Obwodnicą Poznania. W 2019 r. oddano do użytku ostatni odcinek drogi ekspresowej w ciągu S5, prowadzący z Poznania w kierunku Wrocławia. Zakończony jest już także w całości odcinek do Grudziądza przez Bydgoszcz. Sieć dróg krajowych w Metropolii Poznań uzupełnia droga nr 11 z Bytomia do Kołobrzegu, która na jej obszarze posiada klasę S (z wyjątkiem odcinka na terenie gmin: Suchy Las i Oborniki) i prowadzi m.in. tzw. Zachodnią Obwodnicą Poznania (ZOP). Z punktu widzenia rozwoju sieci szczególnie istotna jest budowa drogi S11. Szacuje się, że cała droga ma szansę powstać do roku 2030. Docelowo będzie to jedna z najdłuższych dróg ekspresowych w Polsce i połączy Koszalin z Katowicami. Z punktu widzenia Metropolii Poznań szczególnie istotny jest odcinek łączący gminę Suchy Las z gminą Oborniki (aktualnie w realizacji, ma powstać do 2028 r.). Istotne znaczenie w kontekście rozbudowy sieci dróg krajowych w Metropolii Poznań będzie miała także budowa obwodnicy Poznania, która zapewni dobrą dostępność gmin położonych po północno-wschodniej części miasta (Czerwonak, Murowana Goślina, Swarzędz, Skoki).

O3. Poprawa dostępności transportu kolejowego wskutek realizacji inwestycji znaczenia krajowego (m.in. budowa linii kolejowej nr 85 - kolei dużych prędkości, rozbudowa Poznańskiego Węzła Kolejowego, modernizacja obwodnicy towarowej) (waga: 15,25%)

Istotna szansa rozwojowa w kontekście poprawy funkcjonowania systemu transportowego wiąże się z rozbudową sieci kolejowej. Szczególnie istotną rolę w kontekście zapewnienia dostępności Metropolii Poznań w skali kraju ma budowa linii kolei dużych prędkości. Według aktualnych planów spółki CPK, tzw. igrek (linia KDP "Y"), łączący Warszawę oraz Łódź z Poznaniem i Wrocławiem, będzie budowany etapami. Jako pierwszy ma zostać oddany do użytkowania odcinek Warszawa – CPK – Łódź, a w 2035 r. zakończona zostanie budowa odcinków Łódź – Wrocław i Sieradz – Poznań. W ramach projektu zakłada się realizację linii kolejowej z ruchem pasażerskim, przewidzianym nie tylko dla KDP (do 350 km/h), ale także dla ruchu regionalnych pociągów ekspresowych, mogących rozwijać prędkość do 160 km/h. Istotne znaczenie w kontekście poprawy dostępności transportowej Metropolii Poznań mają także inwestycje realizowane w ramach rozbudowy Poznańskiego Węzła Kolejowego. Wśród ważnych inwestycji kolejowych planowanych do realizacji są także m.in. linie do Śremu i Międzychodu oraz budowa mostu kolejowego nad Wartą, który zwiększy przepustowość linii 354. Ważnym zadaniem będzie także przebudowa torów na stacjach, m.in. Poznań Główny, Poznań Wschód i Poznań Starołęka w celu umożliwienia wjazdu na stacje większej liczby pociągów oraz lokalizacje nowych przystanków. Istotnym projektem będzie również modernizacja kolejowej obwodnicy towarowej w celu dostosowania jej do potrzeb ruchu pasażerskiego, przy zachowaniu płynności przewozów cargo.

O4. Upowszechnienie rozwiązań opartych na przyrodzie, w tym zielono-niebieskiej infrastruktury (waga: 10,31%)

Istotną szansą dla Metropolii Poznań jest upowszechnienie rozwiązań opartych na przyrodzie (NbS), które mogą przyczynić się do rozwoju niebiesko-zielonej infrastruktury (BZI) tego obszaru. Wdrażanie rozwiązań opartych na przyrodzie (np. ogrody deszczowe, swale – zacienione, bagniste miejsca, zagłębienia z bioretencją, skwery i parki kieszonkowe, zielone dachy, łąki kwietne, drzewa przyuliczne, ogrody wertykalne, otwarte zbiorniki retencyjne, wykorzystanie mieszanki kamienno-glebowej w inwestycjach drogowych) ma szczególne znaczenie dla terenów miejskich borykających się coraz częściej z powodziami błyskawicznymi i podtopieniami w wyniku intensywnych opadów oraz oddziaływaniem fal upałów. Działania w tym obszarze mogą przyczynić się do lepszej adaptacji do zmian klimatu, w tym ochrony zasobów wodnych i bioróżnorodności, a także łagodzenia oddziaływania fal upałów. Rozwój zielono-niebieskiej infrastruktury z wykorzystaniem rozwiązań opartych na przyrodzie ma

szczególne znaczenie w kontekście planowania przestrzennego i urbanistycznego. Zielono-niebieska infrastruktura i rozwiązania oparte na zasobach przyrody znalazły także swoją szczególną pozycję w polityce środowiskowej i klimatycznej UE (np. w Europejskim Zielonym Ładzie, Strategii UE na rzecz bioróżnorodności 2030, Strategii UE na rzecz zielonej infrastruktury), a na ich rozwijanie i wdrażanie uruchomiono znaczne środki finansowe. Szansą jest także zacieśnienie współpracy pomiędzy gminami w ramach projektów międzynarodowych (w ramach PR Horyzont Europa, Interreg itp.), które umożliwiłyby nie tylko wymianę wiedzy i doświadczeń, ale także wspólne kreowanie i implementację rozwiązań z zakresu BZI i NbS. Możliwości te należy wykorzystać w procesie rozwoju Metropolii Poznań.

O5. Reforma planowania przestrzennego oraz powiązanie planowania strategicznego z systemem planowania przestrzennego (waga: 9,81%)

Reforma systemu planowania w Polsce sprawia, że gminy Metropolii Poznań uzyskały nowe narzędzia pozwalające realizować bardziej zrównoważoną politykę przestrzenną. Istotnym założeniem proponowanych zmian prawnych jest szersze niż do tej pory powiązanie planowania przestrzennego ze strategiami rozwoju na poziomie ponadlokalnym i gminnym, a głównymi elementami reformy są:

- 1) obligatoryjność sporządzania strategii rozwoju gminy, do której przeniesiona będzie część ustaleń dotychczas znajdujących się w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
- 2) plan ogólny gminy jako akt prawa miejscowego, który zastąpić ma część kierunkową studium,
- 3) ograniczenie swobody wydawania decyzji o warunkach zabudowy poprzez zawężenie ich tylko do obszarów uzupełnienia zabudowy wyznaczonych w planie ogólnym i wprowadzenie warunku zgodności zamierzenia z funkcją określoną w tym planie,
- 4) uchylenie specustawy mieszkaniowej, zastąpienie uchwały lokalizacyjnej,
- 5) wprowadzenie nowej szczególnej formy planu miejscowego w postaci zintegrowanego planu inwestycyjnego, sporządzanego na wniosek inwestora, ale obejmującego również jego zobowiązania w zakresie realizacji inwestycji celu publicznego, gwarantowane umową urbanistyczną,
- 6) wzmocnienie roli prognozy demograficznej i bilansów terenów oraz
- 7) możliwość wprowadzenia standardów dostępności infrastruktury społecznej w planie ogólnym.

O6. Zmiany technologiczne (rozwój zeroemisyjnych technologii, cyfryzacji i automatyzacji) (waga: 7,88%)

Postępujący proces przemian cywilizacyjnych sprawia, że pojawiają się w użyciu coraz nowocześniejsze technologie, mające wpływ na rozwój danego obszaru. Część z nich może mieć istotne znaczenie dla rozwoju Metropolii Poznań. Wśród nich są m.in.: (1) technologie zeroemisyjne poprawiające jakość powietrza, (2) energetyka odnawialna, przyczyniające się do ograniczenia emisji CO₂, a także do zwiększenia niezależności energetycznej Metropolii Poznań, (3) transport elektryczny (wymagający rozwoju infrastruktury ładowania), który może przyczynić się do poprawy jakości powietrza i zmniejszenia hałasu na obszarach zurbanizowanych (4) technologie gospodarki obiegu zamkniętego prowadzące do zwiększenia skali recyklingu i ponownego wykorzystania surowców, a docelowo – do ograniczenia produkcji odpadów i poprawy stanu środowiska przyrodniczego (5) cyfryzacja, stanowiąca podstawę technologii smart city, wykorzystywanych do poprawy jakości życia mieszkańców, inteligentnego zarządzania ruchem, oświetleniem czy zużyciem energii, a także (6) automatyzacja i robotyzacja, które wpływają na zwiększenie produktywności i konkurencyjności przedsiębiorstw z Metropolii Poznań. Wszystkie ww. technologie mają duże znaczenie dla rynku pracy i poziomu wynagrodzeń mieszkańców. Aby wykorzystać szanse stojące za ich rozwojem, konieczna jest ścisła współpraca między władzami, przedsiębiorcami, uczelniami i innymi podmiotami, zaangażowanymi w rozwój poszczególnych technologii. Ważne jest również inwestowanie w edukację i rozwój kompetencji pracowników, aby mogli sprostać wymaganiom nowoczesnej gospodarki.

O7. Położenie względnie blisko granicy zachodniej Polski (waga: 4,53%)

Okolicznością zewnętrzną pozytywnie wpływającą na rozwój Metropolii Poznań jest lokalizacja względem granicy zachodniej. Szansa ta ma zarówno wymiar gospodarczy, jak i społeczno-instytucjonalny oraz związany z bezpieczeństwem. Bliskość rynków państw rozwiniętych pozwala wykorzystać potencjał terenów inwestycyjnych Metropolii Poznań. Inwestorzy z Niemiec i innych państw Europy Zachodniej chętniej lokalizują swoje inwestycje w obszarze Polski Zachodniej. Jest to także korzystniejsza lokalizacja dla podwykonawców realizujących zlecenia dla firm niemieckich. Ponadto dobre skomunikowanie drogami o znaczeniu krajowym (szczególnie autostrada A2) skraca czas dojazdu do potencjalnych źródeł surowców lub rynków zbytu w Europie Zachodniej. Względnie nieduża odległość do Niemiec i innych państw zachodnich wpływa także korzystnie na kształtowanie się stałych i trwałych sieci współpracy instytucjonalnej i społecznej jednostek samorządu terytorialnego Metropolii (gminy i powiaty partnerskie), uczelni wyższych oraz instytucji zajmujących się kulturą i sportem. Lokalizacja Metropolii jest także nie bez znaczenia w kontekście zagrożeń bezpieczeństwa jakie związane są z wojną w Ukrainie i potencjalną dalszą eskalacją wojny. Wskazane prawidłowości pozwalają korzystać z renty położenia budując ważne przewagi konkurencyjne w procesie rozwoju Metropolii Poznań.

O8. Zwiększanie świadomości ekologicznej, w tym zainteresowania żywnością ekologiczną i zdrowym stylem życia wśród społeczeństwa (waga: 4,22%)

Szansą na bardziej zrównoważony rozwój Metropolii Poznań jest wzrastająca świadomość ekologiczna społeczeństwa. Jak pokazują najnowsze analizy Centrum Badania Opinii Społecznej, znaczna część Polaków deklaruje obawy związane ze stanem środowiska naturalnego – zarówno w skali globalnej, krajowej jak i lokalnej. Wysoki poziom świadomości ekologicznej ułatwia wprowadzanie szeregu zmian technicznych, organizacyjnych i przestrzennych, które są konieczne dla rozwoju Metropolii Poznań. Ograniczanie ruchu samochodowego na rzecz transportu publicznego, rozwój mobilności zeroemisyjnej, popularyzacja rozwiązań opartych na przyrodzie, rozwój gospodarki o obiegu zamkniętym, czy ograniczanie rozlewania się zabudowy to cele konieczne do osiągnięcia w horyzoncie najbliższych kilkunastu lat. Wszystkie te działania (niejednokrotnie trudne do realizacji w związku z ograniczaniem interesów indywidualnych) będą możliwe do wprowadzenia wyłącznie przy akceptacji społecznej większości społeczeństwa, a ta z kolei jest w dużym stopniu uzależniona od świadomości ekologicznej. Ochronie środowiska, zwłaszcza zrównoważonemu rolnictwu, sprzyja rosnące zainteresowanie żywnością ekologiczną i zdrowym stylem życia. Obecnie spożycie produktów ekologicznych dynamicznie rośnie. Na terenach atrakcyjnych przyrodniczo można wykorzystać tę tendencję, wiążąc turystykę z edukacją ekologiczną, wzbudzającą także świadomość zjawisk społecznych i kulturowych zachodzących w otoczeniu.

O9. Uzupelnienie deficytów na rynku pracy poprzez migracje zagraniczne (waga: 4,03%)

Znaczny wzrost liczby przedsiębiorstw i wzrost aktywności gospodarczej w Metropolii Poznań wraz z malejącym udziałem osób w wieku produkcyjnym i dużym wzrostem udziału osób w wieku poprodukcyjnym przyczynił się do spadku stopy bezrobocia. Jakkolwiek krótkookresowo zjawisko to jest korzystne, tak w dłuższej perspektywie zbyt niskie bezrobocie może stanowić problem dla rozwoju gospodarczego. Stąd konieczność kompensowania deficytów Metropolii Poznań wzrostem liczby pracowników spoza Polski. Napływ kadry z zagranicy jest w szczególności ważny dla tych zawodów, które cieszą się mniejszym zainteresowaniem wśród lokalnych zasobów pracy i wśród osób młodych. O problemie tym świadczą bardzo duże przeobrażenia w strukturze zawodów deficytowych i nadwyżkowych w Metropolii Poznań. Jeszcze w 2011 r. wyraźnie więcej było zawodów nadwyżkowych, a znacznie mniej deficytowych, a w ostatnich latach obserwowano sytuację odwrotną. Wśród zawodów

maksymalnie deficytowych są m.in. zawody związane z kontrolą i obsługą procesów przemysłowych, obsługą maszyn i urządzeń, sortowaniem nieczystości i odpadów, wykonywaniem prostych prac polowych, a także pielęgniarek i położnych, lekarzy, fizjoterapeutów, psychiatrów i psychologów. Wskazane trendy migracyjne (szczególnie z obszarów bliskich kulturowo) stanowią ważny element szans rozwojowych związanych z prawidłowym funkcjonowaniem lokalnego rynku pracy Metropolii Poznań.

O10. Poprawa kompetencji społeczeństwa oraz instytucji w zakresie kształcenia i pracy zdalnej (waga: 2,59%)

Współczesne przemiany cywilizacyjne, których przejawem jest wyraźny wzrost znaczenia i poziomu wykorzystania technologii cyfrowych, a także nieprzewidywalne sytuacje jak np. pandemia COVID-19 dynamizują poziom zainteresowania wykorzystaniem nowych technologii w różnych sferach życia i działalności ludzi. Dotyczy to nie tylko „klasycznych” e-usług w sektorze prywatnym (komunikacja, handel, bankowość) lecz także e-usług sektora publicznego w obszarze administracji publicznej (e administracja), ochrony zdrowia (e-zdrowie), kultury (e-kultura) czy edukacji (e-edukacja). Wymuszona konieczność realizacji wielu usług z zakresu ochrony zdrowia przez Internet sprawiła, że wielu obywateli dotychczas nie korzystających z e-usług publicznych w pewnym sensie przekonała się do tej formy świadczenia usług, ale i nabyła szereg umiejętności związanych z korzystaniem z e-usług. Internet stał się również ważnym medium ułatwiającym kontakt z kulturą. Każdy obywatel mógł stać się uczestnikiem wydarzenia o charakterze kulturalnym bez ponoszenia kosztów, jak np. koncertu, seansu filmowego, spektaklu teatralnego i operowego czy muzealnej wystawy. Dodatkowo okres pandemii z pewnością przyniósł szereg zmian na rynkach pracy, chociażby przez znaczny wzrost wykorzystania nowych technologii w pracy zdalnej (tzw. telepraca). W przypadku szkół, z uwagi na poważne zagrożenie szybkiego rozprzestrzeniania się koronawirusa, czasowo podejmowano decyzje o przejściu na nauczanie zdalne za pomocą dostępnych platform cyfrowych. Podjęcie kształcenia w formie zdalnej wymagało od nauczycieli i uczniów nabycia nowych kompetencji związanych z nauką zdalną, paradoksalnie zatem w tej problematycznej sytuacji, kompetencje ww. grup społecznych stanowią dziś część silnie umocnionych w sytuacji kryzysowej zasobów kapitału społecznego i instytucyjnego. Nabyte umiejętności, pomimo polepszenia się sytuacji epidemicznej, należy już dziś uznać za ważny i trwały potencjał społeczeństwa i instytucji, zarówno publicznych, jak i prywatnych, który może być wykorzystany w procesie dalszego rozwoju Metropolii Poznań.

O11. Programy wsparcia rozwoju budownictwa społecznego (waga: 1,47%)

Szansą na rozwój budownictwa mieszkaniowego o charakterze społecznym w Metropolii Poznań mogą być rządowe programy wsparcia stworzone w Banku Gospodarstwa Krajowego, tj. instrumenty w formie Rządowego Funduszu Rozwoju Mieszkalnictwa (RFRM) oraz Funduszu Dopłat na program budownictwa socjalnego i komunalnego. Celem RFRM jest poprawa dostępności mieszkań poprzez pobudzenie nowych mieszkań na wynajem przez Społeczne Inicjatywy Mieszkaniowe (SIM). Środki Funduszu służą sfinansowaniu części lub całości wydatków gminy na objęcie udziałów lub akcji w tworzonej lub działającej SIM. Celem rządowego programu budownictwa socjalnego i komunalnego jest z kolei zwiększenie zasobu mieszkaniowego gminy służącego zaspokojeniu potrzeb osób o niskich dochodach, w tym zagrożonych wykluczeniem społecznym. Wysokość wsparcia uzależniona jest od rodzaju przedsięwzięcia oraz podmiotu ubiegającego się o dofinansowanie. Gminy mogą ubiegać się o wsparcie na budowę, remont, przebudowę i zmianę sposobu użytkowania budynków mieszkalnych. Tego rodzaju programy mogą mieć duże znaczenie dla rozwoju alternatywnych wobec rynku deweloperskiego oraz systemu indywidualnego form budownictwa mieszkaniowego, jednak możliwość wykorzystanie tej szansy w procesie dalszego

rozwoju Metropolii Poznań uwarunkowana jest stabilnością funkcjonowania programów, wysokością środków przeznaczanych na ich finansowanie oraz atrakcyjnością zasad przyznawania wsparcia.

2.4 Zagrożenia

T1. Zmiany prawne (w tym podatkowe) skutkujące zmniejszeniem poziomu niezależności finansowej samorządu terytorialnego i pogorszeniem się bieżącej sytuacji budżetowej (waga: 14,35%)

Skutecznie działający samorząd terytorialny wspomaga rozwój społeczno-gospodarczy, poprawia poziom i warunki życia mieszkańców. Prowadzi politykę rozwojową uwzględniającą lokalne uwarunkowania. Znaczenie samorządu wzrasta w czasach kryzysu, a konsekwencje pandemii COVID-19 z pełną mocą pokazały jego fundamentalną rolę dla tworzenia bezpiecznych i efektywnych warunków dla życia i pracy mieszkańców. Czas pandemii wyraźnie uwypuklił niedostateczne wsparcie samorządów przez administrację rządową. Rozwiązania tarczy antykryzysowej wspomagały przedsiębiorców, pozostawiając samorzady same sobie. Co prawda uruchomiono narzędzia finansowego ich wsparcia, jednak dotacje te mają niższą wartość per saldo od ponoszonych przez samorzady obciążeń finansowych dotyczących choćby ulg podatkowych czy subwencji oświatowych. Dodatkowe negatywne czynniki ekonomiczne, stanowiące konsekwencje agresji Rosji na Ukrainę, silnie uwypukliły pogłębiające się deficyty i wyzwania związane z sytuacją finansową samorządu terytorialnego. Wskazane uwarunkowania dotyczą wszystkich JST, w tym pozostających dotychczas w relatywnie dobrej sytuacji gmin i powiatów Metropolii Poznań. Skala ich negatywnego oddziaływania w zasadniczym stopniu determinowana jest stopniem koncentracji ludności, który w przypadku Metropolii Poznań jest znaczący. Może to w krótkim czasie zasadniczo zmienić sytuację budżetową JST Metropolii Poznań i stać się podstawowym zagrożeniem dla rozwoju jej obszaru. Zagrożenie to może być częściowo ograniczone przez zmianę systemu finansów publicznych, jednak jest to na ten moment trudne do przewidzenia.

T2. Obniżenie poziomu bezpieczeństwa w związku z wojną w Ukrainie (waga: 14%)

Od 2022 r. Polska i cała Europa Środkowo-Wschodnia funkcjonują w nowej rzeczywistości związanej z bezpieczeństwem. Wojna w Ukrainie niesie ze sobą szereg poważnych zagrożeń dla Polski, zarówno natury bezpośredniej, jak i pośredniej. Wśród zagrożeń bezpośrednich może być ryzyko eskalacji konfliktu, szczególnie w formie tzw. ataków hybrydowych, cyberataków, dezinformacji czy prowokacji, mające na celu destabilizację kraju i podważenie zaufania do instytucji. Z kolei wśród zagrożeń pośrednich jest np. kryzys gospodarczy. Wojna w Ukrainie może prowadzić do pogłębienia negatywnych zjawisk ekonomicznych, poprzez wzrost cen energii, surowców i produktów, a także utrudnienia w łańcuchach dostaw. Jednym z najbardziej widocznych skutków wojny (połączony z efektami interwencji publicznej w ramach pandemii COVID-19) był gwałtowny wzrost cen, szczególnie energii i żywności. To z kolei prowadziło do spadku siły nabywczej Polaków i obniżenia standardu życia. Sytuacja za wschodnią granicą Polski prowadzi także do zwiększenia koniecznych do realizacji wydatków na obronność (w związku z pogorszeniem sytuacji bezpieczeństwa). Polska jest zmuszona do zwiększenia wydatków na obronność, co obciąża budżet państwa kosztem innych wydatków publicznych, w tym niezbędnych do realizacji działań na poziomie lokalnym i metropolitalnym. Ponadto, w długiej perspektywie przedłużający się konflikt zbrojny w Ukrainie obniża atrakcyjność lokalizacyjną Polski i ogranicza możliwości pozyskania inwestorów.

T3. Wzrost cen dóbr i usług (szczególnie paliw i energii, które wpływają m.in. na koszty funkcjonowania usług publicznych) oraz potencjalne przerwy w dostawach energii (waga: 12,89%)

Okres ostatnich lat obfituje w coraz liczniejsze i coraz głębsze kryzysy o charakterze zewnętrznych szoków rozwojowych. Konsekwencje pandemii COVID-19 oraz agresji Rosji na Ukrainę przynoszą daleko idące zagrożenia rozwojowe. Pandemia COVID-19 z jednej strony zaburzyła łańcuchy dostaw surowców i produktów, a z drugiej – wymusiła interwencję rządów i wprowadzenie do gospodarki znacznej ilości pieniądza (kosztem zwiększenia zadłużenia). To z kolei wywołało istotny wzrost cen. Ta negatywna sytuacja została zasadniczo wzmocniona po 24 lutego 2022 r. konsekwencjami ekonomicznymi agresji Rosji na Ukrainę. W jej wyniku doszło do istotnych zmian na rynku energii, co doprowadziło do historycznych wzrostów cen. Ponadto wojna zaburzyła sytuację na światowym rynku węgla, ropy naftowej i gazu ziemnego wywierając niespotykaną presję ekonomiczną zarówno na indywidualnych konsumentów, jak również na przedsiębiorców, ale także podmioty sektora publicznego. Trzeba także dodać, że przyjęte na szczeblu unijnym rozwiązania strategiczne są krótkoterminowo niekorzystne dla polskiej gospodarki z uwagi na mix energetyczny oparty na węglu (co oznacza istotny wzrost kosztów energii w Polsce w stosunku do innych państw europejskich, a tym samym obniżenie konkurencyjności naszego kraju). Wskazane uwarunkowania prowadzą do wzrostu cen towarów i usług oraz braków na rynku surowców energetycznych. Prowadzą one także do zasadniczego wzrostu kosztów związanych z bieżącym funkcjonowaniem jednostek samorządu terytorialnego Metropolii Poznań.

T4. Przedłużający się brak narzędzi prawnych, programowych i finansowych umożliwiających skuteczną koordynację procesów rozwoju w skali obszaru metropolitalnego (waga: 12,47%)

Skuteczne prowadzenie procesów zarządzania koordynacją rozwoju w skali metropolitalnej wymaga dalszych reform systemowych w sferze ustrojowej, planistyczno-programowej i finansowej. Rozwiązania prawne bezpośrednio adresowane do obszarów metropolitalnych są jak do tej pory w Polsce ograniczone wyłącznie do Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej, a pozostałe ośrodki bazują na uniwersalnych w skali krajowej regulacjach dotyczących współpracy samorządowej oraz strategii rozwoju ponadlokalnego. Nie istnieją też stałe źródła finansowania instytucji i przedsięwzięć metropolitalnych poza składkami samorządów oraz środkami z funduszy europejskich. Dotychczasowe próby kompleksowego uregulowania kwestii metropolitalnej w Polsce były nieskuteczne. Nie docierały one do etapu prac parlamentarnych (2008-2011) albo po uchwaleniu odpowiedniej ustawy, jej wdrażanie było zaniechane, a sam akt uchylono (2015-2017). Na tle rozwiązań europejskich polskie obszary metropolitalne pozostają bardzo słabo zinstytucjonalizowane i umocowane prawnie, a dalsze przedłużanie się tego stanu może skutkować pogłębianiem się problemów związanych z koordynacją ich rozwoju i skutecznym konkurowaniem w skali międzynarodowej.

T5. Zmiany klimatu i ich następstwa środowiskowe (np. susze, deszcze nawalne, miejska wyspa ciepła) i społeczno-gospodarcze (np. straty materialne) (waga: 12,24%)

Zmiany klimatu i ich skutki środowiskowe oraz społeczno-gospodarcze będą stanowiły jedno z największych zagrożeń dla Metropolii Poznań w perspektywie następnych dziesięcioleci. Jednym z przejawów zmian klimatu jest zmiana struktury opadów atmosferycznych. Przewiduje się wydłużenie okresów bezopadowych i jednocześnie zwiększenie częstotliwości opadów nawalnych. Zmiana ta przyniesie konsekwencje hydrologiczne m.in. w zmianie reżimu odpływu rzek i przebiegu ekstremalnych zjawisk hydrologicznych. Długoterminowe modele klimatyczne dla naszej części Europy wskazują na zwiększenie sumy opadów. Jednakże opad będzie bardziej nieregularny w czasie i natężeniu. Zgodnie z mapami zagrożenia powodziowego, o których mowa w art. 169 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. z 2024 r., poz. 1087 ze zm.), na terenie Metropolii Poznań znajdują

się zarówno obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%, jak i obszary szczególnego zagrożenia powodzią, a także tereny narażone na zalanie w przypadku całkowitego zniszczenia wału przeciwpowodziowego. Zwiększy się częstość deszczu ekstremalnego co będzie miało swoje konsekwencje w postaci coraz częściej występujących powodzi błyskawicznych (miejskich, tzw. flash flood). Nawalne opady nie są rozwiązaniem problemu suszy, ponieważ gleba nie jest w stanie ich wchłoniąć, czego efektem jest spływ po jej powierzchni do rzek i cieków. Szczególnie zagrożonymi tymi zjawiskami są tereny silnie zurbanizowane z wysokim stopniem uszczelnienia gruntu (np. centra miast). Problem suszy potęgują również coraz rzadsze opady śniegu w okresie zimowym, mające fundamentalne znaczenie dla retencji glebowej. Obecność pokrywy śnieżnej na powierzchni zapobiega przemarzaniu gruntu, a jego topnienie poprawia zasoby wód gruntowych. Tym samym stwarza lepsze warunki do rozwoju roślin w późniejszym okresie – wegetacji. Polska należy do grupy państw zagrożonych deficytem wody, a problem deficytu wody i związanego z nim zjawiska suszy wciąż się nasila. Plan przeciwdziałania skutkom suszy (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 r. w sprawie przyjęcia Planu Przeciwdziałania Skutkom Suszy, Dz. U. z 2021 r. poz. 1615) klasyfikuje teren Metropolii Poznań jako obszar silnie zagrożony suszą. Dotyczy to w mniejszym lub większym stopniu wszystkich rodzajów suszy tj. atmosferycznej, hydrologicznej, rolniczej i hydrogeologicznej. Występowanie suszy jest jednym z najdotkliwiej odczuwanych zjawisk klimatyczno-przyrodniczych występujących na terenie Wielkopolski. Przynosi ono szeroko rozumiane straty gospodarcze i niesie ze sobą daleko idące szkody społeczne. Na niskie opady występujące w tym regionie wpływ ma przede wszystkim tzw. cień opadowy charakterystyczny dla obszarów położonych na południe od wzniesień Pojezierza Pomorskiego. To sprawia, że opady w Północnej i Centralnej Wielkopolsce są jednymi z najniższych w kraju. Z punktu widzenia bezpośredniego wpływu na zdrowie i samopoczucie społeczeństwa na obszarach zurbanizowanych Metropolii Poznań istotne znaczenie będą miały także nasilające się fale upałów.

T6. Problemy kadrowe sektora publicznego (głównie nauczyciele i urzędnicy) związane z niskimi płacami i małą atrakcyjnością tych miejsc pracy (waga: 10,28%)

Od kilku lat obserwowana jest w Polsce postępująca dewaluacja zawodów w sektorze publicznym. Częściowo wynika to z dużej presji sektora prywatnego dokonującego swego rodzaju drenażu osób najlepiej wykształconych, ale przede wszystkim oferującego relatywnie wyższe wynagrodzenia w stosunku do wymagań w zakresie posiadanego wykształcenia i kwalifikacji. Tym samym zawody w sektorze publicznym stają się mniej atrakcyjne. Oprócz rosnących wymagań w zakresie wykształcenia i kwalifikacji (wysokich w stosunku do oferowanego wynagrodzenia), rosną oczekiwania i wymagania społeczne względem oferowanego poziomu usług. Społeczne oczekiwanie wysokiego standardu usług publicznych wykazuje tendencję rosnącą proporcjonalnie do rosnącego poziomu życia wynikającego ze wzrostu dochodów. Problem ten dotyczy m.in. takich zawodów jak urzędnik, nauczyciel, kierowca transportu publicznego, lekarz (zwłaszcza specjalista). Jednym z sektorów publicznych, w którym w ostatnich latach wyraźnie zauważa się narastające problemy kadrowe, jest sektor edukacji. Głównym problemem w szkołach jest starzenie się kadry nauczycielskiej, brak zastępowania ich przez młodsze pokolenie, odchodzenie nauczycieli z zawodu do profesji lepiej płatnych, a także trudności z zatrudnieniem specjalistów. Problemy kadrowe w przyszłości najprawdopodobniej będą narastać, z uwagi na kurczenie się zasobów demograficznych.

T7. Nadchodząca recesja lub kryzys gospodarczy na rynkach globalnych (waga: 8,97%)

Obserwowane zmiany społeczno-gospodarcze będące efektem nałożenia się skutków pandemii COVID 19 i wojny w Ukrainie wywołały ciąg niekorzystnych zdarzeń zagrażających stabilności

gospodarczej i finansowej nie tylko ludności i podmiotów gospodarczych, lecz także jednostek samorządu terytorialnego. Wydaje się, że globalne spowolnienie gospodarcze jest nieuniknione. Natomiast czy i gdzie doprowadzi do recesji to jeszcze nie jest przesądzone. Obecne uwarunkowania w Polsce już sygnalizują, że coraz więcej podmiotów gospodarczych zarówno tych małych jak i tych największych, odczuwa skutki inflacji, brak lub spowolnienie w dostawach surowców, rosnące ceny energii i surowców energetycznych co skutkuje zmniejszeniem produkcji, ograniczaniem zatrudnienia czy wręcz zakończeniem prowadzonej działalności oraz ograniczeniem inwestycji. W polskiej gospodarce zauważalne jest zmniejszenie ofert pracy, a relacja kosztów, cen i płac nadal wykazuje tendencję wzrostową. Te elementy wyraźnie wpływają na pogorszenie kondycji finansowej samorządów lokalnych. Negatywnym skutkiem jest i będzie zmniejszenie dochodów własnych, wzrost wydatków bieżących i inwestycyjnych oraz ograniczenie inwestycji poprawiających jakość życia i prowadzenia działalności gospodarczej. W konsekwencji wiele samorządów lokalnych może notować wzrost deficytu budżetowego, a wypracowana w ostatniej dekadzie nadwyżka operacyjna i wysoki poziom samodzielności finansowej szybko zostaną zniwelowane.

T8. Rosnąca presja konkurencyjna ośrodków metropolitalnych o podobnej wielkości do Metropolii Poznań (waga: 5,86%)

Jedną z zewnętrznych okoliczności potencjalnie osłabiających rozwój Metropolii Poznań może być presja konkurencyjna innych ośrodków metropolitalnych w Polsce, którą są w stanie przyciągać atrakcyjnych inwestorów oferujących wysokomarżowe miejsca pracy, wypracowujące dużą wartość dodaną dla gospodarki. Potencjał rozwoju Metropolii Warszawskiej jest pochodną dobrej dostępności transportowej w zakresie ruchu lotniczego oraz stołecznych funkcji centralnych. Z kolei Wrocław zaczął z sukcesami specjalizować się w zakresie branży IT, a Kraków i Trójmiasto przyciągają nie tylko dobrym skomunikowaniem portów lotniczych (a Trójmiasto także dostępnością portów morskich), ale także atrakcyjnością turystyczną i dziedzictwem historycznym miast. Według badań Antal-Business Environment Assessment Study, Poznań znajduje się w trójce najlepszych miast pod względem oceny potencjału zatrudnienia, jednak odstawał od innych dużych polskich miast w zakresie czynników, które są w stanie zbudować silny potencjał sektorów wysokich technologii (np. pod względem siły kapitału ludzkiego, czyli dostępności talentów, miasto zajmowało piąte miejsce za Krakowem, Warszawą, Wrocławiem i Trójmiastem). Presja konkurencyjna innych obszarów funkcjonalnych jest więc wyraźna i może wpływać na rozwój Metropolii Poznań w przyszłości.

T9. Silniejsza pozycja konkurencyjnych portów lotniczych wskutek realizacji inwestycji infrastrukturalnych i poprawy ich oferty przewozowej (waga: 5,46%)

Analizując zagrożenia rozwoju istotne z punktu widzenia Metropolii Poznań należy wskazać na silną pozycję konkurencyjną innych portów lotniczych, które mogą wzmocnić dalsze osłabianie poznańskiego Portu Lotniczego Ławica. Port lotniczy Poznań Ławica, jest typowym lotniskiem regionalnym. Prognozy ruchu lotniczego przedstawione przez IATA (Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych) wskazują, że w roku 2040 poznański port lotniczy będzie 6 największym lotniskiem w kraju, które obsługiwać będzie 4,2 mln pasażerów. Obok Portu Solidarność (w ramach CPK), z którego ma korzystać 45,7 mln pasażerów większymi lotniskami od Ławicy mają być porty zlokalizowane w Krakowie (13,6 mln), Gdańsku (9,6 mln), Katowicach (8,5 mln) i Wrocławiu (6,9 mln). Udział poznańskiego portu w strukturze ruchu ma zmniejszyć się z obecnych ok. 5% do 4,2%, co oznacza obniżenie jego znaczenia w systemie transportu lotniczego w kraju. Z tego też względu należy podjąć działania, które powinny przyczynić się do poprawy pozycji konkurencyjnej poznańskiego lotniska. Z punktu widzenia rozwoju portu należałoby podjąć kroki zmierzające do wzmocnienia oferty przewozowej, przede wszystkim w segmencie połączeń regularnych i niskokosztowych, które kształtują pozycję konkurencyjną Metropolii Poznań. Brak

skutecznych działań zapewniających zmianę obecnego trendu może doprowadzić do rosnących strat ekonomicznych, które będą w znaczący sposób obciążać m.in. budżety gmin i powiatów Metropolii Poznań.

T10. Długoterminowe psychospołeczne i zdrowotne skutki pandemii COVID-19 (waga: 3,48%)

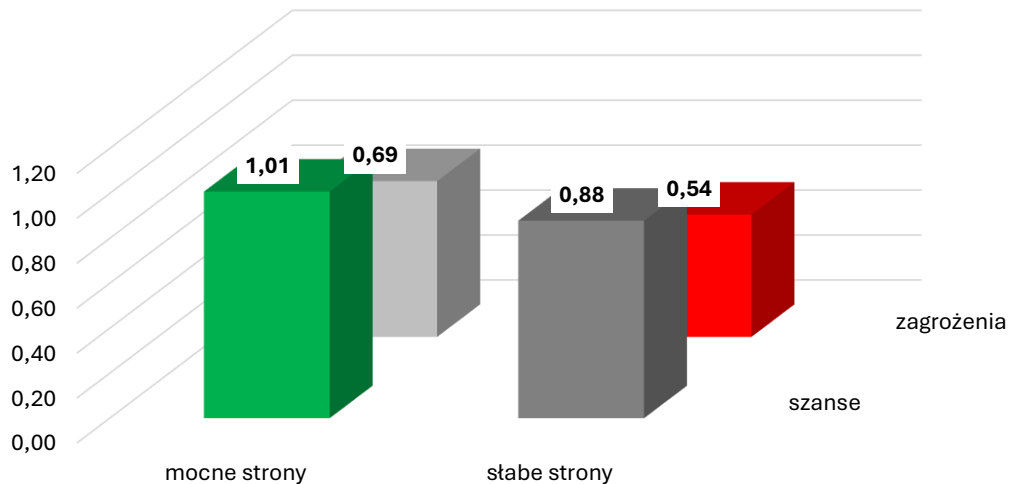
Bezpośrednimi skutkami pandemii COVID-19 były społeczna izolacja wynikająca z regulacji sanitarno-epidemicznych (kwarantanna) oraz dłuższe niż wcześniej przebywanie w domu, aby uniknąć zarażenia. Izolacja i unikanie kontaktów, choć w krótkiej perspektywie chronią przed rozprzestrzenianiem się infekcji, to jednak w długim okresie wpływają na wzrost poziomu samotności, depresji oraz rozwoju uzależnień behawioralnych od telefonu, komputera czy hazardu. Ponadto, pandemia była także przyczyną utraty stabilności zawodowej i wiążącej się z tym stabilności finansowej, co ograniczało możliwości zarobkowania i utrzymania rodziny. To z kolei także negatywnie wpływa na zdrowie psychiczne. Należy podkreślić, że szczególnie narażone na pogorszenie zdrowia psychicznego i negatywne skutki samotności są osoby starsze, dzieci i młodzież, a także osoby z zaburzeniami psychicznymi. Innym niepożądanym skutkiem pandemii COVID-19 jest wzrost zachorowań na choroby nierozpoznane wcześniej z uwagi na brak diagnozy lekarskiej. Ograniczony dostęp do placówek służby zdrowia (m.in. przychodni, szpitali) spowodował spadek liczby porad lekarskich. Mieszkańcy w obawie przed zarażeniem się wirusem odkładali w czasie wizyty lekarskie. W konsekwencji przełożyło się to na wzrost zachorowań, np. na cukrzycę.

2.5 Analiza TOWS-SWOT

Metoda TOWS/SWOT to sposób na określenie głównych kierunków strategicznych dla organizacji z wykorzystaniem jej mocnych i słabych stron oraz obecnych w otoczeniu szans i zagrożeń. Procedura stosowania tej metody zakłada przede wszystkim ocenę siły powiązań pomiędzy poszczególnymi czynnikami wewnętrznymi i zewnętrznymi z uwzględnieniem ich wag. Im większa siła powiązań i wyższa waga danego czynnika tym większe prawdopodobieństwo, że wpłynie on na rozwój Metropolii Poznań.

W procedurze oceny związku pomiędzy poszczególnymi mocnymi i słabymi stronami oraz szansami i zagrożeniami wykorzystano kilkustopniową skalę od braku zależności (0 punktów), po bardzo silną zależność (2 punkty). Po stworzeniu 8 szczegółowych macierzy, podsumowano wyniki w formie tabeli syntetycznej, uwzględniającej siłę powiązań i nadane wcześniej wagi poszczególnych czynników wewnętrznych i zewnętrznych. W ten sposób określono optymalny wariant strategiczny w ramach czterech możliwości: strategii ofensywnej, konkurencyjnej, konserwatywnej i defensywnej.

Rezultaty zastosowania metody TOWS/SWOT dla określenia preferowanej strategii rozwoju Metropolii Poznań zaprezentowano na ryc. 2.1 oraz w tabelach stanowiących załączniki 1-4 (rozdział 12). Najwyższą średnią wartość korelacji ważonych uzyskała kombinacja mocnych stron i szans, czyli strategia ofensywna (1,01), jednak niewiele mniej istotne wydają się być elementy strategii konkurencyjnej obejmującej wykorzystanie relacji słabych stron i szans (0,88). Nieco mniejszą wartość uzyskała strategia konserwatywna bazująca na relacjach mocnych stron z zagrożeniami (0,69) oraz strategia defensywna dotycząca związku między słabymi stronami i zagrożeniami (0,54).



Rycina 2.1 Wyniki analizy TOWS/SWOT dla Metropolii Poznań w układzie wewnętrznych i zewnętrznych czynników rozwoju

źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań własnych, warsztatów z przedstawicielami Metropolii Poznań.

Podsumowanie analizy TOWS/SWOT prowadzi do sformułowania następujących wariantów strategicznych:

1. **Strategia ofensywna** (najwyższa korelacja ważona między mocnymi stronami i szansami) – cechuje obszary, które stawiają przede wszystkim na wykorzystanie mocnych stron i nadarzających się szans. Za pomocą swoich atutów wykorzystują one szanse rozwoju, a z kolei nadarzające się okazje przekładają na dalsze wzmocnienie atutów. W przypadku strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035 należy zwrócić szczególną uwagę na skuteczne wykorzystanie zewnętrznych programów dofinansowujących działania jednostek samorządu terytorialnego. W świetle przeprowadzonej analizy, pomogą one wzmocnić istniejące atuty metropolii, w tym szczególnie funkcjonowania zintegrowanych form organizacyjnych w transporcie zbiorowym (PKM, PEKA, porozumienia transportowe, ZP-G Wielkopolski Transport Regionalny, BTK bilet i in.). Aktualna perspektywa finansowa Unii Europejskiej, a także środki z Krajowego Planu Odbudowy będą wzmocniały transformację transportową kraju, a w szczególności miejskich obszarów funkcjonalnych. Stworzy to okazję do rozwinięcia istniejących inicjatyw i pogłębienia integracji w tym zakresie. Jest to o tyle konieczne, że jak pokazały badania diagnostyczne, skala przepływów osób między Poznaniem a strefą zewnętrzną jest zdecydowanie najwyższa w Polsce. Metropolia Poznań ma bardzo silną i prężnie rozwijającą się strefę zewnętrzną, która z oczywistych względów nie może funkcjonować samodzielnie i jest ściśle związana z ośrodkiem centralnym. Jest to największa siła integracyjna dla całej Metropolii i będzie ona zwiększała presję na pogłębianie współpracy i tworzenie pakietu zadań organizowanych lub uzgadnianych na szczeblu metropolitalnym. Warto dodać, że szansa wynikająca z zewnętrznych programów dofinansowujących inwestycje pozwoli również poprawić funkcjonowanie wartościowych zasobów i walorów środowiska przyrodniczego (działania związane ze zwiększeniem różnorodności biologicznej i adaptacją do zmian klimatu) oraz zwiększy możliwości poznańskiego węzła transportowego (zarówno w transporcie kolejowym jak i drogowym). W tym kontekście ważne dla Metropolii będą planowane i realizowane w najbliższych latach inwestycje transportowe

- obejmujące szczególnie modernizację węzła kolejowego w Poznaniu, w tym budowę linii kolei dużych prędkości i przebudowę dworca Poznań Główny oraz budowę drogi ekspresowej S11.
2. **Strategia konkurencyjna** (najwyższa korelacja ważona między słabymi stronami i szansami) – cechuje obszary, które nastawiają się na wykorzystywanie nadarżających się szans do eliminowania słabych stron i zamieniania ich w atuty. W przypadku Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035 konieczne będzie wykorzystanie szans związanych ze środkami finansowymi z programów zewnętrznych w tym przeznaczonych m.in. na mobilność, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, ochronę środowiska, adaptację do zmian klimatu, wzmacniające zmiany strukturalne na rynku pracy (szansa 1) oraz poprawy dostępności transportu kolejowego wskutek realizacji inwestycji znaczenia krajowego (m.in. budowa linii kolejowej nr 85 - kolei dużych prędkości, rozbudowa Poznańskiego Węzła Kolejowego) (szansa 2) w celu minimalizowania słabych stron związanych z wysokim i rosnącym poziomem ruchu samochodowego (zmniejszający poziom bezpieczeństwa i powodujący presję na środowisko) oraz wynikającymi z niego trudnościami w sprawnej realizacji przewozów autobusowych i tramwajowych. Ważne będzie także odpowiednie wykorzystanie szansy jaką może być reforma planowania przestrzennego i jej powiązanie z planowaniem strategicznym – może to odwrócić niekorzystnie ukształtowany model rozwoju przestrzennego oparty na chaotycznej konsumpcji rozproszonych przestrzennie użytków rolnych oraz prywatyzacji korzyści i upublicznieniu kosztów urbanizacji, przy stosunkowo niskim poziomie pokrycia planistycznego.
 3. **Strategia konserwatywna** (najwyższa korelacja ważona między mocnymi stronami i zagrożeniami) skupia się na ochronie i wzmacnianiu istniejących atutów w obliczu potencjalnych zagrożeń. Jej głównym celem jest utrzymanie stabilności oraz wykorzystanie obecnych zasobów i struktur do minimalizowania negatywnych skutków zmian prawnych, gospodarczych i środowiskowych. Kluczowe znaczenie w Metropolii Poznań mają dobrze funkcjonujące zintegrowane formy organizacyjne i planistyczne, które pozwalają na efektywne zarządzanie rozwojem obszaru. Istotnym atutem jest także dobrze rozwinięty układ linii kolejowych, który stanowi fundament dla sprawnego transportu publicznego oraz silne powiązania pomiędzy Poznaniem a otaczającymi go gminami, umożliwiające dynamiczny rozwój funkcjonalnych obszarów metropolitalnych. Dodatkowym walorem są wartościowe zasoby i walory środowiska przyrodniczego, które stanowią istotne zaplecze ekologiczne i rekreacyjne dla mieszkańców regionu. W odpowiedzi na istniejące w otoczeniu zagrożenia, strategia konserwatywna zakłada przede wszystkim ochronę i dalsze rozwijanie istniejących mocnych stron. Kluczowym działaniem jest wzmocnienie systemu transportu kolejowego oraz poprawa integracji planowania przestrzennego w celu maksymalnego wykorzystania istniejących zasobów. Istotne będzie także utrzymanie i dalsza rozbudowa zintegrowanych form zarządzania regionem, co pozwoli na bardziej skoordynowane działania w obliczu zmian prawnych i gospodarczych. Ponadto, strategia zakłada ochronę walorów środowiskowych poprzez działania na rzecz adaptacji do zmian klimatycznych i zwiększenie odporności regionu na negatywne skutki zjawisk pogodowych. Kluczową rolę odegra także wzmocnienie pozycji Metropolii Poznań w konkurencyjnym środowisku innych ośrodków metropolitalnych, co wymaga skutecznej polityki gospodarczej i infrastrukturalnej.
 4. **Strategia defensywna** (najwyższa korelacja słabych stron z zagrożeniami) Metropolii Poznań koncentruje się na minimalizowaniu negatywnego wpływu zagrożeń poprzez przeciwdziałanie wewnętrznym słabościom obszaru. Kluczowe wyzwania związane są przede wszystkim z wysokim i rosnącym poziomem ruchu samochodowego, który nie tylko obniża bezpieczeństwo, ale także wywiera presję na środowisko naturalne. Problematiczna jest również niekorzystnie ukształtowana struktura przestrzenna Metropolii, która sprzyja chaotycznej suburbanizacji,

rozproszeniu osiedli mieszkaniowych oraz nieefektywnemu wykorzystaniu dostępnej infrastruktury. Dodatkowo, ograniczenia przepustowości Poznańskiego Węzła Kolejowego utrudniają rozwój sprawnego transportu publicznego, a brak jednego organizatora transportu powoduje niespójność systemową i ogranicza możliwości efektywnego zarządzania komunikacją zbiorową. Na te problemy nakładają się liczne zagrożenia zewnętrzne. Zmiany prawne i podatkowe mogą skutkować zmniejszeniem dostępności środków finansowych na rozwój, co negatywnie wpłynie na zdolność regionu do realizacji kluczowych inwestycji. W odpowiedzi na te wyzwania strategia defensywna Metropolii Poznań zakłada działania mające na celu ograniczenie negatywnego wpływu zagrożeń i wzmocnienie obszarów problemowych. Jednym z kluczowych kierunków jest przeciwdziałanie rosnącemu natężeniu ruchu samochodowego poprzez rozwój alternatywnych środków transportu oraz zwiększenie dostępności publicznego transportu zbiorowego. Ważnym elementem strategii jest również poprawa planowania przestrzennego, co pozwoli na bardziej zrównoważony rozwój urbanistyczny i efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury. W kontekście transportu istotne będzie także zwiększenie przepustowości systemu kolejowego poprzez odpowiednią koordynację inwestycji oraz optymalizację układu transportowego. Kolejnym krokiem jest integracja systemu transportowego i wyznaczenie jednego organizatora transportu publicznego, co umożliwi lepsze zarządzanie i poprawę spójności komunikacyjnej. W celu przeciwdziałania zagrożeniom finansowym i gospodarczym strategia defensywna przewiduje także dywersyfikację źródeł finansowania oraz efektywne wykorzystanie dostępnych środków.

3. Wizja, cele strategiczne i kierunki działań

3.1 Wizja rozwoju

Wizja rozwoju Metropolii Poznań do roku 2035 została opracowana w oparciu o rezultaty przeprowadzonego procesu ewaluacyjnego i diagnostycznego oraz analizy strategicznej TOWS/SWOT. Wyniki tych etapów **zostały** przedstawione w odrębnych raportach oraz w drugim rozdziale niniejszego dokumentu. Ponadto, wizja oraz cele strategiczne uwzględniają także kierunki rozwoju strategicznego województwa wielkopolskiego (zapisane w Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 r.).

W 2035 roku Metropolia Poznań to silna, ponadlokalna wspólnota samorządowa, wykorzystująca synergię potencjałów środowiskowych, infrastrukturalnych, gospodarczych, społecznych i organizacyjnych swoich ośrodków do tworzenia bezpiecznych i atrakcyjnych warunków życia mieszkańców, a także kreująca wizerunek konkurencyjnego i perspektywicznego obszaru rozwijającego się w przestrzeni krajowej i międzynarodowej.

**Metropolia Poznań 2035
Razem silniejsi i bardziej konkurencyjni!**

Dalsza integracja jednostek samorządu terytorialnego powinna w znacznym stopniu wykraczać poza ramy zintegrowanych inwestycji terytorialnych, czy nawet poza ramy wspólnego pozyskiwania środków zewnętrznych. Skala powiązań jakie łączą różne obszary Metropolii jest na tyle duża, że wymaga ona wspólnej koordynacji szeregu procesów i zadań publicznych. A skuteczna realizacja tego zadania nie jest możliwa bez silnego poziomu zarządzania terytorialnego.

Tak rozumiana i zdefiniowana wizja rozwoju opiera się na pięciu filarach strategicznych:

Filar 1. Środowisko – wysokiej jakości, chronione przed zagrożeniami poprzez adaptację do zmian klimatu oraz wzmocnienie różnorodności biologicznej, a także rozbudowę infrastruktury komunalnej ograniczającej antropopresję.

Filar 2. Mobilność – skupiona w większym stopniu na korzystaniu z nisko- lub zeroemisyjnych form transportu publicznego i rowerowego, a w mniejszym na wykorzystaniu samochodów, ze zmodernizowaną

infrastrukturą tworzącą spójny system metropolitalny, zintegrowany z systemem krajowym i międzynarodowym.

Filar 3. Gospodarka – ze zintegrowaną, metropolitalną ofertą inwestycyjną, budowaniem efektu skali w zakupach usług, a także konkurencyjną w skali kraju ofertą turystyczną.

Filar 4. Kapitał ludzki i społeczny – kreatywne i otwarte społeczeństwo wzmacniane wysokiej jakości edukacją, profesjonalną ochroną zdrowia i pomocą społeczną oraz atrakcyjną ofertą kulturalną i sportowo-rekreacyjną.

Filar 5. Zarządzanie – zmierzające do profesjonalizacji (w tym cyfryzacji znacznej części usług publicznych) i dalszej integracji między samorządowej, ukierunkowanej na powstanie wspólnej, metropolitalnej organizacji terytorialnej.

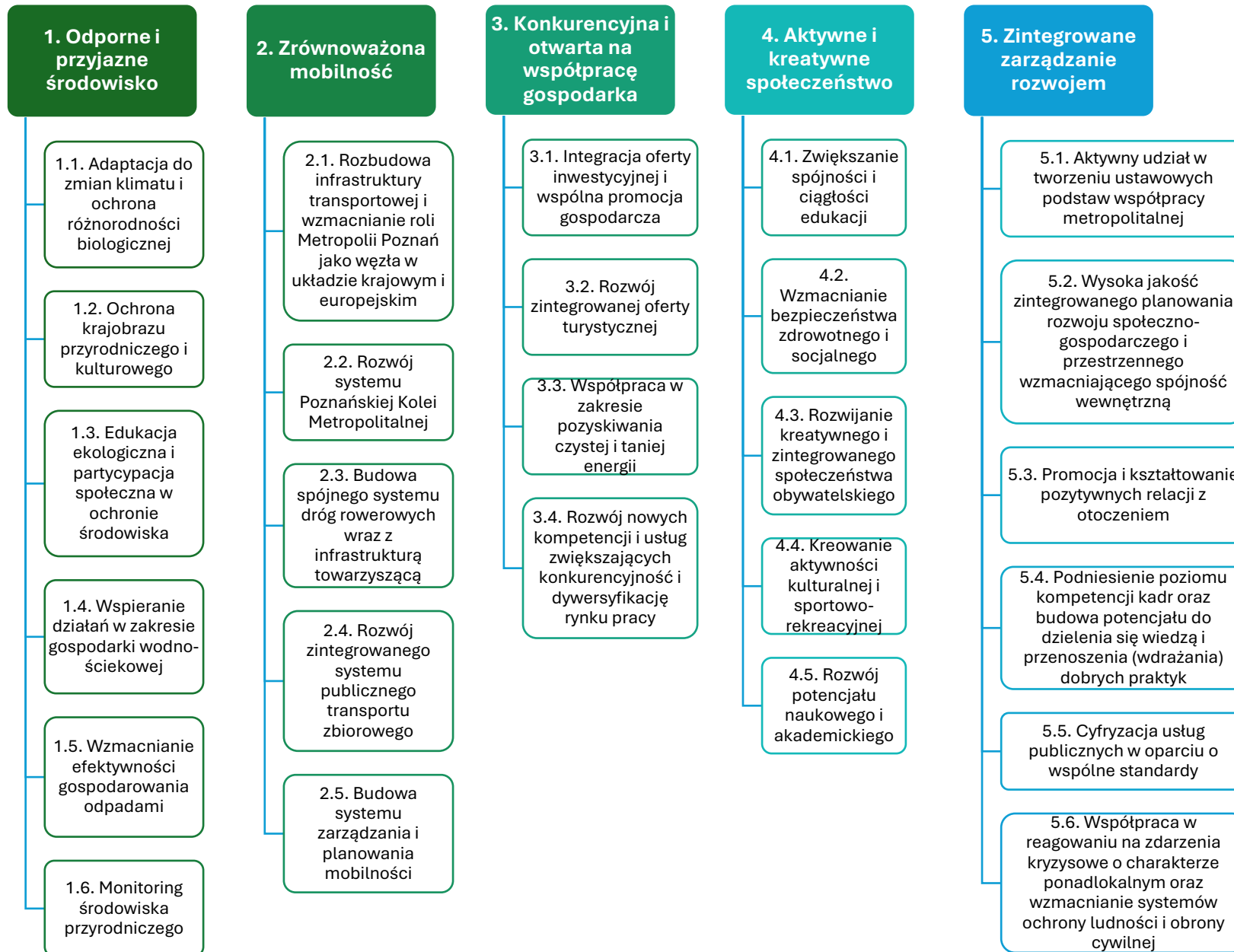
3.2 Cele rozwojowe i kierunki działań

W Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035 przyjęto trypoziomową strukturę części kierunkowej realizującej założoną uprzednio wizję rozwoju. Na pierwszym poziomie zostały określone cele strategiczne, na drugim – cele szczegółowe i na trzecim – kierunki działań. Przyjęto, że Metropolia Poznań będzie dążyła do realizacji 5 głównych celów strategicznych, 26 celów szczegółowych (ryc. 3.1) oraz 73 kierunków działań.

Warto także dodać, że wyznaczone cele spełniają określone kryteria wynikające ze standardów metodologicznych stosowanych w tego typu dokumentach. Założone uprzednio cele strategiczne i kierunki działań zostały poddane ewaluacji ex ante i weryfikacji z zastosowaniem tzw. filtru SMART (nazwa pochodzi od pierwszych liter angielskich słów określających zasady konstruowania celów). Polega on na ocenie pięciu aspektów:

1. Precyzyjności (ang. specific) – cele powinny być na tyle precyzyjne, aby nie mogły być interpretowane w odmienny sposób.
2. Mierzalności (ang. measurable) – cele powinny być tak sformułowane, by można było liczbowo wyrazić stopień ich realizacji (by można było przypisać im konkretne miary).
3. Akceptowalności (ang. accepted) – cele powinny być akceptowane przez podmioty, które będą dążyć do ich osiągnięcia (tj. podmioty realizujące strategię).
4. Realistyczności (ang. realistic) – cele powinny być określane realnie (strategia nie może być zbiorem „pobożnych życzeń”), tzn. tak by możliwe było ich osiągnięcie w zakładanej perspektywie czasowej.
5. Terminowości (ang. time-dependent) – cele muszą być zdefiniowane precyzyjnie w wymiarze czasowym po to, by móc określać poziom ich realizacji i prowadzić monitoring.

Do każdego z kierunków działań przyjęto także system wskaźników monitorujących realizację założeń wynikających z dokumentu (zamieszczono je w rozdziale 8). Ponadto zweryfikowano zgodność przyjętych celów strategicznych i szczegółowych z celami Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku (tab. 3.1) oraz kluczowymi kierunkami działań dla Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego (POM), zdefiniowanych w strategii rozwoju województwa (tab. 3.2).



Rycina 3.1 Struktura celów w Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035

Tabela 3.1 Powiązania celów szczegółowych Strategii z celami Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku

Cel szczegółowy w Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035	Kluczowe kierunki interwencji w Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku
1.1. Adaptacja do zmian klimatu i ochrona różnorodności biologicznej	- Zwiększanie i ochrona zasobów wód oraz poprawa ich jakości
1.2. Ochrona krajobrazu przyrodniczego i kulturowego	- Ochrona różnorodności biologicznej i krajobrazu, w tym zasobów leśnych oraz zapewnienie trwałości i ciągłości systemu przyrodniczego
1.3. Edukacja ekologiczna i partycypacja społeczna w ochronie środowiska	- Kształtowanie świadomości i postaw ekologicznych społeczeństwa, wzmacnianie bezpieczeństwa ekologicznego i środowiskowego
1.4. Wspieranie działań w zakresie gospodarki wodno-ściekowej	- Zwiększanie i ochrona zasobów wód oraz poprawa ich jakości
1.5. Wzmacnianie efektywności gospodarowania odpadami	- Poprawa funkcjonowania gospodarki odpadami
1.6. Monitoring środowiska przyrodniczego	- Kształtowanie świadomości i postaw ekologicznych społeczeństwa, wzmacnianie bezpieczeństwa ekologicznego i środowiskowego - Wzrost wykorzystania nowoczesnych technologii w usługach - Rozwój współzarządzania, z wykorzystaniem metod partycypacji społecznej
2.1. Rozbudowa infrastruktury transportowej i wzmacnianie roli Metropolii jako węzła w układzie krajowym i europejskim	- Rozwój transportu drogowego i ekomobilności - Rozwój zintegrowanego transportu zbiorowego, w tym kolejowego - Rozwój regionalnego Portu Lotniczego Poznań-Ławica
2.2. Rozwój systemu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej	- Rozwój zintegrowanego transportu zbiorowego, w tym kolejowego
2.3. Budowa spójnego systemu dróg rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	- Rozwój transportu drogowego i ekomobilności
2.4. Rozwój zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego	- Rozwój zintegrowanego transportu zbiorowego, w tym kolejowego
2.5. Budowa systemu zarządzania i planowania mobilności	- Rozwój zintegrowanego transportu zbiorowego, w tym kolejowego - Wzmacnianie instrumentów programowych i doskonalenie systemów wdrażania
3.1. Integracja oferty inwestycyjnej i wspólna promocja gospodarcza	- Rozwój sieci i kooperacji w gospodarce regionu, profesjonalizacja usług IOB - Zwiększanie innowacyjności i umiędzynarodowienia MŚP - Wzrost wykorzystania nowoczesnych technologii w usługach - Budowanie pozytywnego wizerunku oraz umacnianie rangi i rozwijanie współpracy regionu na arenie międzynarodowej
3.2. Rozwój zintegrowanej oferty turystycznej	- Rozwój przemysłu czasu wolnego - Wzrost wykorzystania nowoczesnych technologii w usługach - Rozwój współzarządzania, z wykorzystaniem metod partycypacji społecznej
3.3. Współpraca w zakresie pozyskiwania czystej i taniej energii	- Rozwój współzarządzania, z wykorzystaniem metod partycypacji społecznej - Optymalizacja gospodarowania energią

Cel szczegółowy w Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035	Kluczowe kierunki interwencji w Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku
3.4. Rozwój nowych kompetencji i usług zwiększających konkurencyjność i dywersyfikację rynku pracy	<ul style="list-style-type: none"> - Tworzenie miejsc pracy wysokiej jakości - Aktywizacja niewykorzystanych zasobów pracy
4.1. Zwiększanie spójności i ciągłości edukacji	<ul style="list-style-type: none"> - Poprawa jakości edukacji i kształcenia, w tym dopasowanie do potrzeb rynku pracy - Wzrost kompetencji osób dorosłych i ich udziału w kształceniu ustawicznym - Nowoczesna infrastruktura dla edukacji, w tym TIK - Wyrównywanie szans edukacyjnych
4.2. Wzmacnianie bezpieczeństwa zdrowotnego i socjalnego	<ul style="list-style-type: none"> - Promocja zdrowego stylu życia, rozwój opieki i infrastruktury zdrowotnej
4.3. Rozwijanie kreatywnego i zintegrowanego społeczeństwa obywatelskiego	<ul style="list-style-type: none"> - Kształtowanie i wzmacnianie postaw prospołecznych, równościowych, innowacyjnych, w tym rozwój innowacji społecznych - Rozwój współzarządzania, z wykorzystaniem metod partycypacji społecznej
4.4. Kreowanie aktywności kulturalnej i sportowo-rekreacyjnej	<ul style="list-style-type: none"> - Wzmacnianie potencjału kulturowego i infrastruktury kultury - Rozwój przemysłu czasu wolnego - Budowanie pozytywnego wizerunku oraz umacnianie rangi i rozwijanie współpracy regionu na arenie międzynarodowej
4.5. Rozwój potencjału naukowego i akademickiego	<ul style="list-style-type: none"> - Rozwój inicjatyw opartych o współpracę nauki i biznesu
5.1. Aktywny udział w tworzeniu ustawowych podstaw współpracy metropolitalnej	<ul style="list-style-type: none"> - Rozwój instrumentów terytorialnych
5.2. Wysoka jakość zintegrowanego planowania rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego wzmacniającego spójność wewnętrzną	<ul style="list-style-type: none"> - Rozwój współzarządzania, z wykorzystaniem metod partycypacji społecznej - Wzmacnianie instrumentów programowych i doskonalenie systemów wdrażania - Rozwój instrumentów terytorialnych
5.3. Promocja i kształtowanie pozytywnych relacji z otoczeniem	<ul style="list-style-type: none"> - Rozwój współzarządzania, z wykorzystaniem metod partycypacji społecznej - Budowanie pozytywnego wizerunku oraz umacnianie rangi i rozwijanie współpracy regionu na arenie międzynarodowej
5.4. Podniesienie poziom kompetencji kadr oraz budowa potencjału do dzielenia się wiedzą i przenoszenia (wdrażania) dobrych praktyk	<ul style="list-style-type: none"> - Wzrost kompetencji kadr instytucji publicznych
5.5. Cyfryzacja usług publicznych w oparciu o wspólne standardy	<ul style="list-style-type: none"> - Wzrost wykorzystania nowoczesnych technologii w usługach
5.6. Współpraca w reagowaniu na zdarzenia kryzysowe o charakterze ponadlokalnym oraz wzmacnianie systemów ochrony ludności i obrony cywilnej	<ul style="list-style-type: none"> - Wzrost wykorzystania nowoczesnych technologii w usługach - Wzrost kompetencji kadr instytucji publicznych - Wzmacnianie instrumentów programowych i doskonalenie systemów wdrażania - Kształtowanie świadomości i postaw ekologicznych społeczeństwa, wzmacnianie bezpieczeństwa ekologicznego i środowiskowego

źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku.

Tabela 3.2 Powiązania celów strategicznych z kierunkami działań dla Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego określonymi w Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku

Cel strategiczny w Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035	Kierunki działań dla Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego w SRWW 2030
<p>Cel strategiczny 1. Odporne i przyjazne środowisko</p>	<ul style="list-style-type: none"> - wsparcie kształtowania zielonego pierścienia POM w celu przeciwdziałania negatywnym skutkom suburbanizacji, - ograniczenie niskiej emisji z sektora bytowo-komunalnego i negatywnego wpływu zanieczyszczeń powietrza na zdrowie i życie mieszkańców, - wdrożenie programów poprawy efektywności energetycznej budynków, - przeciwdziałanie fragmentacji środowiska przyrodniczego, ochrona krajobrazu i racjonalne korzystanie z zasobów środowiska - działania na rzecz racjonalnej gospodarki odpadami – promowanie transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym, - zwiększenie zdolności retencyjnej POM i zagospodarowanie wód opadowych.
<p>Cel strategiczny 2. Zrównoważona mobilność</p>	<ul style="list-style-type: none"> - poprawa dostępności komunikacyjnej przez rozwój infrastruktury transportowej, utworzenie efektywnego systemu komunikacyjnego, w tym rozbudowa Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, poznańskiego węzła kolejowego, budowa północno-wschodniej obwodnicy Poznania, inwestycje dotyczące ulicy Obornickiej w Poznaniu i Suchym Lesie, - budowa/modernizacja dróg (m.in. S 5, S 11, DK nr 92, DW nr 430, nr 434), - rozbudowa i integracja transportu zbiorowego w oparciu o partnerstwa międzygminne, powiatowo-gminne o charakterze pozamiejskim i innymi poziomami samorządu terytorialnego w obszarze metropolitalnym oraz zmniejszenie jego emisyjności, - zapobieganie kongestii na drogach POM przez rozbudowę bezkolizyjnego układu drogowego, budowę mostów i wiaduktów, węzłów przesiadkowych, - rozbudowa sieci tras tramwajowych na obszarze miasta Poznania, - zagęszczenie sieci dróg i ścieżek rowerowych, ze szczególnym uwzględnieniem łączenia odcinków już istniejących, w tym pomiędzy sąsiadującymi jednostkami samorządu terytorialnego, - wzmocnianie i kreowanie rozwoju funkcji metropolitalnych Poznania,
<p>Cel strategiczny 3. Konkurencyjna i otwarta na współpracę gospodarka</p>	<ul style="list-style-type: none"> - budowanie atrakcyjnego wizerunku POM wśród inwestorów i turystów oraz działania na rzecz wzrostu atrakcyjności osiedleńczej wśród kadry wysoko wykwalifikowanej, - rozwój funkcji metropolitalnych, w tym konferencyjnych i kongresowych, - podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej jako jednego z elementów kształtujących aktywność gospodarczą i konkurencyjność, - zwiększenie konkurencyjności przedsiębiorstw, w szczególności MŚP, przedsiębiorstw sektora TIK, m.in. przez doradztwo, działania sieciujące i kooperację, wsparcie procesów rozwojowych przedsiębiorstw i/lub ich pracowników, - rozwój sektora B+R, w tym rozwój infrastruktury B+R, wsparcie w realizacji innowacyjnych projektów badawczo-rozwojowych poznańskich uczelni, instytutów badawczych i jednostek naukowych oraz innowacyjności przedsiębiorstw, zwiększenie efektywności kapitałowej opracowań innowacyjnych przez komercjalizację wiedzy i technologii oraz ich implementowanie do gospodarki regionalnej, - podniesienie atrakcyjności lokalnego rynku pracy jako narzędzia przeciwdziałającego emigracji zarobkowej, - wsparcie rzemiosła przez rozwój edukacji, produkcji i usług związanych z tym sektorem,

Cel strategiczny w Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035	Kierunki działań dla Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego w SRWW 2030
	<ul style="list-style-type: none"> - rozwój turystyki przez wykorzystanie istniejącego potencjału kulturowego, - wzmocnienie i kreowanie rozwoju funkcji metropolitalnych Poznania,
Cel strategiczny 4. Aktywne i kreatywne społeczeństwo	<ul style="list-style-type: none"> - rozwój społeczeństwa informacyjnego, - rozwój sektora B+R, w tym rozwój infrastruktury B+R, wsparcie w realizacji innowacyjnych projektów badawczo-rozwojowych poznańskich uczelni, instytutów badawczych i jednostek naukowych oraz innowacyjności przedsiębiorstw, zwiększenie efektywności kapitałowej opracowań innowacyjnych przez komercjalizację wiedzy i technologii oraz ich implementowanie do gospodarki regionalnej, - rozwój IOB, współpracy sieciowej, - podniesienie jakości kształcenia i dopasowanie oferty edukacyjnej szkół do lokalnego rynku pracy, wsparcie rozwoju infrastruktury edukacyjnej wysokiej jakości, upowszechnienie kształcenia ustawicznego, - wsparcie rzemiosła przez rozwój edukacji, produkcji i usług związanych z tym sektorem, - wspieranie rozwoju POM jako ośrodka akademickiego zdolnego do konkurencyjności na arenie międzynarodowej, - podnoszenie jakości życia ludzi młodych stanowiących potencjał (zasoby pracy) dla rozwoju gospodarki kreatywnej i innowacyjnej, - ochrona i rozwój dziedzictwa kulturowego, wyrównywanie dostępu do dóbr i usług kultury, m.in. przez inwestycje w infrastrukturę kultury i poprawę warunków jej funkcjonowania, - polityka integracji obcokrajowców ze społecznością lokalną, w tym promowanie wśród migrantów czynnego udziału w społeczeństwie obywatelskim, - działania na rzecz dopasowania oferty usług publicznych do zmieniających się potrzeb demograficznych, m.in. budowa wysoko wyspecjalizowanych ośrodków świadczenia usług zdrowotnych, - upowszechnienie programów profilaktycznych i rehabilitacyjnych dla poprawy stanu zdrowia mieszkańców POM, - zwiększenie dostępności do realizowanych na terenie POM usług społecznych oraz budowa/modernizacja placówek je świadczących, - wzmocnienie i kreowanie rozwoju funkcji metropolitalnych Poznania, - rewitalizacja obszarów zdegradowanych oraz obszarów o wysokich wartościach historycznych i kulturowych, - promocja i wsparcie inicjatyw obywatelskich oraz kontynuacja procesów włączania organizacji pozarządowych, partnerów społeczno-gospodarczych do prac programowych w rozwoju ZIT MOF Poznania,
Cel strategiczny 5. Zintegrowane zarządzanie rozwojem	<ul style="list-style-type: none"> - rozwój społeczeństwa informacyjnego, - rozwój IOB, współpracy sieciowej, - rozwój sektorów kreatywnych (działalności gospodarczej związanej z kulturą i technologią, łączących działalność artystyczną z przedsiębiorczością) opartych na akademickich, lokalnych zasobach ludzkich, - działania na rzecz dopasowania oferty usług publicznych do zmieniających się potrzeb demograficznych, m.in. budowa wysoko wyspecjalizowanych ośrodków świadczenia usług zdrowotnych, - wzmocnienie i kreowanie rozwoju funkcji metropolitalnych Poznania, - rewitalizacja obszarów zdegradowanych oraz obszarów o wysokich wartościach historycznych i kulturowych,

Cel strategiczny w Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035	Kierunki działań dla Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego w SRWW 2030
	<ul style="list-style-type: none"> - promocja i wsparcie inicjatyw obywatelskich oraz kontynuacja procesów włączania organizacji pozarządowych, partnerów społeczno-gospodarczych do prac programowych w rozwoju ZIT MOF Poznania, - przeciwdziałanie chaotycznej suburbanizacji w zakresie budownictwa mieszkaniowego, koordynowanie polityk przestrzennych samorządów lokalnych POM oraz wsparcie rozwoju nowoczesnych usług, w tym e-usług (np. Metropolitalna Platforma Danych, Metropolitalny System Informacji Przestrzennej).

źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku.

Cel strategiczny 1. Odporne i przyjazne środowisko

Cel szczegółowy 1.1. Adaptacja do zmian klimatu i ochrona różnorodności biologicznej

Efektom realizacji tego celu jest ograniczenie skutków ekstremalnych zjawisk pogodowych takich jak powodzie błyskawiczne, susze i fale upałów oraz zatrzymanie spadku różnorodności biologicznej. Podstawowym sposobem przeciwdziałania negatywnym skutkom zmian klimatu jest ochrona już istniejących i tworzenie nowych lasów i terenów zieleni oraz zbiorników wodnych. Poza miastami bardzo istotnym narzędziem jest powiększanie zasobów leśnych poprzez zalesianie nieużytków i gruntów rolnych najsłabszych klas bonitacyjnych. Konieczne są działania edukacyjne skierowane do rolników dotyczące możliwości finansowych, organizacyjnych i technicznych, a także potrzeb zalesiania i zadrzewiania nowych terenów. Wszelkie działania w tym kierunku powinny się odbywać przez sprzyjanie gatunkom rodzimym i przeciwdziałanie rozprzestrzeniania się gatunków inwazyjnych. Ze względu na ochronę bioróżnorodności ważna jest też ochrona starodrzewia, np. poprzez ustanawianie form ochrony przyrody. Podczas zalesień i odnowień trzeba brać pod uwagę dostosowanie danego gatunku do warunków siedliskowych, ale też jego odporność na zmieniający się klimat. Ochrona bioróżnorodności w lasach to także retencja wody w niewielkich zbiornikach i oczkach wodnych oraz na terenach mokradłowych. Na terenach zainwestowanych konieczna jest ochrona i rozwój zielonej i błękitnej infrastruktury (BZI) oraz wdrażanie małoskalowych rozwiązań opartych na przyrodzie (NbS), np. zadrzewień przyulicznych, parków kieszonkowych, zielonych dachów i zieleni wertykalnej, zazielenianie terenów szkolnych i przedszkolnych, itp. W tym celu istotne jest wypracowanie modeli biznesowych realizacji tego typu przedsięwzięć, w tym także w ramach partnerstw publiczno-prywatnych. Efektom opisanych wyżej działań jest obniżenie temperatury przy powierzchni ziemi przez parowanie i zacienienie i łagodzenie w ten sposób efekt miejskiej wyspy ciepła, przechwytywanie zanieczyszczeń pyłowych i gazowych, przejmowanie przez grunt opadów atmosferycznych oraz redukcja prędkości wiatrów. Następnym sposobem osiągnięcia celu jest rozwijanie retencji naturalnej i sztucznej. Przykładami działań wspierających retencję naturalną jest ochrona i odtwarzanie mokradeł, podpiętrzanie wody w ciekach i jeziorach, ochrona i rewitalizacja istniejących cieków, rowów, jezior i stawów, odtwarzanie naturalnych i półnaturalnych siedlisk w obniżeniach terenowych lub rozszczelnienie gruntu. W celu ochrony przed eutrofizacją i zarastaniem zbiorników wodnych istotne jest podejmowanie działań planistycznych zapewniających ochronę przed przedostawaniem się do wód zanieczyszczeń ze źródeł antropogenicznych, w tym komunalnych. W miejscach, gdzie nie można retencjonować wody w sposób naturalny, konieczna jest retencja sztuczna, polegająca na budowie powierzchniowych i podziemnych zbiorników gromadzących wodę oraz systemów rozsączających. Stosowanie rozwiązań wspomagających przechwytywanie wody opadowej i jej wykorzystanie na potrzeby komunalne, gospodarstw domowych i wspólnot mieszkaniowych przyczyni się z jednej strony do zmniejszenia zagrożenia powodzią przez odprowadzanie większej ilości wody podczas deszczy nawalnych, a z drugiej zmniejszenia efektu suszy podczas sezonu wegetacyjnego roślin. Aby zapewnić efektywność przedstawionych powyżej działań konieczne jest rozwijanie badań we współpracy z uczelniami oraz podejmowanie działań edukacyjnych, budowanie wrażliwości i stymulowanie aktywności społecznej, których warunkiem jest powszechnie dostępny lokalny monitoring jakości środowiska.

Kierunki działań:

- 1.1.1. Tworzenie nowych i rewitalizacja istniejących parków, zieleńców i terenów zieleni osiedlowej na terenach zabudowanych.
- 1.1.2. Ochrona zasobów wodnych.
- 1.1.3. Zwiększenie retencjonowania wód oraz magazynowania wody opadowej i roztopowej.
- 1.1.4. Dążenie do zwiększenia powierzchni terenów leśnych.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Obszar Poznańskiego Dorzecza Warty należy do najbardziej deficytowych pod względem zasobności w wodę terenów Polski. Jednocześnie średnia roczna suma opadów w latach 2012-2022 wyniosła tylko 484,7 mm, czyli dużo poniżej średniej krajowej. Obszar ten jest w dużym stopniu narażony na problemy związane ze zmianami klimatu, a problem ten będzie się pogłębiał. Scenariusze klimatyczne dla dekady 2051-2060, w porównaniu z dekadą 2011-2020, przewidują średnioroczny wzrost temperatury o ok. 1°C oraz wzrost sumy opadów o ok. 34 mm. Biorąc pod uwagę bieżącą sytuację, scenariusze klimatyczne oraz stopień urbanizacji aglomeracji, największym problemem związanym ze zmianami klimatu są nawalne deszcze powodujące powodzie i podtopienia. Część Metropolii Poznań leży na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią (o prawdopodobieństwie 1%, 10%, 0,2% oraz w przypadku zniszczenia wału przeciwpowodziowego), gdzie obowiązują zakazy wynikające z Prawa wodnego. Należy dążyć do zachowania tych obszarów w niezmienionym kształcie i zagospodarowaniu. Wszelkie działania inwestycyjne należy realizować z uwzględnieniem obowiązujących procedur i zapisów m. in. planu zarządzania ryzykiem powodziowym. Drugi zdiagnozowany problem to narażenie na upały. Wyniki wskazują, że blisko 68% ogółu mieszkańców Metropolii Poznań mieszka na terenach, gdzie przeciętna temperatura powierzchniowa w okresie letnim w godzinach południowych mieści się w przedziale 35 -39,9 C. Obszar Metropolii Poznań jest też bardzo zagrożony wystąpieniem suszy atmosferycznej i hydrologicznej, tj. z możliwym przekroczeniem wartości progowej klimatycznego bilansu wodnego poniżej -150 mm. Wszelkie działania dotyczące gospodarki wodnej należy realizować z uwzględnieniem zapisów m. in. II aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry oraz Planu przeciwdziałania skutkom suszy. Te okoliczności stanowią istotne w skali regionalnej zagrożenie dla środowiska przyrodniczego, a w dłuższej perspektywie mają one przełożenie na rozwój społeczno-gospodarczy, głównie na rolnictwo. Dwie główne cechy decydujące o wrażliwości Metropolii Poznań na zmiany klimatu to wysoki poziom uszczelnienia powierzchni oraz niedobory w zakresie zielonej i niebieskiej infrastruktury. Stopień uszczelnienia na poziomie 30-40% w niektórych miastach oraz 10-15% w niektórych wsiach wyraźnie ogranicza pochłanianie wody opadowej i parowanie oraz zwiększa absorpcję energii słonecznej. Także udział zieleni miejskiej jest niewystarczający, wg GUS średnia dla gmin Metropolii wynosi 16 m²/mieszkańca.

Cel szczegółowy 1.2. Ochrona krajobrazu przyrodniczego i kulturowego

Ochrona krajobrazu przyrodniczego i kulturowego jest odpowiedzią na słabe strony Metropolii Poznań opisane w diagnozie, tj. przerywanie ciągłości przestrzennej systemu przyrodniczego spowodowane rozwojem sieci dróg i niekontrolowaną suburbanizacją, zanikanie krajobrazu otwartego, obniżanie poziomu wód i zanikanie zbiorników wodnych oraz niska lesistość. Głównym celem jest zintegrowanie planowania krajobrazu kulturowego i przyrodniczego w celu lepszej jego ochrony poziomie ponadlokalnym. Takie podejście ma ułatwić wzmacnianie i wykorzystanie jednocześnie funkcji regulacyjnych i kulturowych ekosystemów. Najważniejszą funkcją regulacyjną ekosystemów rozpatrywaną na poziomie krajobrazu jest zachowanie różnorodności biologicznej, a funkcją kulturową wykorzystanie ich do celów edukacyjnych i rekreacyjnych. Najważniejszym narzędziem do osiągnięcia celu w skali Metropolii Poznań jest delimitacja osnowy przyrodniczej, w granicach której będą obowiązywać restrykcje

w zarządzaniu. Ocenę walorów przyrodniczych wraz z propozycją działań zawarto w diagnozie do Strategii. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego, a zwłaszcza Plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania wskazuje obszary węzłowe i korytarze ekologiczne, które powinny być chronione w procesie planowania przestrzennego i strategicznego. Waloryzację krajobrazową województwa wielkopolskiego zawiera Audyt Krajobrazowy Województwa Wielkopolskiego. Wyznacza on krajobrazy priorytetowe, a także miejsca proponowane do objęcia formami ochrony przyrody i parkami kulturowymi. Oprócz zalesień ważna jest także ochrona, odtwarzanie i tworzenie nowych zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych. W tym celu zalecane jest ograniczenie liczby wydawanych zezwoleń na usunięcie drzew i krzewów, szczególnie przy drogach. W identyfikacji najcenniejszych przyrodniczo i krajobrazowo obszarów i ich ochronie pomocna może być inwentaryzacja przyrodnicza. Takie formy ochrony przyrody jak użytki ekologiczne, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, czy zespoły przyrodniczo-krajobrazowe powoływane są uchwałą rady gminy. W stosunku do istniejących form ochrony należy rozwijać monitoring, aby na bieżąco reagować na problemy, a tam, gdzie jest taka potrzeba poszerzać granice. Analiza powinna też obejmować wskazania dotyczące lokalizacji przedsięwzięć mogąco znacząco oddziaływać na środowisko. Należy wzmocnić działania ukierunkowane na rozwój turystyki zrównoważonej: przyrodniczej i aktywnej, agroturystyki oraz rolnictwa ekologicznego.

Kierunki działań:

- 1.2.1. Ochrona pasmowo-węzłowego układu terenów o wysokich walorach przyrodniczych i rekreacyjnych wg waloryzacji osnowy przyrodniczej opisanej w diagnozie.
- 1.2.2. Ochrona i wprowadzenie nowych zadrzewień przydrożnych i śródpolnych.
- 1.2.3. Tworzenie nowych form ochrony przyrody, zwłaszcza powoływanych przez samorząd gminny.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Obszar Metropolii Poznań jest bardzo zróżnicowany morfologicznie i atrakcyjny krajobrazowo. Wynika to przede wszystkim z genezy tego obszaru. Z form akumulacyjnych na szczególną uwagę zasługują pagórki i wzgórza moreny czołowej typu spiętrzonego. Jest to ciąg moren stadiału poznańskiego, których najwyższym wzniesieniem po zachodniej stronie Warty jest Góra Moraska, a po stronie wschodniej Dziewicza Góra o wysokości 145 m n.p.m. Na podstawie aktualnego użytkowania ziemi oraz dynamiki jego zmian w ostatnich kilkudziesięciu latach widać, że presja na środowisko ze strony człowieka jest bardzo duża, ale i mocno zróżnicowana. W pięciu gminach wiejskich udział terenów zabudowanych wzrósł o ponad 60%, a w jednej ponad 70%. Jednocześnie przeciętna lesistość gmin jest niska, pięć gmin ma lesistość niższą niż 10%, a trzy poniżej 5%. Powierzchnia lasów w latach 1989-2018 w Metropolii Poznań wzrosła minimalnie, a w 5 gminach nastąpiły spadki. Przeciętny udział form ochrony przyrody jest stosunkowo wysoki i wynosi 31%, ale w trzech gminach, poza pomnikami przyrody, nie ma w ogóle form ochrony przyrody, a w dwóch innych ich udział nie przekracza 3%. Najważniejsze formy ochrony przyrody to Wielkopolski Park Narodowy oraz parki krajobrazowe: Puszcza Zielonka, Promno i Rogaliński. Elementem znacznie wzbogacającym walory krajobrazowe i rekreacyjne Metropolii Poznań są liczne jeziora, których liczba przekracza 70. Biorąc pod uwagę wyniki waloryzacji opisanej w diagnozie, zdecydowanie największą powierzchnią obszarów cennych przyrodniczo charakteryzuje się gmina Oborniki, nieco mniejsze powierzchnie notuje się w gminach Mosina, Suchy Las i Stęszew. Również dużą powierzchnią tego typu obszarów mogą się pochwalić Poznań i gmina Kórnik, ale głównie nie są to obszary o najwyższych walorach przyrodniczych.

Cel szczegółowy 1.3. Edukacja ekologiczna i partycypacja społeczna w ochronie środowiska

Głównym celem jest wspieranie inicjatyw edukacyjnych, informacyjnych oraz społecznego zaangażowania, przyczyniających się do budowy odpornego i zdrowego środowiska, zwłaszcza w zakresie:

- a) ochrony i poprawy stanu atmosfery,
- b) ochrony przyrody i krajobrazu, w tym lasów cennych przyrodniczo oraz pełniących istotną funkcję społeczną,
- c) ochrony wód,
- d) przeciwdziałania zmianom klimatu i adaptacji do zmian klimatu,
- e) bezpieczeństwa energetycznego oraz racjonalnego gospodarowania energią,
- f) gospodarki odpadami, w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym,
- g) zrównoważonego rozwoju, w tym wzorców zrównoważonej konsumpcji.

Osiągnięcie celu wymaga wdrożenia różnorodnych przedsięwzięć, na które składają się w szczególności:

1. Projekty aktywnej edukacji – z wykorzystaniem różnorodnych tradycyjnych i innowacyjnych form edukacyjnych, bezpośrednio angażujących uczestników i stymulujących ich długofalową aktywność w określonym obszarze tematycznym.
2. Kampanie informacyjno-edukacyjne – mające na celu poszerzenie świadomości ekologicznej, wiedzy oraz wykreowanie pożądanых zachowań u jak największej liczby odbiorców, z wykorzystaniem mediów tradycyjnych i elektronicznych oraz narzędzi aktywnej edukacji i promocji.
3. Działania celowane – wspierające kompetencje ogółu społeczeństwa lub grup mających największy wpływ na efektywne osiągnięcie poszczególnych celów środowiskowych Strategii; obejmujące m.in. szkolenia i warsztaty, debaty, konferencje i seminaria, konkursy i imprezy, zakup pomocy dydaktycznych, doposażenie obiektów służących edukacji ekologicznej.
4. Promowanie wśród mieszkańców programów dotacyjnych wspierających likwidację źródeł niskiej emisji oraz poprawę energetyczną budynków, w tym wykorzystywanie rozwiązań opartych o systemy OZE.

Kierunki działań:

1.3.1. Wspieranie edukacji ekologicznej w ramach edukacji formalnej i nieformalnej.

1.3.2. Wsparcie kampanii informacyjno-edukacyjnych.

1.3.3. Wsparcie udziału obywateli w zarządzaniu środowiskiem, w tym w tworzeniu i utrzymaniu lasów cennych przyrodniczo i społecznie.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Skuteczne rozwiązanie problemów dotyczących środowiska przyrodniczego wymaga zaangażowania wszystkich mieszkańców. Kluczowymi elementami są edukacja ekologiczna i partycypacja społeczna. Pozwalają one kształtować i wspierać kompetencje ekologiczne społeczeństwa, na które składają się wiedza o środowisku, praktyczne umiejętności oraz motywacja do zmiany postaw i współdecydowania.

Edukacja ekologiczna przyrodnicza i klimatyczna stanowi jeden z najważniejszych czynników wpływających pozytywnie na obecny i przyszły stan zasobów naturalnych oraz na efektywność podejmowanych interwencji. Edukacja ekologiczna jest również podstawowym narzędziem refleksji i moderowania społecznej dyskusji na temat możliwości zmiany stylu życia w kierunku zrównoważonej konsumpcji.

Wdrażanie Strategii wpłynie zarówno na stan środowiska przyrodniczego, jak i na życie ludności. Dlatego ważne jest, aby mieszkańcy mieli możliwość uczestniczenia w podejmowaniu decyzji dotyczących środowiska. Partycypacja społeczna jest kluczowa zarówno w kontekście zarządzania środowiskiem, jak i budowania społeczeństwa obywatelskiego. Zaangażowanie szerokiego grona interesariuszy sprzyja wymianie pomysłów i innowacyjnym rozwiązaniom, pozwala na lepsze dostosowanie rozwiązań do specyficznych warunków i potrzeb oraz prowadzi do bardziej skoordynowanych i skutecznych działań. Mimo że partycypacja może wydłużać procedury decyzyjne i wiązać się z dodatkowymi kosztami, sprzyja łagodzeniu potencjalnych konfliktów i osiąganiu kompromisu oraz pełni ważną rolę edukacyjną.

Cel szczegółowy 1.4. Wspieranie działań w zakresie gospodarki wodno-ściekowej

Dla rozwijającej się Metropolii Poznań podstawową potrzebą jest zachowanie bezpieczeństwa stałego dostępu do wody pitnej i do celów gospodarczych. W tym celu potrzebne są działania ukierunkowane na modernizację, rozbudowę i budowę nowych ujęć wody, a także ich ochronę - w szczególności strategicznego w skali metropolitalnej ujęcia Mosina-Krajkowo. Niezwykle istotne jest stosowanie i egzekwowanie przepisów dotyczących działalności gospodarczej i zagospodarowania terenu w strefach ochronnych. Ponadto rekomenduje się zabezpieczenie w Planach Ogólnych i Miejsowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego terenów pod perspektywiczne ujęcia i ochronę istniejących ujęć wody pod kątem zagrożeń związanych z potencjalną eksploatacją innych złóż podziemnych.

Ponadto w dalszym ciągu należy systematycznie wodociągotwać i kanalizować kolejne obszary, a działania te powinny uwzględniać rachunek techniczno-ekonomiczny. Rozwój zabudowy powinien ograniczać się przede wszystkim do obszarów znajdujących się w aglomeracjach ściekowych KPOŚK lub ich bezpośrednim sąsiedztwie. Z tego powodu konieczne są dalsze zintegrowane działania planistyczne, będące zabezpieczeniem Metropolii Poznań przed niekontrolowaną i rozproszoną zabudową.

Uzasadniona jest również budowa nowych i rozbudowa istniejących zbiorczych oczyszczalni ścieków, które będą odporne na przeciążenia związane ze wzmożonym ich zasilaniem, a także w przypadku obszarów wyposażonych w kanalizację ogólnospławną wskazana jest również budowa szczelnych zbiorników retencyjnych służących przetrzymaniu ścieków sanitarnych i opóźnieniu ich odpływu do oczyszczalni w celu uniknięcia przedostawania się nieoczyszczonych ścieków do wód. W tym kontekście zasadne jest wypracowanie wspólnej polityki wodno-ściekowej i wodno-gospodarczej Metropolii Poznań uwzględniającej ochronę najbardziej wartościowych zasobów wód powierzchniowych i podziemnych.

Kierunki działań:

1.4.1. Rozbudowa, modernizacja i optymalizacja systemów infrastruktury kanalizacji sanitarnej.

1.4.2. Rozbudowa, modernizacja i optymalizacja systemów infrastruktury wodociągowej.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Dostęp do wody pitnej jest podstawą zachowania stabilnych warunków do życia, bezpieczeństwa i potencjału dalszego rozwoju Metropolii Poznań. Zasoby wód podziemnych narażone są na silną antropopresję, która może ograniczyć lub uniemożliwić pobór z nich wody i tym samym prowadzić do wzrostu kosztów uzdatniania, ograniczeń w dostępności (czasowej lub/i ekonomicznej), zagrożeń sanitarnych, spowolnienia gospodarczego, czy katastrof ekologicznych. Ponadto zwiększenie zapotrzebowania na wodę przewidywane jest głównie w centralnej części Metropolii, w mieście Poznaniu. Z tego powodu zaspokojenie potrzeb mieszkańców będzie wymagało rozbudowy i modernizacji ujęć w rejonie ujęcia Mosina-Krajkowo oraz rozwinięcia ujęcia na terenie Marlewa w Poznaniu.

Obecnie w Metropolii Poznań oczyszcza się około 95% wszystkich ścieków wymagających oczyszczenia (GUS). Należy jednak podkreślić, że niektóre gminy nie posiadają wcale oczyszczalni ścieków lub ich wydajność jest niewystarczająca, co jak w przypadku Tarnowa Podgórnego w 2022 roku doprowadziło do zanieczyszczenia Jeziora Kierskiego. Zły stan wód stwierdza się w 77% wszystkich Jednolitych Części Wód Powierzchniowych w Metropolii Poznań, a priorytetem są dalsze inwestycje ograniczające przedostawanie się ścieków do wód.

W Metropolii występuje znaczny stopień skoordynowania zaopatrzenia w wodę i odprowadzania ścieków, jednak istnieje potrzeba stworzenia spójnego i trwałego metropolitalnego systemu gospodarki wodno-ściekowej powiązanego ze zintegrowanym planowaniem przestrzennym. Szczególnie rozpraszanie zabudowy, sprawia, że budowa sieci na terenach o niskiej gęstości zaludnienia jest często nieuzasadniona technicznie i ekonomicznie.

Ważnym aspektem dużych metropolii, takiej jak poznańska, jest zapewnienie dostępu dla mieszkańców i turystów do miejsc przeznaczonych do rekreacji wodnej, w tym kąpieliskowej. Zaspokojenie tych potrzeb wymaga utrzymania odpowiedniej jakości wód powierzchniowych znajdujących się w obszarze Metropolii Poznań, w szczególności w jeziorach i zbiornikach wodnych. W tym celu należy realizować działania związane z ograniczeniem dopływu zanieczyszczeń komunalnych poprzez uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej w zlewniach bezpośrednich jezior i zbiorników wodnych.

Cel szczegółowy 1.5. Wzmacnianie efektywności gospodarowania odpadami

Wzmacnianie efektywności gospodarowania odpadami w Metropolii Poznań powinno być ukierunkowane na zapewnienie właściwej hierarchii postępowania z odpadami w myśl idei gospodarki o obiegu zamkniętym (GOZ), zwłaszcza zasady 6R (refuse, reduce, reuse, recover, recycle, rethink), „zero waste” i eko-projektowania. Podejścia te są zorientowane na minimalizację wpływu na środowisko przyrodnicze poprzez rezygnację ze zbędnych udogodnień, zapobieganie powstawaniu odpadów, wielokrotne wykorzystywanie produktów, ich naprawę czy znalezienie dla nich innych funkcji i zastosowań. GOZ przyczynia się do minimalizacji zużycia surowców i wytwarzania odpadów, a pośrednio do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i poziomu wykorzystania energii. Powstające odpady traktowane są natomiast jako surowce możliwe do wykorzystania w innych procesach produkcyjnych.

Funkcjonujący w Metropolii Poznań system nowoczesnych zakładów zagospodarowania odpadów będzie wymagał z czasem optymalizacji i dostosowania do zmieniających się uwarunkowań prawno-organizacyjnych i społecznych. Przyszłe przedsięwzięcia powinny uwzględniać nie tylko wymagania prawne, ale także konieczność transformacji w kierunku GOZ. Fundamentalne będzie stymulowanie współpracy międzygminnej w celu integrowania działań w gospodarce odpadami poprzez wzmocnienie roli Stowarzyszenia Metropolia Poznań jako moderatora. Wspólne wysiłki większej grupy interesariuszy mogą przynieść efekt synergii tak istotny w pozyskiwaniu środków inwestycyjnych.

Promocja GOZ powinna być kontynuowana w sposób systematyczny, dostosowany do różnych grup społecznych i wiekowych. Działania powinny być prowadzone przez szereg różnych podmiotów i instytucji. Pożądane będzie wspieranie inicjatyw oddolnych i współtworzenie rozwiązań w ramach realizowanych projektów. Istotne będzie promowanie systemu kaucyjnego wśród społeczeństwa, informowanie o nowych trendach w gospodarce odpadami i w zakresie recyklingu. Efekty działań miękkich, choć trudno mierzalne, mogą przyczynić się do zminimalizowania ilości wytwarzanych odpadów, przeciwdziałania powstawaniu i likwidacji „dzikich” wysypisk odpadów oraz do lepszego wykorzystania surowców i produktów.

Kierunki działań:

1.5.1. Stymulowanie współpracy międzygminnej na rzecz integracji działań w gospodarce odpadami komunalnymi.

1.5.2. Rozwijanie nowoczesnego systemu gospodarki odpadami komunalnymi.

1.5.3. Koordynacja i prowadzenie działań edukacyjnych i promocyjnych wśród mieszkańców i przedsiębiorców na rzecz gospodarki cyrkularnej.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Metropolia Poznań odznacza się dobrą kondycją systemu gospodarki odpadami komunalnymi, co wynika przede wszystkim z wdrożonych nowoczesnych i efektywnych rozwiązań infrastrukturalnych. Instalacja Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych (ITPOK) i biokompostownia zlokalizowane w Poznaniu, posiadają istotny potencjał dla dalszej rozbudowy systemu bezpiecznego przetwarzania odpadów komunalnych minimalizującego składowanie odpadów.

Pomimo wielu sukcesów w tym obszarze, Metropolia Poznań nadal zмага się z szeregiem wyzwań opisanych szerzej w diagnozie (brak objęcia wszystkich mieszkańców systemem zbiórki odpadów komunalnych, obecność w krajobrazie dzikich wysypisk odpadów, zaśmiecanie poboczy niektórych dróg kołowych, nieprawidłowości w segregowaniu odpadów przez mieszkańców, trudności w zapewnieniu właściwych poziomów recyklingu w wybranych gminach). Zasygnalizowane wyzwania pokazują jak ważne jest dalsze optymalizowanie systemu gospodarowania odpadami i podnoszenie efektywności w tym obszarze zarządzania środowiskiem.

Wzmocnienia w regionie wymagają inicjatywy na rzecz gospodarki cyrkularnej (GOZ), zwłaszcza te związane z zapobieganiem powstawaniu odpadów i przeciwdziałaniem marnotrawieniu żywności. Realizacja celu szczegółowego jest szczególnie istotna ze względu na potrzebę osiągnięcia przez Gminy członkowskie wysokich poziomów przygotowania do ponownego użycia i recyklingu odpadów komunalnych w wysokości co najmniej 45% wagowo już za 2024 r., 55% wagowo w roku 2025 i 60% wagowo w roku 2030. Osiągnięcie tak ambitnych celów może być jednak niemożliwe bez zmian prawnych na szczeblu krajowym, w tym rewizji sposobu obliczania wyznaczonych poziomów. Obecne możliwości Gmin dotyczące edukacji mieszkańców i dalszego rozwoju infrastruktury w zakresie prawidłowego zagospodarowania odpadów mogą okazać się niewystarczające, aby poziomy te mogły zostać osiągnięte.

Cel szczegółowy 1.6. Monitoring środowiska przyrodniczego

Działania na rzecz monitoringu środowiska przyrodniczego obejmują w szczególności prowadzenie badań, obserwacji i ocen stanu komponentów środowiska, z zaangażowaniem jednostek naukowych oraz mieszkańców. Ponadto, dalszego rozwoju wymagają publicznie dostępne bazy danych przestrzennych dotyczące stanu środowiska.

Zasadnicze znaczenie ma bieżąca obserwacja jakości powietrza, która pozwala wypełnić luki w wiedzy na temat jej zróżnicowania przestrzennego w granicach Metropolii. Istotne jest utrzymanie sieci czujników zainstalowanych w szkołach. Sieć ta powinna być dalej rozbudowywana, zwłaszcza w gminach z najmniejszą liczbą czujników.

W kontekście monitorowania skutków zmian klimatycznych decydujące jest zaangażowanie mieszkańców. Wysokim potencjałem charakteryzuje się tzw. crowdmapping (ang. mapowanie tłumów). Na ogólnodostępnej platformie internetowej, na interaktywnej mapie, użytkownicy mogą oznaczać konkretne miejsca i je komentować. Zebrane w ten sposób informacje mogą stanowić cenny zasób danych podczas opracowywania rozwiązań, które odpowiadają na realne problemy społeczności lokalnych.

Aspektem łączącym powyższe działania jest rozbudowa istniejących, publicznie dostępnych baz danych przestrzennych, zarówno poprzez zwiększanie zakresu dostępnych informacji, jak i rozszerzanie obszarów objętych tymi bazami. Kluczowe dla powodzenia monitoringu jest zaangażowanie mieszkańców, ich informowanie i promowanie tego typu narzędzi, uświadomienie, że ich aktywne obserwacje są wartościowym i bardzo pomocnym wkładem w pracę na rzecz wspólnego dobra, przyrody i wspólnej jakości życia. Ważna jest również regularna aktualizacja tych baz danych. Równocześnie, rozwój systemów informacji przestrzennej związanej ze środowiskiem wymaga utrzymania odpowiedniej infrastruktury teleinformatycznej.

Kierunki działań:

1.6.1. Prowadzenie obserwacji i ocen stanu komponentów środowiska przyrodniczego.

1.6.2. Edukacja dotycząca możliwości obserwacji stanu komponentów środowiska przyrodniczego i zmian klimatu oraz rozwój zasobów bazodanowych z aktualnymi informacjami o stanie środowiska, z możliwością wykorzystania nauki obywatelskiej (citizen science).

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Monitoring środowiska ma na celu ocenę jego stanu poprzez zbieranie, analizowanie i udostępnianie danych dotyczących jakości środowiska oraz zachodzących w nim zmian. Dostęp do wiarygodnych źródeł informacji o stanie środowiska jest kluczowy dla właściwej oceny bieżącej sytuacji, identyfikacji problemów oraz doboru odpowiednich działań interwencyjnych.

Znaczenie monitoringu środowiska przyrodniczego staje się coraz większe w obliczu zwiększonej dewastacji środowiska i narastających zmian klimatycznych. Monitorowanie stanu środowiska umożliwia śledzenie skutków dewastacji zasobów środowiskowych i zmian klimatycznych na poziomie lokalnym, co pozwala na lepsze przygotowanie się do nich i minimalizowanie negatywnych konsekwencji społecznych i gospodarczych.

Na terenie województwa wielkopolskiego państwowy monitoring środowiska obejmuje takie aspekty jak: jakość wód powierzchniowych i podziemnych, jakość powietrza, jakość gleby i ziemi, przyroda, hałas, pola elektromagnetyczne, promieniowanie jonizujące oraz parametry meteorologiczne i hydrologiczne. Jednakże, liczba punktów pomiarowo-badawczych w poszczególnych podsystemach monitoringu na terenie Metropolii jest ograniczona, co często prowadzi do braku informacji o lokalnym stanie komponentów środowiska przyrodniczego.

Monitorowanie środowiska odgrywa również istotną rolę edukacyjną i angażującą społeczność lokalną. Dostęp do aktualnych danych dotyczących jakości powietrza, wody czy stanu terenów zieleni umożliwia lepsze zrozumienie problemów środowiskowych i zachęca do aktywnego udziału w ochronie środowiska.

Cel strategiczny 2. Zrównoważona mobilność

Cel szczegółowy 2.1. Rozbudowa infrastruktury transportowej i wzmocnienie roli Metropolii Poznań jako węzła w układzie krajowym i europejskim

Najważniejsze wyzwanie w kontekście wzmocnienia znaczenia metropolitalnego węzła transportowego będzie stanowiła potrzeba rozwoju publicznego transportu zbiorowego i rozbudowy służącej mu infrastruktury. Istotne znaczenie ma rozbudowa układu drogowego w tym przede wszystkim dokończenie budowy drogi ekspresowej S11 w całym jej przebiegu, budowa północno- wschodniej obwodnicy Poznania oraz budowa drogi klasy GP łączącej autostradę A2 z drogą ekspresową S5 od węzła Poznań Wschód do węzła Kórnik Północ. Kluczowe znaczenie ma też rozbudowa układu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych w MOF, uwzględniająca m.in. likwidację tzw. "wąskich gardeł" na głównych szlakach transportowych Metropolii.

Podstawowe wyzwanie z punktu widzenia rozwoju transportu kolejowego będzie stanowiła potrzeba rozbudowy i poprawy parametrów technicznych infrastruktury kolejowej, w tym m.in. modernizacji Poznańskiego Węzła Kolejowego, zwiększenia przepustowości linii nr 3 i 351, przystosowania obwodnicy kolejowej do ruchu pasażerskiego, budowy linii kolejowej do Portu Lotniczego Poznań Ławica i gminy Tarnowo Podgórne, rewitalizacji linii 369 do Śremu, budowy nowych przystanków w ramach węzła kolejowego w Poznaniu, rozbudowy dworca PKP Poznań Główny wraz z infrastrukturą torowo-trakcyjną oraz peronami, a także budowy bezkolizyjnych skrzyżowań linii kolejowych z drogami. Istotne znaczenie ma również projekt modernizacji systemu sterowania ruchem kolejowym, elektryfikacji linii kolejowej nr 356 do Wągrowca, rewitalizacji linii nr 368 Szamotuły-Międzychód, a pośrednio także rozwój połączeń na liniach 377 (Gniezno-Sława Wielkopolska) i 236 (Wągrowiec-Rogoźno). Ważnym projektem znaczenia krajowego jest też budowa linii dużych prędkości, łączącej Warszawę przez Łódź, Sieradz i Kalisz z Poznaniem i jej kontynuacja w kierunku Berlina. Istotne wyzwanie stanowi też konieczność poprawy infrastruktury w ramach stacji i przestanków kolejowych, a także zakup taboru kolejowego na potrzeby rozwoju systemu kolei metropolitalnej i regionalnej.

Kluczowe znaczenie w kontekście skomunikowania Metropolii Poznań ze światem ma oferta i funkcjonalność Portu Lotniczego Poznań Ławica. Biorąc pod uwagę potrzeby przewozowe mieszkańców najistotniejsze znaczenie (pomimo istotnych ograniczeń wynikających z oddziaływania akustycznego obiektu) ma rozszerzenie oferty portu lotniczego, zarówno w kontekście połączeń regularnych z segmentu legacy (obsługiwanych przez przewoźników tradycyjnych) jak i segmentu połączeń typu low-cost i czarterowych. Kluczowe znaczenie ma także konieczność poprawy funkcjonalności terminalu pasażerskiego, który osiąga swoją maksymalną przepustowość (zakłada się możliwość rozbudowy istniejącego, jak i budowy nowego obiektu).

Wskazując na główne działania mające na celu podniesienie znaczenia węzła transportowego nie należy zapominać o potrzebie rozbudowy infrastruktury umożliwiającej sprawne przemieszczanie towarów.

Kierunki działań:

- 2.1.1. Rozwój infrastruktury transportowej zapewniającej powiązanie metropolii z systemem międzynarodowym, krajowym, regionalnym i lokalnym.
- 2.1.2. Rozwój infrastruktury transportu lotniczego oraz skomunikowanie portu lotniczego Ławica przy wykorzystaniu transportu szynowego.
- 2.1.3. Wzrost znaczenia transportu towarowego i rozwój infrastruktury logistycznej w Metropolii Poznań w celu promowania transportu intermodalnego.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Metropolia Poznań jest jednym z najlepiej rozwiniętych pod względem infrastruktury transportowej obszarów kraju. Węzeł metropolitalny zapewnia dostęp do kluczowych systemów transportowych niezbędnych do prawidłowego rozwoju, co umożliwia korzystanie z dobrej jakości usług zarówno mieszkańcom i pozostałym użytkownikom. Kluczowe z punktu widzenia podnoszenia poziomu dostępności i konkurencyjności obszaru w wymiarze wewnętrznym jak i zewnętrznym jest prowadzenie działań na rzecz dalszego wzmocnienia pozycji Metropolii Poznań jako kluczowego węzła transportowego rangi regionalnej, krajowej i europejskiej.

Aktualnie istniejący system transportowy metropolii cechuje wysokiej jakości infrastruktura transportowa. Na szczególną uwagę zasługuje sieć połączeń drogowych, w tym przede wszystkim ukończony niemalże w całości podstawowy układ sieci drogowej znaczenia krajowego. W kontekście istniejącej infrastruktury warto także wskazać na sieć kolejową, którą w Poznaniu i powiecie cechuje duża spójność oraz bardzo korzystny gwiazdzysty układ. Kluczowym elementem systemu transportowego Metropolii Poznań jest także Port Lotniczy Poznań Ławica. Metropolia Poznań z uwagi na swój potencjał gospodarczy i położenie w systemie osadniczym kraju jest także jednym z ważniejszych w Polsce węzłów w transporcie towarowym.

Wszystkie analizowane formy transportu mają istotne znaczenie w kontekście funkcjonowania metropolii jako jednego z najważniejszych węzłów transportowych kraju. Podstawowym celem działań Metropolii Poznań z zakresu polityki transportowej powinno być wzmocnienie znaczenia węzła poprzez prace na rzecz rozbudowy parametrów technicznych infrastruktury oraz prowadzenia działań natury organizacyjnej celem optymalnego jej wykorzystania. Osobną grupę działań stanowią projekty mające na celu ograniczanie negatywnych skutków generowanych przez transport, jak hałas, czy zanieczyszczenie powietrza, gleb i wód.

Cel szczegółowy 2.2. Rozwój systemu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej

Zasadniczym celem rozwoju Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM), jest maksymalizacja wykorzystania sieci kolejowej – obecnie używanej, przywracanej i nowo budowanej – przez pasażerów podróżujących w ramach Metropolii Poznań. Maksymalizacja wykorzystania oznacza z jednej strony zwiększenie dostępności kolei poprzez budowę lub odbudowę linii oraz budowę nowych lub przebudowę istniejących przystanków i stacji (w tym wydłużenie peronów), a z drugiej przekonanie obecnych i potencjalnych pasażerów do skorzystania z kolei – poprzez atrakcyjny (dostosowany do potrzeb pasażerów) rozkład jazdy, czas jazdy i sposób dojścia lub dojazdu na przystanek.

Kluczowym działaniem w ramach niniejszego celu jest stworzenie możliwości organizacyjnych dla rozwoju systemu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej. W tym celu konieczne jest zrealizowanie inwestycji infrastrukturalnych (w tym kluczowego z punktu widzenia rozwoju systemu PKM projektu wykorzystania kolejowej obwodnicy towarowej w ruchu pasażerskim) oraz stworzenie systemu transportowo – przestrzennego związanego z PKM, który powinien kształtować silne osiedla wokół przystanków i stacji kolejowych, co powinno przełożyć się na poprawę dostępności systemu. Celem dodatkowym jest ograniczenie zarówno ruchu samochodowego, jak też konieczności posiadania samochodu. Jednocześnie rozwój PKM musi uwzględnić potrzeby kolejowego transportu towarowego, konkurującego z PKM o przepustowość linii kolejowych, ale niezbędnego dla zrównoważonego rozwoju metropolii i efektywności finansowej kolei.

W kontekście działań związanych z rozwojem systemu PKM należy wskazać na konieczność realizacji pozostałych celów szczegółowych w ramach celu strategicznego transport, takich jak rozbudowa

infrastruktury (cel 2.1), integracja z transportem gminnym i miejskim (cel 2.4) czy system zarządzania i planowania mobilności (cel 2.5).

Kierunki działań:

- 2.2.1. Budowa możliwości organizacyjnych dla rozwoju Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.
- 2.2.2. Poprawa dostępności peronów Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.
- 2.2.3. Optymalizacja wykorzystania kolejowej towarowej obwodnicy Poznania z możliwością wprowadzenia ruchu pasażerskiego.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Kluczowe znaczenie w codziennym funkcjonowaniu metropolii mają systemy transportowe cechujące się dużą przepustowością, wysoką konkurencyjnością i efektywnością. Systemami dużej przepustowości są systemy szynowe – kolei (miejskiej lub metropolitalnej), metra czy tramwaju (szybkiego i klasycznego). W Metropolii Poznań funkcjonują systemy: kolejowy i tramwajowy, które z uwagi na swój potencjał powinny być rozwijane.

Metropolia Poznań posiada bogatą sieć kolejową – z 22 gmin wchodzących w jej skład tylko 3 nie mają dostępu do kolei. Układ linii kolejowych ma kształt gwiazdasty, prowadzący do stacji Poznań Główny (dla pociągów towarowych – do stacji Poznań Franowo). Czasy przejazdu kolejną są konkurencyjne wobec indywidualnego transportu samochodowego, co predestynuje tę formę transportu do roli podstawowego środka przemieszczania się dla dojazdu mieszkańców peryferyjnych osiedli Poznania, Powiatu Poznańskiego i dalej położonych gmin do centrum Metropolii.

Działania w tym zakresie są od lat podejmowane, przy dobrej realizacji założeń i pozytywnej ocenie pasażerów. Wskazany jest jednak dalszy rozwój systemu, aby zwiększyć udział kolei w przewozach metropolitalnych i objąć jej zasięgiem większy obszar. Wszystkie łatwiejsze do wdrożenia możliwości zwiększenia prędkości pociągów i przepustowości linii Poznańskiego Węzła Kolejowego zostały już praktycznie wykorzystane. Dalszy rozwój Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM) będzie więc wymagał inwestycji, a także poprawy organizacji ruchu. Istotne jest zapewnienie odpowiedniej częstotliwości i przepustowości pociągów metropolitalnych przy maksymalizacji prędkości handlowej, ale też zapewnienie odpowiedniego taktu, skomunikowania z transportem gminnym i niezawodności przewozu. Kluczowe znaczenie ma też minimalizacja drogi dościa, zmniejszająca czas podróży liczonej „od drzwi do drzwi”.

Cel szczegółowy 2.3. Budowa spójnego systemu dróg rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą

Najważniejszym zadaniem w ramach celu jest rozbudowa istniejącej infrastruktury rowerowej, która zapewni atrakcyjne, bezpieczne, wygodne i bezpośrednie możliwości przemieszczania się rowerem, jako najbardziej ekologicznym środkiem transportu. Kluczowym dokumentem, o który powinna opierać się budowa spójnego systemu dróg rowerowych ma być metropolitalny plan sieci dróg rowerowych. Plan ten, uwzględniający zasadę DNSH (Do No Significant Harm), powinien kłaść nacisk przede wszystkim na wzrost spójności sieci, w szczególności w powiązaniach pomiędzy miastem Poznań a gminami ościennymi, ale także z systemem węzłów przesiadkowych funkcjonujących w gminach Metropolii Poznań. W proponowanej sieci dróg rowerowych należy uwzględnić jej hierarchię, wskazując na odcinki znaczenia metropolitalnego, gminnego oraz lokalnego. Sieć dróg metropolitalnych powinna wpisywać się w Politykę rowerową województwa wielkopolskiego, a także uwzględniać przebieg międzynarodowych i krajowych szlaków rowerowych. Szczególny nacisk należy położyć na integrację planu metropolitalnego

z miastem Poznaniem. Uspójnienie i zachowanie ciągłości metropolitalnej infrastruktury rowerowej wymaga budowy nowych dróg rowerowych, ze szczególnym uwzględnieniem łączenia odcinków już istniejących, w tym pomiędzy sąsiadującymi jednostkami samorządu terytorialnego, włączając również tereny gmin niestowarzyszonych. Metropolitalny plan dróg rowerowych powinien uwzględniać również infrastrukturę towarzyszącą (w tym m.in. parkingi rowerowe przy węzłach przesiadkowych i najważniejszych punktach atrakcji ruchu rowerowego, punkty Hop&Go dla hulajnog i rowerów elektrycznych).

W etapie poprzedzającym realizację zapisów metropolitalnego planu dróg rowerowych wskazuje się na konieczność przyjęcia jednolitych standardów budowy sieci. W tym celu mogą zostać wykorzystane istniejące wytyczne Ministerstwa Infrastruktury czy przyjęte przez Poznań standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej w mieście.

Realizacja planu metropolitalnej sieci dróg rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą pozwoli na stworzenie spójnego systemu, pozwalającego na wygodne przemieszczanie się rowerem po obszarze Metropolii Poznań. Uzupełni najbardziej uciążliwe w ruchu rowerowym braki elementów infrastruktury łączącej gminy metropolii, zwiększając jednocześnie atrakcyjność i bezpośredniość, a przy wykonaniu infrastruktury zgodnie ze standardami podniesie również bezpieczeństwo użytkowników systemu

Kierunki działań:

- 2.3.1. Opracowanie planu metropolitalnej sieci dróg rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
- 2.3.2. Zapewnienie odpowiedniej jakości tworzonej infrastruktury ze szczególnym uwzględnieniem wygody, atrakcyjności, bezpieczeństwa, bezpośredniości i ochrony przyrody.
- 2.3.3. Budowa metropolitalnej sieci dróg rowerowych z infrastrukturą towarzyszącą przyczyniających się do poprawy stanu środowiska przyrodniczego i zdrowia mieszkańców Metropolii Poznań.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

W ostatnich latach wzrasta znaczenie ruchu rowerowego w zaspokajaniu codziennych potrzeb transportowych mieszkańców Metropolii Poznań. Rozwojowi ruchu rowerowego sprzyjają zmiany nawyków i preferencji transportowych, zmiana stylu życia polegająca na poszukiwaniu bardziej ekologicznych i prozdrowotnych sposobów przemieszczenia się oraz możliwość obniżenia kosztów codziennych dojazdów zarówno w sensie ekonomicznym, jak i w ilości czasu poświęcanego na podróż. Z drugiej strony, rozwój infrastruktury rowerowej w Metropolii Poznań w ostatnich latach zwiększa możliwości wykorzystania roweru jako środka transportu służącego codziennym przemieszczeniom.

Pomimo dość dobrej dostępności potencjalnych celów podróży do infrastruktury rowerowej, podstawowym problemem sieci dróg rowerowych pozostaje wciąż jej spójność. W skali całej Metropolii słabą stroną jest zapewnienie połączeń międzygminnych, a także wielu odcinków wewnątrzgminnych oraz separacja ruchu rowerowego od samochodowego. Standard istniejącej infrastruktury rowerowej jest bardzo zróżnicowany, w tym często niezadowalający, gdyż do tej pory nie zostały przyjęte w Metropolii Poznań jednolite zasady jej tworzenia.

Celem Metropolii Poznań w zakresie polityki transportowej powinno być wsparcie tej formy codziennego przemieszczania się poprzez zapewnienie spójnego systemu dróg rowerowych. Działania te powinny polegać na pracach związanych z rozbudową istniejących połączeń oraz koordynacji inwestycji prowadzonych przez różne podmioty (gminy, zarządcy dróg itd.) celem zwiększania spójności istniejącej sieci oraz poprawy jej jakości w pewnych obszarach. Należy dążyć do tego, aby rower oraz urządzenia transportu osobistego (UTO), których ruch dopuszczony jest po drodze rowerowej, był nie tylko

podstawowym środkiem transportu, ale by był elementem transportu łączonego. Sprzyjać temu rozwiązaniu będzie budowa infrastruktury niezbędnej do obsługi transportu rowerowego w ramach węzłów przesiadkowych (np. parkingów dla rowerów). W przypadku dróg przenoszących znaczący ruch konieczna jest budowa dróg rowerowych w odseparowaniu od ciągu drogowego przeznaczonego dla samochodów.

Cel szczegółowy 2.4. Rozwój zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego

Publiczny transport zbiorowy (ptz) powinien oferować dogodny i wysokiej jakości przewozy oraz być zarządzany w sposób wydajny i efektywny. W celu poprawy funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Metropolii Poznań powinno się wzmocnić przede wszystkim jego stopień integracji w wymiarze organizacyjno-taryfowym. Jedną z możliwości rozwoju systemu ptz może być powołanie wspólnego związku transportowego, który pełniłby rolę najważniejszego (w optymalnej wersji - jedyne) organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze metropolii. Związek prowadziłby obok działań natury planistycznej w kontekście ustalania przebiegów linii także prace związane z budową wspólnej taryfy. Warto podkreślić, że dążenie do integracji publicznego transportu zbiorowego w wymiarze organizacyjnym, taryfowym i przestrzennym należy traktować również jako działanie mające na celu zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych (działanie mitygacyjne).

Ważnym zadaniem mającym na celu zwiększenie dostępności transportu zbiorowego jest potrzeba tworzenia węzłów przesiadkowych, integrujących przestrzennie różne formy transportu (kolej, tramwaje, autobusy, samochody, rowery). W ramach systemu należy wziąć także pod uwagę konieczność integracji poszczególnych form transportu w wymiarze czasowym, przede wszystkim na obszarach gmin podmiejskich, gdzie częstotliwość kursowania pojazdów jest niższa niż w mieście.

Kluczowe z punktu widzenia rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego w Metropolii Poznań są działania na rzecz poprawy dostępności systemu. Konieczne jest zapewnienie dobrego dostępu do sieci przystanków, szczególnie na nowo powstających osiedlach.

Kluczowym wyzwaniem w kontekście poprawy funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i zachęcenia mieszkańców do większego wykorzystania ptz jest niezawodność systemu. Kolejnym wyzwaniem jest stworzenie spójnego systemu informacji pasażerskiej, funkcjonującego w oparciu o dane w formacie General Transit Feed Specification (GTFS).

Kierunki działań:

2.4.1. Dążenie do integracji publicznego transportu zbiorowego w wymiarze organizacyjnym, taryfowym i przestrzennym.

2.4.2 Integracja transportu zbiorowego z transportem indywidualnym w Metropolii Poznań.

2.4.3. Dążenie do stworzenia jednolitego systemu informacji pasażerskiej.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Publiczny transport zbiorowy (ptz) umożliwia dojazdy do najważniejszych typów destynacji w Metropolii Poznań: szkół, miejsc pracy, urzędów, punktów usługowych, a także placówek służby zdrowia i obiektów kulturalnych. Pomimo licznych działań ze strony urzędów różnych szczebli system ptz nadal pod względem organizacyjnym jest silnie rozczłonkowany. W Metropolii Poznań działa aktualnie siedemnastu organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którzy zlecają przewozy dwudziestu pięciu operatorom. Organizatorzy stosują różne taryfy przewozowe. W odniesieniu do systemu transportowego Metropolii Poznań podejmuje się próby integracji przewozów w ramach PTZ w wymiarze taryfowo – biletowym. Przykładem jest wspólny bilet okresowy o nazwie: Bus-Tramwaj-Kolej, którego zasięg obejmuje

dziewiętnaście gmin metropolii i stanowi ofertę, która z pewnością jest dobrym przykładem współpracy. Warto wspomnieć także o taryfie ZTM, która obowiązuje na obszarze 15 gmin Metropolii Poznań.

Kluczowe znaczenie w kontekście dostępności systemu ptz ma rozmieszczenie przystanków i zapewnienie bezpiecznych dróg dojścia do nich. Na obszarze Metropolii Poznań aktualnie funkcjonuje około 3500 przystanków, z których korzystają pojazdy kursujące na 259 liniach autobusowych i tramwajowych organizowanych przez gminy. Ponadto w ramach systemu ptz uruchamianych jest 61 połączeń organizowanych przez Związek Powiatowo-Gminny „Wielkopolski Transport Regionalny”. Poziom obsługi transportowej na obszarze funkcjonalnym jest zróżnicowany, w mieście centralnym obsługa jest na wyższym poziomie aniżeli ma to miejsce w gminach podmiejskich. Istotne znaczenie w kontekście jakości funkcjonowania systemu publicznego transportu zbiorowego mają węzły przesiadkowe. Na obszarze Metropolii Poznań w poprzedniej perspektywie finansowej UE (w ramach narzędzia ZIT) udało się wybudować 51 tego typu obiektów. Rozmieszczenie węzłów przesiadkowych w gminach wchodzących w skład Metropolii Poznań jest nierównomierne, dlatego należałoby zwiększyć ich liczbę, mając na względzie funkcje danego węzła - preferowane powinny być węzły o znaczeniu metropolitalnym. W celu poprawy funkcjonalności istniejących węzłów przesiadkowych należy dążyć do zapewnienia przesiadek typu "drzwi w drzwi" oraz do minimalizowania czasu dojścia z przystanku na przystanek podczas przesiadki. W ramach integracji transportu zbiorowego z indywidualnym istotna jest rozbudowa parkingów systemu P&R (Park&Ride), P&G (Park&Go) mających na celu zmniejszenie ruchu samochodowego w mieście Poznań.

Cel szczegółowy 2.5. Budowa systemu zarządzania i planowania mobilności

System zarządzania i planowania mobilności w Metropolii Poznań powinien obejmować dwa podsystemy: podsystem monitoringu, służący gromadzeniu i przetwarzaniu danych o mobilności wspomagających podejmowanie decyzji planistycznych w skali metropolii oraz podsystem koordynacji, służący wymianie informacji i współdziałaniu w zakresie organizacji zrównoważonego transportu. Podstawowym źródłem danych o mobilności powinny być cyklicznie realizowane kompleksowe badania ruchu w całej Metropolii.

Podsystem monitoringu powinien obejmować zasoby danych wraz z usługami ich udostępniania oraz instytucje odpowiedzialne za ich tworzenie, rozwój oraz utrzymanie. Dane te należy udostępniać w formie spełniającej kryteria otwartości, takie jak: dostępność, upublicznienie w wersji źródłowej, kompletność, aktualność, możliwość odczytywania maszynowego, otwarty format, udostępnienie niedyskryminujące, dostępność bez ograniczeń prawnych. Drugim istotnym elementem podsystemu monitoringu powinna być baza danych o formach aktywnej mobilności. Trzecim wreszcie elementem systemu monitoringu powinna być bieżąca analiza danych dotyczących bezpieczeństwa osób podróżujących. W oparciu o dane Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego należy identyfikować miejsca najczęstszego występowania zdarzeń i na tej podstawie rekomendować działania poprawiające bezpieczeństwo.

Podsystem koordynacji powinien wspierać realizację celu poprzez stworzenie odpowiednich rozwiązań instytucjonalnych na różnych szczeblach decyzyjnych. W ramach budowy tego rodzaju podsystemu postuluje się usprawnienie obiegu informacji dotyczących planowanych do realizacji przedsięwzięć z zakresu zrównoważonej mobilności. W ramach podsystemu koordynacji należy m.in. dokonywać systematycznej aktualizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Poznań (w zależności od potrzeb, jednak nie rzadziej niż raz na 5 lat).

Kierunki działań:

2.5.1. Opracowanie, aktualizacja i integracja bazy danych umożliwiającej monitorowanie stanu infrastruktury zrównoważonej mobilności, trendów w zakresie zachowań transportowych oraz poziomu bezpieczeństwa osób podróżujących na obszarze Metropolii Poznań.

2.5.2. Organizacja zespołu roboczego odpowiedzialnego za działania w zakresie zrównoważonej mobilności.

2.5.3. Monitoring realizacji i aktualizacja Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Poznań.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Rosnące natężenie mobilności na obszarze Metropolii Poznań rodzi potrzebę podjęcia zintensyfikowanych działań w celu promowania zrównoważonych form transportu, takich jak transport publiczny oraz aktywne formy mobilności, tj. ruch pieszy i rowerowy. Prawdopodobieństwo sukcesu tego typu przedsięwzięć znacząco zwiększy się, jeżeli różnego rodzaju podmioty odpowiedzialne za zarządzanie mobilnością i planowanie rozwoju infrastruktury transportowej na obszarze metropolii będą działać w sposób skoordynowany. W przeciwnym przypadku pojawia się ryzyko, że poniesienie znaczących nawet nakładów na rozwój mobilności zrównoważonej nie przyniesie odpowiednich efektów.

Wzmocnienie koordynacji działań różnych podmiotów odpowiedzialnych za organizację transportu publicznego oraz form aktywnej mobilności jest kluczowe dla stworzenia w Metropolii Poznań zrównoważonego systemu transportowego, który minimalizując negatywne oddziaływanie na środowisko będzie jednocześnie gwarantował wysoki poziom satysfakcji i bezpieczeństwa użytkowników oraz ekonomiczną opłacalność dla operatorów. Instrumentem wspierającym współdziałanie powinien stać się oparty na aktualnych i wiarygodnych danych oraz eksperckiej wiedzy system zarządzania i planowania mobilności w Metropolii Poznań.

Cel strategiczny 3. Konkurencyjna i otwarta na współpracę gospodarka

Cel szczegółowy 3.1. Integracja oferty inwestycyjnej i wspólna promocja gospodarcza

Integracja oferty inwestycyjnej samorządów Metropolii Poznań powinna obejmować:

(1) zestandaryzowaną inwentaryzację terenów inwestycyjnych, (2) utworzenie zintegrowanej bazy terenów i obiektów inwestycyjnych, (3) przygotowanie ujednoliconego zestawu informacji dla przedsiębiorców przedstawiającego przebieg procesu inwestycyjnego i poinwestycyjnego, (4) wypracowanie mechanizmów współpracy w zakresie pozyskiwania inwestorów w ramach całej Metropolii Poznań i czerpania korzyści z pozytywnych efektów zewnętrznych tego procesu i wspólnego niwelowania efektów negatywnych (chodzi o współdziałanie mające na celu m.in. oferowanie zwartych przestrzennie terenów inwestycyjnych podobnie uzbrojonych i wspólne ograniczanie presji inwestycyjnej na tereny przyrodnicze) oraz (5) promowanie zasady DNSH (Do No Significant Harm) pozwalającej wspierać europejskie cele środowiskowe. Ostatecznie chodzi o przygotowanie ujednoliconej co do treści i szaty informacyjnej bazy informacyjnej zarówno o terenach inwestycyjnych jak i wszystkich procedurach związanych z procesem inwestycyjnym wraz z osobami odpowiedzialnymi za ten proces. Cel ten można realizować w powiązaniu z celem 5.5. (e-usługi publiczne) w powiązaniu z Metropolitalnym Systemem Informacji Przestrzennej. Promocja potencjału gospodarczego Metropolii w kraju i za granicą powinna opierać się na wspólnej marce, której elementami powinny być dobrze prosperująca gospodarka, wysokiej jakości kapitał ludzki i społeczny, dobry klimat do rozwoju biznesu i usług okołobiznesowych, korzystne położenie i wysoka dostępność przestrzenna terenów inwestycyjnych, atrakcyjne tereny przyrodnicze.

Kierunki działań:

3.1.1. Wypracowanie wspólnych standardów obsługi inwestycyjnej i poinwestycyjnej

3.1.2. Budowa zintegrowanej bazy terenów inwestycyjnych

3.1.3. Utworzenie wspólnej marki gospodarczej Metropolii Poznań i wspólna promocja gospodarcza

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Gminy Metropolii Poznań charakteryzują się relatywnie dużym zróżnicowaniem poziomu rozwoju i potencjału gospodarczego. Przejawem tego są posiadane zasoby i czynniki kształtujące konkurencyjność (m.in. położenie, liczba podmiotów gospodarczych, wielkość dochodów i wydatków, stopień dywersyfikacji gospodarki, liczba i wielkości terenów inwestycyjnych). Potencjał Metropolii Poznań do lokalizowania nowych przedsięwzięć gospodarczych jest bardzo duży. Wynika on przede wszystkim z dobrego: położenia komunikacyjnego, zasobów pracy, wyposażenia infrastrukturalnego, instytucji otoczenia biznesu oraz dobrze zorganizowanych i współpracujących ze sobą samorządów oferujących wysoką jakość obsługi przedsiębiorców. Jednak standard udostępniania informacji o terenach inwestycyjnych jest bardzo mocno zróżnicowany. Informacje dla inwestorów często są niespójne, rozproszone i niepełne. Część gmin mało aktywnie promuje swoje oferty inwestycyjne i w ogóle ma trudności w odpowiednim identyfikowaniu terenów o wysokim potencjale inwestycyjnym. Brak współpracy między samorządami Metropolii w tym zakresie oraz brak odpowiedniej promocji terenów inwestycyjnych ogranicza skuteczność przyciągania inwestorów. Dlatego przygotowanie odpowiedniej i spójnej oferty inwestycyjnej promującej jak najmniejszą ingerencję w środowisko przyrodnicze, może być dodatkowym impulsem rozwoju gospodarczego gmin i całej Metropolii. Ważnym elementem jest wypracowanie marki Metropolii o wysokim potencjale gospodarczym. Należy pamiętać, że atrakcyjność inwestycyjna połączona z atrakcyjnością osiedleńczą będą synergicznie wzmacniały pozytywne procesy rozwojowe Metropolii Poznań. To zaś może niwelować negatywne trendy ludnościowe, a tym samym zapewni stały dopływ pracowników i mieszkańców.

Cel szczegółowy 3.2. Rozwój zintegrowanej oferty turystycznej

W tworzeniu zintegrowanej oferty turystycznej konieczna jest efektywna współpraca lokalnych instytucji kultury i sportu, organizatorów i animatorów wydarzeń kulturalnych, sportowych, biznesowych i podmiotów działających w branży turystycznej. Działanie to wymaga zbudowania i utrwalenia sieci współpracy i partnerstw ponadlokalnych w Metropolii. Wypracowana wspólnie wizja i oferta turystyczna (w tym turystyki sportowej) powinna bazować na lokalnych potencjałach i wzajemnie się uzupełniać. W celu wykorzystania wszystkich potencjałów i walorów historycznych, kulturowych oraz przyrodniczych należy opracować i przygotować spójną szatę informacyjną oraz ujednolicony i spójny zakres informacji, infrastrukturę turystyczną oraz wypracować wspólne warunki do rozwoju różnych usług turystycznych. W tym celu należy wykorzystać zasoby i obiekty już istniejące, ale wymagające modernizacji i dostosowania do nowych potrzeb, a także tworzyć nowe obiekty i usługi spełniające standardy dostępności. W procesie tworzenia zintegrowanej oferty turystycznej należy pamiętać o oczekiwaniach mieszkańców Metropolii (popyt wewnętrzny) jak i przyjezdnych w celach turystycznych, sportowych i biznesowych czy rodzinnych (popyt zewnętrzny). Oferta ta powinna być dostosowana także dla osób zagrożonych wykluczeniem, tj. m.in. osoby ociemniałe, głucho-nieme, o ograniczonych możliwościach ruchowych. Ważnym elementem jest opracowanie wspólnych pakietów turystycznych w postaci łączonych biletów do różnych atrakcji turystycznych, sportowych i miejsc kultury, w tym łączonych z biletami na metropolitalną komunikację publiczną. Pakiety te można łączyć także z licznymi wydarzeniami organizowanymi w Metropolii (targi, konferencje, sympozja, wydarzenia sportowe). Całość tych działań powinna być realizowana pod wspólną marką turystyczną Metropolii.

Kierunki działań:

- 3.2.1. Rozwój sieci współpracy i partnerstw wśród instytucji kultury i podmiotów działających w branży turystycznej i sportowej w celu wypracowania wspólnej koncepcji zintegrowanej oferty turystycznej.
- 3.2.2. Rozwój spójnej i zintegrowanej infrastruktury turystycznej.
- 3.2.3. Cyfryzacja lokalnych zasobów kultury.
- 3.2.4. Opracowanie wspólnych pakietów turystycznych, sportowych i zintegrowanej oferty wypoczynku weekendowego i krótkoterminowego.
- 3.2.5. Budowa wspólnej i spójnej marki turystycznej Metropolii Poznań oraz prowadzenie wspólnych (zintegrowanych) działań informacyjno-promocyjnych (przygotowanie metropolitalnego informatora turystycznego w różnych wersjach analogowych i cyfrowych).

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Metropolia Poznań to ważny ośrodek targów oraz sportu, kultury i sztuki w skali kraju i Europy, o licznych atrakcjach turystycznych (dziedzictwa kulturowego, historycznego i przyrodniczego). Obok stałych obiektów co roku organizowane są dziesiątki wystaw i imprez plenerowych oraz szeroka gama wydarzeń targowych, kulturalnych i sportowych, jak i powszechna oferta usług rozrywkowych i gastronomicznych. Ważnymi atutami Metropolii, lecz stosunkowo w ograniczonym zakresie wykorzystywanymi są m.in. rzeka Warta, Wielkopolski Park Narodowy, Puszcza Zielonka oraz liczne jeziora. Szersze ich wykorzystanie do celów turystyczno-rekreacyjnych mogłoby jeszcze zwiększyć atrakcyjność turystyczną i poprawić spójność oferty turystycznej. Ważnym atutem Metropolii jest korzystne położenie komunikacyjne, co wraz ze sprawnym układem transportowym i siecią transportu publicznego może zachęcać do wizyt turystów z Polski i zagranicy. Poprawa rozpoznawalności i atrakcyjności turystycznej Metropolii Poznań jako pewnej szerszej całości wymaga kompleksowego podejścia. Dziedzictwo kulturowe oraz walory przyrodnicze i rekreacyjne mogą stanowić wspólny punkt wyjścia dla wzmocnienia potencjału turystycznego, jak również przyczyniać się do kreowania turystycznej marki Metropolii. Rozwój

zintegrowanej oferty turystycznej z dobrze rozwiniętą i spójną infrastrukturą rekreacyjno-wypoczynkową może stanowić impuls do rozwoju gospodarczego poszczególnych gmin i poprawić ich atrakcyjność osiedleńczą. Tym samym obszar Metropolii stanowi atrakcyjne miejsce do życia z szerokim dostępem do obiektów kultury i sztuki oraz o wysokich walorach środowiska przyrodniczego. Realizacja celu wpłynie pozytywnie na poprawę jakości życia społecznego i pobudzenie aktywności społeczno-gospodarczej lokalnej społeczności.

Cel szczegółowy 3.3. Współpraca w zakresie pozyskiwania czystej i taniej energii

Gminy Metropolii Poznań z uwagi na duże zróżnicowanie potencjałów społeczno-gospodarczych powinny rozwijać współpracę w zakresie pozyskiwania czystej i taniej energii. Realizacja tego celu powinna skupiać się przede wszystkim na (1) tworzeniu grup zakupowych w celu skonsolidowanych zakupów różnego rodzaju produktów i usług i jednocześnie osiąganie pozytywnych efektów tej współpracy oraz na (2) tworzeniu różnych form współpracy w postaci klastrów i spółdzielni energetycznych pozwalających na pozyskiwanie energii ze źródeł odnawialnych. Działania w tym zakresie powinny być skoordynowane i polegać na bieżącym monitorowaniu rynku produktów i usług niezbędnych w funkcjonowaniu samorządów lokalnych i jednostek im podległych. W celu tworzenia grup zakupowych należy zorganizować podmiot finansowany przez wszystkich partnerów tworzących grupę zakupową, który będzie wyspecjalizowaną komórką na poziomie Metropolii Poznań, monitorującą i rozpoznającą rynki oraz negocjującą ceny i formy realizacji umów. W początkowej fazie funkcjonowania tego podmiotu najważniejsze będzie tworzenie grup zakupowych w zakresie zakupu nośników energii, tj. energii elektrycznej, gazu ziemnego, oleju opałowego, paliw oraz usług – pocztowych, informatycznych czy ochrony mienia. Realizacja tego celu powinna być powiązana z celem 5.5. Budowa system monitoringu procesów społeczno-gospodarczych i przestrzennych. Z kolei w przypadku tworzenia różnych form współpracy ułatwiających pozyskiwanie energii ze źródeł odnawialnych należy promować i wspierać inicjatywy tworzenia klastrów, wspólnot i spółdzielni energetycznych, które często mają charakter oddolnych umożliwiających zaspokajanie własnych potrzeb energetycznych. Bieżąca informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej w Metropolii Poznań pozwoli przewidywać potencjalne potrzeby w zakresie m.in. wymienionych powyżej potrzeb organizowanych wspólnych zakupów i tworzenia spółdzielni energetycznych (i innych form współpracy w tym zakresie). Skutkiem takiego działania będzie znaczny wzrost efektywności i skuteczności podejmowanych działań, docelowo – obniżenie bieżących kosztów działalności, a także pozyskiwanie nowych doświadczeń.

Kierunki działań:

3.3.1. Zwiększenie efektywności grup zakupowych.

3.3.2. Wspieranie tworzenia klastrów, spółdzielni energetycznych lub innych form współpracy zwiększających wykorzystanie odnawialnych źródeł energii.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Gminy Metropolii Poznań charakteryzują się relatywnie dużym zróżnicowaniem poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego oraz posiadanych zasobów i czynników rozwoju. Poznań i część gmin sąsiednich cechuje się m.in. bardzo dobrą dostępnością przestrzenną, dużą liczbą przedsiębiorstw, wysokimi dochodami własnymi, co ułatwia podejmowanie wielu działań o charakterze inwestycyjnym. Jednak część gmin nie posiada takich walorów (choć posiada inne, ale mniej atrakcyjne dla biznesu). Zachodzące przemiany gospodarcze, geopolityczne i cywilizacyjne skutkujące m.in. wzrostem bieżących kosztów funkcjonowania i ograniczonymi inwestycjami, dotyczą w szczególności biedniejsze gminy w Metropolii. Tym samym wspólne działanie w zakresie budowania związków w postaci grup zakupowych i spółdzielni energetycznych stanowić może istotną pomoc dla mniejszych lub mających mniejszą

przewagę konkurencyjną gmin. Podstawowym celem tego typu form współpracy jest uzyskanie lepszych warunków zakupu produktów i usług przy większym ich wolumenie (efekt skali) i większej presji na dostawców, co prowadzi do obniżenia kosztów transakcji (negocjacje prowadzi jeden wyspecjalizowany podmiot, a nie pracownicy poszczególnych samorządów). Pozwala to osiągnąć efekt w postaci korzystniejszych warunków np. niższe ceny zakupu, korzystniejsze warunki obsługi, niższe koszty operacyjne, transfer wiedzy i innowacji, zmniejszenie presji na środowisko przyrodnicze i "łagodzenie" skutków transformacji energetycznej i tworzenie regeneratywnego obszaru metropolitalnego. Samorządy lokalne najczęściej tworzą grupy zakupowe w celu zakupu nośników energii, tj. energii elektrycznej, gazu ziemnego, oleju opałowego, paliw do pojazdów, a także usług – pocztowych, informatycznych czy ochrony mienia; a spółdzielnie energetyczne w celu pozyskiwania energii z źródeł odnawialnych.

Cel szczegółowy 3.4. Rozwój nowych kompetencji i usług zwiększających konkurencyjność i dywersyfikację rynku pracy

W długiej perspektywie szybko postępujących zmian cywilizacyjnych ważne jest by na bieżąco odpowiadać na potrzeby rynku pracy. Tym samym należy rozwijać nowe oraz podnosić na wyższy poziom istniejące kompetencje i usługi, które będą zwiększały konkurencyjność i dywersyfikację rynku pracy. Działania te powinny łączyć wiele podmiotów (publicznych i prywatnych) i wiele zagadnień (edukacja, biznes, transport, usługi społeczne). Celem jest stworzenie mechanizmu, który będzie zapewniał szybką wymianę informacji o potrzebach podmiotów gospodarczych (zmieniającej się sytuacji społeczno-gospodarczej) i możliwościach reagowania na te zmiany przez system edukacji. Tego typu działanie wymaga szerokiej współpracy sektora nauki, biznesu i samorządów. Następnie należy przygotować programy, które pozwolą na przyciąganie i ewentualnie zatrzymanie talentów na rynku pracy oraz wykorzystanie ukrytych zasobów pracy (osoby starsze, migranci). W edukacji na każdym poziomie powinno się zwracać uwagę na kształtowanie nowych kompetencji potrzebnych do życia i pracy w szybko zmieniających się warunkach (np. umiejętność rozwiązywania problemów i pracy w grupie, umiejętności cyfrowe). Ważne jest także promowanie idei uczenia się przez całe życie. Metropolitalna baza oferty edukacyjnej (w połączeniu z zintegrowanym systemem transportu publicznego) zwiększy spójność poszczególnych etapów kształcenia, tak aby docelowo oferta edukacyjna była na tyle atrakcyjna, aby zatrzymać młode osoby i dać im szansę na rozwój osobisty i zawodowy. Oprócz tego istotna jest także rola doradztwa zawodowego w wyborze ścieżki zawodowej przez ucznia. Chodzi o odpowiednie przygotowanie nauczycieli na różnych szczeblach ukazujących uczniom potencjalnie najważniejsze kierunki przyszłego rozwoju.

Kierunki działań:

3.4.1. Rozszerzenie współpracy na linii edukacja – przedsiębiorcy – nauka poprzez spotkania i wymianę informacji zmierzające do określenia przyszłych potrzeb rynku pracy oraz wypracowanie mechanizmów reagowania na zmiany na rynku pracy.

3.4.2. Szkolenia dla pracowników sektora edukacji oraz grup stanowiących "ukryte" zasoby pracy w zakresie nowych kompetencji niezbędnych na zmieniającym się rynku pracy.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Rynek pracy stawia wymóg wysokiej konkurencyjności i zróżnicowania zarówno po stronie popytu (przedsiębiorcy) jak i podaży (pracownicy). Relacje między stronami rynku pracy kształtowane są samoistnie oraz przez różnego rodzaju instytucje formalne (np. prawo, związki zawodowe) jak i nieformalne (np. zaufanie, uczciwość). Wszystko to w powiązaniu z koniunkturą gospodarczą, aktualnymi i szybko zmieniającymi się trendami cywilizacyjnymi, społecznymi i gospodarczymi (w tym cyfryzacją) jeszcze bardziej wzmacnia potrzebę szybkiego reagowania na te zmiany. Gminy Metropolii Poznań cechują

się stosunkowo wysokim poziomem dywersyfikacji struktury gospodarczej, co także generuje zróżnicowane oczekiwania wobec potencjalnych pracowników. Te sytuacje oraz przestrzenna nierównomierność w rozmieszczeniu zasobów pracy i miejsc pracy wymuszają nowe kompetencje, usługi, formy świadczenia pracy oraz znaczną mobilność siły roboczej. Te jak i inne wyzwania (np. demograficzne) sprawiają, że z perspektywy rynku pracy ważna jest aktywizacja potencjału ukrytych zasobów. W związku z tym rośnie zapotrzebowanie na podnoszenie i zmianę kwalifikacji zawodowych, kompetencji i usług tych osób. Optymalnym rozwiązaniem w tym kontekście, jest stworzenie wspólnej i spójnej ponadlokalnej polityki migracyjnej i senioralnej. Korzystne trendy gospodarcze powinny być istotnym impulsem do przyciągania nowych mieszkańców i inwestorów. Metropolia Poznań posiada odpowiednie walory i potencjał społeczny, gospodarczy, przyrodniczy do tego by być pożądanym kierunkiem osiedlania się, pracy i studiowania. Jednak działania te winny być przemyślane i skoordynowane w skali całej Metropolii i winny wzmacniać partnerstwo pomiędzy sektorem nauki, biznesu i samorządu.

Cel strategiczny 4. Aktywne i kreatywne społeczeństwo

Cel szczegółowy 4.1. Zwiększanie spójności i ciągłości edukacji

Istotne jest systematyczne polepszanie dostępności miejsc opieki i nauki dla najmłodszych dzieci w żłobkach i przedszkolach, szczególnie w grupie wiekowej 0-5 lat. Ważne jest holistyczne wspieranie rozwoju małych dzieci poprzez naukę i zabawę, dlatego promowane powinno być stałe podnoszenie umiejętności i kompetencji opiekunów w żłobkach i kadry nauczycieli wychowania przedszkolnego w zakresie nowych narzędzi i metod nauczania.

Szkolnictwo podstawowe w Metropolii Poznań stawia przed organami prowadzącymi zróżnicowane zadania związane z zapewnieniem dogodnej organizacji przestrzennej szkół, efektywnego zarządzania szkołami i placówkami oświatowymi oraz wysokiej jakości nauczania przy wykorzystaniu technologii informacyjno-komunikacyjnych. Współczesna gospodarka rozwija się w oparciu o nowoczesne technologie, stąd ważne jest już na etapie szkoły podstawowej rozwijanie wiedzy ścisłej wśród uczniów.

Kształcenie w szkołach ponadpodstawowych powinno tworzyć warunki dla wszechstronnego rozwoju uczniów, z uwzględnieniem ich indywidualnych zainteresowań i predyspozycji zawodowych. Rekomenduje się stałe podnoszenie kompetencji nauczycieli w zakresie nowoczesnych form kształcenia, wychodząc naprzeciw potrzebom młodego pokolenia oraz zapotrzebowaniu lokalnych pracodawców. Ważne jest prowadzenie elastycznego kształcenia, dostosowywanego do dynamicznie zmieniających się trendów społeczno-gospodarczych. Należy ze szczególną uwagą wzmacniać szkolnictwo zawodowe, promując i dowartościowując znaczenie kształcenia zawodowego wśród młodzieży.

Kierunki działań:

- 4.1.1. Poprawa jakości oraz dostępności miejsc opieki żłobkowej i wychowania przedszkolnego zgodnie z lokalnymi potrzebami.
- 4.1.2. Udoskonalanie funkcjonowania sieci szkół podstawowych w zakresie organizacji przestrzennej, zarządzania i jakości kształcenia dzieci i młodzieży.
- 4.1.3. Tworzenie warunków dla wszechstronnego rozwoju uczniów oraz rozwój kompetencji kadry dydaktycznej w szkołach ponadpodstawowych.
- 4.1.4. Wzmacnianie szkolnictwa zawodowego.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Stopień objęcia dzieci opieką żłobkową w Metropolii Poznań w ostatnich latach uległ poprawie, choć sytuacja w wielu gminach nadal jest niesatysfakcjonująca. W Metropolii Poznań poprawiła się dostępność przedszkoli, co pozwala na skuteczniejsze przygotowanie dzieci do etapu obowiązkowej edukacji w szkołach podstawowych.

W Metropolii Poznań funkcjonują szkoły podstawowe sektora samorządowego i niesamorządowego. Wyniki uczniów szkół podstawowych na tym obszarze z egzaminu ósmoklasisty cechuje powszechnie występująca, podobnie jak w innych regionach kraju, prawidłowość tzn. wysokie wyniki z języka angielskiego, nieco słabsze z języka polskiego i najslabsze z matematyki. W procesie dydaktycznym w szkołach podstawowych niezmiernie ważne jest rozwijanie wśród uczniów pasji do nauki i ciekawości w zdobywaniu nowej wiedzy, należy zatem zwrócić uwagę na stałe doskonalenie kadry nauczycielskiej w zakresie umiejętności kształcenia dzieci i młodzieży.

Metropolia Poznań jest ważnym ośrodkiem szkolnictwa ponadpodstawowego. Funkcjonuje tu wiele prestiżowych liceów ogólnokształcących. Technika i szkoły branżowe na tym obszarze kształcą w wielu

zawodach, a wyzwaniem jest stałe dostosowywanie oferty kształcenia do rynku pracy. Zdawalność egzaminów maturalnych w liceach ogólnokształcących dla młodzieży (ogółem: publiczne i niepubliczne) w Metropolii Poznań w 2024 r. wyniosła 89%, a w technikach dla młodzieży - 81%. Istotna jest stała poprawa kompetencji nauczycieli szkół ponadpodstawowych, zarówno liceów, techników, jak i szkół branżowych w zakresie przekazywania wiedzy przedmiotowej oraz rozbudzania pasji do nauki, osiągania zamierzonych celów i planowania już na tym etapie przyszłej ścieżki kariery zawodowej.

Cel szczegółowy 4.2. Wzmacnianie bezpieczeństwa zdrowotnego i socjalnego

W nowoczesnych modelach ochrony zdrowia coraz większą wagę, obok leczenia, odgrywa profilaktyka chorób i promocja zdrowia. Promocja zdrowia powinna być skierowana do wszystkich grup mieszkańców Metropolii Poznań (dzieci, młodzieży, pracujących, rodzin, seniorów), co oznacza również prowadzenie działań zapewniających odpowiednie warunki życia, pracy, kształcenia, kultury fizycznej oraz wypoczynku i rekreacji, umożliwiających zdrowy styl życia.

Nowoczesne technologie w medycynie sprawiają, że pacjenci są szybciej diagnozowani i skuteczniej leczeni. Rozwiązania z zakresu e-zdrowia, telemedycyny wymagają wzmocnienia na poziomie regionalnym. Konieczne jest tworzenie, wspieranie i implementacja oprogramowania, internetowych platform oraz różnego rodzaju aplikacji, które angażują mieszkańców w troskę o swoje zdrowie a także poprawiają funkcjonowanie systemu ochrony zdrowia, wymuszając ciągłą optymalizację tych usług w Metropolii Poznań.

W rozwiązywaniu problemów społecznych wymagane jest wsparcie i koordynacja programów polityki senioralnej, prorodzinnej, mieszkaniowej, migracyjnej, rehabilitacji fizycznej, zawodowej i społecznej osób niepełnosprawnych, itp. programów pomocowych i opiekuńczych realizowanych w Metropolii Poznań przez różne podmioty i instytucje. Ich celem jest aktywizacja i integracja społeczna, wzmacnianie potencjału osób i rodzin, zapewnienie poczucia bezpieczeństwa, godności i podmiotowości oraz sprawiedliwości i równości szans życiowych mieszkańców Metropolii Poznań.

Kierunki działań:

4.2.1. Wsparcie implementacji zintegrowanego systemu teleopieki medycznej i wzmocnienie działań z zakresu e-zdrowia.

4.2.2. Wsparcie programów poprawy dostępności do pomocowych i opiekuńczych usług społecznych.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

W teorii A. Masłowa, potrzeby bezpieczeństwa (w tym zdrowotne i socjalne) zaliczane są do tzw. podstawowych potrzeb niższego rzędu. Działania na rzecz poprawy zdrowia publicznego polegają nie tylko na leczeniu chorób, ale w równym stopniu na ich zapobieganiu oraz na eliminowaniu źródeł zagrożeń zdrowia w sferze fizycznej i psychicznej (działania profilaktyczne i promocji zdrowia). Bezpieczeństwo socjalne definiowane jest jako stan wolności od zagrożeń, które ograniczają bądź blokują możliwości zaspokojenia podstawowych potrzeb życiowych.

Przedstawiona w diagnozie analiza usług zdrowotnych w Metropolii Poznań ukazuje znaczącą rolę Poznania, w którym skoncentrowana jest oferta usług zdrowotnych (zwłaszcza specjalistycznych) całego regionu oraz jako ważnego krajowego, medycznego ośrodka naukowego i dydaktycznego. Obserwowane zmiany poziomu dostępności do stacjonarnej i ambulatoryjnej opieki zdrowotnej pokazują pozytywne trendy wzrostu. Jednak w porównaniu z innymi obszarami w Polsce dostępność kadry medycznej (lekarze

i pielęgniarki) w MP jest słaba. Stan zdrowia mieszkańców MP określony na podstawie tzw. negatywnych mierników (poziom umieralności) ukazuje niepokojący wzrost poziomu zgonów z powodu nowotworów w Poznaniu i wysoki (wyższy niż średnia krajowa) wskaźnik tzw. zewnętrznych przyczyn zgonów (tj. śmiertelnych wypadków drogowych i samobójstw) w gminach wokół miasta. Stosunkowo wysoki współczynnik absencji chorobowych wskazuje na większą niż przeciętnie chorobowość mieszkańców Metropolii. Ponadto powiat poznański i Poznań mają 2-krotnie większe zachorowania na nowotwory niż średnio w Polsce. W porównaniu z pozostałymi powiatami w kraju MP ma najwyższą, ponad 3-krotnie większą chorobowość z tytułu zaburzeń psychicznych i zaburzeń zachowania.

Zapewnienie bezpieczeństwa socjalnego to przedmiot działań instytucji pomocy społecznej. Metropolia charakteryzuje się najniższym wskaźnikiem beneficjentów pomocy w Wielkopolsce i w kraju. Zasoby instytucjonalne pomocy i wsparcia społecznego funkcjonujące na terenie Metropolii Poznań skierowane są do szerokich grup odbiorców (seniorzy, dzieci i rodziny oraz osoby niepełnosprawne i należące do grupy podwyższonego ryzyka socjalnego). Programy polityki społecznej i socjalnej realizowane są przez różne podmioty: Miasto Poznań, Powiat Poznański i poszczególne gminy, a także Metropolię Poznań.

Cel szczegółowy 4.3. Rozwijanie kreatywnego i zintegrowanego społeczeństwa obywatelskiego

Rozwijanie kreatywnego i zintegrowanego społeczeństwa obywatelskiego na poziomie ponadlokalnym ma kluczowe znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego Metropolii Poznań. Integracja społeczności lokalnych powinna dokonywać się poprzez wzrost aktywności obywatelskiej, przejawiającej się m.in. udziałem w wyborach lokalnych, przynależnością do organizacji społecznych (w tym organizacji pozarządowych), uczestnictwem w konsultacjach społecznych, rozwijaniem wolontariatu. Ważną rolę w realizacji celów społecznych, edukacyjnych, zdrowotnych czy ekologicznych odgrywają organizacje pozarządowe. Wspieranie rozwoju sektora pozarządowego, w tym wsparcie instytucjonalne, jest kluczowe dla zapewnienia stabilności i efektywności działań organizacji pozarządowych. Aby mogły one skutecznie funkcjonować, potrzebują nie tylko wsparcia finansowego, ale także instytucjonalnego, które obejmuje różnorodne działania, mające na celu wzmocnienie ich struktur, zasobów ludzkich oraz zdolności organizacyjnych. Długofalowe wsparcie instytucjonalne wpływa na stabilność i efektywność sektora, co z kolei przekłada się na pozytywne zmiany społeczne. Budowanie społeczeństwa obywatelskiego to również zaangażowanie w działalność społeczną, polegającą na podejmowaniu inicjatyw usprawniających funkcjonowanie społeczności lokalnej m.in. w ramach budżetu obywatelskiego, który jest narzędziem dialogu obywatelskiego czy Społecznych Banków Czasu, będących nieformalną siecią wymiany usług, w której walutą jest czas. Narzędziem pomagającym w rozwoju kreatywnego i zintegrowanego społeczeństwa obywatelskiego jest edukacja obywatelska rozumiana jako proces kształtowania świadomości, postaw i umiejętności niezbędnych do aktywnego uczestnictwa w życiu publicznym. Dotyczy ona zarówno dzieci i młodzieży, jak i dorosłych. Edukacja obywatelska sprzyja zwiększeniu zaangażowania mieszkańców w życie społeczne i polityczne, jak również budowaniu więzi społecznych i poczucia wspólnoty. Dzięki edukacji obywatelskiej mieszkańcy są w stanie lepiej identyfikować problemy społeczne i podejmować działania na rzecz ich rozwiązania.

Kierunki działań:

- 4.3.1. Wzmacnianie aktywności społecznej mieszkańców oraz wolontariatu i postaw prospołecznych.
- 4.3.2. Wzmacnianie aktywności obywatelskiej oraz wspieranie uczestnictwa w procesach partycypacji obywatelskiej.
- 4.3.3. Wspieranie rozwoju sektora pozarządowego, w tym wsparcie instytucjonalne.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Rozwijanie kreatywnego i zintegrowanego społeczeństwa obywatelskiego w Metropolii Poznań to cel, którego osiągnięcie przyniesie w przyszłości wymierne korzyści, przyczyniając się do wzrostu poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego tego obszaru. Główną determinantą rozwoju społeczeństwa obywatelskiego są jego mieszkańcy, świadomi i aktywni, którzy w swoich działaniach potwierdzają wysoki poziom podmiotowości społecznej, ekonomicznej i politycznej. Dzięki zaangażowaniu społeczności lokalnej powstają instytucje, organizacje pozarządowe, artykułujące potrzeby i interesy określonych środowisk i grup społecznych (Sasinowski 2012). Organizacje pozarządowe są ważnymi partnerami władz samorządowych w kreowaniu i realizowaniu polityki, w zaspakajaniu potrzeb na rzecz różnych grup społecznych. W Metropolii Poznań odnotowano wzrost liczby organizacji pozarządowych. Zdecydowana większość tych organizacji funkcjonuje w Poznaniu, choć widoczny jest trend zmniejszania się ich udziału w Poznaniu na korzyść pozostałych gmin Metropolii. Najczęstszą formą działalności organizacji pozarządowych są stowarzyszenia. Drugą, mniej popularną formą, aczkolwiek zyskującą na znaczeniu, są fundacje. Kreatywne i zintegrowane społeczeństwo obywatelskie przyczynia się do wzrostu kapitału społecznego, a jego rozwijanie powinno następować przez wydobywanie potencjałów osób w taki sposób, by mogły w pełni uczestniczyć w życiu społecznym, politycznym i ekonomicznym na wszystkich etapach życia (Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2020).

Cel szczegółowy 4.4. Kreowanie aktywności kulturalnej i sportowo-rekreacyjnej

Wychodząc naprzeciw potrzebom mieszkańców i osób odwiedzających Metropolię Poznań, planuje się wiele inwestycji w obiekty kultury, infrastrukturę sportowo-rekreacyjną oraz infrastrukturę turystyczną, które będą polegać na modernizacji i rozbudowie istniejących obiektów, jak również budowie nowych obiektów, zwiększając tym samym potencjał Metropolii Poznań. Realizowane będą również działania zmierzające do rozwoju turystyki wykorzystującej walory przyrodnicze, historyczne i kulturowe Metropolii, które stanowią bazę do rozwoju turystyki krajoznawczej i kwalifikowanej. Zaproponowane rozwiązania stanowiłyby doskonałe uzupełnienie oferty ukierunkowanej na podróżujących służbowo (turystyka biznesowa, kongresowa związana z MTP). Innym sposobem wzrostu dostępności do usług kultury i usług rekreacyjnych będzie poszerzenie i zróżnicowanie oferty wydarzeń kulturalnych i sportowych, co pozwoli na dotarcie do większej liczby odbiorców. Ważna będzie również dywersyfikacja oferty usług kultury i usług sportowo-rekreacyjnych pod kątem osób o zróżnicowanych potrzebach. Kluczowym elementem w poprawie zdrowia społeczeństwa, szczególnie w kontekście rosnącego zainteresowania zdrowym stylem życia i walki z problemami zdrowotnymi, takimi jak otyłość czy choroby cywilizacyjne, będzie promowanie aktywności fizycznej poprzez organizowanie zajęć sportowych dla osób w każdym wieku i o różnym stopniu sprawności.

Kierunki działań:

4.4.1. Budowa, rozbudowa i modernizacja obiektów kultury i obiektów sportowo-rekreacyjnych przeznaczonych dla sportowców, turystów, jak i mieszkańców.

4.4.2. Zwiększenie i zróżnicowanie oferty wydarzeń kulturalnych i sportowych, w tym wydarzeń o międzynarodowym zasięgu, które wzmacniają potencjał Metropolii Poznań i zwiększają jego rozpoznawalność.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Aktywności kulturalna i sportowo-rekreacyjna odgrywają kluczową rolę w kształtowaniu tożsamości społecznej, wzmacnianiu więzi międzypokoleniowych i międzysąsiedzkich oraz poprawie jakości życia. Główny potencjał kulturalny Metropolii Poznań o zasięgu ponadlokalnym występuje w Poznaniu. Metropolia w całym badanym okresie odnotowała nieznaczny spadek dostępności do muzeów, kin

i ośrodków kultury, co należy tłumaczyć wzrostem liczby ludności w Metropolii Poznań oraz spadkiem liczby tych obiektów (z wyjątkiem muzeów, których liczba się nie zmieniła). Wzrósł natomiast poziom dostępności do teatrów. W budowaniu kapitału społecznego obok aktywności kulturalnej ważną rolę odgrywa aktywność sportowo-rekreacyjna. Istotną rolę w realizacji aktywności rekreacyjnej pełni infrastruktura sportowo-rekreacyjna i turystyczna, a także dostępność do tej infrastruktury. W Metropolii Poznań dostępnych jest ponad 80 obiektów sportowych o ponadlokalnym charakterze. Aktywność sportowo-rekreacyjna to również organizacja licznych wydarzeń sportowych o randze międzynarodowej, w tym również o charakterze cyklicznym. Metropolia Poznań jest ważnym miejscem na mapie turystycznej Polski. Główną destynacją jest Poznań, gdzie obserwowany jest ciągły wzrost zarówno liczby turystów korzystających z noclegów, jak i liczby udzielonych noclegów. Istotną rolę dla Poznania odgrywa turystyka biznesowa i kongresowa. Dzięki działalności MTP biznesowa oferta miasta jest stabilna. Na terenie MTP organizowane są także duże konferencje i międzynarodowe kongresy oraz – coraz częściej – wydarzenia kulturalne i rekreacyjne. Ponadto zwiększyła się aktywność sportowa mieszkańców MP. Organizowanie różnorodnych form aktywności sportowej może przynieść korzyści całej społeczności, tworząc silniejszą więź, podnosząc jakość życia i poprawiając ogólną kondycję fizyczną mieszkańców.

Cel szczegółowy 4.5. Rozwój potencjału naukowego i akademickiego

Promowana będzie działalność naukowo-badawcza, w tym także taka, której wyniki pozwolą na zdynamizowanie rozwoju Metropolii Poznań. Istotne z tego punktu widzenia jest określenie luk badawczych przez wszystkie poznańskie uczelnie oraz instytuty i centra badawcze. Uczelnie powinny dążyć do umiędzynarodowienia rezultatów swojej działalności oraz tworzyć konsorcja naukowe w skali co najmniej europejskiej.

Istotną częścią działalności uczelni wyższych jest kształcenie studentów i doktorantów. W tym zakresie ważne jest rozpoznanie preferencji edukacyjnych ludzi młodych, jak i specjalizacji gospodarczych obszaru Metropolii, celem jak najlepszego dopasowania kierunków kształcenia do potrzeb społeczeństwa i gospodarki. Należy dążyć do utrzymania aktywności młodych osób dorosłych w zakresie studiowania. Atrakcyjna oferta dydaktyczna poznańskich uczelni to także czynnik zachęcający do podejmowania studiów przez obcokrajowców, co wpływa na umiędzynarodowienie poznańskich uczelni.

Rolą uczelni jest także zacieśnianie współpracy z partnerami z otoczenia społeczno-gospodarczego. Z uwagi na zróżnicowanie działalności poznańskich uczelni możliwości prowadzenia takiej współpracy są bardzo szerokie. Do najważniejszych kooperantów uczelni zaliczyć należy instytucje rządowe i samorządowe, organizacje pozarządowe, przedsiębiorców etc. Nawiązywanie współpracy może następować np. w oparciu o porozumienia podpisywane pomiędzy uczelnią a partnerami. Możliwości współpracy są nieograniczone i powinny być dostosowywane do bieżących potrzeb uczelni i podmiotów społeczno-gospodarczych z Metropolii Poznań.

Kierunki działań:

4.5.1. Udoskonalanie działalności naukowo-badawczej uczelni wyższych, także w oparciu o zdiagnozowane na tym obszarze luki badawcze.

4.5.2. Prowadzenie wysokiej jakości kształcenia zgodnie z preferencjami studentów oraz wymogami metropolitalnego rynku pracy.

4.5.3. Zacieśnianie współpracy uczelni wyższych z lokalnymi i regionalnymi partnerami z otoczenia społeczno-gospodarczego.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą;

Poznań posiada bez wątpienia ogromny potencjał naukowy i akademicki, który znajduje się w fazie ciągłego doskonalenia. Badania naukowe realizowane są na uczelniach, w centrach i ośrodkach naukowo-badawczych i rozwojowych, a także w parkach naukowo-technologicznych. W Poznaniu funkcjonują zarówno najstarsze w kraju, renomowane uczelnie publiczne, jak i uczelnie niepubliczne, które przyczyniają się do poszerzania oferty kształcenia w regionie.

Poznańscy naukowcy mają możliwość finansowania badań z różnych źródeł. Metropolia Poznań jest miejscem tworzenia wiedzy, innowacji i wynalazków. W latach 2018-2023 liczba patentów udzielonych przez Urząd Patentowy RP jednostkom naukowym Polskiej Akademii Nauk, instytutom badawczym, szkołom wyższym na tym obszarze wynosiła 687 patentów (średnio 115 na rok).

Jednym z najważniejszych wyzwań dla rozwoju uczelni jest zapewnienie wysokiej jakości kształcenia studentów, zgodnie z oczekiwaniami rynku pracy. Kluczowe jest tworzenie atrakcyjnych warunków i jak najaktualniejszej oferty kształcenia, dostosowanej do specyfiki metropolitalnego rynku pracy dla obywateli naszego kraju, ale także dla studentów z zagranicy.

Perspektywiczne dla rozwoju Metropolii Poznań jest rozpoznanie tych sfer działalności uczelni wyższych, w których uczelnie posiadają dużą autonomię oraz możliwości kooperacji międzyuczelnianej, a ich realizacja ma największy wpływ na zwiększenie dynamiki rozwoju społeczno-gospodarczego całego regionu Wielkopolski, a w szczególności jego rdzenia, jakim jest Metropolia Poznań.

Cel strategiczny 5. Zintegrowane zarządzanie rozwojem

Cel szczegółowy 5.1. Aktywny udział w tworzeniu ustawowych podstaw współpracy metropolitalnej

Pożądanego z punktu widzenia Metropolii Poznań rozwiązania prawne powinny koncentrować się wokół możliwości utworzenia w jej granicach związku metropolitalnego, o którego kształcie organizacyjnym, zakresie działania i katalogu zadań wspólnie przesądzą zrzeszone samorządy. Stąd też regulacje ustawowe powinny mieć charakter ramowy, zaś funkcję głównego źródła rozwiązań szczegółowych powinny przejąć statuty poszczególnych związków metropolitalnych. Przede wszystkim zaś zamiast powoływać *ex lege* wszystkie związki metropolitalne „od nowa” (które to podejście jest dominujące w dotychczasowych projektach ustaw metropolitalnych), należy wykorzystać potencjał już istniejących organizacji, umożliwiając przekształcenie istniejących form współpracy metropolitalnej (w szczególności stowarzyszeń – takich jak Stowarzyszenie Metropolia Poznań) w ramowo uregulowane związki metropolitalne.

Aby optymalne dla Metropolii Poznań rozwiązania legislacyjne mogły w ogóle zaistnieć, niezbędna jest uprzednia praca merytoryczna na forum wewnętrznym Metropolii. Całość postulatów ustrojowych, kompetencyjnych, proceduralnych i finansowych Metropolii Poznań wobec przyszłych rozwiązań ustrojowych powinna przybrać postać wspólnego stanowiska zrzeszonych JST, będącego podstawą stanowiska negocjacyjnego w ramach działań na forum krajowym. Zarówno względy natury prawno-konstytucyjnej, jak i politycznej nakazują bowiem procedowanie kwestii metropolitalnej w ramach jednej ustawy ramowej o systemowym charakterze. W związku z tym niezbędny jest stały i aktywny udział przedstawicieli Metropolii Poznań we wszelkiego rodzaju pracach, spotkaniach i inicjatywach związanych z tworzeniem legislacji metropolitalnej.

Kierunki działań:

5.1.1. Wypracowanie w ramach Metropolii propozycji rozwiązań prawnych optymalnych z punktu widzenia jej struktury terytorialno-administracyjnej, dotychczasowych doświadczeń organizacyjnych oraz najważniejszych wyzwań rozwojowych.

5.1.2. Stała i konsekwentna reprezentacja interesów Metropolii Poznań w pracach merytorycznych i legislacyjnych na poziomie krajowym.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Z perspektywy wyzwań stojących przed polskimi obszarami metropolitalnymi, widać wyraźnie, że oparcie integracji wyłącznie na inicjatywie ZIT to zdecydowanie za mało. Nie istnieją stałe źródła finansowania instytucji i przedsięwzięć metropolitalnych poza składkami samorządów oraz środkami z funduszy europejskich. Dotychczasowe próby kompleksowego uregulowania kwestii metropolitalnej w Polsce (2008-2011, 2015-2017) okazały się nieskuteczne. Na tle rozwiązań europejskich (m.in. Niemcy, Francja, Włochy, Wielka Brytania) polskie obszary metropolitalne pozostają bardzo słabo zinstytucjonalizowane i umocowane prawnie, a dalsze przedłużanie się tego stanu może skutkować pogłębianiem się problemów związanych z koordynacją ich rozwoju i skutecznym konkutowaniem w skali międzynarodowej.

Odpowiednie wzmocnienie prawne i finansowe instytucji metropolitalnych oraz przypisanych im narzędzi koordynacji rozwoju jest niezbędnym, obok dobrej współpracy samorządowej, warunkiem dalszego rozwoju metropolitalnego, a brak działań w tym zakresie stanowi dla niego duże zagrożenie, co odnosi się również do Metropolii Poznań (T4 w analizie SWOT). Wzmocnienie ustawowych podstaw współpracy metropolitalnej leży bezpośrednio w interesie Metropolii Poznań, jednak nie każdy kształt ewentualnych

nowych regulacji prawnych będzie w pełni adekwatny do jej specyficznej struktury terytorialno-administracyjnej (silna pozycja największego w kraju powiatu ziemskiego) oraz dotychczasowych mechanizmów i praktyk współdziałania. Stąd też niezbędne jest aktywne włączenie się przedstawicieli Metropolii i zrzeszonych w niej JST w kształtowanie przyszłych rozwiązań ustrojowych, kompetencyjnych, proceduralnych i finansowych na wszystkich etapach prac legislacyjnych.

Cel szczegółowy 5.2. Wysoka jakość zintegrowanego planowania rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego wzmacniającego spójność wewnętrzną

Obowiązek opracowania i wdrożenia strategii rozwoju ponadlokalnego z modelem struktury funkcjonalno-przestrzennej może być dla Metropolii Poznań ważnym krokiem w kierunku uporządkowania procesów zarządzania koordynacją rozwoju. Integracja i koordynacja planowania na poziomie metropolitalnym nie ma na celu zastąpienia dokumentów i procedur ustawowo przypisanych do poziomu gminy, lecz zapewnienie ich większej spójności. W obliczu wdrażanych obecnie zmian w systemie planowania pojawia się pilna potrzeba wzmocnienia mechanizmów wymiany informacji w ramach Metropolii Poznań pomiędzy osobami odpowiedzialnymi za planowanie strategiczne i przestrzenne na poziomie lokalnym. Komunikacja w tym zakresie powinna być rozwijana zarówno w skali całej Metropolii, jak i w odniesieniu do konkretnych lokalnych problemów lub konfliktów planistycznych, jeżeli mają charakter przekraczający granice pojedynczej gminy.

Nową jakość w zakresie koordynacji rozwoju zapewniłoby utworzenie zespołu wsparcia planistycznego dla Metropolii Poznań jako strategicznego i urbanistycznego „think tanku”, zdolnego w sposób ciągły i konsekwentny analizować i przetwarzać gromadzone dane przestrzenne oraz generować nowe koncepcje rozwojowe. Organizacja i umiejscowienie takiego zespołu w strukturze instytucjonalnej Metropolii i tworzących ją JST powinny zostać przesądzone na początkowym etapie wdrażania strategii. Jednocześnie należy opracować i wdrożyć w ramach Metropolii wewnętrzny mechanizm instytucjonalny i proceduralny dla zapewnienia spójności strategii i aktów planowania przestrzennego na poziomie gminy ze strategią rozwoju ponadlokalnego.

Kierunki działań:

5.2.1. Rozwój kanałów komunikacji i wymiany doświadczeń pomiędzy osobami odpowiedzialnymi za planowanie na poziomie lokalnym.

5.2.2. Stworzenie zespołu wsparcia planistycznego na poziomie metropolitalnym.

5.2.3. Wdrożenie mechanizmów zapewnienia spójności strategii i aktów planowania przestrzennego na poziomie gminy ze strategią rozwoju ponadlokalnego.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Rozwój przestrzenny Metropolii Poznań w ostatnim trzydziestoleciu ukształtowany został przede wszystkim przez żywiołowo przebiegający proces suburbanizacji. Choć częściowo związany z tym zjawiskiem dynamiczny i zróżnicowany pod względem oferty rozwój budownictwa deweloperskiego można uznać za silną stronę Metropolii (S15 w analizie SWOT), to jednak problemem jest jego powiązanie z jedną ze słabych stron (W2) czyli „niekorzystnie ukształtowanym modelem rozwoju przestrzennego opartym na chaotycznej konsumpcji rozproszonych przestrzennie użytków rolnych oraz prywatyzacji korzyści i upublicznieniu kosztów urbanizacji, przy stosunkowo niskim poziomie pokrycia planistycznego”. Tymczasem Poznań i jego aglomeracja mogą szczycić się dziedzictwem wizjonerskiego planowania urbanistycznego, a dorobek planistyczny wielu pokoleń jest wyraźnie widoczny w dobrze wykształconych elementach struktury przestrzennej Poznania oraz mniejszych historycznych ośrodków miejskich, stanowiąc o jednej z silnych stron całej Metropolii (S5).

Aby nawiązać do tych znakomitych tradycji, a także działań podjętych w poprzednich latach w związku z opracowaniem „Koncepcji Kierunków Rozwoju Przestrzennego Metropolii Poznań” (2017), należy zintensyfikować współpracę na rzecz wysokiej jakości zintegrowanego planowania rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego, wzmacniającego spójność wewnętrzną. Aktualnie wprowadzane zmiany w systemie planowania przestrzennego stanowią niewątpliwą szansę (O5 w analizie SWOT) na rozwiązanie choćby części problemów rozwojowych Metropolii Poznań. Jednak jej wykorzystanie wiąże się z dużymi wyzwaniami natury politycznej, społecznej, ekonomicznej i organizacyjno-administracyjnej, które mimo wszystko należy podjąć.

Cel szczegółowy 5.3. Promocja i kształtowanie pozytywnych relacji z otoczeniem

Promocja Metropolii Poznań i kształtowanie pozytywnych relacji z otoczeniem będą stanowiły kompleksowy program działań, mający na celu zwiększenie atrakcyjności Metropolii Poznań zarówno dla mieszkańców, jak i inwestorów (w powiązaniu z realizacją kierunków działań w celu 3.1.), turystów (w powiązaniu z realizacją kierunków działań w celu 3.2.) oraz innych podmiotów zewnętrznych. Cel ten będzie obejmował m.in. budowanie silnej marki Metropolii Poznań, rozwój turystyki, współpracę z biznesem, samorządami lokalnymi oraz kształtowanie pozytywnego wizerunku i promocję Metropolii Poznań za granicą. Dzięki promocji marki Metropolii Poznań będzie możliwe skuteczniejsze docieranie do mieszkańców z informacjami o swoich działaniach, planach i projektach. To z kolei pozwoli na zwiększenie transparentności działań jednostek samorządu terytorialnego na szczeblu metropolitalnym i budowanie dialogu z mieszkańcami. Jest to zadanie konieczne ze względu na brak wyraźnie ukształtowanej w świadomości społecznej konieczności istnienia organizacji zarządzającej obszarem metropolitalnym. Ważne będzie także budowanie wspólnej metropolitalnej tożsamości, która umożliwi tworzenie akceptowalnych rozwiązań instytucjonalnych na tym szczeblu. Działania promocyjne obejmą z kolei z jednej strony sprawy związane z marketingiem i komunikacją. W tym kontekście konieczne będzie określenie spójnej narracji, tj. opracowanie jasnej i przejrzystej opowieści o obszarze, która podkreśli unikalne cechy Metropolii Poznań. Zostaną także wykorzystane w tym celu różne środki - efektywne wykorzystanie różnych kanałów komunikacji, takich jak media społecznościowe, strona internetowa, materiały drukowane, kampanie reklamowe. Ponadto, ważne będą partnerstwa medialne obejmujące współpracę z lokalnymi i ogólnopolskimi mediami w celu dotarcia do szerszej publiczności. W ramach tego celu będą także kontynuowane realizowane dotychczas działania włączające w proces podejmowania decyzji przedstawicieli społeczności lokalnych (np. Rada Doradcza ds. przygotowania i wdrażania Strategii ZIT w Metropolii Poznań i metropolitalny portal konsultacji społecznych).

Kierunki działań:

- 5.3.1. Budowa silnej i spójnej marki Metropolii Poznań oraz zwiększenie świadomości społecznej w zakresie konieczności istnienia organizacji zadań na szczeblu metropolitalnym.
- 5.3.2. Włączanie mieszkańców w proces podejmowania decyzji i poprawa jakości procesów partycypacyjnych.
- 5.3.3. Promocja międzynarodowa Metropolii Poznań poprzez udział w wydarzeniach targowych i budowanie partnerstw z metropoliami innych krajów.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Wśród zdiagnozowanych mocnych stron Metropolii Poznań znalazły się m.in. silne powiązania między Poznaniem a strefą zewnętrzną miejskiego obszaru funkcjonalnego oraz istniejące formy kooperacji związane z transportem publicznym. Poznań jest wśród wszystkich dużych polskich miast najbardziej powiązany ze swoim bezpośrednim otoczeniem. To sprawia, że realne procesy społeczno-gospodarcze i codzienność mieszkańców oraz przedsiębiorców z tego obszaru mają wymiar ponadlokalny i domykają

się nie w granicach gmin lub powiatów, tylko w granicach Metropolii. To z kolei sprawia, że konieczne są działania zmierzające do poprawy komunikacji szczebla metropolitalnego z mieszkańcami. Jeśli bowiem realne, codzienne życie znacznej części mieszkańców odbywa się nie w ramach gmin, a w ramach Metropolii Poznań, musi pójść za tym promocja, komunikacja i wymiana informacji. Inną okolicznością uzasadniającą realizację tego celu jest postępująca cyfryzacja, pojawienie się nowoczesnych mediów i rewolucja komunikacyjna obejmująca elementy tzw. komunikacji zapośredniczonej. Te okoliczności sprawiają, że zbudowanie mostu pomiędzy organizatorem metropolitalnych usług publicznych a mieszkańcem jest znacznie łatwiejsze i możliwe do realizacji. W świetle diagnozy konieczne jest także zwiększenie obecności i rozpoznawalności Metropolii Poznań na arenie międzynarodowej. Koniecznym wydaje się zbudowanie wspólnej, skutecznej platformy integracji Metropolii Poznań z innymi ośrodkami metropolitalnymi Europy w celu wymiany doświadczeń i adaptowania dobrych praktyk, ale także przyciągnięcia do Metropolii Poznań biznesu i turystów.

Cel szczegółowy 5.4. Podniesienie poziomu kompetencji kadr oraz budowa potencjału do dzielenia się wiedzą i przenoszenia (wdrażania) dobrych praktyk

W ostatnich latach dochodzi w funkcjonowaniu jednostek samorządu terytorialnego do wielu zmian. Wśród nich są reforma planowania przestrzennego, nadchodząca reforma finansów publicznych, cyfryzacja usług publicznych i konieczność zmierzenia się z nowymi technologiami w zarządzaniu publicznym. Do tego pojawiają się w otoczeniu nowe szanse (środki z Krajowego Planu Odbudowy i programy zmierzające do wdrożenia strategii zielonego ładu) oraz zagrożenia (zmiany klimatu, obniżenie poziomu bezpieczeństwa w związku z wojną w Ukrainie), które wymagają specjalistycznej wiedzy. Dlatego konieczne jest podnoszenie poziomu kompetencji kadr, a także budowa potencjału dzielenia się wiedzą i przenoszenia dobrych praktyk. Dla jednostek samorządu terytorialnego Metropolii Poznań platformą integracji i współpracy dotyczącej tych zagadnień będzie Stowarzyszenie Metropolia Poznań. Działania zmierzające do podniesienia poziomu wiedzy i kompetencji kadr obejmą z jednej strony diagnozowanie potrzeb w tym zakresie, a z drugiej – praktyczną realizację szkoleń, forów dyskusyjnych, warsztatów eksperckich. Stowarzyszenie Metropolia Poznań będzie tworzyło środowisko sprzyjające ciągłemu uczeniu się i rozwojowi. Wśród zadań zmierzających do realizacji tego celu będą: organizowanie projektów zespołowych, które wymagają współpracy i wymiany wiedzy, tworzenie grup roboczych (stałych i doraźnych), skupionych na rozwiązywaniu konkretnych problemów, konferencje wewnętrzne, podczas których pracownicy jednostek samorządu terytorialnego będą mogli prezentować wyniki swoich prac lub ciekawe projekty czy dyskusyjny blog metropolitalny, na którym pracownicy mogą dzielić się swoją wiedzą i doświadczeniem oraz konsultować różne rozwiązania.

Kierunki działań:

5.4.1. Wsparcie i organizacja szkoleń, warsztatów, kursów podnoszących poziom kompetencji kadr samorządowych

5.4.2. Tworzenie przestrzeni do prowadzenia dyskusji i wymiany wiedzy między pracownikami jednostek samorządu terytorialnego Metropolii Poznań i jednostek podległych

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Zmiany legislacyjne skutkujące nowymi regułami działania w kilku sektorach usług publicznych powodują konieczność szybkiego dostosowywania się do zmieniającej się rzeczywistości. Z drugiej strony, sektor publiczny dotyka pewne problemy kadrowe związane z niskimi (względem płac w sektorze przedsiębiorstw) płacami i względnie małą atrakcyjnością tych miejsc pracy. Szczególnie w jednostkach samorządu terytorialnego szczebla gminnego i powiatowego, które tworzą Metropolię Poznań (średnie

wynagrodzenie brutto na tych poziomach był o od 37% do 50% niższe niż w administracji centralnej i o od 22% do 33% niższe niż w administracji samorządowej szczebla wojewódzkiego). Te zewnętrzne okoliczności w połączeniu z koniecznością zbudowania profesjonalnego zespołu urzędników, pracowników spółek komunalnych, instytucji kultury i in. sprawiają, że konieczne jest wzmocnienie zespołu pracowników samorządowych dodatkowymi formami zdobywania kompetencji, a także platformą wymiany wiedzy i transferu dobrych praktyk pomiędzy poszczególnymi urzędami.

Cel szczegółowy 5.5. Cyfryzacja usług publicznych w oparciu o wspólne standardy

Cel ten polega na stworzeniu spójnego, łatwego w obsłudze i dostępnego dla wszystkich mieszkańców Metropolii Poznań systemu elektronicznych usług. To zadanie, które docelowo usprawni interakcje mieszkańców z administracją, zminimalizuje konieczność osobistej wizyty w urzędach, przyspieszy załatwianie spraw i ograniczy zbędną biurokrację. Ponadto, cyfryzacja usług publicznych zwiększy transparentność działań administracji, a to z kolei – zaufanie mieszkańców do instytucji publicznych. Wśród usług, które mogą zostać zintegrowane są m.in.: przekazywanie informacji dla mieszkańców (np. aplikacje mMieszkaniec, aplikacja Smart City); usługi transportu publicznego, w tym informacje o rozkładach jazdy i możliwość zakupu biletu; uzyskiwanie zaświadczeń, wypisów, wrysów z dokumentów planistycznych; zgłaszanie awarii, uszkodzeń, zdarzeń wymagających interwencji. Z drugiej strony cel ten ma znaczenie dla funkcjonowania samej administracji. Jego osiągnięcie zwiększy efektywność działania JST Metropolii Poznań, tzn. pomoże zoptymalizować procesy wewnętrzne, zredukować koszty i poprawić jakość świadczonych usług. Kluczowym elementem tego działania są wypracowane w interdyscyplinarnym gronie wspólne standardy, które umożliwią: integrację w ramach Metropolii Poznań różnych systemów informatycznych; utworzenie spójnej infrastruktury IT, która umożliwi wymianę danych między różnymi jednostkami; zapewnienie mieszkańcom identycznego sposobu korzystania z usług publicznych, niezależnie od tego, w której gminie lub powiecie mieszkają; łatwiejszą implementację nowych rozwiązań oraz szybkie wdrażanie nowych technologii i usług wobec zmieniających się potrzeb mieszkańców.

Kierunki działań:

5.5.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury teleinformatycznej, która umożliwi dalszą cyfryzację usług publicznych.

5.5.2. Integracja istniejących lokalnych systemów e-usług i budowa wspólnej platformy.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Cyfryzacja usług publicznych stała się w dzisiejszych czasach nieodzowną częścią nowoczesnego zarządzania państwem i samorządem. Wynika to z wielu czynników, które kształtują nasze społeczeństwo i gospodarkę. W dobie powszechnego dostępu do technologii cyfrowych (zob. zdiagnozowane szanse), obywatele oczekują wygodnych i szybkich rozwiązań. Badania CBOS (CBOS, 2023) pokazują, że w 2023 r. ok. 77% respondentów deklaruowało używanie internetu (strony www, e-mail) i był to odsetek wyższy o ok. 50 punktów procentowych w stosunku do 2004 r. i o ok. 26% punktów procentowych w stosunku do 2010 r. Wśród osób do 44 roku życia wartość ta osiągała 98-100%, a w grupie wieku 45-54 – 88%. To powoduje, że mieszkańcy coraz częściej chcą także załatwiać sprawy urzędowe online, bez konieczności osobistej wizyty w urzędach. Ponadto, cyfryzacja pozwala na automatyzację wielu procesów, co przekłada się na oszczędność czasu i środków. Dzięki temu urzędnicy mogą skupić się na bardziej złożonych zadaniach wymagających większej ingerencji człowieka. Warto także dodać, że usługi cyfrowe są dostępne 24/7, co zwiększa wygodę dla mieszkańców, pozwala im na lepszą organizację pracy i minimalizuje ryzyko błędów. Cyfryzacja dokumentów publicznych oraz dostęp do informacji publicznej zwiększają przejrzystość działania urzędów.

Cel szczegółowy 5.6. Współpraca w reagowaniu na zdarzenia kryzysowe o charakterze ponadlokalnym oraz wzmacnianie systemów ochrony ludności i obrony cywilnej

Współpraca w reagowaniu na zdarzenia kryzysowe o charakterze ponadlokalnym w Metropolii Poznań obejmuje stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania kryzysowego, ochrony ludności i obrony cywilnej, umożliwiających szybkie i skuteczne reagowanie na zagrożenia, takie jak: klęski żywiołowe, awarie infrastruktury, ataki hybrydowe czy poważne wypadki. Wśród zagrożeń związanych z klęskami żywiołowymi są m.in. długotrwałe okresy bez opadów i ekstremalnie wysokie temperatury, nawalne deszcze i powodzie błyskawiczne (nagłe podtopienia spowodowane intensywnymi opadami deszczu, często dotykające obszarów miejskich). Z kolei zagrożenia związane z awariami infrastruktury to m.in. przerwy w dostawie wody (awarie sieci wodociągowej), energii elektrycznej (awarie infrastruktury energetycznej), ciepła (awarie sieci ciepłowniczej) lub zmiany w funkcjonowaniu transportu publicznego (awaria infrastruktury kolejowej, drogowej). Wszystkie wymienione zagrożenia powodują konieczność szybkiej mobilizacji sił i środków poprzez funkcjonowanie wspólnych planów i procedur służb ratunkowych, a także obrony cywilnej. Konieczne będzie także optymalne wykorzystanie zasobów i unikanie dublowania działań. Reagowanie na wydarzenia kryzysowe będzie wymagało współpracy szeregu podmiotów działających na terenie Metropolii Poznań. Wśród nich są m.in. straż pożarna (w tym jednostki PSP oraz OSP), Policja, jednostki ratownictwa medycznego, obrona cywilna, jednostki samorządu terytorialnego, straże miejskie i gminne, inspektoraty sanitarne, podmioty zajmujące się infrastrukturą krytyczną oraz szereg organizacji pozarządowych, które zrzeszają mieszkańców i inne podmioty z terenu Metropolii Poznań.

Kierunki działań:

- 5.6.1. Opracowanie wspólnych planów dotyczących zarządzania kryzysowego, ochrony ludności i obrony cywilnej.
- 5.6.2. Dążenie do integracji systemów zarządzania kryzysowego, ochrony ludności i obrony cywilnej.
- 5.6.3. Prowadzenie szkoleń, ćwiczeń i kampanii informacyjnych związanych z potencjalnymi zagrożeniami.

Uzasadnienie i powiązanie z diagnozą:

Analiza SWOT Metropolii Poznań wskazuje na pilną potrzebę wzmocnienia systemu zarządzania kryzysowego. Zdiagnozowane słabe strony, szanse i zagrożenia tworzą złożony obraz, który wymaga kompleksowego podejścia. Na obszarze Metropolii Poznań znajdują się elementy systemu obronnego RP i NATO oraz infrastruktury RP i UE. Elementy systemu obronnego i infrastruktury krytycznej stanowią potencjalne cele działań rozpoznawczych, dywersyjnych i militarnych nieprzyjaciela. W związku z tym należy domniemywać, iż na obszarze Metropolii będą realizowane działania zapobiegające infiltracji oraz ochronie i obronie ww. systemów. Realizowane będą również działania związane z ochroną ludności, obroną cywilną oraz HNS (Host Nation Support) wsparcie przez państwo-gospodarza. Ponadto, należy zwrócić uwagę na fakt, iż wojna w Ukrainie podnosi poziom niepewności mieszkańców Metropolii i wymaga przygotowania na różne scenariusze rozwoju sytuacji w zakresie bezpieczeństwa. Prócz zagrożeń zewnętrznych nie można pominąć zagrożeń naturalnych wynikających ze zmian klimatycznych. Znacząca powierzchnia nieprzepuszczalna i mało terenów zieleni w przestrzeniach silnie zurbanizowanych wzmagają ryzyko powodzi błyskawicznych, podtopień i innych zdarzeń związanych z intensywnymi opadami. Szybka urbanizacja, koncentracja ludzi i infrastruktury w jednym obszarze także zwiększa potencjalne straty w przypadku nagłych ekstremalnych zdarzeń. Z drugiej strony, zidentyfikowane szanse, takiej jak środki finansowe z programów zewnętrznych, pozwalają na inwestycje w infrastrukturę, technologie i szkolenia, które zwiększą odporność na kryzysy, a zwiększone

zainteresowanie społeczne ochroną środowiska i adaptacją do zmian klimatu stwarza możliwość włączenia działań na rzecz bezpieczeństwa w szerszy kontekst społeczny zrównoważonego rozwoju. Warto także dodać, że wojna w Ukrainie podnosi poziom niepewności i wymaga przygotowania na różne scenariusze rozwoju sytuacji w zakresie bezpieczeństwa, a zachodzące w szerszej perspektywie zmiany klimatu intensyfikują ekstremalne zjawiska pogodowe, takie jak susze, powodzie, fale upałów, które zwiększają ryzyko wystąpienia katastrof.

4. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej przedstawia docelowy układ elementów składowych przestrzeni Metropolii, w tym:

- a) strukturę sieci osadniczej wraz z rolą i hierarchią jednostek osadniczych,
- b) system powiązań przyrodniczych,
- c) główne korytarze i elementy sieci transportowych,
- d) główne elementy infrastruktury technicznej i społecznej.

Konstrukcja modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej opiera się na:

1. Uwarunkowaniach wynikających z dotychczasowego stanu zagospodarowania przestrzennego.
2. Ustaleniach Planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego Wielkopolska 2020+ (w tym w szczególności Planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania – Poznański Obszar Metropolitalny, zwanego dalej planem POM).
3. Wskazanych we wcześniejszych częściach strategii celach strategicznych rozwoju Metropolii Poznań i kierunkach działań podejmowanych dla ich osiągnięcia.

Wytyczne wynikające z modelu należy odczytywać łącznie z ustaleniami i rekomendacjami w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej, sformułowanymi w kolejnym rozdziale.

Ogólna koncepcja rozwoju przestrzennego Metropolii Poznań opiera się na zrównoważonej i harmonijnej realizacji następujących założeń:

1. Rozwoju silnego i dynamicznego centrum metropolitalnego, koncentrującego funkcje gospodarcze i społeczne najwyższej rangi.
2. Tworzeniu sieci subcentrów metropolitalnych w najlepiej skomunikowanych węzłach transportowych, ułatwiających dostęp mieszkańców do wysokiej jakości miejsc pracy i usług wyższego rzędu.
3. Koncentracji nowej zabudowy mieszkaniowej w ośrodkach zapewniających możliwie najlepszą dostępność do metropolitalnego transportu zbiorowego, wysoką jakość lokalnych usług dla mieszkańców oraz atrakcyjne przestrzenie publiczne.
4. Utrzymaniu i ochronie systemu powiązań przyrodniczych, w szczególności kontynuacji systemu klinowo-pierścieniowego miasta Poznania i zwiększaniu jego spójności z obszarami kluczowymi osnowy przyrodniczej w zewnętrznej części Metropolii.
5. Rozwoju stref aktywności gospodarczej w obszarach najlepszej dostępności infrastrukturalnej i transportowej, w szczególności z wykorzystaniem transportu intermodalnego, przy minimalizacji ingerencji w struktury przyrodnicze i osadnicze.
6. Uzupełnieniu i uspojnieniu systemu transportowego (drogowego, szynowego, rowerowego) w celu maksymalizacji efektywności transportu zbiorowego i indywidualnego oraz minimalizacji ich negatywnego oddziaływania na środowisko.
7. Zwiększeniu bezpieczeństwa żywnościowego poprzez ochronę gruntów rolnych wyższych klas przed zabudową, fragmentacją i wyłączeniem z produkcji.
8. Ochronie wartościowych układów krajobrazowych i urbanistycznych, będących dziedzictwem świadomego kształtowania przestrzeni Metropolii przez ubiegłe stulecia.

Struktura sieci osadniczej

W zakresie struktury sieci osadniczej gminy ustala się utrzymanie dotychczasowej roli i hierarchii istniejących jednostek osadniczych z założeniem ich równomiernego rozwoju w kierunku wykształconych do tej pory funkcji i specjalizacji. W ramach systemu osadniczego wyróżnia się:

1. **Miasto rangi metropolitalnej** – Poznań, pełniące centralne funkcje w zakresie gospodarki, administracji, edukacji i nauki, kultury, zdrowia, sportu i rekreacji oraz transportu. Koncentracja funkcji metropolitalnych w śródmieściu Poznania sprzyja synergii prowadzonych działalności, jednak zmniejsza dostępność mieszkaniową w granicach miasta. W Poznaniu nadal znajdują się tereny rozwojowe o dużym potencjale, które powinny być uruchamiane inwestycyjnie na podstawie opracowywanych dla każdego z nich kompleksowych koncepcji urbanistycznych.
2. **Miasta rangi powiatowej** – Śrem, Szamotuły, Oborniki Wielkopolskie stanowią samodzielne ośrodki ponadlokalne, mające wykształcone funkcje administracyjne i szeroki zakres oferowanych usług publicznych. Ich cechą wyróżniającą jest własny obszar oddziaływania, obejmujący sąsiednie gminy w swoim powiecie i wykraczający poza Metropolię. Celem polityki przestrzennej dla tych ośrodków jest równoważenie funkcji ośrodka centralnego dla okolicznego obszaru ze wzmocnieniem powiązań z centrum metropolitalnym, tworzenie możliwości dla lokalizowania usług wyższego rzędu i inwestycji przemysłowych wykorzystujących wykwalifikowaną kadrę pracowników.
3. Miasta Swarzędz i Luboń, które pod względem liczby mieszkańców dorównują miastom powiatowym (a nawet faktycznie je wyprzedzają), jednak z uwagi na układ terytorialno-administracyjny i położenie bezpośrednio przy granicy Poznania nie posiadają tak jasno zdefiniowanego obszaru oddziaływania jak ośrodki poprzedniej kategorii. Mimo tego, dla Swarzędza i Lubonia wyznaczyć należy rangę **ośrodków ponadlokalnych dla wschodniej i południowej części Metropolii**, w których powinny być lokalizowane funkcje mogące obsługiwać także mieszkańców sąsiednich gmin, odciążając ich z konieczności dojazdu do samego Poznania.
4. Pozostałe miasta Metropolii Poznań (poza Puszczykowem) zostały zaklasyfikowane do kategorii **ośrodków gminnych z historycznym układem zabudowy** (Pobiedziska, Kostrzyn, Kórnik, Mosina, Stęszew, Buk, Murowana Goślina, Skoki). Każde z miast w tej klasie posiada swoje bezpośrednie zaplecze w postaci obszaru wiejskiego swojej gminy, z uwzględnieniem dość silnegociążenia północnych części gmin Kórnik i Mosina w kierunku Poznania. Z uwagi na wykształcone funkcje usługowe i przestrzenie publiczne, położenie przy węzłach przesiadkowych kolei metropolitalnej oraz silną lokalną tożsamość związaną z wielowiekowym statusem miejskim, wszystkie ośrodki z tej kategorii powinny być pierwszorzędnymi ośrodkami koncentracji rozwoju w swoich gminach.
5. Miasto Puszczykowo znajduje się w odrębnej kategorii **miasta-ogrodu**, z uwagi na swoją specyfikę administracyjną (gmina miejska), funkcjonalną i urbanistyczną – jako założenie powstałe w aktualnej formie dopiero w XX w., z przewagą zabudowy jednorodzinnej typu willowo-rezydencjonalnego i w otoczeniu Wielkopolskiego Parku Narodowego. Miasto pełni jednocześnie wyróżniające się w skali metropolitalnej funkcje w zakresie turystyki i rekreacji oraz ochrony zdrowia. Podstawą polityki przestrzennej powinien być dalszy rozwój tych funkcji przy utrzymaniu dotychczasowego charakteru urbanistycznego samego miasta, a także wykorzystanie synergii wspólnego organizmu miejskiego Puszczykowa i Mosiny.
6. Stosunkowo zróżnicowaną wewnątrznie kategorią są **ośrodki centralne gmin wiejskich**, wyróżnione przede wszystkim na podstawie swojej rangi administracyjnej jako siedziby organów samorządu terytorialnego i urzędów gmin. Żadna z tych miejscowości nie została pierwotnie

zaplanowana jako jednostka osadnicza typu miejskiego, niemniej niektóre z nich pod względem wielkości i pełnionych funkcji osiągnęły status odpowiadający funkcjonalnie miastom. Bez wątplenia taki charakter posiadają Suchy Las i Tarnowo Podgórne, a aspiracje do tej grupy mogą zgłaszać Komorniki, Rokietnica i Czerwonak. Pozostałe dwa ośrodki Dopiewo i Kleszczewo – pomimo swojej rangi administracyjnej, pozostają na pewnym uboczu wobec głównych obszarów rozwojowych swoich gmin. Wszystkie ośrodki z tej grupy z uwagi na swoją genezę osadniczą nie mają czytelnie wykształconych centralnych przestrzeni publicznych. Nie zawsze posiadają też dogodny dostęp do sieci kolejowej. Priorytetem polityki przestrzennej dla miejscowości w tej kategorii jest nadanie im charakteru wielofunkcyjnego miasteczka podmiejskiego, będącego ośrodkiem koncentracji rozwoju mieszkaniowo-usługowego.

7. Niektóre z jednostek w Metropolii odznaczają się strukturą policentryczną, w której oprócz siedziby administracyjnej wyróżniają się **alternatywne ośrodki centralne gmin wiejskich**. Są to miejscowości nierzadko większe od ośrodków gminnych, w niektórych przypadkach liczące ponad 10 tys. mieszkańców. Posiadają stosunkowo rozwiniętą ofertę usług publicznych, a położone są najczęściej bezpośrednio przy granicy Poznania (Koziegłowy, Tulce, Plewiska, Skórzewo, Przeźmierowo) i ciężą w związku z tym swoimi powiązaniem funkcjonalnymi w stronę miasta. Kierunkiem ich rozwoju przestrzennego powinno być również osiągnięcie statusu wielofunkcyjnego miasteczka podmiejskiego, w którym brak funkcji administracyjnych równoważony jest rozwojem usług komercyjnych i pozostałych usług publicznych, a silne włączenie do systemu transportu zbiorowego Poznania daje świetną dostępność komunikacyjną.
8. Jako pozostałe **ośrodki koncentracji rozwoju mieszkaniowo-usługowego** wskazano miejscowości, które ze względu na swoje dotychczasowe wyposażenie w usługi podstawowe dla mieszkańców i/lub dogodne położenie w ramach metropolitalnego systemu transportowego (przede wszystkim w pobliżu przystanków kolejowych) powinny skupiać przeważającą część ruchu inwestycyjnego w zakresie budownictwa mieszkaniowego i towarzyszących mu usług komercyjnych. Jednocześnie powinny być nadal wzmocniane w zakresie dostępności transportowej oraz wyposażenia w szeroko rozumianą infrastrukturę techniczną i społeczną, w tym także przestrzenie publiczne i rekreacyjne. Pod względem planistycznym należy dbać o ich spójność urbanistyczną oraz wyraźne zaznaczenie granicy rozprzestrzeniania się zabudowy. W tej grupie wskazano Łopuchowo, Bolechowo-Osiedle, Owińska, Zalasewo, Gowarzewo, Zamysłowo, Czapury, Wiry, Strykowo, Niepruszewo, Lusówko, Złotniki, Golęczewo, Biedrusko, Bogdanowo, Roźnowo.
9. W niektórych przypadkach kryteria **ośrodka koncentracji rozwoju mieszkaniowo-usługowego** można osiągnąć w wyniku synergii funkcjonowania dwóch (lub więcej) ośrodków, formalnie będących odrębnymi miejscowościami, ale silnie powiązanych morfologicznie i funkcjonalnie. Tego rodzaju **układy parzyste** wyróżniono w kilku przypadkach jako ośrodki równorzędne do poprzedniej kategorii: Biskupice-Jerzykowo, Kobylnica-Gruszczyn, Paczkowo-Siekierki, Kamionki-Borówiec, Krosno-Drużyna, Dąbrówka-Palędzie, Baranowo-Chyby, Cerekwica-Mrowino, Kiekrz-Kiekrz, Pamiątkowo-Lulinek.

Oprócz wyróżnionych powyżej kategorii jednostek osadniczych w ramach modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej Metropolii Poznań wyznaczono również strefy postulowanej koncentracji działań w zakresie polityki przestrzennej i infrastruktury publicznej. Zostały one wyznaczone na podstawie analizy dotychczasowego stanu i dynamiki zagospodarowania przestrzennego w poszczególnych obrębach ewidencyjnych i obejmują obszary, które już doświadczyły problemów nieskoordynowanego rozwoju zabudowy lub są na niego silnie narażone w najbliższej przyszłości. Strefom tym należy poświęcać szczególną uwagę w polityce przestrzennej poszczególnych gmin, w szczególności poprzez:

1. Ograniczanie dalszego rozwoju zabudowy w obszarach z niewystarczającą infrastrukturą techniczną i wyposażeniem usługowym, położonych w oddaleniu od postulowanych ośrodków koncentracji rozwoju mieszkaniowo-usługowego.
2. Tworzenie dla obszarów całych sołectw lub obrębów ewidencyjnych kompleksowych koncepcji urbanistycznych, mających na celu uporządkowanie struktury przestrzennej układów osadniczych złożonych z rozproszonych i nie powiązanych wzajemnie zespołów zabudowy.
3. Kształtowanie racjonalnych układów urbanistycznych dla terenów rozwojowych w ramach ośrodków koncentracji rozwoju mieszkaniowo-usługowego wraz z równoległymi inwestycjami w adekwatną infrastrukturę publiczną.

Wskazane strefy są priorytetowymi obszarami sanacji istniejących struktur przestrzennych.

Uzupełnieniem modelu sieci osadniczej opartego o rolę i hierarchię jednostek osadniczych jest model uwzględniający **rangę gospodarczą kluczowych przestrzeni rozwojowych** Metropolii.

Położone w śródmieściu Poznania wielofunkcyjne centrum metropolitalne jest sercem miasta, Metropolii i całej Wielkopolski. Łączy w sobie najważniejsze funkcje biznesowe i społeczne (m.in. administracyjne, edukacyjne, akademickie, kulturalne), jest też kluczowym obszarem dla dziedzictwa historycznego, symboliki miejskiej i kształtowania się tożsamości metropolitalnej. Jego jakość, atrakcyjność i dynamika rozwoju ma kluczowe znaczenie dla całej Metropolii. Przestrzenie publiczne centrum przeszły w ostatnim czasie kompleksową odnowę (z założeniem jej kontynuacji w kolejnych latach), ale jednocześnie rozwój funkcji metropolitalnych wymaga nowych przestrzeni, na których mogłyby one być lokalizowane. Jako najistotniejsze kierunki ekspansji centrum metropolitalnego należy wskazać:

1. Kierunek północno-wschodni – obejmujący rewitalizację Starej Rzeźni i dawnej elektrociepłowni Garbary, powiązany z oddaniem do użytku nowego Muzeum Powstania Wielkopolskiego, zagospodarowaniem otoczenia dworca Poznań-Garbary i wzmocnieniem jego roli w systemie kolei metropolitalnej oraz nowymi powiązaniem komunikacyjnymi w postaci II etapu tramwaju na Naramowice i planowanych kładek pieszo-rowerowych przez Wartę.
2. Kierunek wschodni – obejmujący rewitalizację Starej Gazowni i zagospodarowanie terenów wzdłuż ul. Jana Pawła II („prawobrzeżne city”) oraz na miejscu dawnej Galerii Malta i w południowej części Śródkki, wykorzystujący wzmocnienie powiązań komunikacyjnych przez dolinę Warty w postaci nowo oddanych do użytku pieszo-rowerowych Mostów Berdychowskich.
3. Kierunek południowo-zachodni – obejmujący wielofunkcyjne zagospodarowanie Wolnych Torów i otoczenia Dworca Głównego (wraz z przebudową samego kompleksu dworcowego), tzw. Dziury Toruńskiej i rejonu ul. Składowej (z przyszłą siedzibą Teatr Muzyczny) oraz rozwój potencjału terenów MTP, wykorzystujący wzmocnienie powiązań komunikacyjnych w sieci tramwajowej poprzez ulice Towarową i Ratajczaka i niwelujący bariery przestrzenne oddzielające Jeżyce i Łazarz od pozostałej części śródmieścia.
4. Kierunek północno-zachodni – powiązany z lokalizacją w ostatnim dziesięcioleciu funkcji administracyjnych (urząd marszałkowski), sądowniczych i akademickich (wydział prawa UAM) w tej części miasta i obejmujący zagospodarowanie terenów przy ul. Przepadek oraz otoczenia przyszłego dworca miejskiego Grudzieniec wraz z nowymi przystankami kolei metropolitalnej.

Rozwój funkcji metropolitalnych w sferze innowacyjnej gospodarki zakłada kreowanie przestrzeni dla usług otoczenia biznesu, architektury, wzornictwa i rzemiosła artystycznego oraz miejsc sprzyjających integracji środowisk naukowych, biznesowych i kulturalnych. Kompleksowe podejście do wzmocnienia funkcji metropolitalnych powinno obejmować działania na rzecz skutecznego podnoszenia pozycji Poznania jako **międzynarodowego centrum kongresowo-konferencyjnego i wystawienniczego**

(w oparciu przede wszystkim o wielofunkcyjną infrastrukturę MTP), a także uruchamianie obszarów dedykowanych dla parków naukowo-technologicznych i jednostek B+R.

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Metropolii Poznań nie zakłada tworzenia alternatywnego wobec dotychczasowego centrum skupiska funkcji metropolitalnej o podobnej randze, natomiast wskazuje na możliwość jego uzupełnienia o obszary wspomagające mające charakter **subcentrów metropolitalnych**. Możliwość wykreowania takiego obszaru uwarunkowana jest istniejącą i planowaną dostępnością komunikacyjną (linie kolejowe i tramwajowe, a w szczególności węzły przesiadkowe) oraz odpowiednią rezerwą terenów do zainwestowania lub przekształcenia. Istotą tworzenia subcentrów jest stworzenie nowych wielofunkcyjnych obszarów koncentracji miejsc pracy wysokiej jakości, zarówno w sektorze publicznym, jak i prywatnym (głównie w usługach, ale i przy „czystej” produkcji wykwalifikowanej), świetnie skomunikowanych i wyposażonych w atrakcyjne przestrzenie publiczne.

Przy takich założeniach potencjał pod subcentra metropolitalne może zostać wskazany w takich miejscach jak otoczenie dworców Poznań-Wschód (głównie po stronie południowej), Poznań-Górczyn (również po stronie południowej), Poznań-Franowo (szczególnie po oddaniu do użytku przystanku kolei metropolitalnej na obwodnicy towarowej), Marcelin (po doprowadzeniu linii tramwajowej), tzw. Brama Zachodnia (po przedłużeniu linii tramwajowej i realizacji dworca przesiadkowego), Rubież (po doprowadzeniu linii tramwajowej i realizacji przystanku kolei metropolitalnej na obwodnicy towarowej), rejon tzw. Klina Dębieckiego przy węźle autostrady Poznań-Luboń (po doprowadzeniu linii tramwajowej). Subcentrum metropolitalne wokół dworca Poznań-Wschód pozwoli na realizację koncepcji „osi 3 dworców” (Główny – Garbary – Wschód), zaproponowanej w dotychczasowym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Poznania, zakładającej koncentrację nowych obszarów rozwojowych wokół trzech stacji, przez które przebiegać będzie większość połączeń systemu kolei metropolitalnej (szczególnie przy odpowiedniej organizacji połączeń „przelotowych” przez Poznań).

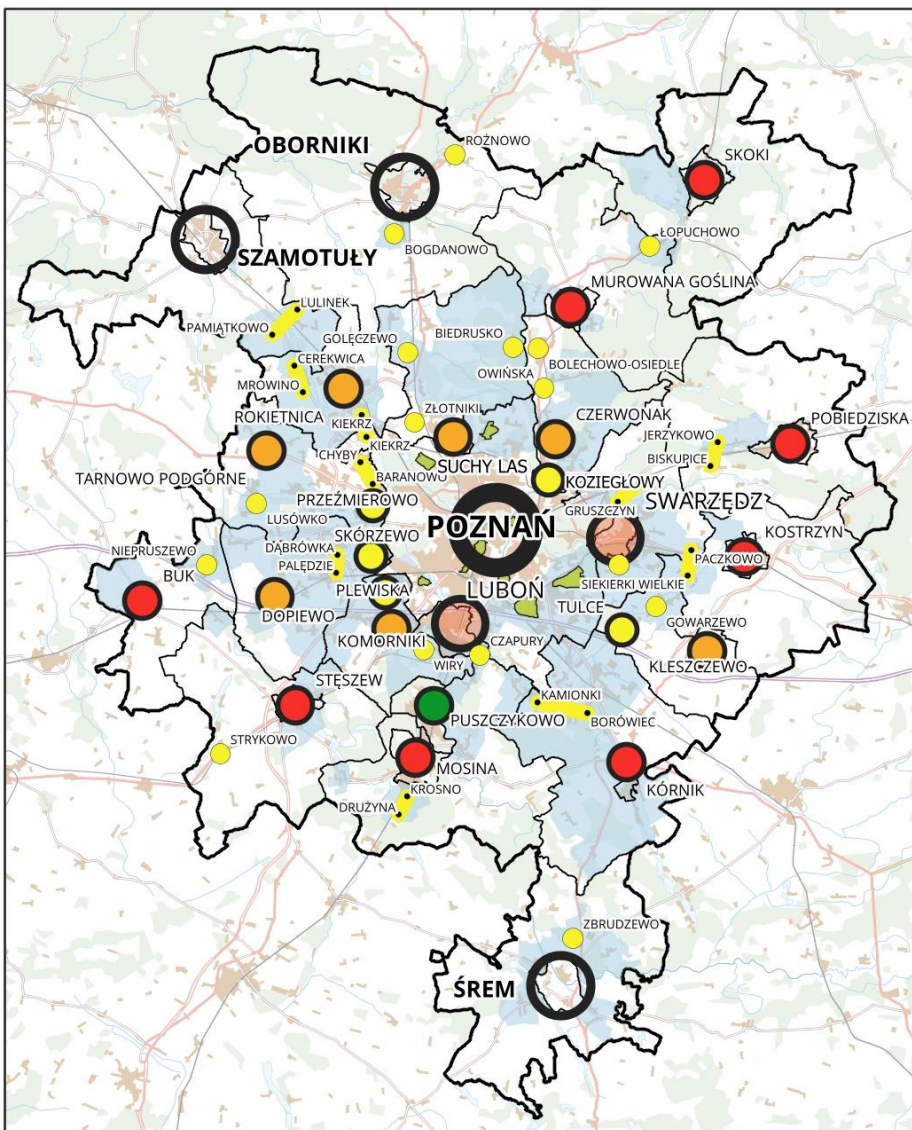
Potencjał handlowy o znaczeniu metropolitalnym skupiony jest przede wszystkim w największych galeriach handlowych, położonych zarówno w obrębie centrum metropolitalnego i jego najbliższym sąsiedztwie (Stary Browar, Posnania, Avenida), jak i w innych dzielnicach Poznania (kompleks Plaza-Pestka, King Cross), a także największych parkach handlowych w zewnętrznej strefie miasta i sąsiednich gminach (Franowo, węzeł Poznań-Komorniki, Swadzim, Swarzędz-Jasin). Trendy rozwoju sieci handlowej w ostatnich latach wskazują na to, że nasycenie obiektami o największej skali jest w tej chwili wystarczające. Kierunkowo należy wspierać proces przekształcania obiektów handlowych w Poznaniu na kompleksy wielofunkcyjne z handlem w niższych kondygnacjach i z lokalami mieszkalnymi na wyższych kondygnacjach, zwłaszcza w miejscach z dobrym dostępem do transportu zbiorowego i infrastruktury społecznej.

Metropolia Poznań jest jednym z najważniejszych w Polsce centrów koncentracji **działalności produkcyjnej i logistycznej** skupionej przede wszystkim w kilkunastu dynamicznie rozwijających się strefach. Największe z nich powiązane są lokalizacyjnie z głównymi elementami sieci drogowej (autostrada, drogi ekspresowe, drogi krajowe) i w niektórych przypadkach – kolejowej. Jako największe wyróżnić należy strefy Koninko-Gądko-Robakowo (gm. Kórnik), Komorniki-Głuchowo, Swarzędz-Jasin-Paczkowo, Niepruszewo (gm. Buk), Dąbrówka (gm. Dopiewo) oraz w gminie Tarnowo Podgórne: Sady, Tarnowo Podgórne – Jankowice i Wysogotowo. Potencjał rozwoju tej działalności posiada jednak praktycznie prawie każda gmina Metropolii. Szczególne znaczenie posiada strefa Franowo-Żegrze jako położona najbliżej centrum Poznania, a jednocześnie przy towarowej obwodnicy kolejowej miasta. Głównym celem polityki przestrzennej wobec stref produkcyjno-logistycznych powinno być wzmocnienie powiązań intermodalnych w obsłudze transportowej, rozwijanie wszechstronnej oferty uzbrojonych

terenów oraz minimalizacja negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym zapobieganie przerywaniu powiązań przyrodniczych przez rozrastającą się zabudowę w formie wielkopowierzchniowych obiektów halowych. Zasadą modelu jest rozwój terenochłonnej logistyki i przemysłu poza Poznaniem oraz wykorzystywanie przestrzeni w mieście dla lokalizacji bardziej skoncentrowanych kompleksów usług wyższego rzędu i aktywności gospodarczej.

1

Model struktury ośrodków rozwojowych Metropolii Poznań



Układ współrzędnych ETRF2000-PL/CS92 (EPSG:2180)

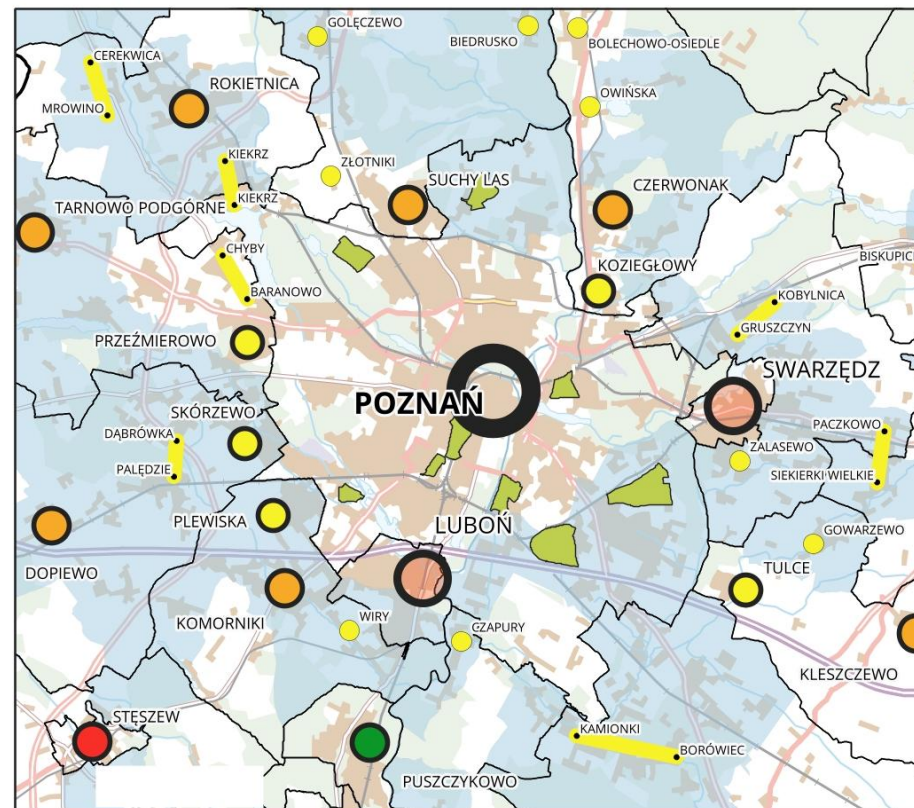
Podkład mapowy: Baza Danych Obiektów Topograficznych 10k (GUGIK)

Skala 1:400 000

0 5 10 15 km

1a

Model struktury ośrodków rozwojowych w otoczeniu Poznania















Układ współrzędnych ETRF2000-PL/CS92 (EPSG:2180)

Podkład mapowy: Baza Danych Obiektów Topograficznych 10k (GUGIK)

Skala 1:200 000

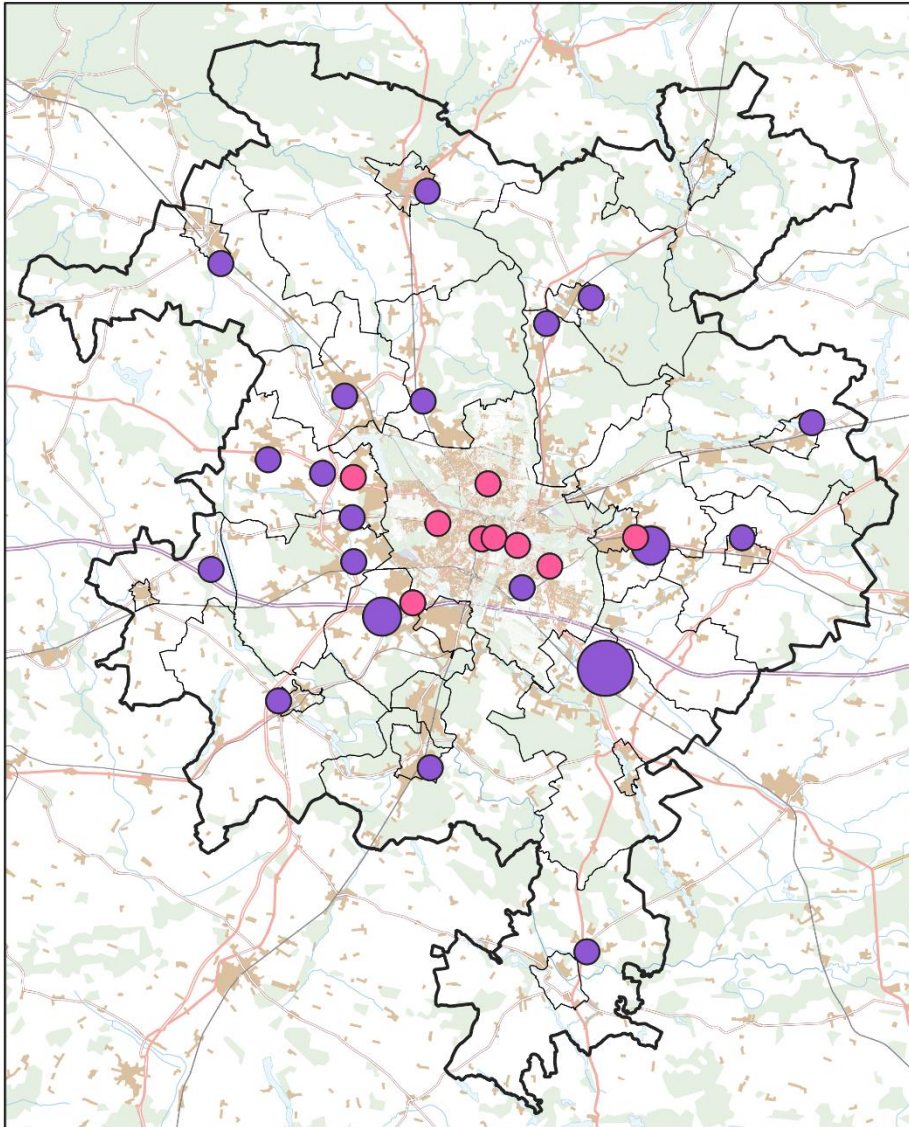
0 2,5 5 km

-  miasto rangi metropolitarnej
-  miasta rangi powiatowej
-  miasta - ośrodki ponadlokalne dla wschodniej i południowej części Metropolii
-  miasta - ośrodki gminne z historycznym układem zabudowy
-  miasto - ogród
-  ośrodki centralne gmin wiejskich
-  alternatywne ośrodki centralne gmin wiejskich
-  pozostałe ośrodki koncentracji rozwoju mieszkaniowo-usługowego
-  pozostałe ośrodki koncentracji rozwoju mieszkaniowo-usługowego (układy parzyste)
-  większe kompleksy nowej zabudowy mieszkaniowo-usługowej w granicach Poznania
-  strefy porządkowania struktury przestrzennej
-  granica metropolii
-  granice miast i gmin

Rycina 4.1 Model struktury ośrodków rozwojowych Metropolii Poznań

2

Struktura przestrzeni aktywności gospodarczej



Układ współrzędnych ETRF2000-PL/CS92 (EPSG:2180)

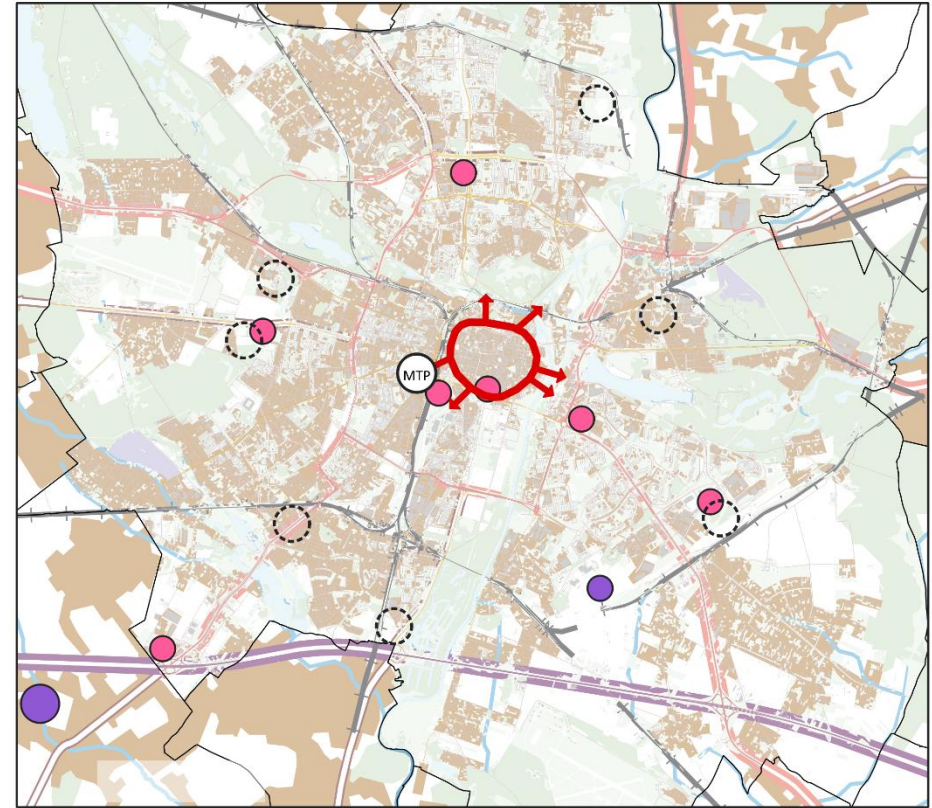
Podkład mapowy: Baza Danych Obiektów Topograficznych 10k (GUGIK)

Skala 1:400 000

0 5 10 15 km

2a

Struktura przestrzeni aktywności gospodarczej w Poznaniu



Układ współrzędnych ETRF2000-PL/CS92 (EPSG:2180)

Podkład mapowy: Baza Danych Obiektów Topograficznych 10k (GUGIK)

Skala 1:100 000

0 1 2 3 km

- | | |
|--------------------------------------|---------------------------------------|
| centrum metropolitalne | główne strefy produkcyjno-logistyczne |
| kierunki ekspansji | granica Metropolii |
| potencjalne subcentra metropolitalne | granica miasta Poznań |
| największe centra handlowe | granice miast i gmin |
| Międzynarodowe Targi Poznańskie | |

Rycina 4.2 Struktura przestrzeni aktywności gospodarczej

System powiązań przyrodniczych

Główną zasadą kształtowania spójnego systemu przyrodniczego Metropolii Poznań jest utrzymywanie i wzmacnianie powiązań pomiędzy układem klinowo-pierścieniowym miasta Poznania a obszarami węzłowymi o najwyższych walorach przyrodniczych zdefiniowanymi w skali regionalnej przez plan POM. Do **obszarów węzłowych** włączono Wielkopolski Park Narodowy, parki krajobrazowe, obszary Natura 2000 oraz rezerваты przyrody w granicach form ochrony przyrody, Ostoję Rogalińską (ostoję ptaków IBA), obszary chronionego krajobrazu oraz płyty ekologiczne leśne, wodne i ekosystemów zależnych od wód (mokradła) o powierzchni powyżej 500 ha. Spójność systemu przyrodniczego budują natomiast korytarze ekologiczne, umożliwiające rozprzestrzenianie się gatunków pomiędzy obszarami węzłowymi oraz terenami przylegającymi. Do tych terenów włączono, za planem POM:

- a) korytarze dolin rzecznych o znaczeniu międzynarodowym, krajowym, regionalnym, ponadlokalnym oraz lokalnym,
- b) korytarze lądowe o znaczeniu międzynarodowym i krajowym,
- c) strukturalne kliny zieleni miasta Poznania, stanowiące element klinowo-pierścieniowego systemu zieleni miasta.

Wyznaczone korytarze ekologiczne mają dwojaką funkcję. Z jednej strony łączą najważniejsze kompleksy przyrodniczo-krajobrazowe Metropolii, natomiast pod względem urbanistycznym krystalizują strukturę funkcjonalno-przestrzenną układu osadniczego, będąc naturalnymi rozgraniczeniami pomiędzy sąsiadującymi ze sobą miejscowościami. Uzupełnieniem metropolitalnego systemu powiązań przyrodniczych powinny być lokalne kliny zieleni wyznaczane na poziomie gminy, szczególnie wzdłuż mniejszych cieków wodnych.

Przy interpretacji modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej należy uwzględniać również waloryzację osnowy przyrodniczej Metropolii, przeprowadzoną w ramach diagnozy strategicznej. Do obszarów o najwyższych walorach przyrodniczych zaliczono: Wielkopolski Park Narodowy, obszary Natura 2000 oraz rezerваты przyrody. Na obszarach w tej kategorii wszystkie działania w zakresie zagospodarowania przestrzennego powinny być podporządkowane zachowaniu i wzmacnianiu funkcji przyrodniczej oraz związanej z nią ekstensywnej rekreacji. Obszary o wysokich walorach przyrodniczych obejmują niezabudowane tereny w otulinach Wielkopolskiego Parku Narodowego i rezerwatów przyrody, fragmenty parków krajobrazowych poza obszarami Natura 2000 oraz lasy chronione na podstawie ustawy o lasach, lecz nie objęte formami ochrony przyrody. Na powierzchniach zaliczonych do tej kategorii należy przeciwdziałać intensyfikacji istniejącego zagospodarowania, przykładając szczególną wagę do zwiększania retencji. Do obszarów o ponadprzeciętnych walorach przyrodniczych należą: obszary chronionego krajobrazu i użytki ekologiczne nie objęte siecią Natura 2000, lasy pozostałe, tzn. nie będące lasami ochronnymi i położone poza terenami objętymi ochroną przyrody, doliny rzeczne i rynny polodowcowe położone poza obszarami chronionymi i nie pokryte lasami oraz jeziora i łąki.

Kluczową makrostrukturą przestrzenną w zakresie systemu powiązań przyrodniczych jest **zielony pierścień Metropolii** wyznaczony z poziomu planu POM i w całości włączony do ustaleń niniejszej strategii rozwoju ponadlokalnego. Pierścień zbudowany jest przede wszystkim z terenów otwartych o zmiennej szerokości, pełniących głównie funkcję przyrodniczą, uzupełnianych innymi formami użytkowania – rolniczą i osadniczą. Tereny zabudowane stanowią niewielki udział w obszarze pierścienia, przeważająco jako tereny mieszkalne o charakterze rozproszonym. “Celem wyznaczenia zielonego pierścienia jest ograniczenie presji urbanizacyjnej na tereny podmiejskie i zapobieganie rozpraszaniu zabudowy oraz łączeniu się sąsiadujących jednostek osadniczych. Temu celowi towarzyszy funkcja społeczna, zapewniająca dostępność do terenów wypoczynku w bliskim sąsiedztwie miejsca

zamieszkania, zachowanie odpowiedniej wielkości i jakości terenów otwartych, ochronę krajobrazu oraz funkcja środowiskowa, której głównym zadaniem jest ochrona terenów biologicznie czynnych, terenów o wysokiej przydatności dla gospodarki rolnej oraz wzmocnienie powiązań terenów aktywnych biologicznie.” (plan POM, s. 66).

Dla zapewnienia ciągłości i stabilności ekologicznej osnowy przyrodniczej w skali metropolitalnej szczególnej uwagi wymagają **miejsca styku klinów zieleni** na granicach administracyjnych miasta Poznania z ich dalszymi przedłużeniami na zewnątrz w kierunku zielonego pierścienia:

1. Zachodniego klina zieleni – wzdłuż Samicy Kierskiej z przewężeniem pomiędzy Kiekrzem i Pawłowicami.
2. Południowego klina zieleni – wzdłuż Warty w kierunku WPN z częściową barierą w postaci zakładu przemysłowego w Luboniu.
3. Południowo-wschodniego klina zieleni – wzdłuż Głuszynki w kierunku kompleksu leśnego w okolicy Borówca z przewężeniem pomiędzy Kamionkami a Szczytnikami.
4. Wschodniego klina zieleni – wzdłuż Cybiny do Jeziora Swarzędzkiego z przewężeniem w rejonie przejścia przez DK92 (ul. Warszawska).
5. Wschodniego klina zieleni – wzdłuż Głównej w kierunku kompleksu leśnego w okolicy Wierzenicy z przewężeniem w rejonie Bogucina i Janikowa.

Podobnie wrażliwymi elementami systemu powiązań przyrodniczych są **miejsca zwężeń samego zielonego pierścienia**, w szczególności:

1. Łącznik przy przejściu przez DK 92 między Siedlcem a Brzeźnem.
2. Łączniki w otoczeniu miasta Kórnik – przejście przez Bnin i obszar pomiędzy Dziećmierowem a stacją kolejową Kórnik.
3. Łącznik między jez. Niepruszewskim a doliną Samy między Kalwami a Drwęszą.
4. Łącznik na północ od jez. Pamiętkowskiego między Pamiętkowem a Przeclawiem.
5. Przewężenie łącznika pomiędzy doliną Samicy Kierskiej a kompleksem Biedrusko pomiędzy Chludowem a Świerkówkami.
6. Rezerwa pod potencjalny łącznik pomiędzy kompleksem Biedrusko a Puszcza Zieloną (formalnie poza pierścieniem) na północ od Owińsk.

Struktura istniejących klinów zieleni Poznania pozwala rozważać stworzenie **drugiego mniejszego elementu pierścieniowego** w metropolitalnym systemie powiązań przyrodniczych – położonego na szeroko rozumianym pograniczu miasta i gmin podmiejskich. W celu jego ukształtowania wykorzystać można dwa dodatkowe (w stosunku do pierwotnych czterech) kliny zieleni: południowo-zachodni i południowo-wschodni oraz odnogę klina wschodniego wzdłuż doliny Michałówki. Domknięcie pierścienia „miejskiego” - którego można traktować jako substytut nigdy nie zrealizowanego pierścienia na linii poznańskich fortów - wymagałoby ochrony lub wzmocnienia powiązań:

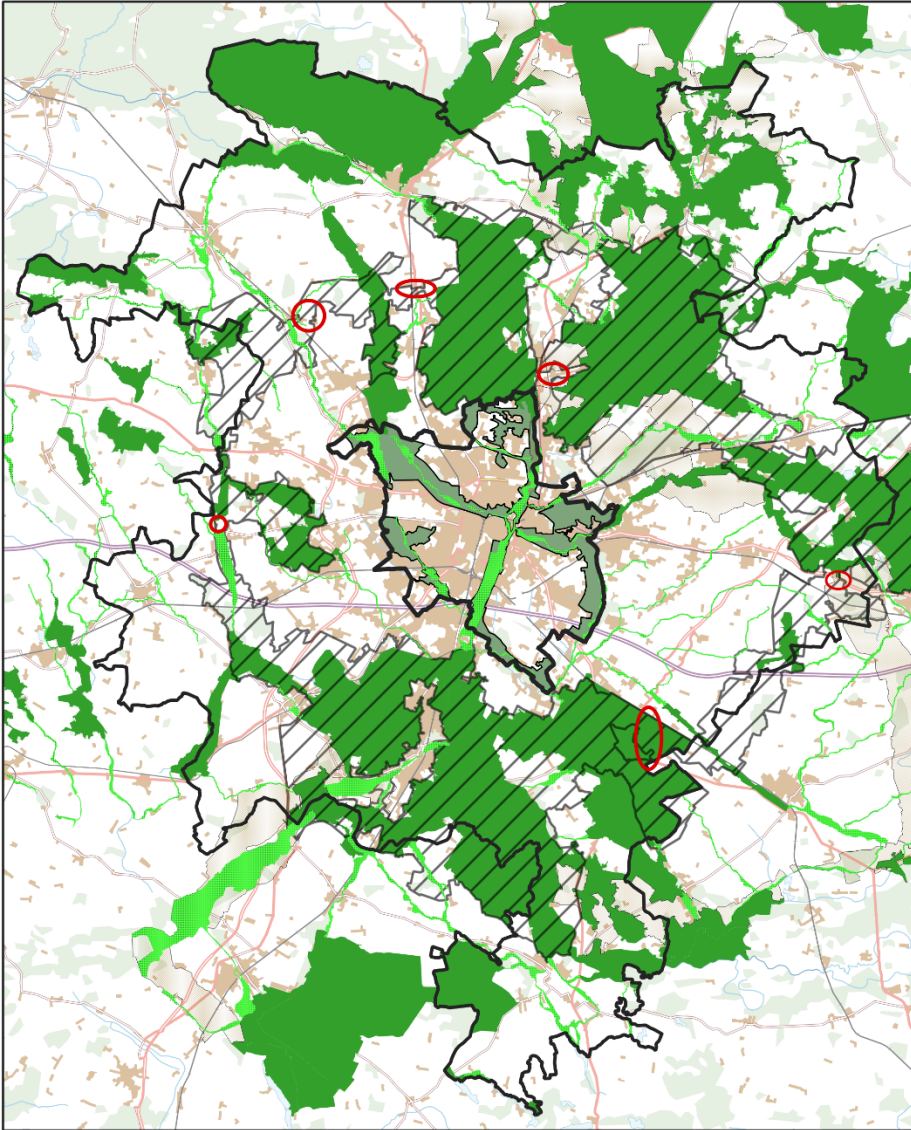
1. Pomiędzy zachodnim a południowo-zachodnim klinem zieleni – z wykorzystaniem doliny Krzyżanki i zieleni w otoczeniu Toru Poznań, przy bezwarunkowym wyłączeniu obszaru lotniska Ławica (terenu o wysokim udziale powierzchni biologicznie czynnej) z powszechnego dostępu i uwzględnieniu jego podstawowych funkcji transportowych i gospodarczych.
2. W ciągu południowo-zachodniego klina zieleni wzdłuż doliny Strumienia Junikowskiego – w rejonie zwężeń w okolicy ul. Wieruszowskiej i w Luboniu.
3. Pomiędzy południowo-wschodnim a wschodnim klinem zieleni wzdłuż doliny Kopli i Michałówki – w bardzo dynamicznie zagospodarowywanym inwestycyjnie obszarze Koninko-Żerniki.

Problematyczną kwestią pozostaje domknięcie pierścienia po stronie północnej w związku z intensywną zabudową obszarów Suchy Las-Złotniki oraz Karolin-Kozięgłowy-Czerwonak. Ewentualne łączniki powinny być identyfikowane i kształtowane w rejonach Złotkowa i Miękowa.

Dla wszystkich wskazanych w modelu kluczowych miejsc wrażliwych w systemie powiązań przyrodniczych priorytetem polityki przestrzennej pozostaje pozostawienie jak najszerszych stref wolnych od zabudowy, kształtowanie możliwie najmniej intensywnej zabudowy w ich sąsiedztwie oraz stosowanie rozwiązań naturalnych i technicznych sprzyjających utrzymaniu ciągłości ekologicznej (szczególnie przy infrastrukturze transportowej o charakterze liniowym).

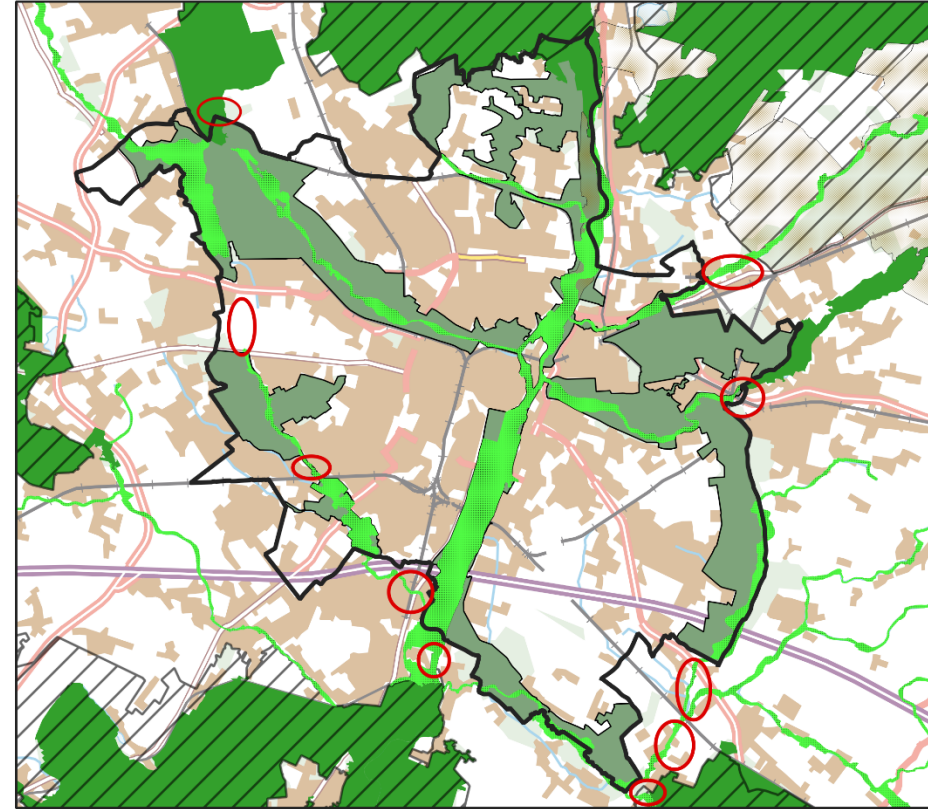
3

System powiązań przyrodniczych - osnova przyrodnicza i Zielony Pierścień



3a

System powiązań przyrodniczych - osnova przyrodnicza i Zielony Pierścień



Rycina 4.3 System powiązań przyrodniczych - osnova przyrodnicza i Zielony Pierścień

Główne korytarze i elementy sieci transportowych

Rozwój sieci transportowych Metropolii Poznań opierać się będzie, zgodnie z rekomendacją planu POM, na **modelu pierścieniowo-pasmowym**. W takim układzie elementy o charakterze pasmowym zapewniają dostępność miasta metropolitalnego w relacjach zewnętrznych i wewnętrznych, a elementy pierścieniowe pełnią funkcję rozprowadzania ruchu w centrum oraz na terenach podmiejskich.

W zakresie transportu szynowego model obejmuje:

1. Istniejący układ linii kolejowych z założeniem budowy nowej linii Kolei Dużych Prędkości oraz linii do lotniska Ławica i Tarnowa Podgórnego, a także odtworzenia linii Śrem-Czempiń i Szamotuły-Międzychód.
2. Istniejące stacje i przystanki kolejowe oraz przystanki planowane w związku z obecnym i przewidywanym rozwojem zabudowy mieszkaniowej w otoczeniu linii kolejowych, a także uwzględniające adaptację dla ruchu pasażerskiego linii o priorytecie ruchu towarowego – obwodnicy kolejowej Poznania.
3. Docelową sieć tramwajową w Poznaniu, uwzględniającą także nowe odcinki, kluczowe dla powiązań metropolitalnych: w kierunku stacji Poznań Garbary (II etap tramwaju na Naramowice) i Poznań Wschód, al. Polskiej, os. Kopernika, Umultowa i Rubieży, Junikowa, Marcelina, Klina Dębieckiego i węzła P&R Druskiennicka.
4. Wyróżnione istniejące i planowane dworce miejskie i węzły przesiadkowe o randze ponadlokalnej typu kolej/tramwaj/autobus, kolej/tramwaj, kolej/autobus, tramwaj/autobus; rangę krajową i międzynarodową posiadają dwa węzły: dworzec kolejowy Poznań Główny oraz port lotniczy Poznań-Ławica.

Stacje i przystanki kolejowe proponowane do budowy lub odbudowy (nazwy robocze)

Linia kolejowa	Stacje i przystanki
3 (Warszawa – Frankfurt nad Odrą)	Poznań Miłostowo, Poznań Zawady, Poznań Libelta, Poznań Wilda, Skórzewo, Dopiewiec
271 (Poznań – Wrocław)	Poznań Wilda, Poznań Świerczewo/Klin Dębiecki, Luboń Południe, Krosno k.Mosiny
272 (Poznań – Kluczbork)	Poznań Wilda, Poznań Garaszewo, Koninko
351 (Poznań – Szczecin)	Poznań Jeżyce (Niestachowska), Krzyszkowo, Rogierówko, Szamotuły
352 (Swarzędz – Franowo)	Nowa Wieś Poznańska, Poznań Franowo, Poznań Kobylepole
353 (Poznań – Inowrocław)	Uzarszewo
354 (Poznań – Piła)	Poznań Jeżyce (Niestachowska), Poznań Podolany (Druskiennicka), Ocieszyn
356 (Poznań – Wągrowiec)	Koziegłowy
357 (Luboń – Wolsztyn)	Luboń Południe, Komorniki, Zamysłowo
369 (Czempiń – Śrem)	Psarskie, Śrem, Śrem Odlewnia
377 (Sława Wilkp. – Gniezno)	Stawiany
394 (Kobylnica – Franowo)	Poznań Zieliniec
395 (Kiekrz – Zieliniec)	Suchy Las, Poznań Piątkowo, Poznań Naramowice, Poznań Karolin II

Linia (bez nr) do Tarnowa Podgórnego	Poznań Przelot, Poznań Ławica, Batorowo, Przeźmierowo, Sady, Marianowo, Tarnowo Podgórne, Tarnowskie Termy
--------------------------------------	--

W ramach systemu drogowego w modelu wyróżniono układ główny i uzupełniający. **Drogi głównego układu metropolitalnego** obejmują:

- a) autostradę A2 i drogi ekspresowe S5 i S11,
- b) drogi krajowe i wybrane drogi wojewódzkie – stanowiące podstawowe połączenia miejscowości gminnych z centrum Metropolii oraz ich kontynuacje w kierunku zewnętrznej granicy Metropolii,
- c) odcinki Zewnętrznego Pierścienia Drogowego Bliskiego Zasięgu POM,
- d) II ramę komunikacyjną Poznania jako aktualny centralny węzeł układu drogowego Metropolii (do czasu budowy III ramy) - ulice wewnątrz II ramy komunikacyjnej nie powinny służyć obsłudze powiązań o charakterze metropolitalnym, a jedynie ruchowi docelowemu i wewnątrzmijskiemu.

Jako priorytetowe nowe elementy głównego układu metropolitalnego planowane są:

- a) przedłużenie drogi ekspresowej S11 na północ i południe,
- b) obwodnica północno-wschodnia Poznania (z zastrzeżeniem dokładnego trasowania po uwzględnieniu niezbędnych uwarunkowań środowiskowych),
- c) łącznik między S11 a A2 i S5 (Kórnik – Poznań Wschód),
- d) III rama komunikacyjna Poznania jako docelowy centralny węzeł układu drogowego Metropolii,
- e) obwodnice Suchego Lasu i Szamotuł.

Uzupełniający układ metropolitalny obejmuje:

- a) pozostałe drogi łączące miejscowości gmin Metropolii z Poznaniem,
- b) połączenia poprzeczne pomiędzy gminami z pominięciem Poznania,
- c) ważniejsze ulice wewnątrz II ramy komunikacyjnej, które, pomimo założonego wyłączenia z obsługi powiązań międzygminnych, są istotne dla dojazdu do obiektów o funkcjach metropolitalnej.

Wśród najważniejszych elementów projektowanego uzupełniającego układu metropolitalnego wskazać należy:

- a) drogę do Dopiewa od ul. Grunwaldzkiej w Poznaniu,
- b) ulicę Nowe Kotowo,
- c) drogę południową w Luboniu wraz z przeprawą mostową do Czapor i powiązaniem z drogą wojewódzką nr 311,
- d) drogę Borówiec – Krzesiny z kontynuacjami w kierunku Starołęki i Garaszewa/Żegrza,
- e) obwodnicę Swarzędza, Mosiny, Owińsk i dokończenie obwodnicy Tarnowa Podgórnego,
- f) północny odcinek I ramy komunikacyjnej, dokończenie ul. Św. Wawrzyńca i tzw. Nową Głogowską.

Model nie przesądza o klasach technicznych i kategoriach zarządzania planowanych dróg, które powinny zostać ustalone w ramach bardziej szczegółowych analiz i uzgodnień na etapie przedrealizacyjnym.

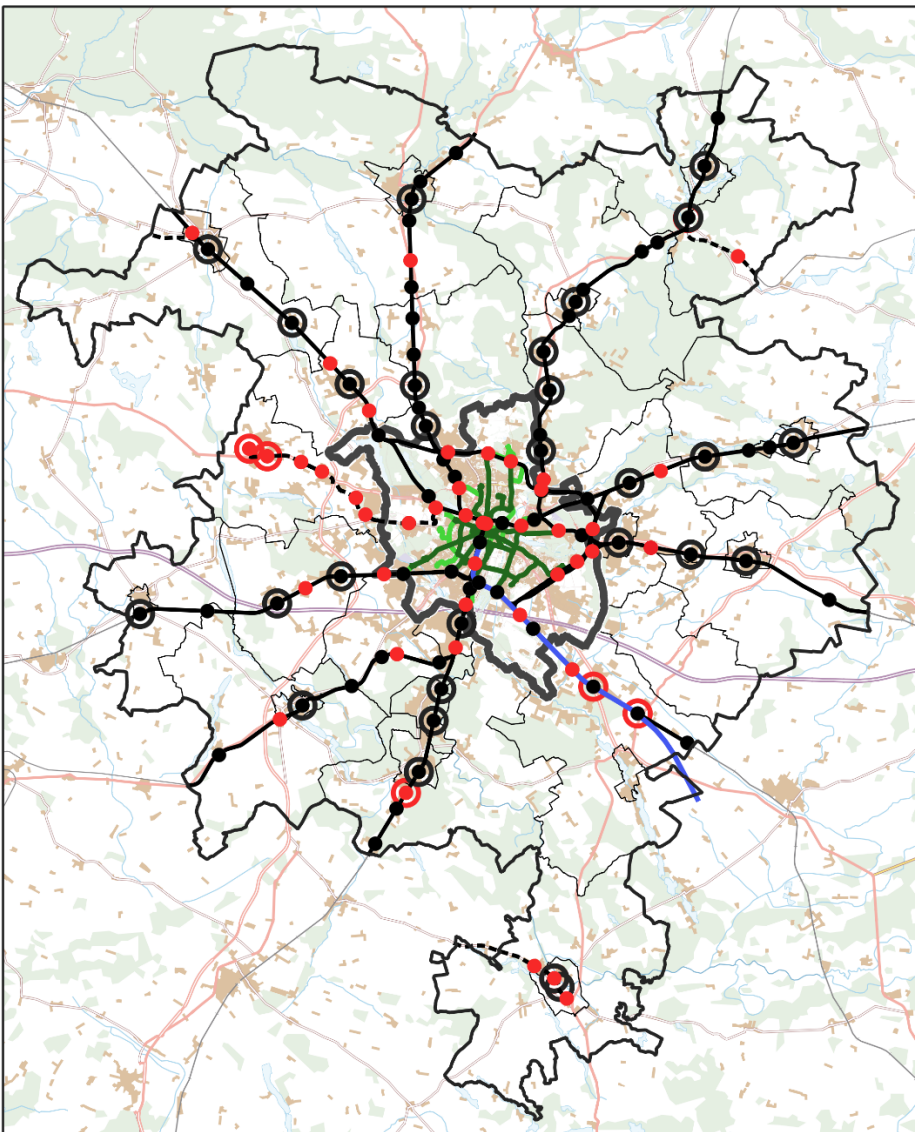
Układ metropolitalnej sieci rowerowej, wpisujący się w politykę rowerową województwa wielkopolskiego, wyznaczony został w oparciu o program rowerowy miasta Poznania oraz wskazanie kluczowych dla

powiązań międzygminnych odcinków poza jego granicami. Dla rozwoju realnie konkurencyjnej wobec samochodu mobilności rowerowej kluczowe jest tworzenie infrastruktury rowerowej według jasno określonych standardów jakościowych. Dotychczasowa sieć dróg dla rowerów bywa bowiem niespójna i nieraz wykonana w niskim standardzie, także w zakresie organizacji ruchu. Pełny model docelowy metropolitalnej sieci rowerowej będzie przedmiotem odrębnego opracowania.

W strategii rozwoju ponadlokalnego nie wyznaczono elementów sieci ruchu pieszego, pozostawiając to zagadnienie, z uwagi na zasięg i charakter tego ruchu, do rozstrzygnięć projektowych na poziomie gmin.

4

Główne korytarze i elementy sieci transportowej - transport zbiorowy



Układ współrzędnych ETRF2000-PL/CS92 (EPSG:2180)

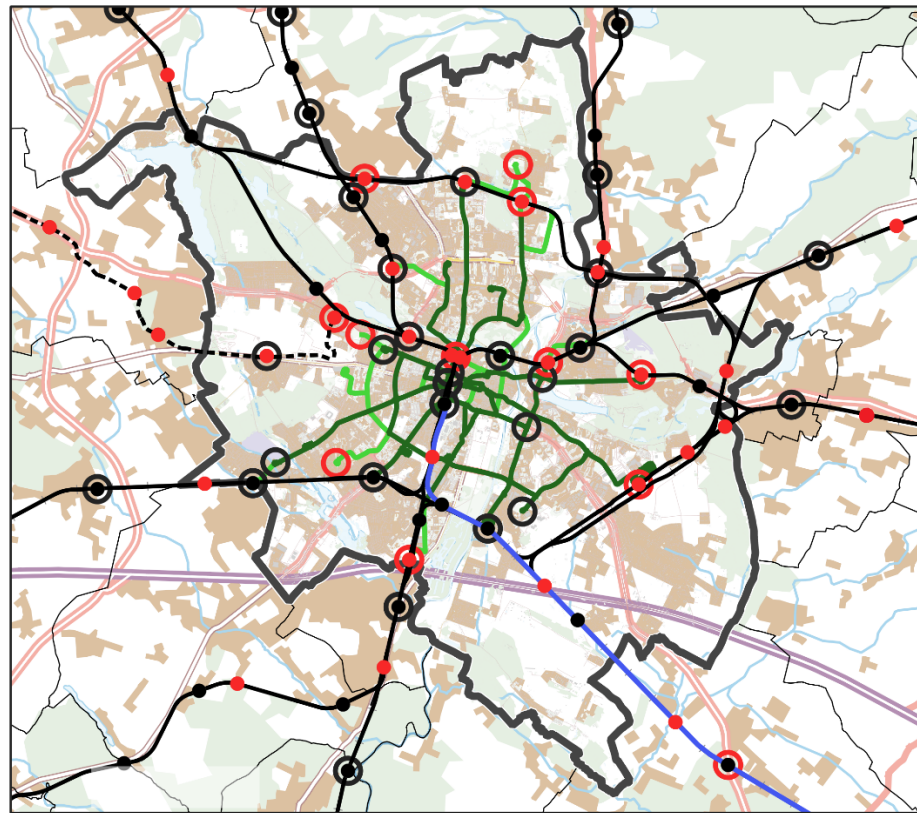
Podkład mapowy: Baza Danych Obiektów Topograficznych 10k (GUGIK)

Skala 1:400 000

0 5 10 15 km

4a

Główne korytarze i elementy sieci transportowej - transport zbiorowy w Poznaniu



Układ współrzędnych ETRF2000-PL/CS92 (EPSG:2180)

Podkład mapowy: Baza Danych Obiektów Topograficznych 10k (GUGIK)

Skala 1:160 000

0 2,5 5 7,5 km

STACJE I PRZYSTANKI KOLEJOWE

- istniejące
- planowane

LINIE KOLEJOWE

- istniejące
- planowana linia KDP
- - - planowane (nowe i odbudowane)

PONADLOKALNE WĘZŁY PRZEZIADKOWE

- istniejące
- planowane

LINIE TRAMWAJOWE

- istniejące
- planowane

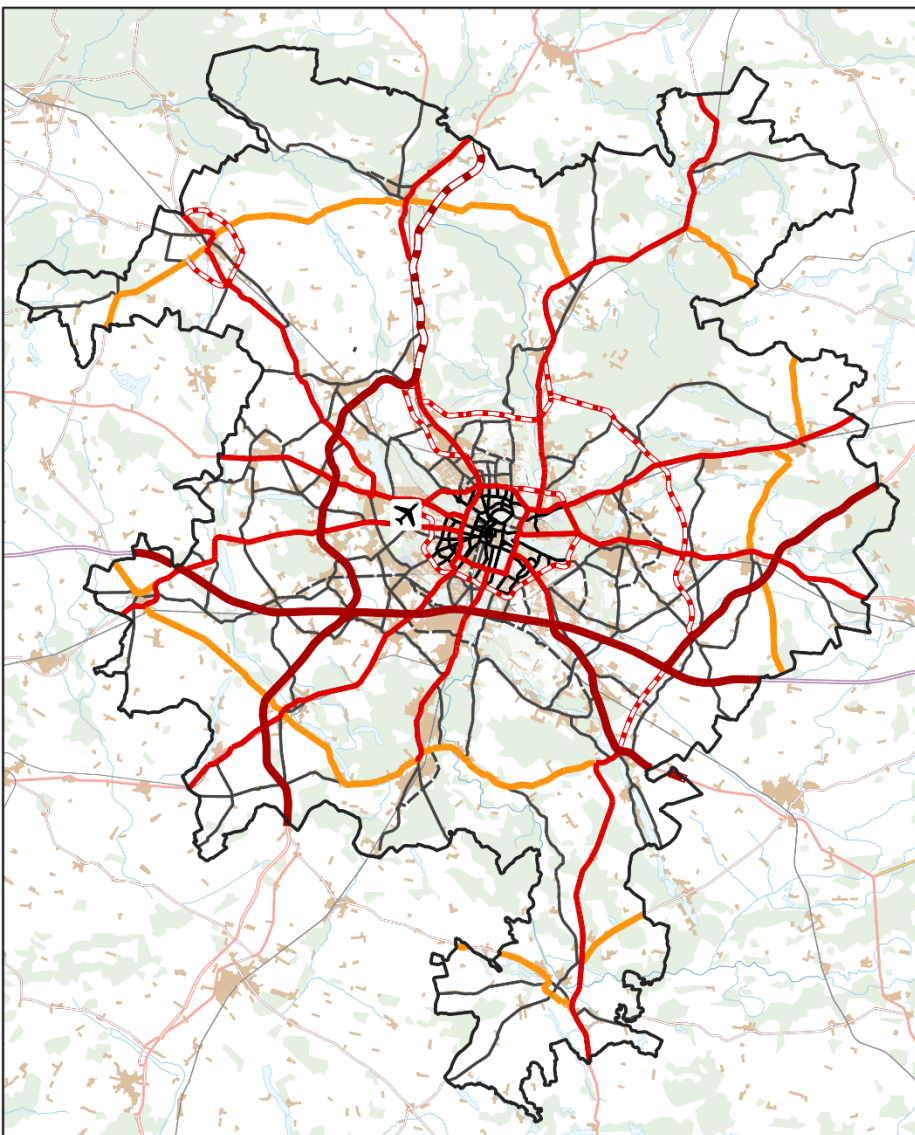
pozostałe oznaczenia

- granica metropolii
- granica miasta Poznań
- granice miast i gmin

Rycina 4.4 Główne korytarze i elementy sieci transportowej - transport zbiorowy

5

Główne korytarze i elementy sieci transportowej - układ drogowy



Układ współrzędnych ETRF2000-PL/CS92 (EPSG:2180)

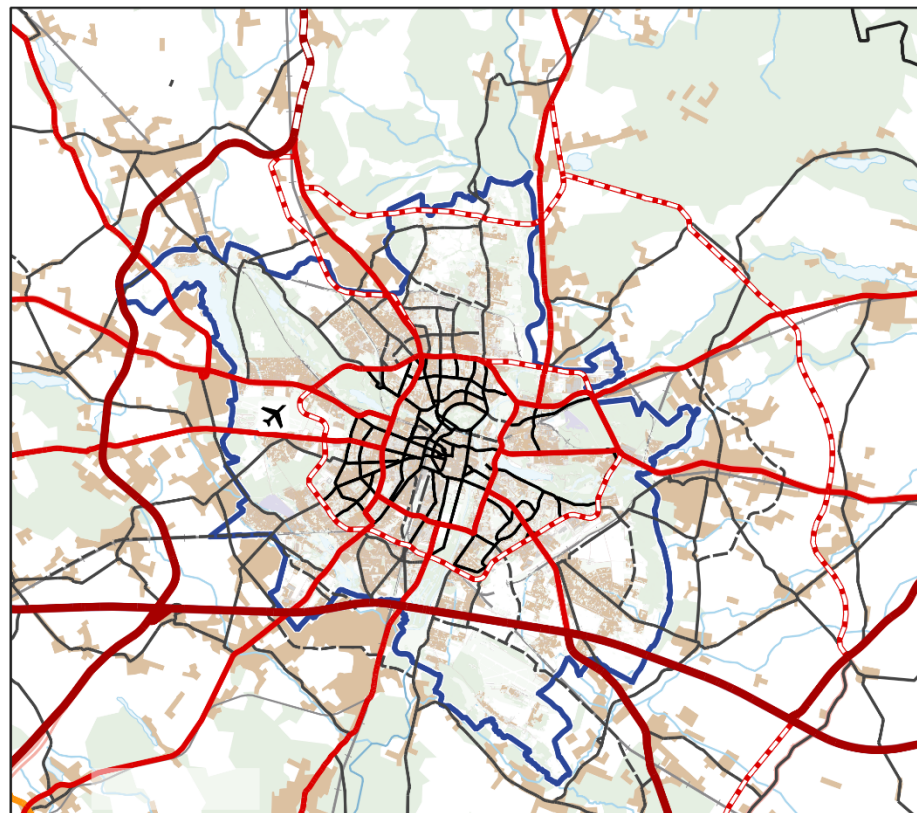
Podkład mapowy: Baza Danych Obiektów Topograficznych 10k (GUGIK)

Skala 1:400 000

0 5 10 15 km

5a

Główne korytarze i elementy sieci transportowej - układ drogowy w obrębie i wokół Poznania



Układ współrzędnych ETRF2000-PL/CS92 (EPSG:2180)

Podkład mapowy: Baza Danych Obiektów Topograficznych 10k (GUGIK)

Skala 1:200 000

0 2,5 5 7,5 km

GŁÓWNY UKŁAD METROPOLITALNY

- autostrada i drogi ekspresowe
- - - planowane drogi ekspresowe
- drogi krajowe i drogi wojewódzkie głównego układu metropolitalnego
- - - planowane nowe elementy głównego układu metropolitalnego
- odcinki zewnętrznego pierścienia drogowego POM bliskiego zasięgu

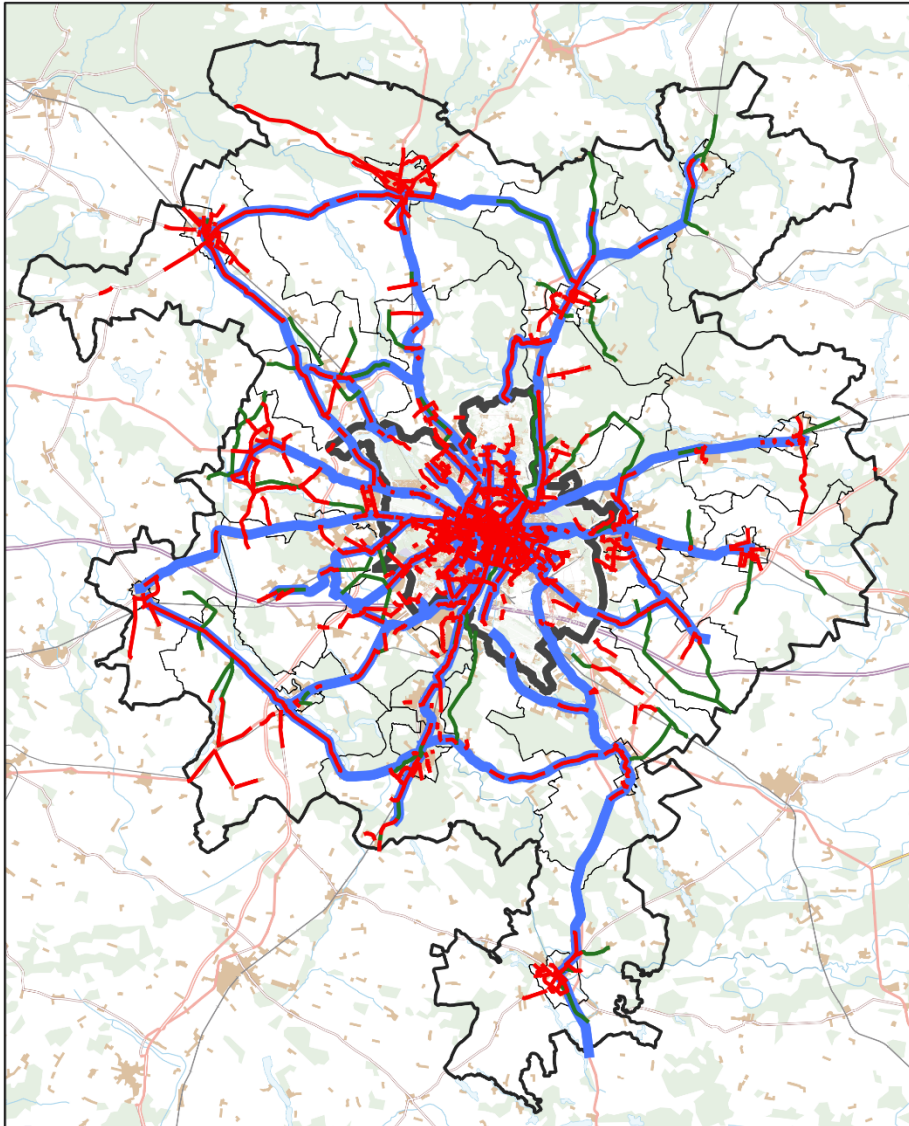
UZUPEŁNIAJĄCY UKŁAD METROPOLITALNY

- drogi wojewódzkie i powiatowe uzupełniającego układu metropolitalnego
- ważniejsze ulice miejskie wewnątrz planowanej III ramy komunikacyjnej
- - - planowane nowe elementy uzupełniającego układu metropolitalnego
- pozostałe oznaczenia
- ✈ port lotniczy Ławica
- granica metropolii
- granica miasta Poznań

Rycina 4.5 Główne korytarze i elementy sieci transportowej - układ drogowy

6

Główne korytarze i elementy sieci transportowej - sieć rowerowa



Układ współrzędnych ETRF2000-PL/CS92 (EPSG:2180)

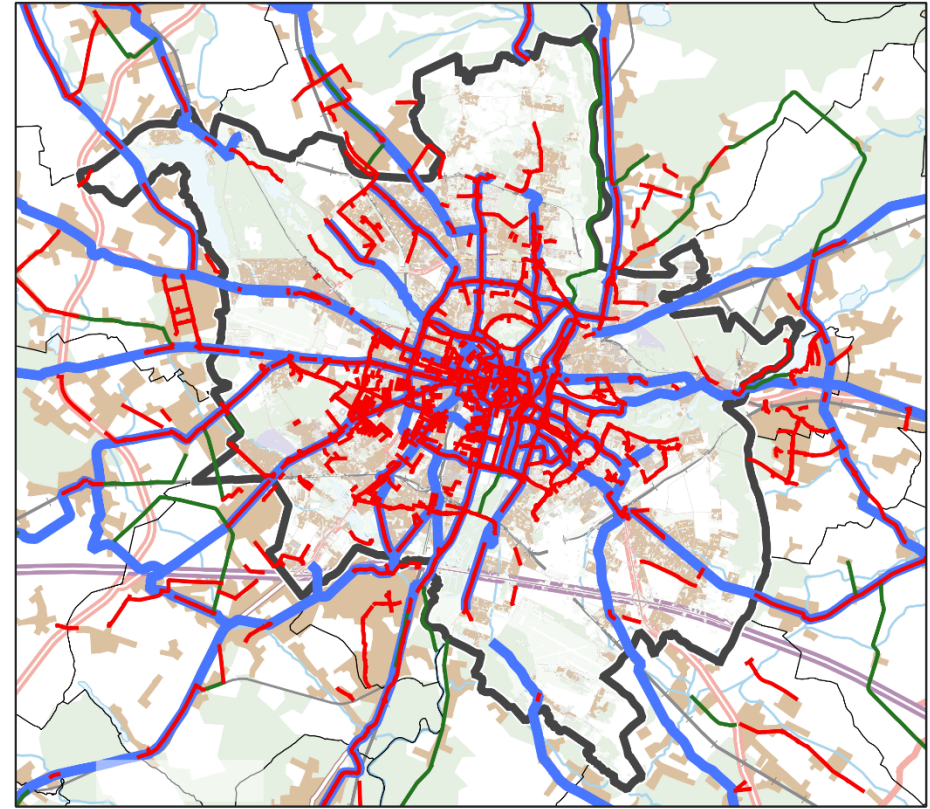
Podkład mapowy: Baza Danych Obiektów Topograficznych 10k (GUGIK)

Skala 1:400 000

0 5 10 15 km

6a

Główne korytarze i elementy sieci transportowej - sieć rowerowa w Poznaniu



Układ współrzędnych ETRF2000-PL/CS92 (EPSG:2180)

Podkład mapowy: Baza Danych Obiektów Topograficznych 10k (GUGIK)

Skala 1:160 000

0 2,5 5 7,5 km

- metropolitalny system rowerowy - model docelowy
- rozszerzenia systemu metropolitalnego - projekty ZIT
- istniejąca infrastruktura rowerowa

- granica metropolii
- granica miasta Poznań
- granice miast i gmin

Rycina 4.6 Główne korytarze i elementy sieci transportowej - sieć rowerowa

Główne elementy infrastruktury technicznej i społecznej

Przez obszar Metropolii przebiegają istotne urządzenia **infrastruktury technicznej** o znaczeniu europejskim (z uwzględnieniem aktualnej sytuacji geopolitycznej) czyli ropociąg „Przyjaźń”, gazociąg „Jamał”. Linie elektroenergetyczne najwyższych i wysokich napięć wchodzące w skład Krajowego Systemu Energetycznego (KSE) stanowią ważny element bezpieczeństwa energetycznego nie tylko regionu, ale również całego kraju. Krajowy system sieci przesyłowych w Metropolii Poznań tworzą linie elektroenergetyczne 400 kV i linie 220 kV (w tym linia Plewiska - Piła Krzewina jako dwutorowa linia 400 kV z uruchomionym jednym torem, który pracuje czasowo na 220 kV) oraz cztery stacje elektroenergetyczne: Plewiska, Poznań Południe, Kromolice, Czerwonak. Dwie główne relacje gazociągów wysokiego ciśnienia DN500 relacji Krobia – Poznań – Piła gazociągu relacji Krobia – Kotowo – Lwówek o średnicy DN350 przebiegają przez metropolię w układzie południkowym i łączą w gminie Czerwonak. Znaczenie ponadlokalne posiada również elektrociepłownia Karolin zasilająca sieć ciepłowniczą miasta Poznania i kilku sąsiednich miejscowości, a także produkująca energię elektryczną wkgeneracji.

Największym dysponentem **infrastruktury wodno-kanalizacyjnej** w Metropolii jest spółka Aquanet SA, do której należy Poznański System Wodociągowy i Poznański System Kanalizacyjny. PSW i PSK są największymi elementami infrastruktury wodno-ściekowej o charakterze metropolitalnym. Pozostałe sieci w większości mają charakter lokalny.

PSW pracuje w oparciu o ujęcia wody: Mosina-Krajkowo, Dębina i Gruszczyn-Promienko. Największe ilości wody dostarcza do PSW ujęcie wody w Krajkowie, z którego woda trafia do SUW w Mosinie i dalej do zbiorników retencyjnych. Następnie za pomocą sieci wodociągów magistralnych jest transportowana do Poznania, gdzie część wody poprzez przepompownię „Koronna”, trafia do zbiorników retencyjnych na Morasku. Zaspokojenie potrzeb produkcyjnych w przypadku znaczącego wzrostu zapotrzebowania na wodę pitną, będzie wymagało rozbudowy i modernizacji ujęć w rejonie Mosina-Krajkowo oraz rozwinięcia ujęcia na terenie Marlewa w Poznaniu. Należy podkreślić strategiczną rolę ujęcia wody w Krajkowie, którego znaczenie rośnie w kontekście zmian klimatu, zagrożeń kryzysowych oraz konieczności zapewnienia bezpieczeństwa wodnego dla mieszkańców Metropolii. Ochrona ujęcia wymaga ciągłego wsparcia działań podejmowanych przez gminę Mosina także z wyższych poziomów zarządzania terytorialnego.

W zakresie oczyszczania ścieków Aquanet S.A. obsługuje siedem oczyszczalni ścieków zlokalizowanych w Poznaniu (Lewobrzeżna Oczyszczalnia Ścieków, Radojewo), Koziegłowach (Centralna Oczyszczalnia Ścieków), Puszczykowie, Szlachęcinie (gm. Czerwonak), Borówcu (gm. Kórnik), Chłudowie (gm. Suchy Las).

W ostatniej dekadzie system **gospodarowania opadami komunalnymi** oszczędził od składowania odpadów jako głównego procesu ich unieszkodliwiania na rzecz obowiązkowej dla właścicieli nieruchomości selektywnej zbiórki odpadów, przetwarzania bioodpadów w nowoczesnych kompostowniach oraz w systemie kogeneracji (tzw. spalarnia odpadów). Zmieszane odpady komunalne z Poznania i części gmin Metropolii są zagospodarowywane głównie w oparciu o Instalację Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych w Poznaniu. Z kolei bioodpady poddawane są procesom odzysku w instalacji do odzysku odpadów ulegających biodegradacji (tzw. biokompostowni), zarządzanej przez Zakład Zagospodarowania Odpadów w Poznaniu Sp. z o.o. i zlokalizowanej na terenie Poznania w sąsiedztwie składowiska położonego już w gminie Suchy Las, a także lokalnie w biokompostowni w Tarnowie Podgórnym zarządzanej przez Tarnowską Gospodarkę Komunalną TP-KOM sp. z o.o.

W zakresie **infrastruktury społecznej** model struktury funkcjonalno-przestrzennej uwzględnia obiekty o charakterze metropolitalnym związane z funkcjami ochrony zdrowia, sportu i rekreacji, kultury oraz szkolnictwa ponadpodstawowego i wyższego.

Infrastruktura **ochrony zdrowia** w postaci sieci szpitali skupiona jest w Poznaniu, przede wszystkim w ramach czterech podstawowych kompleksów: Lutycka (szpital wojewódzki, pediatryczny, MSWiA), Szwajcarska (szpital miejski, szpital zakaźny), Garbary (centrum onkologiczne, szpital kliniczny) i najbardziej rozproszonym w obszarze Grunwald-Ogrody (szpitale kliniczne, szpital pulmonologiczny). W strefie śródmiejskiej funkcjonują również szpitale na Jeźyczach (szpital miejski) i Wildzie (ortopedyczny i HCP). Istotnym wsparciem dla systemu szpitali w centrum metropolitalnym są obiekty w miastach powiatowych oraz Puszczykowie. Kluczowe inwestycje w zakresie ochrony zdrowia obejmują dokończenie centralnego szpitala klinicznego na Grunwaldzie i rozbudowę centrum onkologicznego na Garbarach, choć w przypadku tej drugiej lokalizacji pewnym problemem jest ograniczona dostępność kompleksu transportem indywidualnym

W dziedzinie **sportu i rekreacji** ponadlokalne znaczenie mają kompleksy na Malcie i Gołęczynie, Stadion Miejski oraz Tor Poznań, a także obiekty w gminie Tarnowo Podgórne: Tarnowskie Termy i pole golfowe w Rumianku. Po niezbędnej modernizacji podobną rangę może osiągnąć Hipodrom Wola. Kluczowym obiektem niezbędnym do uzupełnienia bazy infrastrukturalnej w tej dziedzinie jest wielofunkcyjna hala sportowo-widowiskowa, która może powstać w wyniku modernizacji Areny lub po podjęciu decyzji o budowie od podstaw większej hali na kilkanaście tysięcy widzów, dla której ewentualna lokalizacja wymagałaby szerszej analizy funkcjonalno-przestrzennej.

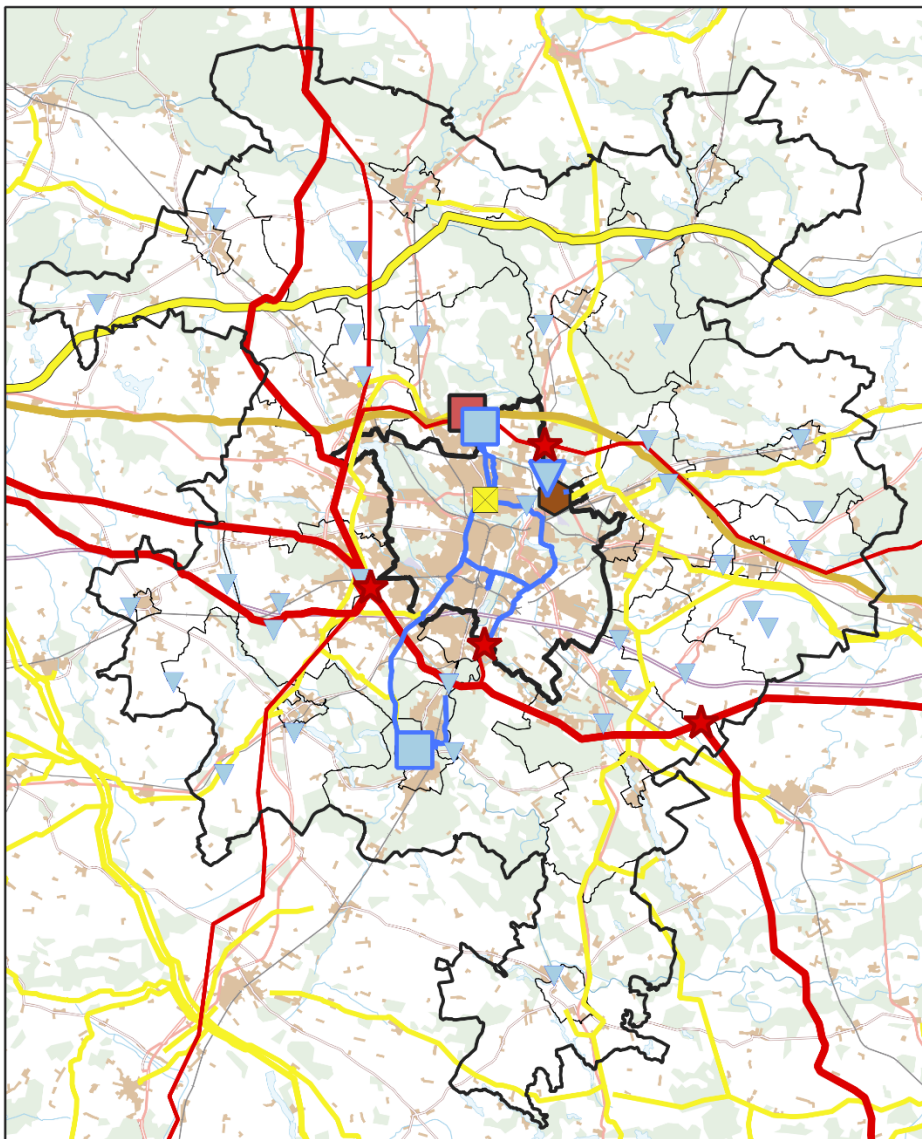
Spośród **instytucji kultury**, placówki muzealne skupione są w obszarze śródmiejskim Poznania oraz przy głównych obiektach dziedzictwa historycznego w gminach podmiejskich (Kórnik, Rogalin, Szreniawa, Owińska, Szamotuły) z wspierającymi sieć muzealną obiektami w Lusowie, Stęszewie, Swarzędzu, Uzarzewie i Żabikowie. Najważniejszym nowym obiektem infrastruktury muzealnej jest nowa siedziba Wielkopolskiego Muzeum Niepodległości – Muzeum Powstania Wielkopolskiego w północnej części śródmieścia Poznania. Placówki teatralne i muzyczne są skupione w zachodniej części ścisłego centrum Poznania tworząc swoisty „Poznański West End” – obszar koncentracji usług kultury o charakterze metropolitalnym. Jego ważnym uzupełnieniem będzie nowa siedziba Teatru Muzycznego. Finalnego rozstrzygnięcia w zakresie lokalizacji wymaga kwestia nowego obiektu dla Filharmonii Poznańskiej.

Szkoły ponadpodstawowe skoncentrowane są przede wszystkim w śródmieściu i na osiedlach modernistycznych Poznania, choć w niektórych gminach podmiejskich, a w szczególności w miastach powiatowych, istnieją również placówki tego typu o ugruntowanej pozycji i renomie. Integracja szkolnictwa ponadpodstawowego w Metropolii, w obliczu wyzwań demograficznych i oczekiwań rynku pracy, wymaga przede wszystkim rozwiązań organizacyjnych i zarządczych, a niekoniecznie interwencji przestrzennych.

Z metropolitalną rangą Poznania nierozzerwalnie związane są **funkcje akademickie**, zgrupowane w kilku kampusach poszczególnych uczelni publicznych. Oprócz kompleksów zlokalizowanych w ścisłym centrum miasta, wyróżniają się kampus Piotrowo (PP), Gołęczin (UP) i Morasko (UAM) oraz Medycyny na pograniczu Łazarza i Grunwaldu. Polityka przestrzenna wobec kampusów uczelni wyższych powinna być kreowana ze szczególnym uwzględnieniem tworzenia w ich obrębie przestrzeni publicznych i powiązania z systemem transportu zbiorowego, a także lokalizacji obiektów wspierających działania na rzecz wzmacniania związków nauki z otoczeniem społeczno-gospodarczym (biznes, administracja, działalność społeczna).

7

Główne elementy infrastruktury technicznej



Układ współrzędnych ETRF2000-PL/CS92 (EPSG:2180)

Podkład mapowy: Baza Danych Obiektów Topograficznych 10k (GUGIK)

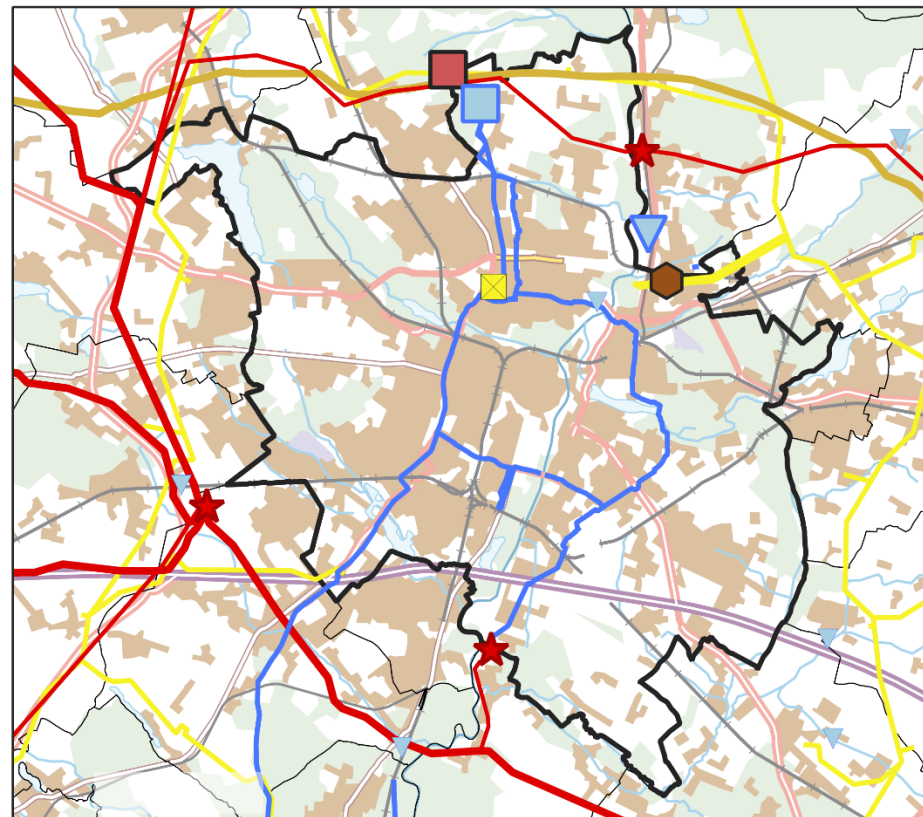
Skala 1:400 000

0 5 10 15 km



7a

Główne elementy infrastruktury technicznej w rejonie Poznania



Układ współrzędnych ETRF2000-PL/CS92 (EPSG:2180)

Podkład mapowy: Baza Danych Obiektów Topograficznych 10k (GUGIK)

Skala 1:160 000

0 2,5 5 7,5 km



SIECI PRZESYŁOWE

- linie energetyczne 400kV
- linie energetyczne 220kV
- ropociąg Przyjaźń
- gazociąg Jamał
- gazociągi wysokiego ciśnienia
- główne magistrale wodociągowe

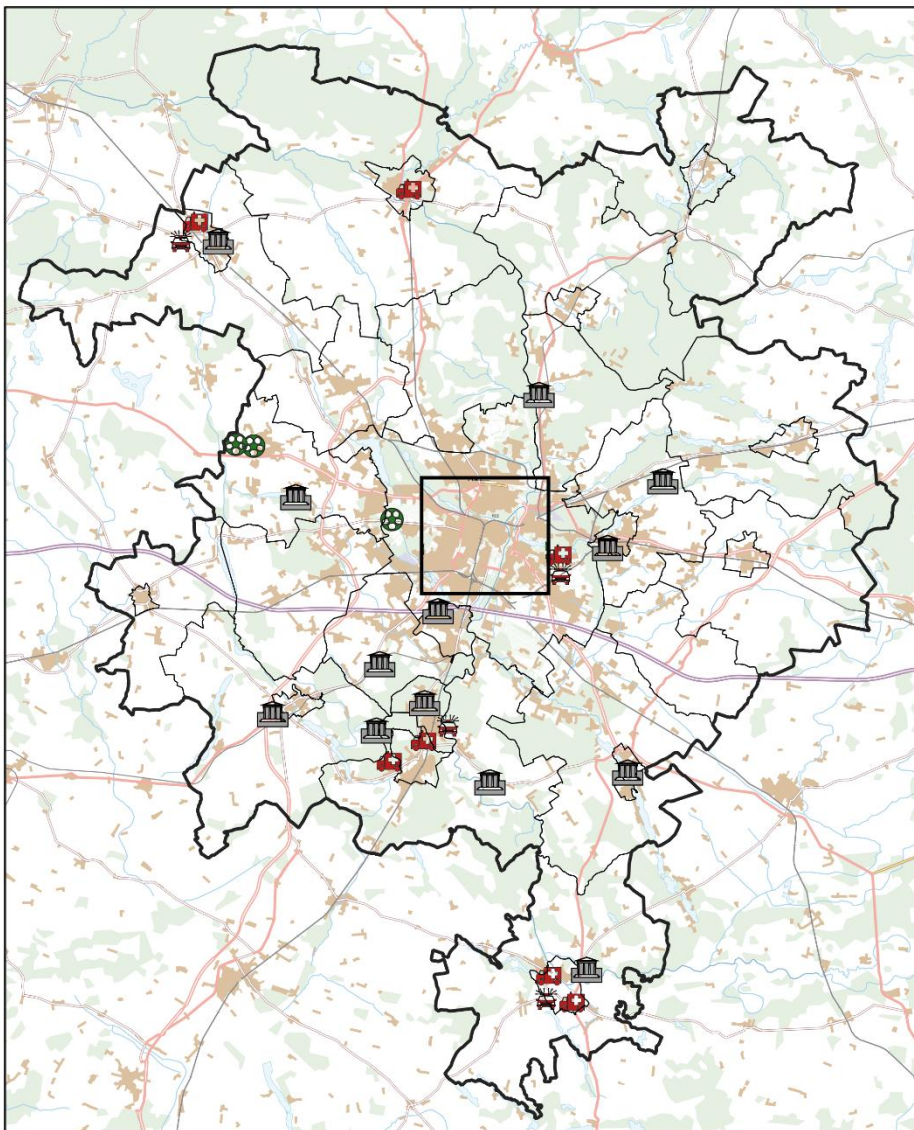
WĘZŁY INFRASTRUKTURY

- ★ stacje najwyższych napięć
- przepompownia Korona
- zbiorniki retencyjne ujęć wód
- ▽ Centralna Oczyszczalnia Ścieków
- ▽ pozostałe oczyszczalnie ścieków

- elektrociepłownia i spalarnia odpadów
- składowisko i biokompostownia odpadów
- granica metropolii
- granica miasta Poznania
- granice miast i gmin

8

Główne elementy infrastruktury społecznej - kultura, zdrowie, sport i rekreacja



Układ współrzędnych ETRF2000-PL/CS92 (EPSG:2180)

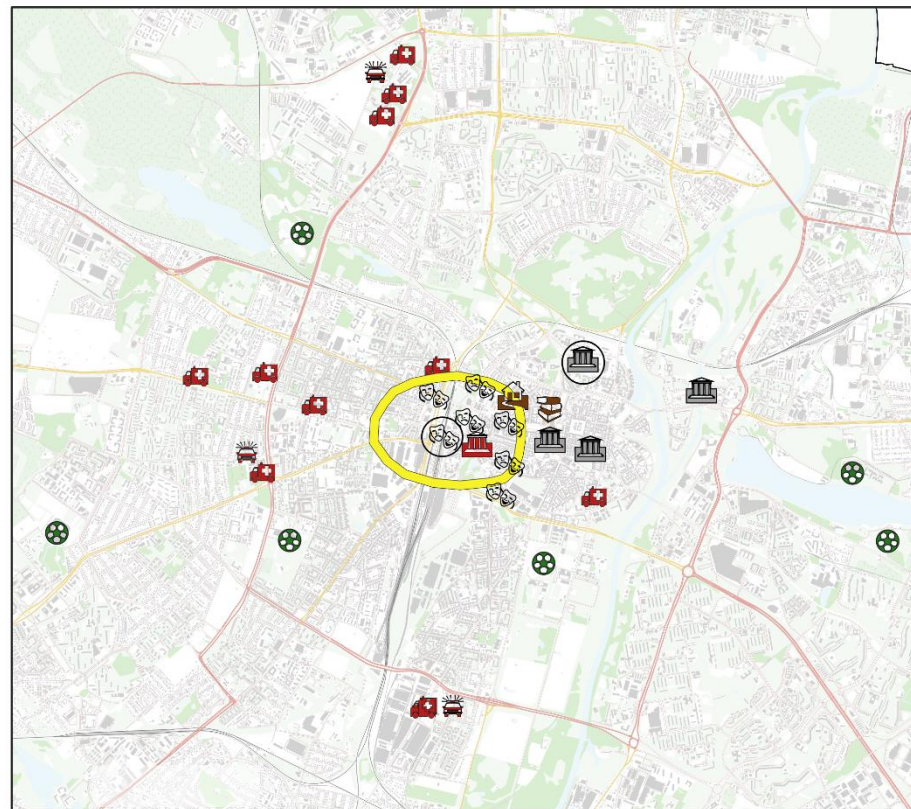
Podkład mapowy: Baza Danych Obiektów Topograficznych 10k (GUGIK)

Skala 1:400 000

0 5 10 15 km

8a

Główne elementy infrastruktury społecznej w Poznaniu - kultura, zdrowie, sport i rekreacja



Układ współrzędnych ETRF2000-PL/CS92 (EPSG:2180)

Podkład mapowy: Baza Danych Obiektów Topograficznych 10k (GUGIK)

Skala 1:50 000

0 1 2 km

obiekty kultury

- biblioteki
- domy kultury
- filharmonia
- muzea
- teatry

obiekty kultury w budowie

- Muzeum Powstania Wielkopolskiego
- Teatr Muzyczny

obiekty sportowe i opieki zdrowotnej

- obiekty sportowe
- placówki szpitalne
- Szpitalne Oddziały Ratunkowe

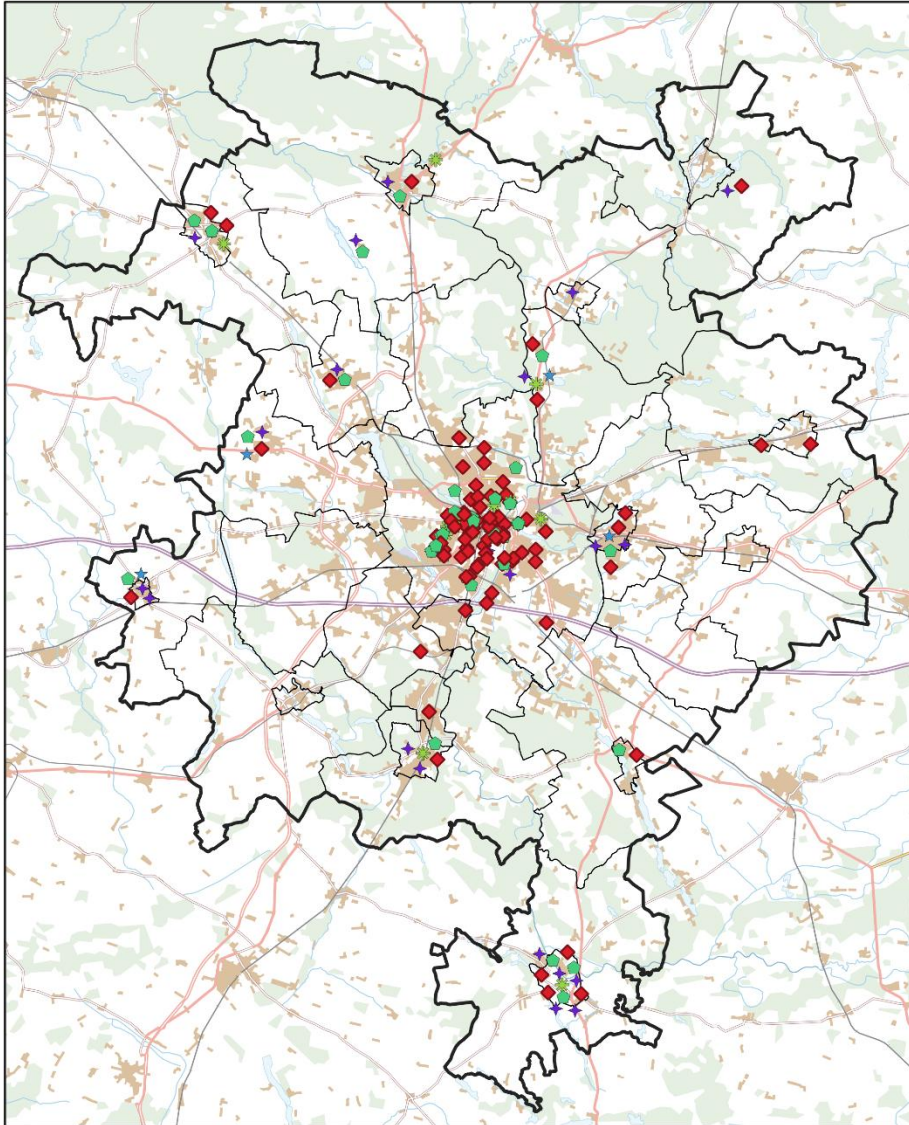
pozostałe oznaczenia

- Poznański "West End" – obszar koncentracji usług kultury o charakterze metropolitalnym
- granica Metropolii
- granice miast i gmin

Rycina 4.8 Główne elementy infrastruktury społecznej - kultura, zdrowie, sport i rekreacja

9

Główne elementy infrastruktury społecznej - szkoły ponadpodstawowe



Układ współrzędnych ETRF2000-PL/CS92 (EPSG:2180)

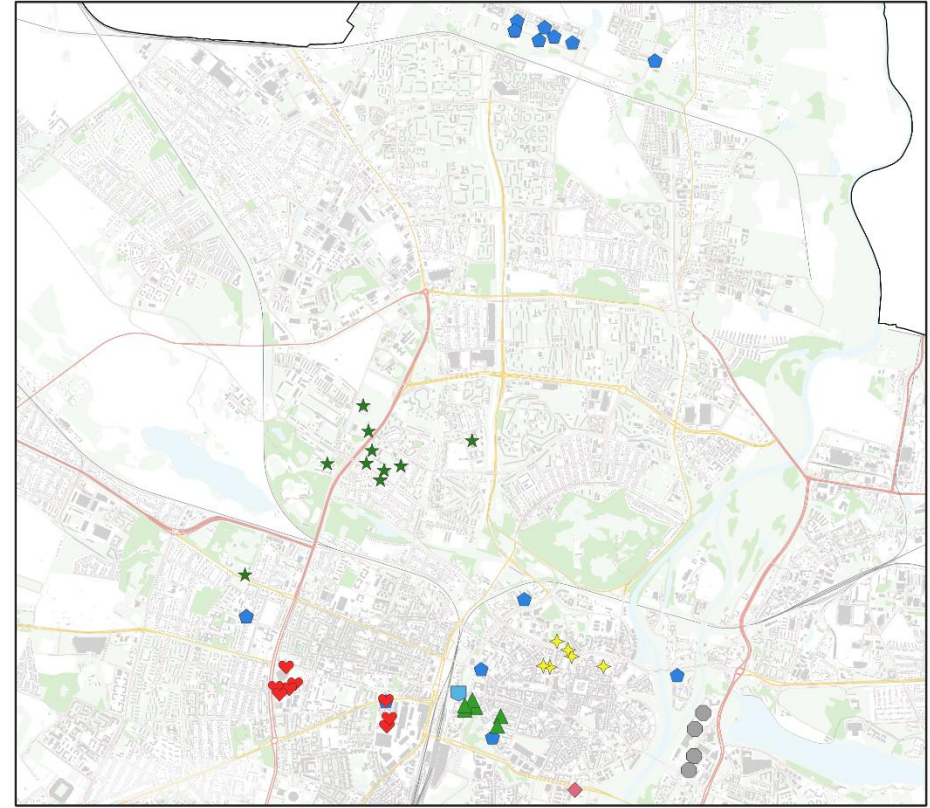
Skala 1:400 000

0 5 10 15 km



9a

Główne elementy infrastruktury społecznej - uczelnie wyższe na terenie Poznania



Układ współrzędnych ETRF2000-PL/CS92 (EPSG:2180)

Skala 1:50 000

0 1 2 3 km



Legenda do mapy 9

- szkoły ponadpodstawowe
- ◆ Liceum ogólnokształcące
 - ⬢ Technikum
 - ✦ Branżowa szkoła I stopnia
 - ★ Branżowa szkoła II stopnia
 - ✱ Szkoła specjalna przysposabiająca do pracy

Legenda do mapy 9a

- uczelnie publiczne
- ⬢ Akademia Muzyczna w Poznaniu
 - ◆ Akademia Wychowania Fizycznego
 - Politechnika Poznańska
 - ⬢ Uniwersytet im. Adama Mickiewicza
 - ✦ Uniwersytet Artystyczny
 - ▲ Uniwersytet Ekonomiczny
 - ♥ Uniwersytet Medyczny
 - ★ Uniwersytet Przyrodniczy

Rycina 4.9 Główne elementy infrastruktury społecznej - szkoły ponadpodstawowe

5. Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej

Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w Metropolii Poznań zostały opracowane w pierwszej kolejności na podstawie wytycznych wynikających z Planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego, a w szczególności z będącego jego integralną częścią Planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania - Poznański Obszar Metropolitalny (plan POM), zapewniając zgodność polityki przestrzennej w Metropolii z polityką regionalną. Ustalenia planu POM zostały poddane odpowiedniej adaptacji uwzględniającej zarówno różnice w zasięgu geograficznym POM i Metropolii Poznań, jak i odmienności pomiędzy planem zagospodarowania przestrzennego województwa a strategią rozwoju ponadlokalnego w zakresie uregulowania prawnego, funkcji aktów planowania, zakresu merytorycznego i sposobu formułowania zapisów. Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej zamieszczone w strategii są spójne z kierunkami działań wskazanymi w jej wcześniejszych rozdziałach oraz modelem struktury funkcjonalno-przestrzennej. Jednocześnie zachowują odpowiedni poziom generalizacji, adekwatny do poziomu terytorialnego, dla którego sporządzana jest strategia, pozwalając adaptować i uszczegóławiać wskazane ustalenia na poziomie lokalnym, przy zachowaniu skoordynowanego charakteru działań. Dzięki takiej konstrukcji ustaleń strategii, polityka przestrzenna w Metropolii powinna zarówno mieć możliwość dostosowania do odpowiednich uwarunkowań lokalnych, jak i odpowiadać na szersze potrzeby regionalne.

Zasady ochrony środowiska i jego zasobów

Zasoby środowiska są jedną z silnych stron Metropolii Poznań, jednocześnie będąc niezwykle narażone na presję inwestycyjną. Wszystkie działania z zakresu polityki przestrzennej na terenie Metropolii powinny być zgodne z aktami ustanawiającymi formy ochrony przyrody oraz uwzględniać ustalenia planów ochrony i planów zadań ochronnych oraz programów ochrony gatunków. Niezależnie od tego, rekomendowane są następujące zasady ochrony środowiska i jego zasobów na terenie Metropolii:

Ciągłość systemu powiązań przyrodniczych

1. Uwzględnienie przebiegu granicy zielonego pierścienia w lokalnych dokumentach planistycznych i podporządkowanie zmian zagospodarowania terenu jego głównym funkcjom (zasada 2.6 planu POM).
2. Dążenie do zachowania terenów otwartych poprzez ograniczanie presji inwestycyjnej na tereny rolne i leśne oraz inne tereny pełniące funkcje przyrodnicze (zasada 2.5 planu POM).
3. Utrzymywanie i wzbogacanie zasobów zieleni publicznej i obszarów cennych przyrodniczo, poprzez ustanawianie form ochrony przyrody (zasada 7.33 pkt 1k planu POM).
4. Zachowanie, odtwarzanie i tworzenie nowych terenów zielonych stanowiących miejsca wypoczynku dla mieszkańców zurbanizowanych terenów Metropolii, ze szczególnym uwzględnieniem ciągłości elementów systemów zieleni (zasada 7.33 pkt 2j planu POM).
5. Kształtowanie stref swobodnego dostępu do lasów i wód powierzchniowych poprzez wskazywanie w gminnych dokumentach planistycznych linii zabudowy w odpowiednich odległościach od skraju lasu oraz brzegów jezior i innych zbiorników naturalnych, rzek, kanałów i mniejszych cieków naturalnych (zasada 3.10 pkt 5 planu POM).
6. Ochrona, odtwarzanie i zachowanie ciągłości przestrzennej korytarzy ekologicznych poprzez ograniczanie możliwości zabudowywania, przegradzania oraz lokalizacji urządzeń infrastruktury technicznej i komunikacyjnej dla korytarzy ekologicznych dolin rzecznych (zasada 3.11 planu POM).

7. Zachowanie ciągłości korytarzy lądowych, wskazanych w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej, poprzez ograniczanie zainwestowania do istniejących jednostek osadniczych oraz wprowadzanie zadrzewień i zakrzewień na obszarach upraw rolnych (zasada 3.11 pkt 6 i 7 planu POM).
8. Stosowanie w otulinie WPN oraz otulinach parków krajobrazowych zasad zagospodarowania określonych w planach ochronnych (zasada 3.12 planu POM), po ich zatwierdzeniu.

Kształtowanie przestrzeni przyrodniczo-krajobrazowej i środowiska zurbanizowanego

9. Kształtowanie przestrzeni przyrodniczo-krajobrazowej poprzez wykorzystywanie atutów wynikających z ukształtowania terenu, osi widokowych, dominant przestrzennych oraz panoram (zasada 7.33 pkt 2h planu POM).
10. Wprowadzanie zieleni osłonowej wokół istniejących i projektowanych obiektów dysharmonijnych w stosunku do krajobrazu (zasada 7.36 pkt 9 planu POM).
11. Zachowanie terenów zieleni leśno-parkowej, w tym m.in. zieleni miejskiej, zabytkowej zieleni parków pałacowych, zamkowych, dworskich i klasztornych oraz zieleni zabytkowych cmentarzy itp. (zasada 3.12 pkt 4 planu POM).
12. Zachowanie, odtwarzanie i wzbogacanie sieci zieleni przydrożnej, w tym zabytkowych alei, przy zachowaniu kryterium rodzimości gatunków drzew stosowanych do nasadzeń (zasada 3.11 pkt 5 planu POM).
13. Rekultywowanie i renaturalizowanie obszarów zdegradowanych i przekształconych antropogenicznie (zasada 2.6 pkt 9 planu POM), dla których nie ma możliwości ponownego zagospodarowania inwestycyjnego.
14. Tworzenie i zachowywanie w jednostkach osadniczych powierzchni biologicznie czynnych w formie terenów zieleni i wód (zasada 6.22 pkt 9 planu POM).
15. Realizowanie w obszarach silnie zurbanizowanych zielonej infrastruktury (zielone dachy, zielone ściany) i budownictwa ekologicznego (zasada 7.33 pkt 2i planu POM).
16. Unikanie tworzenia się miejskich wysp ciepła i zimna poprzez maksymalizację powierzchni biologicznie czynnych na obszarach zurbanizowanych (zasada 6.28 pkt 2 planu POM).
17. Zmniejszanie powierzchni obszarów nieprzepuszczalnych poprzez realizację m.in. chodników, placów o przepuszczalnej nawierzchni (zasada 6.22 pkt 8 planu POM).
18. Przystosowywanie zabudowy do ponadnormatywnych obciążeń siłą wiatru oraz ograniczenie możliwości wychładzania elewacji budynków (zasada 6.28 pkt 8 planu POM).
19. Zwiększanie efektywności przewietrzania struktur miejskich poprzez kształtowanie ciągów terenów otwartych (unikanie możliwości powstawania tuneli wiatrowych) (zasada 6.28 pkt 9 planu POM).

Ochrona i zwiększanie możliwości retencyjnych

20. Ochrona w lokalnych dokumentach planistycznych miejsc naturalnej retencji wodnej (zasada 6.22 pkt 12 planu POM):
 - a. zachowanie dotychczasowego sposobu użytkowania terenów utrzymujących najwyższą zdolność retencyjną, w szczególności ekosystemów zależnych od wód (mokradeł),
 - b. zachowanie śródleśnych nieużytków, takich jak: bagna, trzęsawiska, mszary i torfowiska itp.,
 - c. zachowanie i odtwarzanie śródleśnych zbiorników i cieków.
21. Przeciwdziałanie utracie naturalnej retencji wodnej poprzez wprowadzanie ograniczeń przekształcania gruntów pod zabudowę na terenach dolin rzecznych (zasada 6.22 pkt 11 planu POM).

22. Zachowanie i tworzenie ochronnych pasów zieleni wzdłuż cieków i wokół zbiorników wodnych (zasada 6.22 pkt 19 planu POM).
23. Przywracanie zdegradowanym terenom zieleni i zbiornikom wodnym funkcji ekologicznych, ze szczególnym uwzględnieniem małej retencji oraz wymiany szczelnych powierzchni gruntu na powierzchnie przepuszczalne (zasada 7.33 pkt 1e planu POM).
24. Wyznaczanie na obszarach miast lub w ich bliskim sąsiedztwie terenów zieleni oraz lasów sprzyjających magazynowaniu i dystrybucji wody opadowej (zasada 6.28 pkt 7 planu POM).
25. Zwiększanie lesistości, w tym w szczególności zalesianie i zadrzewianie stref wododziałowych (zasada 6.22 pkt 18 planu POM).
26. Wprowadzanie powierzchni biologicznie czynnych na terenach zurbanizowanych w celu zmniejszenia uszczelnienia terenu i zwiększenia wodochłonności (zasada 6.22 pkt 15 planu POM).
27. Ograniczanie miejsc przyspieszania spływu wody oraz miejsc bezodpływowych poprzez odpowiednie projektowanie układów drogowych oraz przestrzeni publicznych (zasada 6.28 pkt 3 planu POM).
28. Zagospodarowywanie i retencionowanie wód opadowych oraz wykorzystanie odpływu wód deszczowych z dachów i powierzchni uszczelnionych do zasilania zlewni (m.in. budowa stawów czy zbiorników infiltracyjnych) (zasada 6.22 pkt 14 planu POM).
29. Uwzględnianie w lokalnych dokumentach planistycznych projektowanych zbiorników retencyjnych oraz granic i funkcji przeciwpowodziowej polderów, jeżeli występują na terenie gminy (zasada 6.22 pkt 6 i 10 planu POM).
30. Podpiętrzanie cieków i budowa zbiorników wodnych dla poprawy stosunków wodnych na obszarach rolniczych (zasada 6.22 pkt 5 planu POM).
31. Zachowywanie istniejących cieków wodnych, przywracanie ich drożności (np. przez konserwację międzywali bądź teras zalewowych rzek) i renaturalizację cieków wodnych, w tym odbudowę zdegradowanych środowisk wodnych (zasada 6.22 pkt 16 planu POM).
32. Utrzymywanie w dobrym stanie urządzeń melioracyjnych oraz odbudowa rowów melioracyjnych (zasada 6.22 pkt 3 planu POM).
33. Wykonywanie prac melioracyjnych porządkujących stosunki wodne, w tym ograniczających stany ekstremalne (zasada 6.22 pkt 17 planu POM).

Ochrona jakości i ilości wód powierzchniowych i podziemnych oraz głównych zbiorników wód podziemnych (zasady 6.23 i 6.24 planu POM)

34. Budowanie systemów kanalizacyjnych i wodociągowych w jednostkach osadniczych zlokalizowanych:
 - a. w zlewniach ekosystemów zależnych od wód (mokradła),
 - b. w zlewniach jezior i innych zbiorników wykorzystywanych do celów rekreacyjnych,
 - c. na obszarach deficytów wód powierzchniowych i podziemnych,
 - d. w strefach ochrony pośredniej ujęć wód, ochrony jakościowej i ilościowej zasobów wód infiltracyjnych rzeki Warty,
 - e. w strefach perspektywy zapewnienia zaopatrzenia w wodę z zasobów infiltracyjnych rzeki Warty.
35. Wyznaczanie obszarów ochronnych głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP) w oparciu o dokumentację hydrologiczną.
36. Uwzględnianie w lokalnych dokumentach planistycznych zakazów, nakazów i ograniczeń związanych z występowaniem GZWP, w tym m.in. przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na wody podziemne.

Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej

Efektom wielowiekowej historii rozwoju przestrzennego Poznania i wszystkich pozostałych gmin Metropolii jest zachowane dziedzictwo kulturowe w postaci założeń urbanistycznych i ruralistycznych, zespołów architektonicznych, budynków i obiektów małej architektury, a także stanowisk archeologicznych. Do najważniejszych krajobrazowo obszarów z zabytkami nieruchomymi charakterystycznymi dla miejscowej tradycji budowlanej i osadniczej, wyróżnionych w planie POM, należą:

1. Poznań – w szczególności najstarsze dzielnice miasta z Ostrowem Tumskim, częścią Śródki, lewobrzeżnym Starym Miastem lokacyjnym i Dzielnicą Zamkową, a także zespoły urbanistyczne Jeżyc, Łazarza i Wildy z charakterystycznymi rynkami oraz systemem XIX-wiecznych fortyfikacji.
2. Rogalin – historyczny układ przestrzenny majątku ziemskiego i zespołu pałacowego z największym skupiskiem dębów w Europie.
3. Kórnik, Bnin – historyczne układy przestrzenne dwóch miast wraz z założeniem rezydencjonalnym zamku.
4. Owińska – pocysterski zespół klasztorny wraz z otoczeniem.
5. Szamotuły – historyczny układ urbanistyczny z zamkiem i innymi obiektami zabytkowymi.
6. Gród Radzimski – Radzim (gm. Oborniki) – pozostałości grodu strzegącego brodu przez Wartę.

Dziedzictwo kulturowe jest jednym z podstawowych czynników decydujących o tożsamości zarówno całej Metropolii jak i poszczególnych gmin i ich społeczności lokalnej. Walory kulturowe i krajobrazowe powinny być bezwzględnie uwzględniane w kształtowaniu struktur osadniczych (zasada 7.36 planu POM).

Dziedzictwo kulturowe stanowi także podstawowy zasób pozwalający na rozwój turystyki kulturowej. Stąd też w zakresie jego ochrony rekomendowane są następujące zasady:

1. Podnoszenie jakości przestrzeni zurbanizowanej w otoczeniu obiektów zabytkowych (zasada 7.36 pkt 8 planu POM).
2. Wykorzystywanie potencjału obiektów zabytkowych do lokalizacji funkcji metropolitalnych (zasada 1.1. pkt 1b planu POM).
3. Kreowanie wysokiej jakości architektury obiektów realizowanych na obszarach śródmieść miast oraz w pobliżu terenów o najwyższych walorach kulturowych i przyrodniczych (zasada 7.36 pkt 7 planu POM).
4. Wyznaczanie stref ochrony ekspozycyjnej i widokowej na obiekty zabytkowe oraz na miejsca i obiekty cenne krajobrazowo (zasada 7.36 pkt 11 planu POM).
5. Wykorzystywanie w projektowaniu urbanistycznym i architektonicznym lokalizacji punktów widokowych, osi widokowych oraz ciągów widokowych (zasada 7.36 pkt 2 planu POM).
6. Wydobywanie w układzie przestrzennym elementów kompozycji urbanistycznej: dominant przestrzennych, osi widokowych, ekspozycji, sylwet, krawędzi dolin, skarp, charakterystycznych form terenowych, grup zieleni i alei (zasada 7.36 pkt 3 planu POM).
7. Ograniczanie lokalizowania budowli przesłaniających miejsca i obiekty cenne krajobrazowo (zasada 7.36 pkt 14 planu POM).
8. Ograniczanie lokalizowania naziemnych obiektów infrastruktury technicznej w strefie ekspozycji obiektów zabytkowych (zasada 7.36 pkt 12 planu POM).
9. Ograniczanie uciążliwości komunikacyjnych w miejscach występowania cennych zasobów kulturowych i zabytkowych (zasada 7.36 pkt 13 planu POM).
10. Określanie zasad ochrony i ekspozycji układów urbanistycznych i ruralistycznych oraz zespołów sakralnych, pałacowo-parkowych, folwarków, zabytkowych budynków mieszkalnych, gospodarczych, linii kolejowych i budownictwa kolejowego, wiatraków, remiz, szkół, kuźni,

młynów, gorzelni, kapliczek, krzyży i innych elementów specyficznych dla architektury wiejskiej Wielkopolski (zasada 7.36 pkt 4 planu POM).

11. Uwzględnianie skali i formy dotychczasowej zabudowy wiejskiej w kształtowaniu zabudowy w jednostkach osadniczych (zasada 7.36 pkt 15 planu POM).
12. Zachowanie i ochrona kontekstu krajobrazowego archeologicznego dziedzictwa kulturowego, w tym w szczególności stanowisk archeologicznych wpisanych do rejestru zabytków (zasada 7.36 pkt 5 planu POM).

Kierunki zmian w strukturze zagospodarowania terenów

Podstawową zasadą kształtowania struktury zagospodarowania terenów w metropolii Poznań jest dążenie do zwartości struktur osadniczych (zasada 7.35 planu POM) poprzez ich rozwój na obszarach najbardziej do tego predysponowanych (zasada 7.37 planu POM). W tym celu przewiduje się wykorzystanie w pierwszej kolejności obszarów już zagospodarowanych poprzez uzupełnianie zabudowy oraz obszarów zdegradowanych, przemysłowych, powojennych, poeksploatacyjnych i pokomunikacyjnych przewidywanych do rewitalizacji. Nowa zabudowa mieszkaniowa i usługowa powinna być planowana przede wszystkim w istniejących jednostkach osadniczych o odpowiednim wyposażeniu w infrastrukturę techniczną i społeczną, w szczególności w ośrodkach wskazanych w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej. Uzupełnianie i kontynuowanie zabudowy powinno jednak przebiegać w taki sposób, aby nie dopuszczać do łączenia jednostek osadniczych między sobą (wyjątkiem są struktury określone w modelu jako układy parzyste). Oznacza to także wykluczanie, w miarę możliwości, rozwoju pasmowego wzdłuż dróg, zwiększającego potrzeby transportowe oraz koszty infrastruktury komunalnej. Zachowanie otwartej przestrzeni pomiędzy jednostkami osadniczymi pozwoli również na tworzenie czytelnych granic między obszarami zabudowy a innymi formami użytkowania terenu. W szczególny sposób należy podchodzić do zagospodarowania terenów na obszarze krajobrazów priorytetowych i krajobrazów w granicach form ochrony przyrody, uwzględniając w pierwszej kolejności wytyczne wynikające z audytu krajobrazowego województwa wielkopolskiego.

W przypadku struktur podmiejskich priorytetowym działaniem jest podnoszenie ich jakości urbanistycznej poprzez wprowadzanie na obszarach typowo mieszkaniowych funkcji usługowej oraz łączenie mniejszych struktur mieszkaniowych w większe i wprowadzanie elementów krystalizujących przestrzeń w postaci przestrzeni publicznych. Priorytet w zagospodarowaniu powinny mieć tereny jednostek osadniczych, które mają bezpośredni dostęp do infrastruktury komunikacji szynowej, przy czym lokalizowanie nowej zabudowy powinno się odbywać w odległości nie większej niż 1 km od stacji i przystanków z uwzględnieniem poziomu i zasięgu uciążliwości generowanych przez linie kolejowe.

Rozwój funkcji produkcyjnych i logistycznych powinien być oparty na powiązaniach intermodalnych, w szczególności na wolnych od zabudowy mieszkaniowej terenach w otoczeniu linii kolejowych, a lokalizacja centrów logistycznych i innych obiektów generujących ponadnormatywne natężenie ruchu na drogach publicznych powinna być wskazywana w otoczeniu węzłów autostradowych i węzłów dróg klasy S. Ofertę uzbrojonych terenów pod funkcje usługowe i gospodarcze należy przygotowywać z uwzględnieniem istniejącej i projektowanej infrastruktury technicznej i transportowej.

Tereny pod budowę i rozbudowę infrastruktury turystycznej powinny być wyznaczane na obszarach o odpowiednim stopniu atrakcyjności przyrodniczej i kulturowej dla rozwoju turystyki krajoznawczej, kwalifikowanej pieszej, rowerowej i konnej. W projektowaniu urbanistycznym i architektonicznym należy uwzględniać lokalizacje szlaków rowerowych, pieszych, konnych i kajakowych oraz wykorzystanie ich dla rozwoju turystyki kwalifikowanej. Rekomenduje się również tworzenie i kształtowanie ogólnodostępnych przestrzeni rekreacyjnych oraz kompleksów rekreacyjno-sportowych dla rozwoju turystyki wypoczynkowej, kwalifikowanej oraz agroturystyki.

Kształtowanie zagospodarowania terenów Metropolii Poznań powinno odbywać się z uwzględnieniem ryzyka wystąpienia zagrożeń naturalnych i antropogenicznych (zasada 6.28 planu POM) i ograniczeń dla rozwoju struktur osadniczych (zasada 7.38 planu POM), w niektórych przypadkach prowadzących do całkowitego wyłączenia takiego rozwoju (zasada 7.39 planu POM). W szczególności dotyczy to:

1. Obszarów szczególnego zagrożenia powodzią oraz obszarów narażonych na zalanie w przypadku zniszczenia lub uszkodzenia wału przeciwpowodziowego, a także uwarunkowań wynikających z konieczności budowy, przebudowy i odbudowy elementów infrastruktury przeciwpowodziowej (zbiorniki retencyjne, kanały ulgi, wały przeciwpowodziowe, poldery itp.).
2. Zakazów w zagospodarowaniu terenów aktywnych i okresowo aktywnych osuwisk mas ziemnych oraz terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi.
3. Ograniczeń w zagospodarowaniu terenów wynikających z lokalizacji zakładów o dużym i zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.
4. Ograniczeń w zagospodarowaniu terenów wynikających z wysokich imisji dźwięku w otoczeniu dróg i linii kolejowych.
5. Bezpośrednich i pośrednich stref ochronnych ujęć wody.
6. Stref związanych z zachowaniem dostępności do zasobów infiltracyjnych rzeki Warty, ich ochroną jakościową i ilościową oraz perspektywą zapewnienia zaopatrzenia z nich w wodę.
7. Stref bezpieczeństwa od sieci infrastruktury technicznej.
8. Ograniczeń w obszarze ograniczonego użytkowania od lotnisk Poznań-Ławica i Poznań-Krzesiny, a także obszarów ograniczenia wysokości zabudowy wokół lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, strefy ograniczonego zainwestowania od radaru meteorologicznego w Wysogotowie oraz stref ochronnych od obiektów wojskowych.
9. Ograniczeń w zagospodarowaniu terenów zdegradowanych powierzchnią eksploatacją kopalni.
10. Lokalizacji miejsc ewakuacji i zgromadzeń pokatastrofalnych oraz miejsc udzielania pomocy w przypadku zjawisk ekstremalnych, w tym lądowisk ratunkowych wolnych od zainwestowania i zadrzewienia (co najmniej 1 lokalizacja w gminie).

Szczególne przypadki ograniczeń i wyłączeń z rozwoju struktur osadniczych wynikają z funkcji związanych z obronnością kraju. W takim przypadku priorytet w zagospodarowaniu przestrzennym posiada umożliwienie bezkonfliktowego funkcjonowania obiektów i kompleksów wojskowych (zasada 6.31 planu POM).

Na niektórych obszarach może pojawić się zjawisko współwystępowania wielu ograniczeń, które bezpośrednio wpływają na efektywność zagospodarowania. W tych przypadkach należy zbilansować wielokrotnie zwiększone koszty inwestycyjne, a dopuszczone formy zainwestowania muszą być uzasadnione ważnymi względami społeczności lokalnej lub interesem ponadlokalnym (zasada 7.38 pkt 4 planu POM).

Zasady lokalizacji obiektów handlu wielkopowierzchniowego

Na terenie Metropolii nie przewiduje się lokalizacji obiektów handlu wielkopowierzchniowego w rozumieniu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym o powierzchni sprzedaży powyżej 20.000 m kw. Zasady lokalizacji obiektów o powierzchni sprzedaży pomiędzy 2.000 a 20.000 m kw. będą przedmiotem ustaleń na poziomie gminy. Rekomenduje się stosowanie następujących wytycznych:

1. Dostosowanie gabarytów i formy architektonicznej obiektów handlowych do charakteru zabudowy terenu.

2. Wyznaczenie lokalizacji stref ruchu pieszego i rowerowego, odpowiednio odseparowanych od ruchu samochodowego.
3. Minimalizowanie uciążliwości obsługi komunikacyjnej obiektu.
4. Kształtowanie przestrzeni ośrodkotwórczych poprzez aranżację zagospodarowania terenu w sposób zachęcający do przebywania w tej przestrzeni, np. mała architektura, zieleń.
5. Zakaz lokalizowania elewacji gospodarczych i obsługi dostaw od strony przestrzeni ośrodkotwórczych.

Należy uwzględnić obszary, dla których w audycie krajobrazowym województwa wielkopolskiego wykluczono lokalizację obiektów handlu wielkopowierzchniowego.

Zasady lokalizacji kluczowych inwestycji celu publicznego

Główną zasadą lokalizacji inwestycji celu publicznego w Metropolii jest zapewnienie mieszkańcom możliwie równomiernego dostępu do infrastruktury i usług publicznych. Inwestycje w tym zakresie powinny powstawać równoległe z rozwojem zabudowy mieszkaniowej, przy czym pierwszeństwo mają tereny już zagospodarowane, a nadal niedoinwestowane pod względem uzbrojenia w infrastrukturę transportową, techniczną i społeczną oraz obszary zieleni urządzonej. Harmonogram realizacji inwestycji celu publicznego powinien być tworzony wyprzedzająco w stosunku do ujawniających się potrzeb, jednak przy uwzględnieniu możliwości realnego finansowania niezbędnych przedsięwzięć.

W planowaniu na poziomie lokalnym należy uwzględnić wszystkie inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym wykazane w rozdziale V planu POM jako warunku uzgodnienia projektów aktów planowania przestrzennego przez organy samorządu województwa.

Dla realizacji zadań własnych gmin w pierwszej kolejności przewiduje się wykorzystanie potencjału nieruchomości komunalnych. Niektóre z nich, odznaczające się odpowiednią lokalizacją, mogą również być przeznaczane pod rozwój lokalnej oferty mieszkaniowej, gospodarczej i turystycznej.

Priorytetem w zakresie inwestycji celu publicznego jest wzajemne powiązanie ich lokalizacji, prowadzące do synergii pozwalającej na wytwarzanie wysokiej jakości przestrzeni publicznych (zasada 1.2 planu POM). W szczególności efektem podejmowanych inwestycji powinno być kreowanie przestrzeni publicznych o charakterze centrów miejscowości, budujących tożsamość lokalną i krystalizujących układ urbanistyczny. Wymaga to w szczególności:

1. Wskazywania w lokalnych dokumentach planistycznych ogólnodostępnych przestrzeni publicznych (zasada 1.2 pkt 4 planu POM).
2. Zagwarantowania wysokich walorów i jakości przestrzeni publicznych poprzez zachowanie charakterystycznych parametrów zabudowy nawiązujących do ukształtowanej tkanki urbanistycznej, estetyzację przestrzeni (rewaloryzacja, renowacja obiektów zabytkowych, wprowadzenie spójnej koncepcji małej architektury, itp.) oraz zapewnienie odpowiedniego udziału funkcji usługowych (zasada 1.2 pkt 6a planu POM).
3. Ograniczenia w przestrzeniach publicznych ruchu samochodowego na rzecz ruchu pieszego i rowerowego oraz zapewnienia dobrej dostępności do transportu zbiorowego (zasada 1.2 pkt 6b planu POM).
4. Realizowania ciągów spacerowych łączących przestrzenie publiczne (zasada 1.2 pkt 5 planu POM).
5. Zapewnienia lokalizacji parkingów w sąsiedztwie punktów przesiadkowych dobrze skomunikowanych z przestrzeniami publicznymi (zasada 1.2 pkt 6c planu POM).

Szczególnie znaczenie w zakresie integracji inwestycji celu publicznego związanych z różnymi funkcjami ma poprawa jakości terenów nadrzecznych, wykorzystująca walory krajobrazowe i rekreacyjne rzeki Warty oraz pozostałych rzek poprzez:

1. Wykreowanie nadwodnych przestrzeni publicznych z możliwością generowania nowych funkcji komercyjnych.
2. Wskazanie łatwo dostępnych i atrakcyjnych miejsc spotkań (integrujących różne typy transportu) oraz terenów dla działań kulturalnych.
3. Wyznaczenie miejsc, w których możliwe będzie integrowanie różnych form rekreacji, np. takich elementów jak przystań wodna, przystanek wodny, wypożyczalnia sprzętu wodnego, strefa rekreacji, infrastruktura wypoczynkowo-gastronomiczna, itp. (zasada 7.33 pkt 1i planu POM).

Kluczowymi inwestycjami celu publicznego pozostają przedsięwzięcia z zakresu rozwoju systemów komunikacji, infrastruktury technicznej i społecznej, wskazane w kolejnym podrozdziale.

Kierunki rozwoju systemów komunikacji, infrastruktury technicznej i społecznej

Efektywne zarządzanie rozwojem systemów komunikacji, infrastruktury technicznej i społecznej stanowi fundament zrównoważonego rozwoju Metropolii Poznań. W obliczu zmian demograficznych i przestrzennych, priorytetem jest stworzenie funkcjonalnych i dostępnych dla mieszkańców sieci infrastruktury i usług publicznych, sprzyjających jednocześnie rozwojowi gospodarczemu i społeczno-kulturalnemu.

Kierunki rozwoju systemu komunikacji

Generalny kierunek rozwoju systemu komunikacji w Metropolii Poznań wyznaczają sformułowane w planie POM zasady pierścieniowo-pasmowego modelu komunikacji (zasada 4.14) i eliminowania konfliktów przestrzennych ograniczających efektywność funkcjonowania komunikacji (zasada 4.15). Ustaleniem horyzontalnym dotyczącym wszystkich podsystemów transportowych jest uwzględnienie w procesie projektowania i budowy infrastruktury transportowej zmieniających się warunków klimatycznych, w tym w szczególności wyników oceny wrażliwości infrastruktury transportowej na czynniki klimatyczne.

Ustalenia strategii w zakresie rozwoju **zintegrowanego systemu transportu zbiorowego** oparte są ponadto na zasadach wykorzystania komunikacji szynowej w transporcie zbiorowym (zasada 5.19) oraz integrowania ruchu kolejowego, autobusowego i tramwajowego w węzłach przesiadkowych (zasada 5.18) i przewidują:

1. Budowę nowej linii Kolei Dużych Prędkości w układzie tzw. „Y”, łączącej Warszawę, Łódź, Poznań i Wrocław oraz wytrasowanie, we współpracy z samorządami lokalnymi, dalszego jej przebiegu w relacji Poznań – Berlin.
2. Kompleksową modernizację dworca kolejowego Poznań Główny jako węzła obsługi dla Kolei Dużych Prędkości, połączeń międzynarodowych, krajowych, regionalnych i metropolitalnych, zintegrowanego z siecią tramwajową i autobusową miasta Poznania.
3. Modernizację istniejących (dobudowa kolejnych torów i przystosowywanie do wyższych prędkości) oraz realizowanie nowych linii kolejowych (do lotniska Ławica i Tarnowa Podgórnego), które w perspektywie pozwolą na lepszą obsługę komunikacją szynową – szczegółowy zakres określony zostanie w dokumentacji dla modernizacji Poznańskiego Węzła Kolejowego.
4. Adaptację dla ruchu pasażerskiego linii o priorytecie ruchu towarowego – obwodnicy kolejowej Poznania.

5. Odtworzenie linii kolejowej do Śremu wraz z modernizacją dworca autobusowego oraz jego integracją z nowo budowanym dworcem kolejowym.
6. Odtworzenie linii kolejowej Szamotuły-Międzychód.
7. Dążenie do wznowienia ruchu kolejowego na nieczynnej linii kolejowej na odcinku Rokietnica – Kaźmierz (z analizą możliwości powiązania z linią do Tarnowa Podgórnego).
8. Budowanie nowych i modernizację istniejących stacji i przystanków kolejowych, uwzględniających obecny i przewidywany rozwój zabudowy mieszkaniowej w otoczeniu linii kolejowych oraz przygotowanie lokalnych dokumentów planistycznych określających zagospodarowanie przestrzeni wokół przystanków.
9. Zapewnianie sprawnego transportu publicznego wykorzystującego w maksymalnym stopniu potencjał transportu kolejowego, w tym ograniczanie przewozów autobusowych na drogach o przebiegu równoległym do linii kolejowych oraz modyfikowanie sieci autobusowej i obsługi ludności w obszarze o zasięgu około 10 km od linii kolejowej poprzez skomunikowanie z węzłami przesiadkowymi.
10. Uwzględnienie w lokalnych dokumentach planistycznych potrzeby pełnej integracji ruchu pociągów z komunikacją miejską, gminną, powiatową i powiatowo-gminną poprzez kształtowanie punktów przesiadkowych integrujących stacje i przystanki kolejowe i autobusowe oraz parkingi z usługami towarzyszącymi.
11. Realizowanie docelowej sieci tramwajowej w Poznaniu, w szczególności kluczowych dla powiązań metropolitalnych odcinków w kierunku stacji Poznań Garbary (II etap tramwaju na Naramowice) i Poznań Wschód, al. Polskiej, os. Kopernika, Umultowa i Rubieży, Junikowa, Marcelina, Klina Dębieckiego i węzła P&R Druskiennicka.
12. Rezerwowanie korytarzy komunikacyjnych w lokalnych dokumentach planistycznych, z możliwością pozostawienia dotychczasowego użytkowania i zagospodarowania terenu do czasu realizacji trasy tramwajowej lub innej trasy systemu transportu publicznego.
13. Przeanalizowanie pod względem przestrzennym i ekonomicznym możliwości realizacji tras tramwajowych o charakterze metropolitalnym, w szczególności w kierunku Swarzędza i Lubonia.
14. Wykorzystywanie istniejących i planowanych dworców miejskich i pętli komunikacyjnych jako punktów przesiadkowych w obsłudze metropolitalnych relacji zewnętrznych.
15. Przygotowywanie lokalnych dokumentów planistycznych określających zagospodarowanie przestrzeni wokół węzłów przesiadkowych w sposób umożliwiający dogodną zmianę środka transportu oraz wyposażenie w niezbędną dla podróżnych infrastrukturę (miejsca postojowe P&R, P&B, przystanki, system informacji i sprzedaży biletów itp.).

Ustalenia w zakresie **rozwoju systemu drogowego** przewidują:

1. Budowę i przebudowę dróg, w tym w szczególności dróg zaklasyfikowanych do głównego i uzupełniającego układu metropolitalnego.
2. Zmianę klas technicznych dróg w związku z realizacją planowanych obwodnic i dróg w nowym przebiegu.
3. Rezerwowanie korytarzy komunikacyjnych w lokalnych dokumentach planistycznych, z możliwością pozostawienia dotychczasowego użytkowania i zagospodarowania terenu do czasu realizacji drogi.
4. Wyprowadzanie ruchu tranzytowego poza obszary intensywnie zabudowane m.in. poprzez budowę obwodnic miejscowości (w tym wypracowanie przebiegu tzw. obwodnicy Biedruska wraz z nowym mostem na Warcie między gminami Suchy Las i Czerwonak).
5. Zachowywanie w lokalnych dokumentach planistycznych odległości planowanej zabudowy od dróg klasy G, jak od dróg klasy GP, tak by możliwa była ich ewentualna rozbudowa.

6. Likwidowanie jednopoziomowych skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi oraz realizacja skrzyżowań dwupoziomowych.

Dopełnieniem systemów transportu szynowego i drogowego są **systemy transportu lotniczego, wodnego i rowerowego**, dla których przewiduje się:

1. Modernizowanie Portu Lotniczego Poznań-Ławica w celu zwiększenia liczby operacji lotniczych w ruchu pasażerskim i towarowym.
2. Uwzględnianie w lokalnych dokumentach planistycznych ograniczeń wynikających z obszaru ograniczonego użytkowania od Portu Lotniczego Poznań-Ławica, w tym niewprowadzanie nowej (z zastrzeżeniem obowiązujących planów miejscowych) zabudowy mieszkaniowej w strefach przylotniskowych i strefach podejść do pasów startowych.
3. Wskazywanie w lokalnych dokumentach planistycznych lokalizacji pasażerskich przystani wodnych w pobliżu miejsc atrakcyjnych dla turystyki i rekreacji.
4. Kształtowanie spójnego systemu metropolitalnej komunikacji rowerowej (zasada 4.16 planu POM) poprzez budowanie dróg dla rowerów (oraz uzupełniająco ciągów pieszo-rowerowych w miejscach, gdzie nie powoduje to nadmiernej kolizji obu grup uczestników ruchu), a także zapewnienie właściwego standardu jakościowego sieci, odpowiedniego dla współczesnych wymagań, także w zakresie organizacji ruchu.

Kierunki rozwoju systemów infrastruktury technicznej

Celem działań w zakresie rozwoju systemów infrastruktury technicznej jest przede wszystkim rozbudowa i utrzymanie jakości dostarczanych usług infrastrukturalnych, poprawa niezawodności, zmniejszenie zagrożeń dla środowiska oraz poprawa efektywności. Ustalenia i rekomendacje w zakresie infrastruktury technicznej oparte są na zasadach zapewnienia warunków dla ciągłego i niezawodnego dostarczania energii elektrycznej, gazu oraz paliw płynnych (zasada 6.25 planu POM) oraz eliminowania konfliktów przestrzennych ograniczających efektywność i sposób funkcjonowania urządzeń infrastruktury technicznej (zasada 6.26).

1. Realizacja zadań wynikających z planów rozwoju przedsiębiorstw energetycznych w zakresie obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną (zasada 6.25 pkt 1 planu POM).
2. Realizacja rozbudowy sieci gazociągów przesyłowych oraz sieci dystrybucyjnych, zgodnie z planami operatorów (zasada 6.25 pkt 2 planu POM).
3. Projektowanie sieci przesyłowych, w tym m.in. podziemnych oraz naziemnych z uwzględnieniem ekstremalnych sytuacji pogodowych (zasada 6.28 pkt 5 planu POM).
4. Zachowanie pasów technicznych i stref kontrolowanych dla istniejących i planowanych sieci elektroenergetycznych i gazowych, zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz warunkami uzyskanymi od właścicieli sieci (zasada 6.26 pkt 1b planu POM).
5. Rozbudowa miejskiej sieci teletransmisyjnej oraz bezprzewodowej sieci szerokopasmowej komunikacji (zasada 7.33 pkt 1n planu POM).
6. Uwzględnianie konieczności budowy i rozbudowy, telekomunikacyjnych sieci przewodowych i cyfrowych światłowodowych oraz radiowej i telewizyjnej infrastruktury nadawczej, w regionalnych i lokalnych dokumentach planistycznych (zasada 6.30 planu POM).
7. Zachowanie stref z ograniczeniami dla zabudowy wokół anten nadawczych i odbiorczych, radarów oraz wzdłuż radiolinii, zgodnie z zasadami określonymi przez zarządcę infrastruktury telekomunikacyjnej, radiowej i radio-telewizyjnej (zasada 6.26 pkt 1c planu POM).
8. Uwzględnianie w lokalnych dokumentach planistycznych uciążliwości i ograniczeń wynikających z funkcjonowania i oddziaływania istniejących i planowanych instalacji do przetwarzania odpadów (zasada 6.26 pkt 1a planu POM).

Ustalenia dotyczące systemu infrastruktury wodno-kanalizacyjnej obejmują:

1. Uwzględnienie w lokalnych dokumentach planistycznych terenów istniejącej i projektowanej sieci magistralnej Spółki Aquanet S.A. (zasada 6.21 pkt 6 planu POM).
2. Budowę systemów kanalizacyjnych i wodociągowych we wszystkich jednostkach osadniczych posiadających odpowiednie uwarunkowania terenowe (zasada 6.24 pkt 1 planu POM).
3. Przygotowywanie miejskiej infrastruktury kanalizacyjnej do odbioru ponadnormatywnej ilości wody w trakcie nawałnych opadów atmosferycznych (zasada 6.28 pkt 6 planu POM).
4. Uwzględnienie w lokalnych dokumentach planistycznych zakazów, nakazów i ograniczeń wynikających z ustanowionych stref ochronnych strategicznych ujęć wody Poznańskiego Systemu Wodociągowego: Mosina-Krajkowo, Poznań Dębina, Gruszczyn (gm. Swarzędz), Promienko (gm. Pobiedziska) oraz pozostałych ujęć wody, a także zbiorników wody czystej na wzgórzu Morasko (Poznań) i na wzgórzu Pożegowo (gm. Mosina) (zasada 6.21 pkt 1 planu POM).
5. Uwzględnienie w lokalnych dokumentach planistycznych stref zachowania dostępności do zasobów infiltracyjnych rzeki Warty, strefy ochrony jakościowej i ilościowej zasobów infiltracyjnych rzeki Warty oraz strefy perspektywy zapewnienia zaopatrzenia w wodę z zasobów infiltracyjnych rzeki Warty, zgodnie z zasadą 6.21 pkt 2, 3, 4 i 5 planu POM „Ochrona ujęć wody”.

Kierunki rozwoju infrastruktury społecznej

Zapewnienie dostępu do podstawowych usług społecznych w Metropolii pozostaje zadaniem własnym gmin i powiatów. Z perspektywy rozwoju infrastruktury społecznej o funkcji metropolitalnej kluczowymi kierunkami są:

1. Rozwój i rozbudowa szkół wyższych, ośrodków badawczych, rozwojowych, wdrożeniowych i innowacyjnych oraz parków technologicznych.
2. Zwiększenie dostępności do wyspecjalizowanych usług ochrony zdrowia, w tym rozbudowa Wielkopolskiego Centrum Onkologii.
3. Modernizacja i budowa nowych obiektów instytucji kultury, w tym nowych siedzib Wielkopolskiego Muzeum Niepodległości i Teatru Muzycznego.
4. Modernizacja i budowa nowych obiektów sportowych o charakterze metropolitalnym, w tym wielofunkcyjnej hali sportowo-widowiskowej i kompleksu sportowo-rekreacyjnego wokół Areny, oraz rozbudowa terenów kompleksu sportowo-rekreacyjnego na Golęcinie.

Zasady lokalizacji urządzeń wytwarzających energię o mocy zainstalowanej przekraczającej 500 kW

Lokalizacja urządzeń wytwarzających energię o mocy zainstalowanej przekraczającej 500 kW będzie przedmiotem ustaleń planistycznych na poziomie gminy z uwzględnieniem obowiązujących w tym zakresie zasad dla całej Metropolii:

1. Preferowane są obszary o niewielkiej wartości rolniczej i przyrodniczej, np. grunty nieużytków, tereny przemysłowe lub inne obszary zdegradowane.
2. Lokalizacja urządzeń nie może naruszać systemu powiązań przyrodniczych, istniejących korytarzy migracyjnych zwierząt ani terenów chronionych.
3. Instalacje o mocy powyżej 500 kW nie mogą powodować degradacji wizualnej krajobrazu, szczególnie w obszarach o wysokich walorach krajobrazowych.
4. Należy wprowadzać odpowiednie strefy ochronne wokół instalacji w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz ograniczenia konfliktów z otaczającymi terenami użytkowymi.
5. Wymaga się stosowania technologii ograniczających hałas oraz negatywne oddziaływanie na środowisko, np. urządzeń z niskim poziomem odbłasku w przypadku farm fotowoltaicznych.

6. Instalacje powinny być zlokalizowane w pobliżu istniejącej infrastruktury elektroenergetycznej w celu minimalizacji kosztów przesyłu energii – rekomendowana jest ścisła współpraca z operatorami sieci energetycznych w celu optymalizacji przyłączy nowych źródeł OZE.
7. Należy promować tworzenie lokalnych systemów magazynowania energii w celu zwiększenia efektywności użytkowania energii ze źródeł odnawialnych.

Zasady lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,

W celu pogodzenia rozwoju działalności gospodarczej i innych funkcji zlokalizowanych w Metropolii z ochroną środowiska, uwzględniając potrzeby mieszkańców oraz priorytety zrównoważonego rozwoju Metropolii, przy lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko należy uwzględnić następujące zasady:

1. Niedopuszczanie do lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko na obszarach tworzących system powiązań przyrodniczych Metropolii z uwzględnieniem uzasadnionej potrzeby realizacji inwestycji celu publicznego lub wynikających z priorytetowych celów rozwoju lokalnego, przy minimalizacji ich wpływu spójność obszarów węzłowych.
2. Rozwijanie działalności produkcyjnej w pierwszej kolejności poprzez adaptację wolnych obiektów, terenów poprzemysłowych i nieużytkowanych przestrzeni.
3. Ustanawianie stref oddzielających przedsięwzięcia produkcyjne od obszarów mieszkalnych i chronionych.
4. Dopuszczenie lokalizacji inwestycji tylko pod warunkiem stosowania nowoczesnych technologii, które zagwarantują dotrzymanie standardów i norm ochrony środowiska wynikających z przepisów szczególnych.
5. Stosowanie technologii zmniejszających energochłonność procesów produkcyjnych i wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii.
6. Stosowanie rozwiązań zapewniających uzasadnioną ochronę gatunków i roślin, zwierząt i grzybów, mających na celu zachowanie i ochronę bioróżnorodności.
7. Lokalizowanie inwestycji z poszanowaniem zasad ochrony przyrody, z uwzględnieniem całorocznej ochrony ptaków i nietoperzy.

Zasady kształtowania rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej

Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego, na obszarze Metropolii Poznań znajdują się trzy strefy o zróżnicowanej intensywności działalności rolniczej, dla których określono preferencje rozwojowe. W obejmującej głównie zewnętrzne obszary Metropolii strefie umiarkowanego rozwoju działalności rolniczej tereny charakteryzują się w przewadze średnimi i dobrymi warunkami klimatyczno-glebowymi, a także dobrymi warunkami organizacyjnymi dla prowadzenia produkcji rolnej. Kontynuowanie działalności rolniczej będzie ważnym źródłem dochodu miejscowej ludności. W strefie ekstensywnego rozwoju działalności rolniczej, obejmującej tereny pełniące istotne funkcje przyrodnicze, wymagane są ograniczenia niekorzystnych oddziaływań działalności rolniczej na środowisko dla zachowania funkcji i spójności systemu przyrodniczego. Rolnictwo w tych strefach powinno mieć charakter ekologiczny, z odpowiednim ukierunkowaniem produkcji roślinnej i zwierzęcej wykorzystującej specyficzne, lokalne zasoby. Centralna część Metropolii zaliczona jest do strefy ograniczania rozwoju działalności rolniczej, którego bezpośrednim przejawem jest zmiana dotychczasowego – rolniczego sposobu użytkowania gruntów. W strefach tych priorytetem jest rozwój funkcji: mieszkaniowych, produkcyjnych, usługowych i komunikacyjnych, jednak do czasu ich docelowego – pozarolniczego zagospodarowania, będą to nadal obszary rolniczej przestrzeni produkcyjnej o zróżnicowanej wartości. Z kolei zasoby leśne Metropolii powinny pełnić w pierwszej kolejności funkcje

ochronne i rekreacyjne. Zasadą generalną jest zachowanie dotychczasowego sposobu użytkowania terenów rolnych i leśnych, z dopuszczeniem zagospodarowania turystycznego i rekreacyjnego dostosowanego do chłonności środowiska przyrodniczego. Ponadto, formułuje się następujące zasady kształtowania rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej, wynikające w szczególności z ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego (PZPWW):

Kształtowanie rolniczej przestrzeni produkcyjnej

1. Zachowanie gleb o najwyższej jakości i ograniczanie możliwości zmiany ich przeznaczenia na cele inne niż rolnicze (PZPW, s. 94)
2. Przeciwdziałanie nadmiernej intensyfikacji produkcji rolniczej, szczególnie na glebach o najwyższej jakości (PZPW, s. 94)
3. Ochrona gleb przed zanieczyszczeniami, zmniejszaniem produktywności i negatywnymi zmianami stosunków wodnych (PZPW, s. 94)
4. Zwiększanie powierzchni zadrzewień śródpolnych i zakrzewień w rejonach gleb o najwyższej wartości produkcyjnej i niewielkim wskaźniku lesistości (PZPW, s. 88 i 92)
5. Dostosowanie działalności gospodarstw rolnych do lokalnych uwarunkowań przestrzennych i ograniczeń wynikających z zasad ochrony środowiska przyrodniczego.
6. Rozwój rolnictwa ekologicznego i promocja bardziej wydajnych i przyjaznych środowisku technologii rolniczych.
7. Wprowadzanie zakazów prowadzenia uciążliwej działalności rolniczej (m.in. fermy bezściółkowego tuczu zwierząt, nawożenie gnojowicą).
8. Wyznaczanie stref buforowych wokół terenów przeznaczonych pod obiekty przetwórstwa rolno-spożywczego.
9. Tworzenie lokalnego zaplecza dla przetwórstwa, magazynowania i transportu produktów rolniczych.

Kształtowanie leśnej przestrzeni produkcyjnej

1. Zachowanie istniejących kompleksów leśnych w celu ochrony różnorodności biologicznej, z możliwością lokalizacji uzasadnionych przestrzennie inwestycji celu publicznego lub, w wyjątkowych sytuacjach, dopuszczeniem realizacji innych kluczowych celów rozwoju lokalnego (PZPW, s. 82).
2. Zalesianie słabych kompleksów glebowych, zwłaszcza na obszarach rolniczych o mniejszych wartościach produkcyjnych.
3. Minimalizacja negatywnych skutków fragmentacji lasów spowodowanej inwestycjami liniowymi (PZPW, s. 92).
4. Przeciwdziałanie otaczaniu lasów zabudową w bliskiej odległości od ściany lasu (PZPW, s. 92).
5. Zabezpieczanie wrażliwych terenów leśnych przed szkodami wynikającymi z antropopresji (PZPW, s. 92).

Zasady kształtowania zagospodarowania przestrzennego na obszarach zdegradowanych i obszarach rewitalizacji oraz obszarach wymagających przekształceń, rehabilitacji, rekułtywacji lub remediacji

Podstawą prowadzenia polityki rozwoju i zagospodarowania przestrzennego na obszarach zdegradowanych, obszarach rewitalizacji oraz na obszarach wymagających przekształceń, rehabilitacji, rekułtywacji lub remediacji powinny być gminne programy rewitalizacji. Dla zapewnienia wysokiej

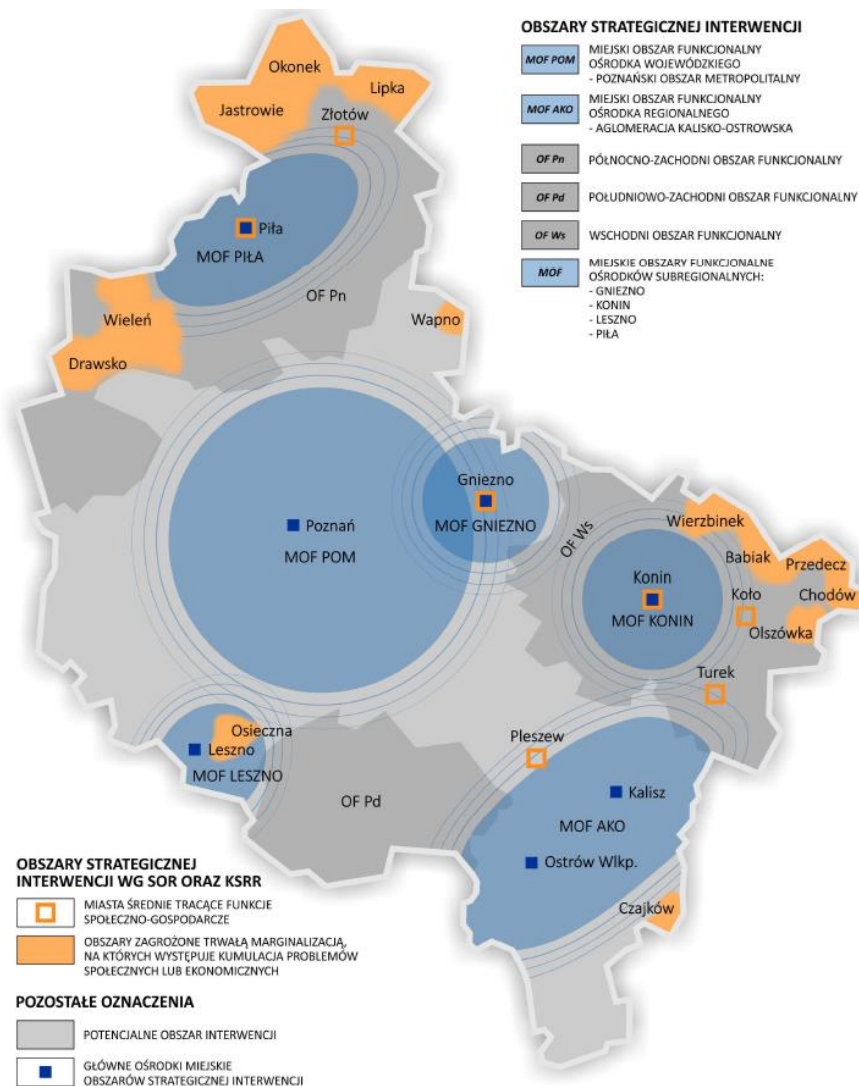
skuteczności działań podejmowanych na obszarach zdegradowanych konieczna jest, zgodnie z ustawą z dnia 9 października 2015 roku o rewitalizacji, koncentracja interwencji na obszarach o najbardziej istotnym znaczeniu dla rozwoju gminy, obejmujących maksymalnie 20% jej powierzchni i zamieszkałych przez maksymalnie 30% mieszkańców. Rozwój tych obszarów powinien być planowany i realizowany w sposób kompleksowy, zapewniając tym samym wzajemne uzupełnianie się interwencji w sferze społecznej ze sferą gospodarczą, środowiskową, przestrzenno-funkcjonalną i techniczną. Podejmowane działania należy powiązać ze sobą oraz dopasować do otoczenia z poszanowaniem kontekstu przyrodniczego, kulturowego i społecznego. Nadrzędnym celem kształtowania zagospodarowania przestrzennego na tych obszarach jest przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego, w tym m.in. uzupełnianie struktury urbanistyczno-architektonicznej, zapewnianie poprawy jakości i estetyki przestrzeni publicznej, utrzymanie obiektów dziedzictwa kulturowego, zaakcentowanie ważnych dla wizerunku miasta wnętrz urbanistycznych oraz odtwarzanie zadrzewień i zagospodarowywanie terenów zielenią.

Obszary przewidywane do rewitalizacji stanowią priorytetowe obszary dla nowej aktywności inwestycyjnej i społecznej w Metropolii, jednak największy potencjał spośród nich do rozwoju funkcji metropolitalnych mają kompleksy położone w śródmieściu Poznania. Rewitalizacja i zagospodarowanie atrakcyjnych terenów inwestycyjnych – „Wolnych Torów”, „Dziury Toruńskiej”, Starej Gazowni, Starej Rzeźni pozwoli na wzmocnienie rozwoju biznesu, mieszkalnictwa i kultury na skalę istotną dla całej Metropolii. Podobną rangę będzie miało również rewitalizowanie elementów XIX-wiecznego pierścienia fortecznego i ich częściowa adaptacja na cele turystyczno-kulturalne.

6. Obszary strategicznej interwencji

Obszar strategicznej interwencji określony w strategii rozwoju województwa wraz z zakresem planowanych działań

Metropolia Poznań położona jest w całości na obszarze strategicznej interwencji określonym w strategii rozwoju województwa jako Poznański Obszar Metropolitalny (POM). Jest on głównym elementem struktury przestrzennej Wielkopolski, skupiając największą część potencjału rozwojowego województwa, stanowiącego o konkurencyjności regionu na arenie zarówno krajowej, jak i międzynarodowej. Atutami POM są bardzo dobra lokalizacja pod względem komunikacyjnym, potencjał gospodarczy, kulturowy, turystyczny, naukowo-badawczy i akademicki, a także niski poziom bezrobocia oraz duża atrakcyjność rynku pracy.



Rycina 6.1 Obszary strategicznej interwencji w Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2030 roku

Źródło: Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2030 roku

Zakres planowanych w strategii rozwoju województwa działań dla OSI Poznański Obszar Metropolitalny obejmuje:

1. Kierunek działań „Wzrost gospodarczy Wielkopolski bazujący na wiedzy swoich mieszkańców”:

- a) budowanie atrakcyjnego wizerunku POM wśród inwestorów i turystów oraz działania na rzecz wzrostu atrakcyjności osiedleńczej wśród kadry wysoko wykwalifikowanej,
- b) rozwój funkcji metropolitalnych, w tym konferencyjnych i kongresowych,
- c) podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej jako jednego z elementów kształtujących aktywność gospodarczą i konkurencyjność,
- d) zwiększenie konkurencyjności przedsiębiorstw, w szczególności MŚP i przedsiębiorstw sektora TIK, m.in. przez doradztwo, działania sieciujące i kooperację, wsparcie procesów rozwojowych przedsiębiorstw i/lub ich pracowników,
- e) rozwój społeczeństwa informacyjnego,
- f) rozwój sektora B+R, w tym rozwój infrastruktury B+R, wsparcie w realizacji innowacyjnych projektów badawczo-rozwojowych poznańskich uczelni, instytutów badawczych i jednostek naukowych, wspieranie innowacyjności przedsiębiorstw, zwiększenie efektywności kapitałowej opracowań innowacyjnych przez komercjalizację wiedzy i technologii oraz ich implementowanie do gospodarki regionalnej,
- g) rozwój IOB i współpracy sieciowej,
- h) rozwój sektorów kreatywnych, obejmujących działalność gospodarczą związaną z kulturą i technologią, łączących działalność artystyczną z przedsiębiorczością, opartych na akademickich i lokalnych zasobach ludzkich,
- i) podniesienie atrakcyjności lokalnego rynku pracy jako narzędzia przeciwdziałającego emigracji zarobkowej,
- j) podniesienie jakości kształcenia i dopasowanie oferty edukacyjnej szkół do lokalnego rynku pracy, w tym wsparcie rozwoju infrastruktury edukacyjnej wysokiej jakości i upowszechnienie kształcenia ustawicznego,
- k) wsparcie rzemiosła przez rozwój edukacji, produkcji i usług związanych z tym sektorem, wykorzystanie potencjału Centrum Wsparcia Rzemiosła, Kształcenia Dualnego i Zawodowego w Poznaniu,
- l) wspieranie rozwoju POM jako ośrodka akademickiego zdolnego do konkurowania na arenie międzynarodowej,
- m) podnoszenie jakości życia ludzi młodych, stanowiących potencjał (zasoby pracy) dla rozwoju gospodarki kreatywnej i innowacyjnej.

2. Kierunek działań „Rozwój społeczny Wielkopolski oparty na zasobach materialnych i niematerialnych regionu”:

- a) ochrona i rozwój dziedzictwa kulturowego, wyrównywanie dostępu do dóbr i usług kultury, m.in. przez inwestycje w infrastrukturę kultury i poprawę warunków funkcjonowania instytucji kultury,
- b) rozwój turystyki przez wykorzystanie istniejącego potencjału kulturowego,
- c) polityka integracji obcokrajowców ze społecznością lokalną, w tym promowanie wśród migrantów czynnego udziału w społeczeństwie obywatelskim,
- d) działania na rzecz dopasowania oferty usług publicznych do zmieniających się potrzeb demograficznych, m.in. budowę wysoko wyspecjalizowanych ośrodków świadczenia usług zdrowotnych,
- e) upowszechnienie programów profilaktycznych i rehabilitacyjnych dla poprawy stanu zdrowia mieszkańców POM,

- f) zwiększenie dostępności do realizowanych na terenie POM usług społecznych oraz budowa/modernizacja placówek je świadczących.

3. Kierunek działań „Rozwój infrastruktury z poszanowaniem środowiska przyrodniczego Wielkopolski” :

- a) poprawa dostępności komunikacyjnej przez rozwój infrastruktury transportowej i utworzenie efektywnego systemu komunikacyjnego, w tym:
 - rozbudowa Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (m.in. w układzie pierścieniowym),
 - rozwój poznańskiego węzła kolejowego (m.in. usunięcie wąskiego gardła na odcinku Poznań Wschód – Poznań Główny, budowa dodatkowego korytarza kolejowego),
 - budowa północno-wschodniej obwodnicy Poznania,
 - inwestycje dotyczące ulicy Obornickiej w Poznaniu i Suchym Lesie,
 - budowa/modernizacja dróg (m.in. S5, S11, DK 92, DW 430, DW 434),
- b) rozbudowa i integracja transportu zbiorowego w oparciu o:
 - partnerstwa międzygminne,
 - partnerstwa powiatowo-gminne o charakterze pozamiejskim,
 - współpracę z innymi poziomami samorządu terytorialnego w obszarze metropolitalnym,
 - zmniejszenie emisyjności transportu zbiorowego,
- c) zapobieganie kongestii na drogach POM przez:
 - rozbudowę bezkolizyjnego układu drogowego,
 - budowę mostów i wiaduktów,
 - budowę węzłów przesiadkowych,
- d) rozbudowa sieci tras tramwajowych na obszarze miasta Poznania,
- e) zagęszczenie sieci dróg i ścieżek rowerowych, ze szczególnym uwzględnieniem:
 - łączenia odcinków już istniejących,
 - połączeń pomiędzy sąsiadującymi jednostkami samorządu terytorialnego.
- f) wsparcie kształtowania zielonego pierścienia POM w celu przeciwdziałania negatywnym skutkom suburbanizacji,
- g) ograniczenie niskiej emisji z sektora bytowo-komunalnego i negatywnego wpływu zanieczyszczeń powietrza na zdrowie mieszkańców, w tym wdrożenie programów poprawy efektywności energetycznej budynków,
- h) przeciwdziałanie fragmentacji środowiska przyrodniczego, ochrona krajobrazu i racjonalne korzystanie z zasobów środowiska, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony bioróżnorodności na obszarze Wielkopolskiego Parku Narodowego,
- i) działania na rzecz racjonalnej gospodarki odpadami, w tym promowanie transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym,
- j) zwiększenie zdolności retencyjnej POM i zagospodarowanie wód opadowych.

4. Kierunek działań „Wzrost skuteczności wielkopolskich instytucji i sprawności zarządzania regionem” :

- a) wzmocnianie i kreowanie rozwoju funkcji metropolitalnych Poznania,
- b) rewitalizacja obszarów zdegradowanych oraz obszarów o wysokich wartościach historycznych i kulturowych,
- c) promocja i wsparcie inicjatyw obywatelskich, oraz kontynuacja procesów włączania organizacji pozarządowych i partnerów społeczno-gospodarczych do prac programowych w rozwoju ZIT MOF Poznania,
- d) przeciwdziałanie chaotycznej suburbanizacji w zakresie budownictwa mieszkaniowego,

- e) koordynowanie polityk przestrzennych samorządów lokalnych POM oraz wsparcie rozwoju nowoczesnych usług, w tym e-usług, np. Metropolitalna Platforma Danych i Metropolitalny System Informacji Przestrzennej.

7. System realizacji strategii

System realizacji strategii określa z jednej strony podmioty odpowiedzialne za jej wdrażanie, a z drugiej strony zapewnia konkretyzację działań służących osiągnięciu przyjętych celów strategicznych. W proces realizacji Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035 zaangażowane będzie szerokie spektrum podmiotów i instytucji obejmujących trzy sektory:

1. Publiczny: Stowarzyszenie Metropolia Poznań oraz władze samorządowe 23 jednostek samorządu terytorialnego tworzących Stowarzyszenie.
2. Społeczny: mieszkańcy i ich organizacje, w tym organizacje pozarządowe, liderzy lokalni, aktywiści, inicjatorzy działań oddolnych.
3. Gospodarczy: przedsiębiorcy, organizacje otoczenia biznesu, samorząd gospodarczy.

Główny ciężar odpowiedzialności za właściwe wdrażanie Strategii spoczywa na Stowarzyszeniu Metropolia Poznań. Kluczowe znaczenie ma współpraca pomiędzy JST wchodzącymi w skład Stowarzyszenia, tworząca środowisko do współdziałania i równego traktowania wszystkich podmiotów i instytucji zaangażowanych w realizację Strategii. Fundamentem tego środowiska powinna być partycypacja, otwartość, zintegrowana aktywność, transparentność oraz elastyczność. Powinny one zapewnić efektywną realizację działań służących osiągnięciu zakładanych celów, gwarantując zaspokajanie zbiorowych potrzeb mieszkańców, co stanowi nadrzędny priorytet podejmowanych aktywności.

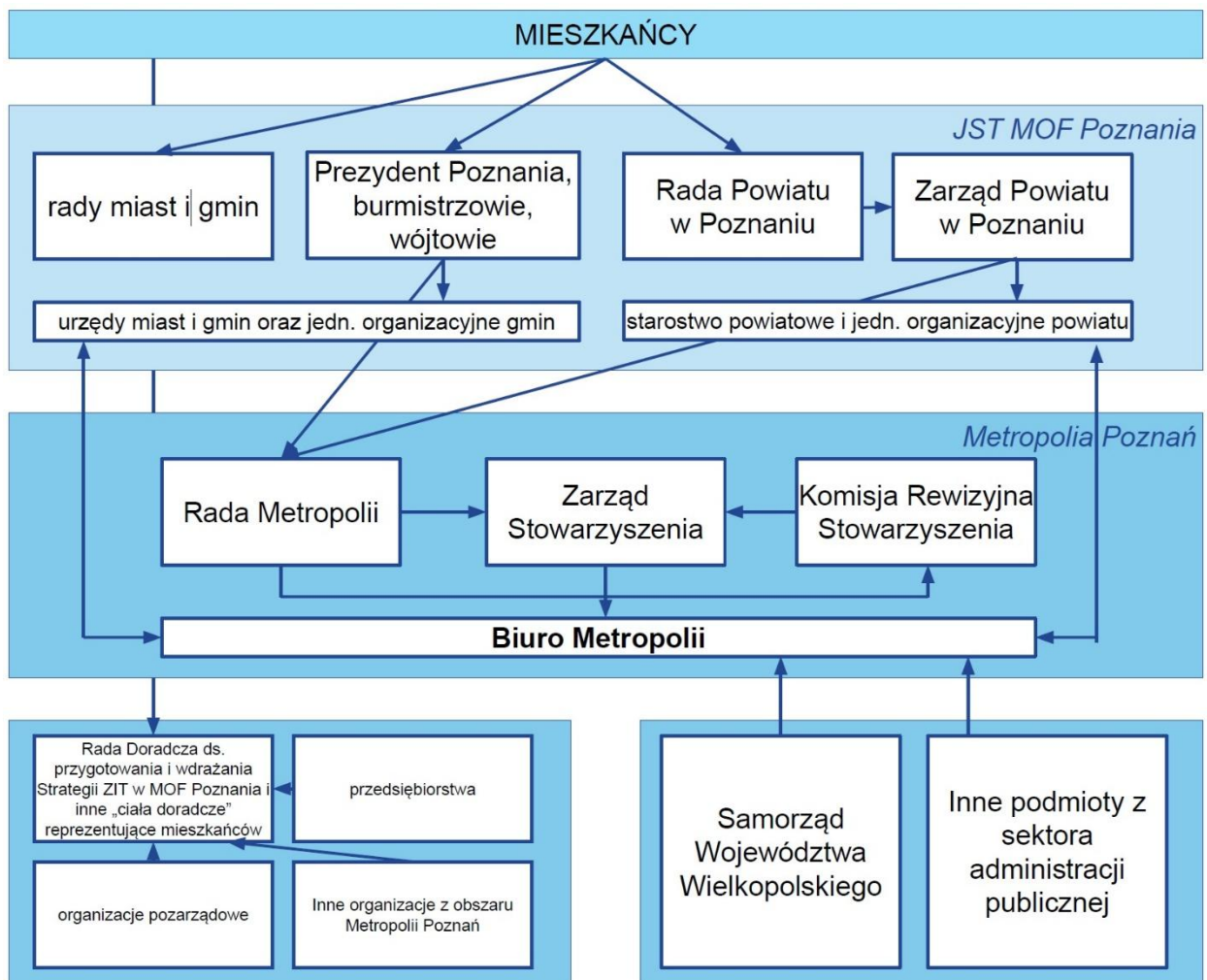
Strukturę systemu realizacji „Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035” przedstawiono na ryc. 7.1. Nadrzędną rolę w tym systemie należy przypisać mieszkańcom, których potrzeby są podstawą określonych w strategii celów i kierunków działań. Mieszkańcy do realizacji usług i zadań publicznych wybierają swoich przedstawicieli, pełniących funkcje stanowiące i kontrolne (rady gmin, rady powiatu) oraz wykonawcze (Prezydent Miasta Poznania, Zarząd Powiatu, burmistrzowie, wójtowie).

1. „Strategia rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035” jest realizowana w ramach Stowarzyszenia Metropolia Poznań, które jest podstawową i główną formą współpracy zrzeszonych jednostek samorządu terytorialnego. Zgodnie ze statutem, celem Stowarzyszenia Metropolia Poznań jest „wspieranie idei samorządu terytorialnego oraz obrona wspólnych interesów członków stowarzyszenia, a w szczególności wspieranie rozwoju społeczno-gospodarczego Aglomeracji oraz współpracy gmin i powiatów w tym zakresie”, a także „prowadzenie działań na rzecz powołania związku zrzeszającego jednostki samorządu terytorialnego tworzące Aglomerację”. Cele te Stowarzyszenie realizuje poprzez określone organy, wśród których jest: Walne Zebranie Członków (zwane Radą Metropolii), Zarząd oraz Komisja Rewizyjna. Istotną rolę w strukturach Stowarzyszenia pełni również Biuro Stowarzyszenia. Poniżej opisano najważniejsze podmioty wspólnej organizacji.
2. Rada Metropolii, jako organ stanowiący Stowarzyszenia Metropolia Poznań, odpowiada za podejmowanie najważniejszych decyzji z punktu widzenia zapisów Strategii, takich jak: ostateczne ustalenie zakresu analiz, struktury celów, przyjmowanie strategii, jej ewaluacji lub aktualizacji. Radę tworzą Prezydent Miasta Poznania, Starosta Poznański, burmistrzowie i wójtowie gmin-członków. Rada w zakresie swoich kompetencji współpracuje także z organami stanowiącymi JST wchodzącymi w skład Stowarzyszenia.
3. Zarząd Stowarzyszenia Metropolia Poznań, jako organ wykonawczy, odpowiada za koordynację realizacji działań wynikających z decyzji podejmowanych przez poszczególne podmioty (przed wszystkim Radą Metropolii). Zarząd kieruje także pracami Biura Stowarzyszenia Metropolii

Poznań i przygotowuje projekty decyzji, rozwiązań i dokumentów, które są przedkładane Radzie Metropolii.

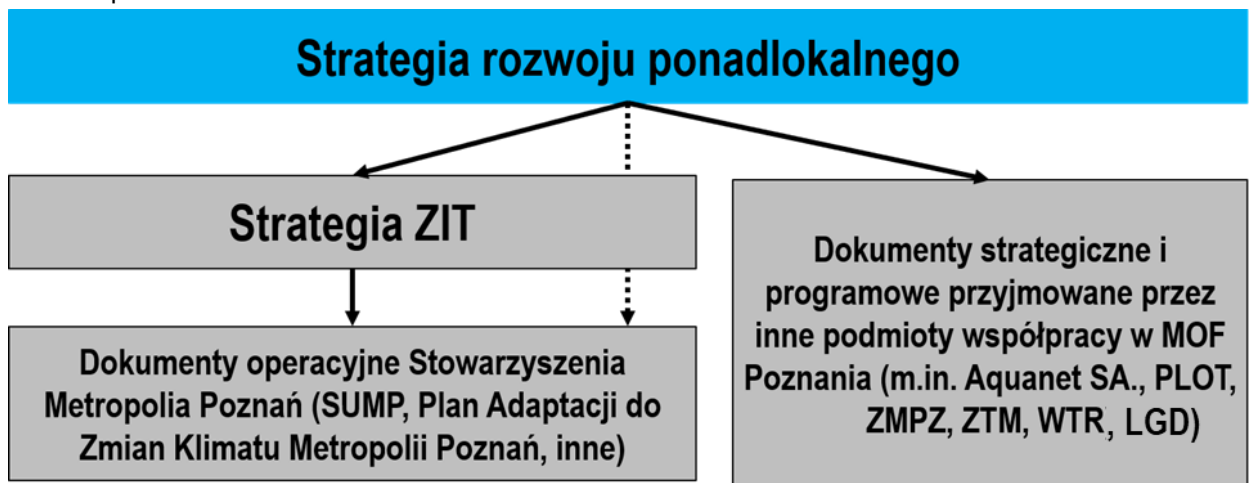
4. Komisja Rewizyjna Metropolii Poznań, która odpowiada za kontrolę zgodności działań organów Stowarzyszenia ze Statutem Stowarzyszenia i uchwałami Rady Metropolii oraz powszechnie obowiązującymi przepisami prawa, a także za opiniowanie rocznego sprawozdania finansowego sporządzonego przez Zarząd.
5. Dyrektor Biura Stowarzyszenia Metropolia Poznań (wraz z pracownikami Biura) odpowiada za: koordynację opracowania i realizacji strategii, a także dokumentów wdrożeniowych. Biuro Stowarzyszenia prowadzi bieżącą realizację zadań związanych z wdrażaniem strategii, zapewnia warunki do efektywnej współpracy, przygotowuje projekty dokumentów i opracowań oraz przedkłada je Zarządowi Stowarzyszenia. Biuro Stowarzyszenia odpowiada także za poszukiwanie nowych źródeł finansowania oraz monitoring i ewaluację realizacji Strategii, a także jej promocję.
6. Organy stanowiące i organy wykonawcze JST tworzących Stowarzyszenie Metropolia Poznań wspierają w zakresie swoich kompetencji wdrażanie decyzji strategicznych z punktu widzenia zapisów Strategii przyjmowanych przez Radę Metropolii.
7. Rada doradcza do spraw przygotowania i wdrażania Strategii ZIT, jako ciało doradcze składające się z partnerów gospodarczych i społecznych opiniuje realizację procesu wdrażania zintegrowanych inwestycji terytorialnych, które są najważniejszym elementem wdrażania strategii rozwoju ponadlokalnego.
8. urzędy miast, gmin, starostwo powiatowe i jednostki organizacyjne gmin i powiatu współpracują z Biurem Stowarzyszenia Metropolia Poznań w sprawach bieżącej realizacji zadań związanych ze Strategią oraz aktywnie uczestniczą w procesie realizacji projektów zintegrowanych, wynikających ze Strategii, zamieszczonych w odrębnej uchwale Rady Metropolii.

Mechanizm funkcjonowania przedstawionej struktury organizacyjnej służącej realizacji Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035 uwzględnia koordynacyjny charakter tego opracowania. Założenia tej struktury oraz proponowane kierunki działań są zgodne z założeniami i kierunkami działań innych dokumentów strategicznych, programowych oraz operacyjnych, jakie zostały przyjęte wcześniej (lub zostaną przyjęte w przyszłości) i są realizowane przez Stowarzyszenie Metropolia Poznań (ryc. 7.2). Strategia rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035 stanowi opracowanie z jednej strony tworzące warunki dla ich pełnej realizacji, przy zapewnieniu maksymalizacji efektów synergicznych, a z drugiej strony opracowanie nadrzędne w stosunku do nowych dokumentów programujących działania rozwojowe na terenie jednostek Stowarzyszenia Metropolia Poznań. O ile szczegółowe dokumenty strategiczne, programowe i operacyjne ukierunkowane są na działania związane z rozwiązywaniem konkretnych problemów i pokonywaniem wyzwań w wybranych wymiarach procesu rozwoju społeczno-gospodarczego lub są dedykowane wdrażaniu konkretnych instrumentów np. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, to Strategia rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035 stara się wskazać w sposób kompleksowy i wieloaspektowy wyzwania oraz działania rozwojowe. Tak pomyślana struktura dokumentów oraz sprawnie funkcjonująca struktura organizacyjna tworzą optymalne warunki dla programowania i wdrażania działań rozwojowych na obszarze funkcjonalnym tworzonym przez jednostki Stowarzyszenia Metropolia Poznań.



Rycina 7.1 Podmioty zaangażowane w realizację Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035

źródło: opracowanie własne.



Rycina 7.2 Strategia rozwoju ponadlokalnego a inne dokumenty strategiczne, programowe i operacyjne Stowarzyszenia Metropolia Poznań

źródło: opracowanie własne.

Wśród dokumentów operacyjnych i sektorowych, kluczowe znaczenie ma Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania na lata 2021-2027. Jest ona podstawowym dokumentem wdrożeniowym dla Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035 w zakresie celów i kierunków działań związanych przede wszystkim z instrumentem ZIT (zob. tab. 7.1).

Tabela 7.1 Powiązanie celów Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035 ze Strategią ZIT w MOF Poznania na lata 2021 - 2027

Strategia ZIT w MOF Poznania na lata 2021-2027 - projekty zintegrowane		Strategia ponadlokalna - cele strategiczne i cele szczegółowe				
		1. Odporne i przyjazne środowisko	2. Zrównoważony system transportowy	3. Konkurencyjna i otwarta na współpracę gospodarka	4. Aktywne i kreatywne społeczeństwo	5. Zintegrowane zarządzanie rozwojem
P1 Publiczne e-usługi w Metropolii Poznań	P1.1 Wsparcie rozwoju e-usług publicznych w samorządach Metropolii Poznań			3.2	4.4	5.6
	P1.2 Metropolitalny System Informacji Przestrzennej II					5.2
	P1.3 Rozbudowa i unowocześnienie systemu PEKA					2.4 / 2.5
P2. Adaptacja do zmian klimatu w Metropolii Poznań	P2.1 Adaptacja do zmian klimatu poprzez ochronę zasobów wodnych n obszarze Metropolii Poznań	1.1 / 1.2 / 1.3				
P3 zrównoważona mobilność miejska w Metropolii Poznań	P3 Zrównoważona mobilność miejska w Metropolii Poznań (lista projektów w załączniku nr 1 do ZIT)		2.1 / 2.2 / 2.3 / 2.4 / 2.5			
P4. Edukacja dla przyszłości w Metropolii Poznań	P4.1 Wspieranie rozwoju uczniów oraz wzmacnianie kompetencji dydaktycznych i wychowawczych nauczycieli w szkołach kształcenia ogólnego Metropolii Poznań				4.1	
	P4.2 Podnoszenie konkurencyjności i jakości szkolnictwa zawodowego w obszarze Metropolii Poznań			3.4	4.1	
	P4.3. Wspieranie aktywnego i zdrowego stylu życia wśród dzieci i młodzieży Metropolii Poznań				4.2	

Strategia ZIT w MOF Poznania na lata 2021-2027 - projekty zintegrowane		Strategia ponadlokalna - cele strategiczne i cele szczegółowe				
		1. Odporne i przyjazne środowisko	2. Zrównoważony system transportowy	3. Konkurencyjna i otwarta na współpracę gospodarka	4. Aktywne i kreatywne społeczeństwo	5. Zintegrowane zarządzanie rozwojem
P5. Zdrowe i aktywne społeczeństwo w Metropolii Poznań	P5.1 Poprawa ergonomii pracy w przedsiębiorstwach i instytucjach na terenie Metropolii Poznań			3.4	4.2	
	P5.2 Zintegrowanie Centrum Opieki i Teleopieki w Metropolii Poznań				4.2	
	P5.3 Poprawa dostępu do usług społecznych, wspierających rodzinę i rodzinną pieczę zastępcza na terenie Metropolii Poznań				4.2	
	P5.4 Aktywizacja i integracja społeczności lokalnych poprzez wsparcie działań organizacji społeczeństwa obywatelskiego				4.3	

źródło: opracowanie Biura Metropolii Poznań.

Poszczególne podmioty uczestniczące w realizacji Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035 będą odpowiadały za różne kierunki działań. W poniższej tabeli zestawiono rekomendacje obejmujące z jednej strony podmiot (lub podmioty) odpowiedzialne za realizację danego kierunku działań, a z drugiej, zbiór podmiotów potencjalnie zaangażowanych w realizację. Wśród podmiotów, które zostały włączone do obu grup znalazły się m.in.:

- Stowarzyszenie Metropolia Poznań (MP),
- jednostki samorządu terytorialnego należące do Stowarzyszenia Metropolia Poznań (JST MP),
- Samorząd Województwa Wielkopolskiego i jednostki podległe (SWW),
- Główny Inspektorat Ochrony Środowiska (GIOŚ),
- Spółka Centralny Port Komunikacyjny (CPK),
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK),
- PKP CARGO S.A. (PKP CARGO),
- Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu (WFOŚiGW),
- Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Poznaniu (RDOŚ),
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu i jednostki podległe (RZGW),
- Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Poznaniu i jednostki podległe (RDLP),
- Wielkopolski Ośrodek Doradztwa Rolniczego w Poznaniu i jednostki podległe (WODR),
- Organizacje pozarządowe (NGO),
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA),
- Wielopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich (WZDW),
- Zarząd Dróg Powiatowych w Poznaniu (ZDP),
- Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu (ZTM),
- Związek Powiatowo-Gminny "Wielkopolski Transport Regionalny" (ZPG WTR),
- Wielkopolski Park Narodowy (WPN),
- Zespół Parków Krajobrazowych Województwa Wielkopolskiego (ZPKWW),
- Poznańska Lokalna Organizacja Turystyczna (PLOT),
- Wielkopolska Organizacja Turystyczna (WOT),
- Poznańskie Centrum Superkomputerowo-Sieciowe (PCSS),
- Wielkopolski Urząd Wojewódzki (WUW),
- Centrum Inicjatyw Senioralnych (CIS),
- Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej w Poznaniu (ROPS),
- Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej (PODGiK),
- Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego (WBPP),
- Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa (KOWR).

Tabela 7.2 Podmioty potencjalnie zaangażowane w realizację Strategii

Numer i nazwa kierunku działań	Podmioty potencjalnie zaangażowane w realizację	Podmiot odpowiedzialny za realizację
Cel strategiczny 1. Odporne i przyjazne środowisko		
Cel szczegółowy 1.1. Adaptacja do zmian klimatu i ochrona różnorodności biologicznej		

Numer i nazwa kierunku działań	Podmioty potencjalnie zaangażowane w realizację	Podmiot odpowiedzialny za realizację
1.1.1. Tworzenie nowych i rewitalizacja istniejących parków, zieleni i terenów zieleni osiedlowej na terenach zabudowanych	MP, JST MP, WFOŚiGW, właściciele nieruchomości, w tym wspólnoty mieszkaniowe, przedsiębiorcy	JST MP
1.1.2. Ochrona zasobów wodnych	MP, JST MP, WFOŚiGW, PGW Wody Polskie, KOWR, RDLP, właściciele nieruchomości, w tym wspólnoty mieszkaniowe, przedsiębiorcy	JST MP
1.1.3. Zwiększenie retencjonowania wód oraz magazynowania wody opadowej i roztopowej	MP, JST MP, WFOŚiGW, PGW Wody Polskie, KOWR, RDLP, spółki wodne z terenu SMP, właściciele nieruchomości, w tym wspólnoty mieszkaniowe, przedsiębiorcy	JST MP
1.1.4. Dążenie do zwiększenia powierzchni terenów leśnych	MP, JST MP, RDLP, WFOŚiGW, KOWR, właściciele nieruchomości, w tym wspólnoty mieszkaniowe, przedsiębiorcy	JST MP
Cel szczegółowy 1.2. Ochrona krajobrazu przyrodniczego i kulturowego		
1.2.1. Ochrona pasmowo-węzłowego układu terenów o wysokich walorach przyrodniczych i rekreacyjnych wg waloryzacji osnowy przyrodniczej opisanej w diagnozie	JST MP, RDLP, RDOŚ, KOWR, SWW, WFOŚiGW	JST MP
1.2.2. Ochrona i wprowadzenie nowych zadrzewień przydrożnych i śródpolnych	JST MP, RDLP, WFOŚiGW, WODR, PGW Wody Polskie, KOWR, właściciele nieruchomości	JST MP, KOWR
1.2.3. Tworzenie nowych form ochrony przyrody, zwłaszcza powoływanych przez samorząd gminny	JST SMP, SWW, RDLP, RDOŚ, WFOŚiGW	JST MP, SWW, RDOŚ
Cel szczegółowy 1.3. Edukacja ekologiczna i partycypacja społeczna w ochronie środowiska		
1.3.1. Wspieranie edukacji ekologicznej w ramach edukacji formalnej i nieformalnej	JST MP, MP, szkoły, przedszkola, NGO	JST MP
1.3.2. Wsparcie kampanii informacyjno-edukacyjnych	JST MP, MP, media tradycyjne i elektroniczne, NGO	JST MP
1.3.3. Wspieranie udziału obywateli w zarządzaniu środowiskiem, w tym w tworzeniu i utrzymaniu lasów cennych przyrodniczo i społecznie	JST MP, MP, NGO, RDLP, RDOŚ	JST MP
Cel szczegółowy 1.4. Wspieranie działań w zakresie gospodarki wodno-ściekowej		
1.4.1. Rozbudowa, modernizacja i optymalizacja systemów infrastruktury kanalizacji sanitarnej	JST MP, MP, WFOŚiGW, właściciele nieruchomości, w tym wspólnoty mieszkaniowe, przedsiębiorcy	JST MP
1.4.2. Rozbudowa, modernizacja i optymalizacja systemów infrastruktury wodociągowej	JST MP, MP, WFOŚiGW, właściciele nieruchomości, w tym wspólnoty mieszkaniowe, przedsiębiorcy	JST MP

Numer i nazwa kierunku działań	Podmioty potencjalnie zaangażowane w realizację	Podmiot odpowiedzialny za realizację
Cel szczegółowy 1.5. Wzmacnianie efektywności gospodarowania odpadami		
1.5.1. Stymulowanie współpracy międzygminnej na rzecz integracji działań w gospodarce odpadami komunalnymi	MP, JST MP	MP, JST MP
1.5.2. Rozwijanie nowoczesnego systemu gospodarki odpadami komunalnymi	MP, JST MP podmioty odbierające odpady komunalne (RDR), właściciele nieruchomości, mieszkańcy	MP, JST MP
1.5.3. Koordynacja i prowadzenie działań edukacyjnych i promocyjnych wśród mieszkańców i przedsiębiorców na rzecz gospodarki cyrkularnej	MP, JST MP, organy prowadzące szkoły, nadleśnictwa, NGO	MP, JST MP,
Cel szczegółowy 1.6. Monitoring środowiska przyrodniczego		
1.6.1. Prowadzenie obserwacji i ocen stanu komponentów środowiska przyrodniczego	GIOŚ, WIOŚ, PIOŚ, RDOŚ, JST MP, MP, jednostki naukowe, NGO	JST MP
1.6.2. Edukacja dotycząca możliwości obserwacji stanu komponentów środowiska przyrodniczego i zmian klimatu oraz rozwój zasobów bazodanowych z aktualnymi informacjami o stanie środowiska, z możliwością wykorzystania nauki obywatelskiej (citizen science).	JST MP, MP, jednostki naukowe, NGO, PGW Wody Polskie	JST MP
Cel strategiczny 2. Zrównoważona mobilność		
Cel szczegółowy 2.1. Rozbudowa infrastruktury transportowej i wzmacnianie roli Metropolii jako węzła w układzie krajowym i europejskim		
2.1.1. Rozwój infrastruktury transportowej zapewniającej powiązanie metropolii z systemem międzynarodowym, krajowym, regionalnym i lokalnym	MP, JST MP, Ministerstwo Infrastruktury, SWW, instytucje zarządzające drogami kołowymi i szynowymi na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym	instytucje zarządzające drogami kołowymi i szynowymi na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym
2.1.2. Rozwój infrastruktury transportu lotniczego oraz skomunikowanie portu lotniczego Ławica przy wykorzystaniu transportu szynowego	Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o. MP, Polskie Porty Lotnicze S.A, Miasto Poznań, SWW, instytucje zarządzające drogami kołowymi i szynowymi na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym	Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o., instytucje zarządzające drogami kołowymi i szynowymi na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym
2.1.3. Wzrost znaczenia transportu towarowego i rozwój infrastruktury	MP, Port Lotniczy Poznań-Ławica, Miasto Poznań, SWW, PKP PLK, PKP CARGO	Zarządcy infrastruktury, prywatne podmioty

Numer i nazwa kierunku działań	Podmioty potencjalnie zaangażowane w realizację	Podmiot odpowiedzialny za realizację
logistycznej w Metropolii Poznań w celu promowania transportu intermodalnego		
Cel szczegółowy 2.2. Rozwój systemu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej		
2.2.1. Budowa możliwości organizacyjnych dla rozwoju systemu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.	PKP PLK, MP, przewoźnicy kolejowi, NGO (np. IdP. SITK RP), instytucje zarządzające drogami szynowymi	SWW
2.2.2. Poprawa dostępności peronów Poznańskiej Kolei Metropolitalnej	PKP PLK, SWW, JST MP, instytucje zarządzające drogami kołowymi i szynowymi na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, właściciele nieruchomości sąsiadujących z infrastrukturą kolejową, NGO (np. IdP. SITK RP), Koleje WLKP	MP
2.2.3. Optymalizacja wykorzystania kolejowej towarowej obwodnicy Poznania z możliwością wprowadzenia ruchu pasażerskiego	MP, JST MP, instytucje zarządzające drogami kołowymi i szynowymi na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym	JST MP, instytucje zarządzające drogami kołowymi i szynowymi na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym
Cel szczegółowy 2.3. Budowa spójnego systemu dróg rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą		
2.3.1. Opracowanie planu metropolitalnej sieci dróg rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	MP, JST MP, SWW, instytucje zarządzające drogami kołowymi na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym	MP
2.3.2. Zapewnienie odpowiedniej jakości tworzonej infrastruktury ze szczególnym uwzględnieniem wygody, atrakcyjności, bezpieczeństwa, bezpośredniości i ochrony przyrody	MP, JST MP, SWW, instytucje zarządzające drogami kołowymi na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym	MP
2.3.3. Budowa metropolitalnej sieci dróg rowerowych z infrastrukturą towarzyszącą przyczyniających się do poprawy stanu środowiska przyrodniczego i zdrowia mieszkańców Metropolii Poznań	MP, JST MP, SWW, instytucje zarządzające drogami kołowymi na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym	JST MP, instytucje zarządzające drogami kołowymi na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym
Cel szczegółowy 2.4. Rozwój zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego		
2.4.1. Dążenie do integracji publicznego transportu zbiorowego w wymiarze organizacyjnym, taryfowym i przestrzennym	MP, JST MP, instytucje zarządzające drogami kołowymi na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym	instytucje zarządzające drogami kołowymi na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym
2.4.2. Integracja transportu zbiorowego z transportem indywidualnym w Metropolii Poznań	MP, JST MP, instytucje zarządzające transportem zbiorowym na terenie Metropolii	JST MP, instytucje zarządzające transportem zbiorowym na terenie Metropolii

Numer i nazwa kierunku działań	Podmioty potencjalnie zaangażowane w realizację	Podmiot odpowiedzialny za realizację
2.4.3. Dążenie do stworzenia jednolitego systemu informacji pasażerskiej	MP, JST MP, instytucje zarządzające transportem zbiorowym na terenie Metropolii	instytucje zarządzające transportem zbiorowym na terenie Metropolii
Cel szczegółowy 2.5. Budowa systemu zarządzania i planowania mobilności		
2.5.1 Opracowanie, aktualizacja i integracja bazy danych umożliwiającej monitorowanie stanu infrastruktury zrównoważonej mobilności, trendów w zakresie zachowań transportowych oraz poziomu bezpieczeństwa osób podróżujących na obszarze Metropolii Poznań	MP, Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	JST MP, ZTM, zarządcy infrastruktury drogowej
2.5.2 Organizacja zespołu roboczego odpowiedzialnego za działania w zakresie zrównoważonej mobilności	MP	JST MP
2.5.3 Monitoring realizacji i aktualizacja Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Poznań	JST MP	MP, Forum Planowania Transportu Metropolii Poznań
Cel strategiczny 3. Konkurencyjna i otwarta na współpracę gospodarka		
Cel szczegółowy 3.1. Integracja oferty inwestycyjnej i wspólna promocja gospodarcza		
3.1.1. Wypracowanie wspólnych standardów obsługi inwestycyjnej i poinwestycyjnej	MP, JST MP	MP
3.1.2. Budowa zintegrowanej bazy terenów inwestycyjnych	MP, JST MP	Powiat Poznański
3.1.3. Utworzenie wspólnej marki gospodarczej Metropolii Poznań i wspólna promocja gospodarcza	MP, JST MP	MP
Cel szczegółowy 3.2. Rozwój zintegrowanej oferty turystycznej		
3.2.1. Rozwój sieci współpracy i partnerstw wśród instytucji kultury i podmiotów działających w branży turystycznej i sportowej w celu wypracowania wspólnej koncepcji zintegrowanej oferty turystycznej	JST MP, MP, PLOT, WOT, WPN, ZPKWW, wybrane podmioty prywatne z zakresu hotelarstwa, gastronomii, wybrane muzea, galerie, teatry	PLOT
3.2.2. Rozwój spójnej i zintegrowanej infrastruktury turystycznej	JST MP, MP	JST MP
3.2.3. Cyfryzacja lokalnych zasobów kultury	JST SMP, MP, Instytucje kultury, muzea, biblioteki, NGO	JST MP, Instytucje kultury, muzea, biblioteki, NGO
3.2.4. Opracowanie wspólnych pakietów turystycznych, sportowych i	JST MP, MP, PLOT, WOT, WPN, ZPKWW, wybrane podmioty prywatne z zakresu hotelarstwa,	PLOT

Numer i nazwa kierunku działań	Podmioty potencjalnie zaangażowane w realizację	Podmiot odpowiedzialny za realizację
zintegrowanej oferty wypoczynku weekendowego i krótkoterminowego	gastronomii, wybrane muzea, galerie, teatry	
3.2.5. Budowa wspólnej i spójnej marki turystycznej Metropolii Poznań oraz prowadzenie wspólnych (zintegrowanych) działań informacyjno-promocyjnych	JST MP, MP, PLOT, WOT, WPN, ZPKWW, wybrane podmioty prywatne z zakresu hotelarstwa, gastronomii, wybrane muzea, galerie, teatry	SMP, PLOT
Cel szczegółowy 3.3. Współpraca w zakresie pozyskiwania czystej i taniej energii		
3.3.1. Zwiększenie efektywności grup zakupowych	JST MP, MP	MP
3.3.2. Wspieranie tworzenia klastrów, spółdzielni energetycznych lub innych form współpracy zwiększających wykorzystanie odnawialnych źródeł energii	MP, klastry i spółdzielnie energetyczne	JST MP
Cel szczegółowy 3.4. Rozwój nowych kompetencji i usług zwiększających konkurencyjność i dywersyfikację rynku pracy		
3.4.1. Rozszerzenie współpracy na linii edukacja – przedsiębiorcy – nauka poprzez spotkania i wymianę informacji zmierzające do określenia przyszłych potrzeb rynku pracy oraz wypracowanie mechanizmów reagowania na zmiany na rynku pracy	JST MP, MP, przedsiębiorcy, instytucje nauki, Obserwatorium gospodarki i rynku pracy aglomeracji poznańskiej	Obserwatorium gospodarki i rynku pracy aglomeracji poznańskiej
3.4.2. Szkolenia dla pracowników sektora edukacji oraz grup stanowiących "ukryte" zasoby pracy w zakresie nowych kompetencji niezbędnych na zmieniającym się rynku pracy	JST MP, MP, przedsiębiorcy, instytucje nauki	MP
Cel strategiczny 4. Aktywne i kreatywne społeczeństwo		
Cel szczegółowy 4.1. Zwiększanie spójności i ciągłości edukacji		
4.1.1. Poprawa jakości oraz dostępności miejsc opieki żłobkowej i wychowania przedszkolnego zgodnie z lokalnymi potrzebami	JST MP, podmioty niesamorządowe (np. fundacje, stowarzyszenia, osoby fizyczne i prawne, uczelnie), żłobki i przedszkola, placówki doskonalenia nauczycieli, mieszkańcy	JST MP
4.1.2. Udoskonalanie funkcjonowania sieci szkół podstawowych w zakresie organizacji przestrzennej, zarządzania i jakości kształcenia dzieci i młodzieży	JST MP, podmioty niesamorządowe (np. fundacje, stowarzyszenia, osoby fizyczne i prawne, uczelnie), szkoły podstawowe, placówki doskonalenia nauczycieli, mieszkańcy	JST MP
4.1.3. Tworzenie warunków dla wszechstronnego rozwoju uczniów oraz rozwój kompetencji kadry dydaktycznej w szkołach ponadpodstawowych	JST MP, podmioty niesamorządowe (np. fundacje, stowarzyszenia, osoby fizyczne i prawne, uczelnie), szkoły ponadpodstawowe, placówki	powiaty MP

Numer i nazwa kierunku działań	Podmioty potencjalnie zaangażowane w realizację	Podmiot odpowiedzialny za realizację
	doskonalenia nauczycieli, centra kształcenia zawodowego i ustawicznego, centra kształcenia praktycznego, mieszkańcy	
4.1.4. Wzmacnianie szkolnictwa zawodowego	JST MP, podmioty niesamorządowe (np. fundacje, stowarzyszenia, osoby fizyczne i prawne, uczelnie), szkoły ponadpodstawowe, placówki doskonalenia nauczycieli, centra kształcenia zawodowego i ustawicznego, centra kształcenia praktycznego, przedsiębiorcy, instytucje rynku pracy, mieszkańcy	powiaty MP
Cel szczegółowy 4.2. Wzmacnianie bezpieczeństwa zdrowotnego i socjalnego		
4.2.1. Wsparcie implementacji zintegrowanego systemu teleopieki medycznej i wzmocnienie działań z zakresu e-zdrowia.	JST MP, MP, uczelnie wyższe, PCSS	JST MP, MP
4.2.2. Wsparcie programów poprawy dostępności do pomocowych i opiekuńczych usług społecznych.	JST MP, MP, CIS, wolontariat, NGO	JST MP, MP
Cel szczegółowy 4.3. Rozwijanie kreatywnego i zintegrowanego społeczeństwa obywatelskiego		
4.3.1. Wzmacnianie aktywności społecznej mieszkańców oraz wolontariatu i postaw prospołecznych.	JST MP, środki masowego przekazu, ROPS, placówki oświatowe, uczelnie wyższe, biblioteki publiczne, centra kultury, NGO	JST MP
4.3.2. Wzmacnianie aktywności obywatelskiej oraz wspieranie uczestnictwa w procesach partycypacji obywatelskiej	JST MP, środki masowego przekazu, ROPS, placówki oświatowe, uczelnie wyższe, biblioteki publiczne, centra kultury, NGO	JST MP
4.3.3. Wspieranie rozwoju sektora pozarządowego, w tym wsparcie instytucjonalne	JST MP, ROPS, NGO	JST MP
Cel szczegółowy 4.4. Kreowanie aktywności kulturalnej i sportowo-rekreacyjnej		
4.4.1. Budowa, rozbudowa i modernizacja obiektów kultury i obiektów sportowo-rekreacyjnych przeznaczonych dla sportowców, turystów, jak i mieszkańców	JST MP (jednostki ds. kultury, sportu i rekreacji), MP, Regionalne Obserwatorium Kultury UAM, Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Ministerstwo Sportu i Turystyki	JST MP (jednostki ds. kultury, sportu i rekreacji)
4.4.2. Zwiększenie i zróżnicowanie oferty wydarzeń kulturalnych i sportowych, w tym wydarzeń o międzynarodowym zasięgu, które wzmacniają potencjał Metropolii Poznań i zwiększają jego rozpoznawalność	JST MP (jednostki ds. kultury, sportu i rekreacji), MP, instytucje kultury, sportu i turystyki	instytucje kultury, sportu i turystyki

Numer i nazwa kierunku działań	Podmioty potencjalnie zaangażowane w realizację	Podmiot odpowiedzialny za realizację
Cel szczegółowy 4.5. Rozwój potencjału naukowego i akademickiego		
4.5.1. Udoskonalanie działalności naukowo-badawczej uczelni wyższych, także w oparciu o zdiagnozowane na tym obszarze luki badawcze	szkoły wyższe, jednostki naukowe Polskiej Akademii Nauk, instytuty badawcze	szkoły wyższe
4.5.2. Prowadzenie wysokiej jakości kształcenia zgodnie z preferencjami studentów oraz wymogami metropolitalnego rynku pracy	szkoły wyższe, partnerzy z otoczenia społeczno-gospodarczego: instytucje rządowe i samorządowe, NGO, przedsiębiorcy	szkoły wyższe
4.5.3. Zacieśnianie współpracy uczelni wyższych z lokalnymi i regionalnymi partnerami z otoczenia społeczno-gospodarczego	szkoły wyższe, partnerzy z otoczenia społeczno-gospodarczego: instytucje rządowe i samorządowe, NGO, przedsiębiorcy	szkoły wyższe
Cel strategiczny 5. Zintegrowane zarządzanie rozwojem		
Cel szczegółowy 5.1. Aktywny udział w tworzeniu ustawowych podstaw współpracy metropolitalnej		
5.1.1. Wypracowanie w ramach Metropolii propozycji rozwiązań prawnych optymalnych z punktu widzenia jej struktury terytorialno-administracyjnej, dotychczasowych doświadczeń organizacyjnych oraz najważniejszych wyzwań rozwojowych	JST MP, Środowisko akademickie poznańskich uczelni	MP
5.1.2. Stała i konsekwentna reprezentacja interesów Metropolii Poznań w pracach merytorycznych i legislacyjnych na poziomie krajowym	Korporacje samorządowe z udziałem JST MP, parlamentarzyści z okręgu poznańskiego	MP
Cel szczegółowy 5.2. Wysoka jakość zintegrowanego planowania rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego wzmacniającego spójność wewnętrzną		
5.2.1. Rozwój kanałów komunikacji i wymiany doświadczeń pomiędzy osobami odpowiedzialnymi za planowanie na poziomie lokalnym	JST MP, środowisko akademickie poznańskich uczelni, organizacje zawodowe urbanistów	MP
5.2.2. Stworzenie zespołu wsparcia planistycznego na poziomie metropolitalnym	JST MP, organizacje zawodowe urbanistów	MP
5.2.3. Wdrożenie mechanizmów zapewnienia spójności strategii i aktów planowania przestrzennego na poziomie gminy ze strategią rozwoju ponadlokalnego	MPU, JST MP, środowisko akademickie poznańskich uczelni, organizacje zawodowe urbanistów	MP
Cel szczegółowy 5.3. Promocja i kształtowanie pozytywnych relacji z otoczeniem		

Numer i nazwa kierunku działań	Podmioty potencjalnie zaangażowane w realizację	Podmiot odpowiedzialny za realizację
5.3.1. Budowa silnej i spójnej marki Metropolii Poznań oraz zwiększenie świadomości społecznej w zakresie konieczności istnienia organizacji zadań na szczeblu metropolitalnym	JST MP, MP, PLOT, NGO, media	MP
5.3.2. Włączanie mieszkańców w proces podejmowania decyzji i poprawa jakości procesów partycypacyjnych	JST MP, MP, NGO, media	MP
5.3.3. Promocja międzynarodowa Metropolii Poznań poprzez udział w wydarzeniach targowych i budowanie partnerstw z metropoliami innych krajów	JST MP, MP, PLOT, Międzynarodowe Targi Poznańskie, sekcje współpracy międzynarodowej poznańskich uczelni wyższych, media	MP
Cel szczegółowy 5.4. Podniesienie poziom kompetencji kadr oraz budowa potencjału do dzielenia się wiedzą i przenoszenia (wdrażania) dobrych praktyk		
5.4.1. Wsparcie i organizacja szkoleń, warsztatów, kursów podnoszących poziom kompetencji kadr samorządowych	JST MP, uczelnie wyższe i organizacje edukacyjno-badawcze	MP
5.4.2. Tworzenie przestrzeni do prowadzenia dyskusji i wymiany wiedzy między pracownikami jednostek samorządu terytorialnego Metropolii Poznań i jednostek podległych	JST MP	MP
Cel szczegółowy 5.5. Cyfryzacja usług publicznych w oparciu o wspólne standardy		
5.5.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury teleinformatycznej, która umożliwi dalszą cyfryzację usług publicznych	JST MP	MP
5.5.2. Integracja istniejących lokalnych systemów e-usług i budowa wspólnej platformy	JST MP	MP
Cel szczegółowy 5.6. Współpraca w reagowaniu na zdarzenia kryzysowe o charakterze ponadlokalnym oraz wzmacnianie systemów ochrony ludności i obrony cywilnej		
5.6.1. Opracowanie wspólnych planów dotyczących zarządzania kryzysowego, ochrony ludności i obrony cywilnej	MP, JST MP, jednostki straży pożarnej, Policja, straże miejskie i gminne, stacje pogotowia ratunkowego, inspektoraty sanitarne	Centrum Zarządzania Kryzysowego miasta Poznania
5.6.2. Dążenie do integracji systemów zarządzania kryzysowego, ochrony ludności i obrony cywilnej	MP, JST MP, jednostki straży pożarnej, Policja, straże miejskie i gminne, stacje pogotowia ratunkowego, inspektoraty sanitarne	Centrum Zarządzania Kryzysowego miasta Poznania
5.6.3. Prowadzenie szkoleń, ćwiczeń i kampanii informacyjnych związanych z potencjalnymi zagrożeniami	MP, JST MP, jednostki straży pożarnej, Policja, straże miejskie i gminne, stacje pogotowia ratunkowego, inspektoraty sanitarne	Centrum Zarządzania Kryzysowego miasta Poznania

źródło: opracowanie własne.

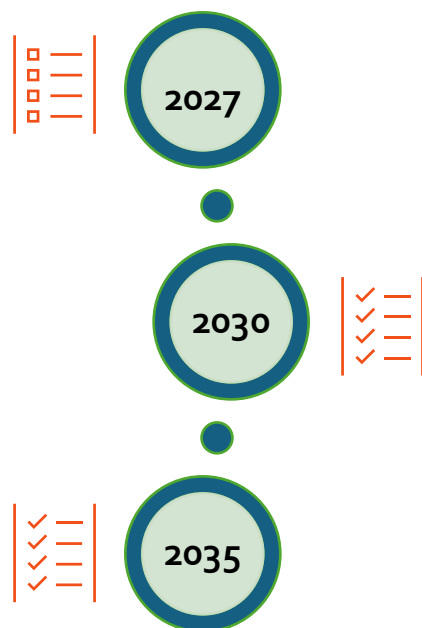
8. Monitoring i ewaluacja

Właściwie realizowana strategia rozwoju ponadlokalnego musi podlegać zaplanowanemu i konsekwentnie realizowanemu procesowi monitoringu i ewaluacji. Wynika to z jednej strony z potrzeby dysponowania wiedzą na temat postępów w zakresie realizacji działań zmierzających do osiągnięcia zakładanych celów, a z drugiej strony stanowi konsekwencję konieczności dostosowywania się do zmieniających się zewnętrznych uwarunkowań rozwojowych oraz wyciągania wniosków z efektów dotychczas podjętych działań.

Monitoring Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035 będzie polegał przede wszystkim na corocznej ocenie aktualności planu działań. Ocena ta powinna zmierzać do sformułowania rekomendacji w zakresie ewentualnej modyfikacji planu działań. W uzasadnionych sytuacjach wyprowadzone rekomendacje mogą zmierzać do modyfikacji przyjętego pierwotnie układu i zakresu kierunków działań. Proces monitoringu polegać będzie na analizie wartości wskaźników postępu rzeczowego i finansowego, co pozwoli na identyfikację dynamiki zmian liczby realizowanych kluczowych działań oraz wartości poniesionych na ten cel nakładów finansowych, w stosunku do całkowitej liczby kluczowych działań oraz ogólnej wartości planowanych nakładów finansowych, w ramach każdego kierunku działania i celu strategicznego. Okresowa ocena dokonywana w ramach monitoringu strategii powinna przybierać formę Raportu. Za przygotowanie Raportu odpowiada Biuro Stowarzyszenia Metropolia Poznań. Oprócz monitoringu zakłada się realizację ewaluacji Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035 przy wykorzystaniu dwóch rodzajów badań ewaluacyjnych:

1. ewaluację *ex-tempore*, *mid-term*, lub *on-going*, czyli ocenę w trakcie realizacji strategii, odpowiadającą na pytanie, czy przyjęte cele nadal są właściwe; ocena ta ma na celu poprawę procedur wdrażania, ulepszenie jakości i potencjału instytucji realizujących strategię rozwoju, może też przyczynić się do integracji podmiotów zaangażowanych w proces wdrażania strategii, wypracowania wspólnego stanowiska oraz sprawniejszego przygotowywania realizacji kolejnych projektów;
2. ewaluację *ex-post*, czyli ocenę po realizacji strategii, odpowiadającą na pytanie, czy efekty realizacji strategii są trwałe; ocena ta pokazuje, co się udało osiągnąć, jakim kosztem, a także, co się nie udało, z jakich powodów i kto za to odpowiada; w ramach ewaluacji *ex-post* można również zbadać wpływ realizacji strategii na sytuację mieszkańców.

Zakłada się realizację dwóch ewaluacji *mid-term*: po dwóch latach od uruchomienia jej realizacji i w połowie okresu strategicznego oraz ewaluacji *ex-post* po upływie całego okresu strategicznego (ryc. 8.1). Przedmiotem ewaluacji będzie weryfikacja stanu realizacji celów wyznaczonych w dokumencie poprzez określone uprzednio kierunki zmian wartości wskaźników (tab. 8.1) lub ocenę jakościową (opis zrealizowanych przedsięwzięć lub przyczyn odstąpienia od ich realizacji). Elementem oceny będą przede wszystkim cele strategiczne, opisane w rozdziale 3, a także kierunki działań wskazane w ich ramach. Idealną sytuacją jest przeprowadzanie ewaluacji w oparciu o wartości konkretnych miar. Jednak charakter niektórych celów uniemożliwia dobranie łatwo dostępnych do analizy wskaźników. Dlatego w ramach ewaluacji *mid-term* oraz *ex-post* wskaźniki ilościowe będą w większości przypadków oparte na wskaźnikach produktów pochodzących z bieżącego monitoringu realizacji poszczególnych przedsięwzięć. W ramach uszczegółowienia poziom realizacji zostanie w obu ewaluacjach uzupełniony opisem tekstowym identyfikującym relacje przyczynowo-skutkowe opierające logikę interwencji na założeniach teorii bazowej, teorii działania i teorii wdrażania.



Rycina 8.1 Ramy czasowe ewaluacji Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035

źródło: opracowanie własne.

Tabela 8.1 Lista wskaźników monitoringu osiągnięcia celów szczegółowych Strategii

Cel szczegółowy	Nazwa wskaźnika	Kierunek zmian
1.1. Adaptacja do zmian klimatu i ochrona różnorodności biologicznej	Powierzchnia terenów zieleni w Metropolii Poznań	wzrost
	Lesistość Metropolii Poznań	wzrost
	Udział terenów uszczelnionych (%)	utrzymanie
1.2. Ochrona krajobrazu przyrodniczego i kulturowego	Liczba nowopowołanych form ochrony przyrody na terenie Metropolii Poznań	wzrost
1.3. Edukacja ekologiczna i partycypacja społeczna w ochronie środowiska	Liczba osób objętych działaniami wspieranymi przez Metropolię Poznań z zakresu formalnej i nieformalnej edukacji ekologicznej	wzrost
	Liczba przeprowadzonych kampanii informacyjno-edukacyjnych na terenie Metropolii Poznań	wzrost
1.4. Wspieranie działań w zakresie gospodarki wodno-ściekowej	Długość nowej i zmodernizowanej infrastruktury kanalizacji sanitarnej na terenie Metropolii Poznań	wzrost
	Długość nowej i zmodernizowanej infrastruktury wodociągowej na terenie Metropolii Poznań	wzrost
1.5. Wzmacnianie efektywności gospodarowania odpadami	Roczne poziomy redukcji, odzysku i recyklingu poszczególnych frakcji odpadów komunalnych (%)	wzrost
	Odsetek ludności ujętej w deklaracjach o wysokości opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi (%)	wzrost
1.6. Monitoring środowiska przyrodniczego	Liczba funkcjonujących systemów monitorujących jakość powietrza na terenie Metropolii Poznań	wzrost
2.1. Rozbudowa infrastruktury transportowej i wzmacnianie roli Metropolii Poznań jako węzła transportowego w układzie krajowym i europejskim	Długość linii kolejowych na terenie Metropolii Poznań	wzrost
	Liczba pasażerów Portu Lotniczego Poznań Ławica	wzrost
	Liczba destynacji oferowanych w ruchu regularnym z Portu Lotniczego Poznań Ławica	wzrost

Cel szczegółowy	Nazwa wskaźnika	Kierunek zmian
2.2. Rozwój systemu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM)	Liczba gmin objętych Poznańską Koleją Metropolitalną	wzrost
	Liczba wybudowanych i zmodernizowanych węzłów przesiadkowych na terenie Metropolii Poznań	wzrost
2.3. Budowa spójnego systemu dróg rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Długość dróg rowerowych na terenie Metropolii Poznań	wzrost
2.4. Rozwój zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego	Liczba wybudowanych i zmodernizowanych węzłów przesiadkowych na terenie Metropolii Poznań	wzrost
2.5. Budowa systemu zarządzania i planowania mobilności	Stopień realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku	wzrost
	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych na obszarze Metropolii Poznań	spadek
3.1. Integracja oferty inwestycyjnej i wspólna promocja gospodarcza	Powierzchnia terenów inwestycyjnych w bazie	wzrost
3.2. Rozwój zintegrowanej oferty turystycznej	Liczba zrealizowanych projektów infrastrukturalnych w obszarze bazy rekreacyjno-wypoczynkowej i turystycznej w obrębie Metropolii Poznań	wzrost
	Liczba projektów wspartych przez jednostki samorządu terytorialnego w ramach Metropolii Poznań w zakresie digitalizacji zasobów dziedzictwa kulturowego, historycznego i przyrodniczego	wzrost
	Liczba pokoi w obiektach noclegowych Metropolii Poznań	wzrost
	Liczba korzystających z atrakcji turystycznych Metropolii Poznań (mierzona dla np. dziesięciu najpopularniejszych atrakcji)	wzrost
3.3. Współpraca w zakresie pozyskiwania czystej i taniej energii	Liczba grup zakupowych na terenie Metropolii Poznań	wzrost
3.4. Rozwój nowych kompetencji i usług zwiększających konkurencyjność i dywersyfikację rynku pracy	Liczba klas patronackich przedsiębiorstw w szkołach ponadpodstawowych na terenie Metropolii Poznań	wzrost
	Liczba szkoleń w zakresie nowych kompetencji dedykowanych osobom ze szczególnymi potrzebami	wzrost
4.1. Zwiększanie spójności i ciągłości edukacji	Odsetek dzieci objętych opieką w żłobkach na terenie Metropolii Poznań	wzrost
	Odsetek dzieci objętych opieką przedszkolną na terenie Metropolii Poznań	wzrost
	Liczba szkoleń podnoszących kompetencje kadry dydaktycznej w szkołach ponadpodstawowych na terenie Metropolii Poznań	wzrost
	Zdawalność egzaminów maturalnych: licea ogólnokształcące, technika (dla młodzieży)	wzrost
4.2. Wzmacnianie bezpieczeństwa zdrowotnego i socjalnego	Liczba programów poprawy dostępności do usług społecznych realizowanych na terenie Metropolii Poznań	wzrost
	Liczba beneficjentów środowiskowej pomocy społecznej na terenie Metropolii Poznań	spadek
4.3. Rozwijanie kreatywnego i zintegrowanego	Liczba organizacji pozarządowych działających w Metropolii Poznań	wzrost

Cel szczegółowy	Nazwa wskaźnika	Kierunek zmian
społeczeństwa obywatelskiego	Wysokości środków przeznaczonych w ramach budżetów obywatelskich funkcjonujących w Metropolii Poznań	wzrost
	Frekwencja w wyborach samorządowych w Metropolii Poznań	wzrost
4.4. Kreowanie aktywności kulturalnej i sportowo-rekreacyjnej	Liczba nowych i zmodernizowanych obiektów kultury i sportowo-rekreacyjnych w Metropolii Poznań	wzrost
	Liczba zorganizowanych imprez masowych w Metropolii Poznań	wzrost
4.5. Rozwój potencjału naukowego i akademickiego	Patenty udzielone przez UPRP - jednostki naukowe Polskiej Akademii Nauk, instytuty badawcze, szkoły wyższe	wzrost
	Liczba staży, praktyk studenckich i absolwenckich w przedsiębiorstwach na terenie Metropolii Poznań	wzrost
5.1. Aktywny udział w tworzeniu ustawowych podstaw współpracy metropolitalnej	Liczba interpelacji, opinii i stanowisk w pracach merytorycznych i procesach legislacyjnych	wzrost
5.2. Wysoka jakość zintegrowanego planowania rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego wzmacniającego spójność wewnętrzną	Liczba strategii rozwoju i planów ogólnych gmin pozytywnie zweryfikowanych pod względem zgodności ze strategią rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035	wzrost
5.3. Promocja i kształtowanie pozytywnych relacji z otoczeniem	Liczba upublicznionych procesów konsultacyjnych w ramach metropolitalnego portalu konsultacji społecznych	wzrost
	Udział członków Metropolii Poznań w wydarzeniach międzynarodowych promujących markę metropolitalną	wzrost
	Roczna liczba wyświetleń postów na profilu Metropolia Poznań na portalu Facebook	wzrost
5.4. Podniesienie poziomu kompetencji kadr oraz budowa potencjału do dzielenia się wiedzą i przenoszenia (wdrażania) dobrych praktyk	Liczba zorganizowanych szkoleń, warsztatów i kursów w ciągu roku w Metropolii Poznań	wzrost
5.5. Cyfryzacja usług publicznych w oparciu o wspólne standardy	Liczba systemów (gminnych lub powiatowych) zintegrowanych do poziomu wspólnej, metropolitalnej platformy	wzrost
5.6. Współpraca w reagowaniu na zdarzenia kryzysowe o charakterze ponadlokalnym oraz wzmacnianie systemów ochrony ludności i obrony cywilnej	Liczba przeprowadzonych szkoleń, ćwiczeń i kampanii informacyjnych	wzrost

źródło: opracowanie własne.

9. Ramy finansowe i źródła finansowania

Realizacja założeń przyjętych w „Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035” wymaga zaangażowania znacznych środków finansowych. Będą one pochodziły z różnych źródeł, jednak kluczowe będą środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład Stowarzyszenia Metropolia Poznań, a także środki zewnętrzne, w tym szczególnie te, które zostały przeznaczone na zintegrowane inwestycje terytorialne realizowane w ramach programu Fundusze Europejskiej dla Wielkopolski 2021-2027 oraz w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027.

Najważniejsze dane pokazujące środki własne członków Stowarzyszenia Metropolia Poznań w okresie 2017-2023 przedstawiono w tabeli 9.1. Dochody ogółem wszystkich jednostek Metropolii Poznań wyniosły w ostatnich 7 latach od 6,1 do 9,3 mld zł. Warto jednak dodać, że znaczna część tych środków (tj. ok. 5,1-8,1 mld zł) była przeznaczona na wydatki bieżące, związane z funkcjonowaniem infrastruktury usług publicznych. Wydatki majątkowe inwestycyjne w okresie 2017-2023 wyniosły z kolei od ok. 930 mln zł (w 2017 r.) do ok. 1,9 mld zł (w 2023 r.). Zakłada się, że gminy i powiat Stowarzyszenia Metropolia Poznań przeznaczą ze środków własnych na projekty zintegrowane realizowane w ramach wdrażania Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035 kwotę przynajmniej 400 mln zł. Ostateczna wartość środków własnych przeznaczonych na inwestycje będzie zależeć od katalogu przewidzianych do realizacji projektów oraz operatów szacunkowych, pokazujących z dużym prawdopodobieństwem potencjalne koszty realizacji poszczególnych projektów.

Tabela 9.1 Wybrane pozycje budżetów JST wchodzących w skład Stowarzyszenia Metropolia Poznań z okresu 2017-2023 [mln zł]

Wskaźnik finansowy	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
dochody ogółem	6 133,35	6 634,01	7 538,04	8 112,89	9 157,12	9 296,58	9 294,64
dochody własne	3 849,74	4 175,33	4 562,12	4 754,85	5 213,87	5 804,53	5 780,14
dochody majątkowe	313,12	336,31	422,36	535,54	611,58	610,68	722,39
dochody bieżące	5 820,23	6 297,70	7 115,68	7 577,35	8 545,54	8 685,90	8 572,25
wydatki ogółem	6 061,16	6 684,41	7 612,61	8 039,05	8 860,91	9 636,40	10 042,86
wydatki bieżące	5 078,37	5 402,64	6 206,84	6 742,10	7 265,01	7 874,15	8 093,05
wynik bieżący	741,85	895,05	908,84	835,25	1 280,53	811,75	479,20
wydatki majątkowe inwestycyjne	931,47	1 228,68	1 332,16	1 248,66	1 522,97	1 506,23	1 857,79

źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze sprawozdań z wykonania budżetu, publikowanych przez Ministerstwa Finansów.

Zadania wynikające z wdrażania Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035 będą w znacznej mierze finansowane ze środków na realizację Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Dokumentem, który szczegółowo opisuje tę kwestię jest Strategia ZIT w MOF Poznania na lata 2021-2027. Na realizację ZIT w MOF Poznania w ramach Funduszy Europejskich dla Wielkopolski 2021-2027 (FEW 2021-2027) wydzielona została kwota 118 603 175,96 euro, w tym 104 370 794,85 euro w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (88% ogólnej alokacji ZIT) oraz

14 232 381,11 euro w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego + (12% alokacji ZIT). W tabeli 9.2 przedstawiono strukturę alokacji ZIT z podziałem na cele polityki i cele szczegółowe określone w programie Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027 (FEW), kwotę alokacji (euro) oraz wskazanie celów szczegółowych Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035, które są poszczególnych źródeł realizowane.

Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027 będą także źródłem finansowania innych inwestycji, ważnych dla wdrażania Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035. Ich zakres oraz powiązanie z celami Strategii zapisano w tab. 9.3. Jednostki samorządu terytorialnego Metropolii Poznań mogą w ramach określonych działań FEW 2021-2027 pozyskać w sumie nawet kilkaset milionów zł. Łączna alokacja FEW 2021-2027 w działaniach spoza instrumentu ZIT, które mogą być dostępna dla podmiotów z Metropolii Poznań sięga ponad 1 mld euro.

Ponadto, w zakresie rozwoju systemów zrównoważonej mobilności miejskiej (cel strategiczny 2) dodatkowym źródłem wsparcia będą środki pochodzące z programów krajowych, w tym przede wszystkim w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS 2021-2027). Będą one pełnić rolę komplementarną do projektów z zakresu mobilności miejskiej, wdrażanych w ramach ZIT, a finansowanych z programów regionalnych. Dla Metropolii Poznań w ramach Priorytetu III Transport miejski programu FEnIKS 2021-2027 na projekty publicznego transportu miejskiego zarezerwowana została kwota 450 000 000 PLN (cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej). Projekty realizowane będą w trybie niekonkurencyjnym.

Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki 2021-2027, którego celem jest zwiększenie potencjału w zakresie badań i innowacji oraz wykorzystywania zaawansowanych technologii, wzrost konkurencyjności MŚP, rozwinięcie umiejętności na rzecz inteligentnych specjalizacji, transformacji przemysłowej i przedsiębiorczości, transformacja gospodarki w kierunku Przemysłu 4.0 oraz zielonych technologii. – łączny budżet programu to ok. 42,9 mld zł (jego zakres pokrywa się głównie z celem strategicznym 3 i 4).

Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027, którego celem jest m.in. wsparcie samozatrudnienia, rozwój potencjału instytucji i służb rynku pracy, poprawa jakości systemów kształcenia oraz rozwój edukacji włączającej, wspieranie procesu uczenia się przez całe życie, w tym kompetencji cyfrowych osób dorosłych, wsparcie systemu szkolnictwa wyższego, w tym w dostosowaniu oferty do wyzwań związanych z cyfrową i zieloną transformacją, wspieranie instytucji odpowiedzialnych za integrację społeczno-zawodową migrantów, rozwój potencjału instytucji działających w sferze integracji społecznej, usług społecznych i ekonomii społecznej, rozwój opieki nad najmłodszymi dziećmi, zapewnienie równych szans dla osób z niepełnosprawnościami, wsparcie systemu ochrony zdrowia, w tym kształcenie podyplomowe lekarzy, pielęgniarek, położnych oraz innych zawodów związanych z ochroną zdrowia – łączny budżet programu to ok. 20,9 mld zł (jego zakres pokrywa się głównie z celem strategicznym 4).

Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy 2021-2027, którego celem jest m.in. zwiększenie dostępu do ultraszybkiego internetu szerokopasmowego, udostępnienie zaawansowanych e-usług pozwalających w pełni na elektroniczne załatwienie spraw obywateli i przedsiębiorców (4 i 5 stopień e-dojrzałości usług), zapewnienie cyberbezpieczeństwa poprzez wsparcie w ramach nowego dedykowanego obszaru interwencji, rozwój gospodarki poprzez zwiększenie ilości danych wysokiej jakości otwartych do ponownego wykorzystania, rozwój współpracy na rzecz tworzenia cyfrowych rozwiązań problemów społeczno-gospodarczych, wsparcie rozwoju zaawansowanych kompetencji cyfrowych kadr

zaangażowanych w świadczenie usług, produktów lub procesów cyfrowych, w szczególności w obszarze cyberbezpieczeństwa – łączny budżet programu to ok. 11 mld zł (jego zakres pokrywa się głównie z celem strategicznym 3 i 5).

Kolejnym źródłem finansowania inwestycji zmierzających do osiągnięcia celów Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035 jest Krajowy Plan Odbudowy (KPO), czyli unijny instrument, który oferuje polskim samorządom (i innym podmiotom) znaczące możliwości finansowania różnorodnych projektów, które docelowo mają na celu przyspieszenie odbudowy gospodarczej po pandemii COVID-19 oraz wsparcie transformacji zielonej i cyfrowej. W ramach KPO przewidziano realizację kilku priorytetów:

1. **Odporność i konkurencyjność gospodarki**, w ramach którego przewidziano działania obejmujące m.in.: nowe miejsca pracy; nowe inwestycje i wyższe zarobki; pomoc rodzicom na rynku pracy (więcej żłobków i klubów dziecięcych); likwidacja barier prawnych i ułatwienia dla firm; innowacje i nowoczesne technologie (w ramach tego działania podmioty z Metropolii Poznań będą mogły pozyskiwać środki na osiągnięcie założeń celu strategicznego 3 oraz 4.1).
2. **Zielona energia i zmniejszenie energochłonności**, w ramach którego przewidziano działania obejmujące m.in.: czyste powietrze; szybszą wymianę starych pieców węglowych na bardziej ekologiczne; zakup paneli fotowoltaicznych i kolektorów słonecznych; inteligentną sieć energetyczną; technologie wodorowe; zielone miasta (w ramach tego działania podmioty z Metropolii Poznań będą mogły pozyskiwać środki na osiągnięcie założeń celu strategicznego 1).
3. **Transformacja cyfrowa**, w ramach którego przewidziano działania obejmujące m.in.: szybki Internet, e-usługi, poprawę infrastruktury informatycznych szkół, bezpieczeństwo w Internecie (w ramach tego działania podmioty z Metropolii Poznań będą mogły pozyskiwać środki na osiągnięcie założeń celu strategicznego 5 oraz 4.1).
4. **Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia**, w ramach którego przewidziano działania obejmujące m.in.: nowy sprzęt dla szpitali; modernizację placówek medycznych; większą dostępność do usług medycznych (w ramach tego działania podmioty z Metropolii Poznań będą mogły pozyskiwać środki na osiągnięcie założeń celu strategicznego 4.2).
5. **Zielona, inteligentna mobilność**, w ramach którego przewidziano działania obejmujące m.in.: zwiększenie liczby autobusów elektrycznych i wodorowych; rozwój infrastruktury kolejowej; budowę obwodnic; poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (w ramach tego działania podmioty z Metropolii Poznań będą mogły pozyskiwać środki na osiągnięcie założeń celu strategicznego 2).
6. **Bezpieczeństwo energetyczne**, w ramach którego przewidziano działania obejmujące m.in. rozwój OZE, rozwój lokalnych społeczności energetycznych, rozwój zrównoważonego transportu, poprawę efektywności energetycznej budynków (w ramach tego działania podmioty z Metropolii Poznań będą mogły pozyskiwać środki na osiągnięcie założeń celu strategicznego 1, 2 i 3).
7. **Poprawa jakości instytucji i warunków realizacji KPO**, w ramach którego przewidziano działania obejmujące m.in.: zwiększenie roli konsultacji społecznych i publicznych oraz poprawę warunków inwestowania (w ramach tego działania podmioty z Metropolii Poznań będą mogły pozyskiwać środki na osiągnięcie założeń celu strategicznego 3 i 5).

Zadania wynikające z wdrażania Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035 mogą być także finansowane ze środków innych niż wymienione powyżej, w tym w ramach: pozostałych programów i mechanizmów finansowych UE i EOG, programów Narodowego Instytutu Wolności - Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego (np. Program Fundusz Inicjatyw Obywatelskich NOWEFIO), programów ministerialnych (np. Programu wieloletniego na rzecz Osób Starszych „Aktywni+”), środków Narodowego

Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu.

Tabela 9.2 Struktura alokacji środków w ramach ZIT FEW 2021-2027 przeznaczonych na realizację wybranych celów Strategii

Cel szczegółowy FEW 2021-2027	Działanie FEW 2021-2027	Alokacja dla ZIT MOF Poznania [euro]	Nr celu Strategii
Cs1.ii Czerpanie korzyści z cyfryzacji dla obywateli, przedsiębiorstw, organizacji badawczych i instytucji publicznych	01.04 Rozwój e-usług i e-zasobów publicznych w ramach ZIT	17 172 287	5.5. 5.6.
Cs2.iv Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego	02.06 Zwiększanie odporności na zmiany klimatu i klęski żywiołowe w ramach ZIT	27 863 448	1.1.
Cs2.viii Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej	03.02 Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w ramach ZIT	58 109 129	2.1. 2.2. 2.3. 2.4. 2.5.
Cs4.f Wspieranie równego dostępu do dobrej jakości, włączającego kształcenia i szkolenia oraz możliwości ich ukończenia, w szczególności w odniesieniu do grup w niekorzystnej sytuacji, od wczesnej edukacji i opieki nad dzieckiem przez ogólne i zawodowe kształcenie i szkolenie, po szkolnictwo wyższe, a także kształcenie i uczenie się dorosłych, w tym ułatwienie mobilności edukacyjnej dla wszystkich i dostępności dla osób z niepełno-sprawnościami	06.08 Edukacja przedszkolna, ogólna oraz kształcenie zawodowe w ramach ZIT	4 255 319	4.1, 4.5
Cs4.d Wspieranie dostosowania pracowników, przedsiębiorstw i przedsiębiorców do zmian, wspieranie aktywnego i zdrowego starzenia się oraz zdrowego i dobrze dostosowanego środowiska pracy, które uwzględnia zagrożenia dla zdrowia	06.05 Wsparcie pracowników i pracodawców w ramach ZIT		3.4, 4.2
Cs4.k Zwiększanie równego i szybkiego dostępu do dobrej jakości, trwałych i przystępnych cenowo usług, w tym usług, które wspierają dostęp do mieszkań oraz opieki skoncentrowanej na osobie, w tym opieki zdrowotnej; modernizacja systemów ochrony socjalnej, w tym wspieranie dostępu do ochrony socjalnej ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i grup w niekorzystnej sytuacji; poprawa dostępności, w tym dla osób z niepełno-sprawnościami, skuteczności i odporności systemów ochrony zdrowia i usług opieki długoterminowej	06.14 Usługi społeczne i zdrowotne w ramach ZIT	8 996 317	4.2, 4.3
Cs4.l Promowanie integracji społecznej osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym, w tym osób najbardziej potrzebujących i dzieci	06.18 Integracja i aktywizacja społeczna oraz wsparcie potencjału w ramach ZIT		4.2, 4.3

Cel szczegółowy FEW 2021-2027	Działanie FEW 2021-2027	Alokacja dla ZIT MOF Poznania [euro]	Nr celu Strategii
Cs5.i Wspieranie zintegrowanego i sprzyjającego włączeniu społecznemu rozwoju społecznego, gospodarczego i środowiskowego, kultury, dziedzictwa naturalnego, zrównoważonej turystyki i bezpieczeństwa na obszarach miejskich	07.04 Wspieranie instrumentów terytorialnych ZIT	2 206 676	3.2, 4.4

źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania na lata 2021-2027 (wersja 1.1).

Tabela 9.3 Struktura alokacji środków w ramach FEW 2021-2027 (innych niż ZIT) przeznaczonych na realizację wybranych celów Strategii

Działanie	Cel strategii	Alokacja UE (EUR)
FEWP.01.01 Wsparcie potencjału B+R podmiotów badawczych w regionie	3.1, 4.5	26 000 000
FEWP.01.02 Wsparcie działalności B+R przedsiębiorstw i konsorcjów przedsiębiorstw z organizacjami badawczymi, w tym w zakresie infrastruktury B+R	3.1, 4.5	36 060 442
FEWP.01.05 Wsparcie konkurencyjności i rozwoju przedsiębiorstw w dostosowaniu do wyzwań gospodarki - Instrumenty finansowe	5.1	30 000 000
FEWP.01.06 Rozwój przedsiębiorstw poprzez wsparcie IOB/Klastry oraz wsparcie ich potencjału	5.1	13 000 000
FEWP.01.07 Wzmocnienie procesu przedsiębiorczego odkrywania i promocja gospodarki w regionie	5.1	6 000 000
FEWP.02.01 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych	1.2	50 000 000
FEWP.02.02 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych - Instrumenty finansowe	1.2	9 000 000
FEWP.02.03 Rozwój energii odnawialnej (OZE)	1.2	15 000 000
FEWP.02.04 Rozwój energii odnawialnej (OZE) – Instrumenty Finansowe	1.2	50 000 000
FEWP.02.07 Rozwój zrównoważonej gospodarki wodno – ściekowej	1.4	35 000 000
FEWP.02.08 Wspieranie transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym i gospodarki zasobooszczędnej	1.5	14 100 000
FEWP.02.09 Wspieranie transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym i gospodarki zasobooszczędnej – Instrumenty Finansowe	1.5	30 000 000
FEWP.02.10 Ochrona i zachowanie przyrody wraz z rozwojem zielonej infrastruktury oraz ograniczeniem zanieczyszczeń	1.2	20 000 000
FEWP.04.01 Infrastruktura drogowa	2.1, 2.3	129 000 000
FEWP.04.02 Transport kolejowy	2.1, 2.2, 2.4, 2.5	62 150 974

Działanie	Cel strategii	Alokacja UE (EUR)
FEWP.05.01 Poprawa równego dostępu do wysokiej jakości kształcenia, szkolenia i uczenia się przez całe życie poprzez wsparcie infrastruktury edukacyjnej	4.1	64 000 000
FEWP.05.02 Infrastruktura społeczna przyczyniająca się do włączenia społecznego	4.2	10 000 000
FEWP.05.03 Infrastruktura ochrony zdrowia	4.2	66 000 000
FEWP.05.04 Kultura i zrównoważona turystyka	3.2, 4.4	53 041 468
FEWP.06.01 Aktywizacja zawodowa osób bezrobotnych i poszukujących pracy – projekty PUP	3.4	75 000 000
FEWP.06.02 Wsparcie w ramach OHP i mobilność w ramach sieci EURES	3.4	2 450 000
FEWP.06.03 Wyrównywanie szans kobiet i mężczyzn na rynku pracy	3.4	15 000 000
FEWP.06.06 Wsparcie systemu szkolnictwa ogólnego oraz systemu szkolnictwa zawodowego	3.4, 4.1	31 708 333
FEWP.06.09 Wspieranie uczenia się przez całe życie	4.1	23 463 782
FEWP.06.10 Aktywna integracja	4.3, 4.4	41 036 218
FEWP.06.11 Podmioty ekonomii społecznej	4.2	19 261 950
FEWP.06.12 Integracja społeczno-gospodarcza obywateli państw trzecich, w tym migrantów	4.3	14 000 000
FEWP.06.15 Wsparcie rodziny i systemu pieczy zastępczej	4.2	21 444 325
FEWP.06.16 Integracja społeczna i aktywizacja społeczna	4.3	13 562 130
FEWP.06.17 Budowanie potencjału społeczeństwa obywatelskiego i partnerów społecznych	4.3	4 900 000
FEWP.07.01 Rewitalizacja	4.2	40 600 000
FEWP.07.02 Rewitalizacja – Instrumenty finansowe	4.2	4 400 000
FEWP.07.03 Kultura i turystyka	4.4	62 500 000
FEWP.07.04 Wspieranie instrumentów terytorialnych ZIT	5.1, 5.2	2 500 000
FEWP.08.01 Wspieranie rozwoju programowanego w Lokalnych Strategiach Rozwoju (RLKS)	1.1, 3.2, 4.3, 4.4	20 000 000
FEWP.09.01 Wsparcie pracowników i pracodawców w ramach rozwoju lokalnego	3.1, 3.4	297 256
FEWP.09.02 Edukacja przedszkolna, ogólna oraz kształcenie zawodowe w ramach rozwoju lokalnego	4.1	10 289 635
FEWP.09.03 Uczenie się przez całe życie w ramach rozwoju lokalnego	4.1	2 126 524
FEWP.09.04 Usługi społeczne i zdrowotne w ramach rozwoju lokalnego	4.2	594 511
FEWP.09.05 Zarządzanie Lokalnymi Strategiami Rozwoju	5.2, 5.4	5 426 625
FEWP.09.06 Aktywizacja społeczna osób najbardziej zagrożonych wykluczeniem społecznym, budowanie lokalnego potencjału społeczeństwa obywatelskiego	4.2, 4.3	11 265 449

źródło: opracowanie własne na podstawie Szczegółowy Opis Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027 (wersja SZOP.FEWP.017 z dnia 2024-09-26).

10. Opis procesu uspołecznienia strategii

W procesie opracowywania dokumentu „Strategia rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035” istotnym elementem była partycypacja społeczna. Zaangażowanie mieszkańców, partnerów społecznych i gospodarczych oraz przedstawicieli samorządów lokalnych pozwoliło lepiej dostosować projekt strategii do potrzeb i oczekiwań społeczności metropolitalnej. Opisany poniżej proces uspołecznienia dokumentu – poprzez konsultacje społeczne – stanowił istotne narzędzie zwiększające legitymizację przyjmowanych założeń i kierunków działań.

Celem przeprowadzonych konsultacji społecznych było zebranie uwag i opinii do projektu dokumentu „Strategia rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035”. Zgromadzony materiał służył jako podstawa do opracowania ostatecznej wersji strategii, lepiej odpowiadającej na potrzeby użytkowników przestrzeni metropolitalnej i lokalnych wspólnot. Konsultacje stanowiły element szeroko rozumianego dialogu z interesariuszami, którego celem było zwiększenie transparentności procesu planowania i wzmocnienie poczucia współodpowiedzialności za przyszłość metropolii.

Proces konsultacyjny został przeprowadzony zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa – w szczególności na podstawie art. 6 ust. 3–5 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 198). Podstawą organizacyjną była również uchwała nr 4/2024 Rady Metropolii Poznań z dnia 26 lutego 2024 r., zmieniająca uchwałę nr 6/2022 z dnia 14 czerwca 2022 r., w której formalnie przystąpiono do prac nad strategią rozwoju ponadlokalnego.

Konsultacje miały charakter otwarty i były skierowane do mieszkańców Poznania oraz gmin należących do Stowarzyszenia Metropolia Poznań, a także do mieszkańców gmin sąsiednich, przedstawicieli związków gmin, lokalnych partnerów społecznych i gospodarczych oraz wszystkich zainteresowanych rozwojem metropolii. Celem było stworzenie przestrzeni do dialogu oraz umożliwienie szerokiego udziału w formułowaniu zapisów strategii.

Konsultacje przeprowadzono w terminie od 11 kwietnia do 21 maja 2025 roku, co dało łącznie 40 dni na zgłaszanie opinii. Informacja o konsultacjach została zamieszczona na stronie internetowej Stowarzyszenia Metropolia Poznań, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz na dedykowanym metropolitalnym portalu konsultacyjnym. Projekt dokumentu był dostępny online, a uwagi można było przesyłać za pośrednictwem formularza elektronicznego, drogą mailową, poprzez system eDoręczeń, tradycyjną pocztą lub osobiście w siedzibie biura Metropolii Poznań. Wielokanałowy charakter procesu umożliwił aktywne włączenie się w konsultacje osobom i podmiotom o różnym poziomie cyfrowych kompetencji oraz z różnych części obszaru metropolitalnego.

Spotkania stacjonarne

Ważnym elementem procesu uspołecznienia Strategii były spotkania stacjonarne, umożliwiające bezpośrednią rozmowę z interesariuszami oraz pogłębioną wymianę opinii i doświadczeń. Kluczowym wydarzeniem było otwarte spotkanie konsultacyjne, które odbyło się 23 kwietnia 2025 r. w godzinach 17:00–20:00 na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu (Collegium Iuridicum Novum, al. Niepodległości 53). W trakcie spotkania zaprezentowano projekt Strategii, a następnie przeprowadzono warsztaty, których celem była wspólna analiza struktury celów szczegółowych – uczestnicy pracowali nad ich hierarchizacją i formułowali propozycje działań, które mogłyby zostać ujęte w strategii. Efektem pracy warsztatowej był ranking celów szczegółowych (tab. 10.1) oraz lista potencjalnych działań przypisanych do każdego z nich. W spotkaniu wzięło udział 21 osób. Podczas towarzyszącej warsztatom otwartej dyskusji poruszano m.in. temat wpływu przemian demograficznych na lokalne polityki publiczne, wyzwania związane z zaangażowaniem szerokiego kręgu

mieszkańców w proces konsultacyjny, a także zagadnienia podziału kompetencji i odpowiedzialności w ramach wdrażania strategii.

Tabela 10.1 Ranking celów szczegółowych będący efektem warsztatów strategicznych

1. Odporne i przyjazne środowisko	Liczba kropek	Udział wskazań
1.1. Adaptacja do zmian klimatu i ochrona różnorodności biologicznej	70	26,0%
1.4. Wspieranie działań w zakresie gospodarki wodno-ściekowej	56	20,8%
1.2. Ochrona krajobrazu przyrodniczego i kulturowego	48	17,8%
1.5. Wzmacnianie efektywności gospodarowania odpadami	41	15,2%
1.3. Edukacja ekologiczna i partycypacja społeczna w ochronie środowiska	32	11,9%
1.6. Monitoring środowiska przyrodniczego	22	8,2%
suma	269	100%
2. Zrównoważona mobilność	Liczba kropek	Udział wskazań
2.4. Rozwój zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego	81	30,2%
2.2. Rozwój systemu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej	69	25,7%
2.1. Rozbudowa infrastruktury transportowej i wzmacnianie roli Metropolii jako węzła w układzie krajowym i europejskim	55	20,5%
2.3. Budowa spójnego systemu dróg rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	45	16,8%
2.5. Budowa systemu zarządzania i planowania mobilności	18	6,7%
suma	268	100%
3. Konkurencyjna i otwarta na współpracę gospodarka	Liczba kropek	Udział wskazań
3.3. Współpraca w zakresie pozyskiwania czystej i taniej energii	67	29,1%
3.1. Integracja oferty inwestycyjnej i wspólna promocja gospodarcza	62	27,0%
3.2. Rozwój zintegrowanej oferty turystycznej	51	22,2%
3.4. Rozwój nowych kompetencji i usług zwiększających konkurencyjność i dywersyfikację rynku pracy	50	21,7%
suma	230	100%
4. Aktywne i kreatywne społeczeństwo	Liczba kropek	Udział wskazań
4.4. Kreowanie aktywności kulturalnej i sportowo-rekreacyjnej	81	35,5%
4.1. Zwiększanie spójności i ciągłości edukacji	59	25,9%
4.2. Wzmacnianie bezpieczeństwa zdrowotnego i socjalnego	38	16,7%
4.5. Rozwój potencjału naukowego i akademickiego	27	11,8%
4.3. Rozwijanie kreatywnego i zintegrowanego społeczeństwa obywatelskiego	23	10,1%
suma	228	100%
5. Zintegrowane zarządzanie rozwojem	Liczba kropek	Udział wskazań
5.2. Wysoka jakość zintegrowanego planowania rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego wzmacniającego spójność wewnętrzną	60	24,0%
5.4. Podniesienie poziom kompetencji kadr oraz budowa potencjału do dzielenia się wiedzą i przenoszenia (wdrażania) dobrych praktyk	49	19,6%
5.1. Aktywny udział w tworzeniu ustawowych podstaw współpracy metropolitalnej	44	17,6%
5.6. Współpraca w reagowaniu na zdarzenia kryzysowe o charakterze ponadlokalnym oraz wzmacnianie systemów ochrony ludności i obrony cywilnej	36	14,4%
5.3. Promocja i kształtowanie pozytywnych relacji z otoczeniem	32	12,8%
5.5. Cyfryzacja usług publicznych w oparciu o wspólne standardy	29	11,6%
suma	250	100%

Zródło: opracowanie własne na podstawie wyników warsztatów strategicznych.

Oprócz spotkania warsztatowego zorganizowano również serię lokalnych dyżurów konsultacyjnych, które odbyły się w kwietniu i maju 2025 r. w wybranych gminach Metropolii Poznań. Celem dyżurów było umożliwienie osobom zainteresowanym osobistego zapoznania się z projektem Strategii oraz przekazania swoich uwag i opinii. Dyżury odbyły się kolejno: 24 kwietnia w Szamotułach (z dyżuru skorzystały 4 osoby), 29 kwietnia w Poznaniu (PCŚ – Centrum Inicjatyw Rodzinnych), 6 maja w Swarzędzu (1 osoba), 8 maja w Obornikach (2 osoby), 13 maja w Śremie (5 osób) oraz 15 maja w Luboniu, w Centrum Organizacji Pozarządowych (4 osoby). Spotkania te miały charakter otwarty i dostępny dla wszystkich mieszkańców, wzmacniając inkluzyjność całego procesu konsultacyjnego.

Działania promocyjno-informacyjne

W celu zapewnienia szerokiego dotarcia informacji o konsultacjach społecznych projektu „Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035” oraz aktywizacji mieszkańców i partnerów społecznych, przeprowadzono szereg działań promocyjno-informacyjnych o zróżnicowanym charakterze. Miały one na celu zarówno informowanie o terminach i formach udziału w konsultacjach, jak i zachęcenie do aktywnego włączenia się w proces współtworzenia dokumentu.

Jednym z głównych kanałów komunikacji była platforma społecznościowa Facebook, za pośrednictwem której publikowano informacje na oficjalnym profilu Stowarzyszenia Metropolia Poznań. Łącznie zamieszczono siedem postów informacyjnych. Dotyczyły one m.in.: wyjaśnienia, czym jest strategia rozwoju ponadlokalnego (post z 8 kwietnia), szczegółów dotyczących konsultacji i plakatu promocyjnego (16 kwietnia), relacji fotograficznej z kampanii na dworcu Poznań Główny (17 kwietnia), podsumowania otwartego spotkania konsultacyjnego (24 kwietnia), zapowiedzi nadchodzących dyżurów (28 kwietnia), podsumowania otwartego spotkania dotyczącego Strategii rozwoju gminy Poznań (7 maja) oraz relacji z kampanii informacyjnej na Mostach Berdychowskich (14 maja). Publikacje te pozwalały na bieżące śledzenie przebiegu konsultacji oraz promowały ich otwarty i dostępny charakter.

Działania informacyjne objęły także kampanię w przestrzeni publicznej, podczas której wykorzystano tzw. wózek konsultacyjny. Umożliwiał on bezpośredni kontakt z mieszkańcami i zachęcał do udziału w uproszczonym badaniu preferencji dotyczących priorytetów strategicznych. Kampania odbyła się w dwóch lokalizacjach: 17 kwietnia w godzinach 11:00–13:00 w holu dworca kolejowego Poznań Główny oraz 14 maja w godzinach 16:00–18:00 na Mostach Berdychowskich. W ramach tych wydarzeń uczestnicy proszeni byli o nadanie hierarchii pięciu filarom strategicznym, przypisując każdemu z nich od 1 do 5 punktów, gdzie „5” oznaczało największy priorytet. W sumie w ankiecie wzięło udział 60 osób (36 w pierwszej lokalizacji i 24 w drugiej). Najwyższy priorytet najczęściej otrzymywał filar „Mobilność” (25 wskazań na najwyższą wartość), natomiast najrzadziej – filar „Zarządzanie” (4 wskazania na poziomie 5 punktów) (ryc. 10.1).



Rycina 10.1 Hierarchia filarów strategicznych (którym odpowiada pięć celów strategicznych) wskazana przez mieszkańców Metropolii Poznań w ramach kampanii prowadzonych z wykorzystaniem wózka konsultacyjnego

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników warsztatów strategicznych.

Równoległe informacje o trwających konsultacjach zostały opublikowane na stronach internetowych 23 jednostek samorządu terytorialnego będących członkami Stowarzyszenia Metropolia Poznań. Działania promocyjne obejmowały również opracowanie i dystrybucję plakatów oraz ulotek informacyjnych. Uzupełnieniem kampanii informacyjnej były publikacje medialne – informacje o konsultacjach ukazały się m.in. w „Głosie Wielkopolskim” (22 kwietnia) oraz na regionalnym portalu „Portal Śremski” (13 maja). Różnorodność zastosowanych narzędzi komunikacyjnych miała na celu dotarcie do jak najszerszego grona odbiorców, zwiększenie frekwencji w konsultacjach oraz budowanie kultury dialogu wokół kluczowych wyzwań rozwoju metropolii.

Istotnym etapem procesu konsultacyjnego była możliwość składania formalnych uwag i opinii do treści projektu Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035. Zbieranie stanowisk i komentarzy stanowiło kluczowe narzędzie weryfikacji kompletności oraz trafności proponowanych rozwiązań strategicznych. Uwagi zgłaszane przez instytucje, organizacje i osoby indywidualne umożliwiły identyfikację obszarów wymagających doprecyzowania lub modyfikacji, a jednocześnie wzmocniły transparentność i inkluzyjność całego procesu planistycznego. Zebrane głosy posłużyły jako merytoryczny wkład w ostateczne brzmienie dokumentu.

W toku konsultacji społecznych przeprowadzonych w dniach od 11 kwietnia do 21 maja 2025 r. do Biura Stowarzyszenia Metropolia Poznań wpłynęły trzy zgłoszenia zawierające uwagi i opinie do projektu dokumentu. Swoje stanowiska przedstawiły: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oraz Związek Powiatowo-Gminny „Wielkopolski Transport Regionalny”. Ponadto, drogą elektroniczną – na wskazany w ogłoszeniu adres e-mail – nadesłano jedną wiadomość zawierającą uwagi od osoby prywatnej.

Łącznie w toku konsultacji zgłoszono 13 uwag i opinii, z czego większość pochodziła od instytucji publicznych – w szczególności Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Związku Powiatowo-Gminnego „Wielkopolski Transport Regionalny”. Uwagi dotyczyły głównie kwestii związanych z gospodarowaniem wodami, przeciwdziałaniem skutkom suszy i powodzi, retencją oraz zarządzaniem ryzykiem klimatycznym. Wskazywano również na konieczność uwzględnienia obowiązujących dokumentów planistycznych, takich jak plany gospodarowania wodami oraz plany przeciwdziałania

skutkom suszy. W zakresie transportu zgłoszono propozycje dotyczące m.in. roli Portu Lotniczego Poznań-Ławica, budowy przystanków kolejowych, integracji infrastruktury autobusowej oraz precyzyjniejszego opisu organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Dwie uwagi nadeszły od osoby prywatnej i dotyczyły specyfiki miasta Puszczykowa, w tym jego charakteru osadniczego i przyrodniczego.

Zgłoszone uwagi w większości zostały uwzględnione całkowicie lub częściowo – zarówno poprzez uzupełnienie treści części dotyczącej wniosków z diagnozy, jak i doprecyzowanie opisów celów szczegółowych i kierunków działań. W nielicznych przypadkach stwierdzono brak podstaw do ich uwzględnienia ze względu na ponadlokalny charakter strategii. Szczegółowy wykaz wszystkich zgłoszonych uwag wraz ze sposobem ich rozpatrzenia – w tym informacją o zakresie ich uwzględnienia oraz uzasadnieniem – został zamieszczony w Raporcie z konsultacji społecznych projektu Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035, opublikowanym na stronie internetowej Stowarzyszenia Metropolia Poznań.

Podsumowanie

Proces konsultacji społecznych, dzięki wielości zastosowanych form – od konsultacji elektronicznych, przez spotkania stacjonarne i dyżury lokalne, po działania informacyjne w przestrzeni publicznej – pozwolił na zebranie zróżnicowanych opinii oraz budowanie świadomości społecznej wokół celów i wyzwań stojących przed metropolią. Mimo ograniczonej liczby zgłoszonych formalnie uwag, działania konsultacyjne miały istotne znaczenie integracyjne i edukacyjne, tworząc przestrzeń do otwartego dialogu z mieszkańcami i partnerami instytucjonalnymi. Istotne były także spotkania warsztatowe, które nie tylko wzbogaciły dokument o konkretne rekomendacje, ale również potwierdziły zdolność interesariuszy do wspólnej pracy nad priorytetami rozwojowymi.

Doświadczenia wyniesione z procesu konsultacyjnego potwierdzają, że aktywne włączanie społeczności lokalnej i partnerów instytucjonalnych w tworzenie dokumentów strategicznych powinno być kontynuowane także na etapie ich wdrażania. Szczególne znaczenie będzie miało to podejście przy planowaniu i realizacji zintegrowanych inwestycji terytorialnych (ZIT), a także w działaniach na rzecz integracji polityk sektorowych – takich jak transport, środowisko, edukacja czy mieszkalnictwo. Angażowanie mieszkańców i interesariuszy w projektowanie konkretnych rozwiązań oraz w monitorowanie postępów realizacji strategii sprzyja nie tylko budowaniu poczucia współodpowiedzialności, ale także zwiększa skuteczność wdrażanych działań i ich dopasowanie do lokalnych potrzeb.

11. Bibliografia

Barca F., 2009, An Agenda for a Reformed Cohesion Policy, A place-based approach to meeting European Union challenges and expectations, Independent Report.

CBOS 2023. Korzystanie z internetu w 2023 roku. Komunikat z badań nr 72/2023. Centrum Badań Opinii Społecznej. https://www.cbos.pl/SPISKOM.POL/2023/K_072_23.PDF (dostęp: 30.08.2024 .r)

Cohesion in Europe towards 2050. Eighth report on economic, social and territorial cohesion, 2022, Luxembourg, European Commission Directorate-General for Regional and Urban Policy Unit B1 — Policy Development and Economic Analysis, European Union.

Churski P., 2022. Ewaluacji Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Miasta Poznania. Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM w Poznaniu, 80 stron.

Churski P., Kołsut B., 2017, Potencjał rozwojowy gminy Powidz w okresie postępującej endogenizacji procesów rozwoju. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 40: 35-52.

Churski P., Kołsut B., 2022. Powiązania w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania. Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM w Poznaniu, 52 strony.

Churski P., Herodowicz T., Konecka-Szydłowska B., Perdał R., 2020, Teoretyczny i praktyczny wymiar polityki rozwoju zorientowanej terytorialnie. *Studia KPZK, Cykl monografii*, T. 9/201, Warszawa.

Churski P. i in., 2022. Synteza diagnozy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania. Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM w Poznaniu, 85 stron.

Faludi A., 2006, From European Spatial Development to Territorial Cohesion Policy. *Regional Studies*, 40, 6: 667-678.

Kaczmarek T., Bul R., Churski P., Firych P., Florek M., Jawgiel K., Kacprzak E., Kaczmarek L., Kaczmarek U., Kossowski T., Lupa P., Łowicki D., Miłkuła Ł., Motek P., Raszeja E., Walaszek M., Wilk J., Zmyślony P., 2022a. Ewaluacja Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej Metropolia Poznań 2020. Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM w Poznaniu, 400 stron.

Kaczmarek T., Kaczmarek U., Walaszek M., Wilk J., 2022b. Diagnoza porównawcza (benchmarking) stanu i dynamiki rozwoju Metropolii Poznań dla wybranych wskaźników rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego. Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM w Poznaniu, 392 strony.

Kołsut B., 2018, Czynniki i kierunki rozwoju gminy Powidz. Ekspertyzy i Raporty IGSEiGP UAM, t.2, Poznań.

Kulczyńska K., Walaszek M., 2022. Demografia i usługi społeczne w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania. Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM w Poznaniu, 115 stron.

Łowicki D., Stępniewska M., Jawgiel K., Lupa P., 2022. Środowisko przyrodnicze w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania. Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM w Poznaniu, 52 strony.

Mazur S., 2017, Przyptywy i odpływy decentralizacji. W: Polska regionów – Polska miast, IX Konferencja Krakowska, edited by J. Woźniak. Biblioteka Małopolskiego Obserwatorium Polityki Rozwoju, IX, Małopolskie Obserwatorium Rozwoju Regionalnego, Kraków.

Mikuła Ł., Maćkiewicz B., Kacprzak E., Kaczmarek L., Ciesiółka P., Karczewicz M., 2022. Zagospodarowanie przestrzenne w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania. Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM w Poznaniu, 123 strony.

Molle W., 2007, European Cohesion Policy. Routledge, London.

Ninth Report on Economic, Social and Territorial Cohesion. March 2024. Regional and Urban Policy. European Commission. Luxembourg.

Perdał R., Burchardt M., 2022. Gospodarka i rynek pracy oraz sytuacja finansowa w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania. Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM w Poznaniu, 133 strony.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizyjowej. Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z 30 czerwca 2021, L 231/159-706.

Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020. Centrum Badań Metropolitalnych. Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Maj 2021. Poznań.

Strategia Rozwoju..., 2022. Strategia Rozwoju Ponadlokalnego. Poradnik praktyczny. Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. 2022. Warszawa. <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/strategia-rozwoju-ponadlokalnego--poradnik-dla-jednostek-samorządu-terytorialnego> (dostęp 5 sierpnia 2024 r.).

Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Miasta Poznania. Stowarzyszenie Metropolia Poznań. 2015. Poznań.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania na lata 2021 – 2027. Stowarzyszenie Metropolia Poznań. Wersja 1.1. aktualizacja wrzesień 2024. Poznań.

Turner R. K., Pearce D. W., 1992, Sustainable Development: Ethics And Economics. CSERGE Working Paper PA 92-09, Centre for Social and Economic Research on The Global Environment, London.


Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1465 ze zm.).

Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2024 r. poz. 324 ze zm.).

Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2020 r., poz. 1378).

Ustawę z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027 (Dz.U. z 2022, poz. 1079).

Ustawa z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2023r., poz. 1688).



12. Spis tabel i rycin

Tabela 2.1 Mocne i słabe strony, czyli potencjały i problemy, bariery rozwoju Metropolii Poznań	12
Tabela 2.2 Szanse i zagrożenia, czyli pozytywne i negatywne okoliczności zewnętrzne wpływające na rozwój Metropolii Poznań.....	14
Tabela 3.1 Powiązania celów szczegółowych Strategii z celami Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku	44
Tabela 3.2 Powiązania celów strategicznych z kierunkami działań dla Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego określonymi w Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku	46
Tabela 7.1 Powiązanie celów Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035 ze Strategią ZIT w MOF Poznania na lata 2021 - 2027.....	127
Tabela 7.2 Podmioty potencjalnie zaangażowane w realizację Strategii	129
Tabela 8.1 Lista wskaźników monitoringu osiągnięcia celów szczegółowych Strategii ..	139
Tabela 9.1 Wybrane pozycje budżetów JST wchodzących w skład Stowarzyszenia Metropolia Poznań z okresu 2017-2023 [mln zł]	142
Tabela 9.2 Struktura alokacji środków w ramach ZIT FEW 2021-2027 przeznaczonych na realizację wybranych celów Strategii.....	146
Tabela 9.3 Struktura alokacji środków w ramach FEW 2021-2027 (innych niż ZIT) przeznaczonych na realizację wybranych celów Strategii	147
Tabela 10.1 Ranking celów szczegółowych będący efektem warsztatów strategicznych	150
Rycina 1.1 Zasięg Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania.....	9
Rycina 2.1 Wyniki analizy TOWS/SWOT dla Metropolii Poznań w układzie wewnętrznych i zewnętrznych czynników rozwoju.....	38
Rycina 3.1 Struktura celów w Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035	43
Rycina 4.1 Model struktury ośrodków rozwojowych Metropolii Poznań	88
Rycina 4.2 Struktura przestrzeni aktywności gospodarczej	89
Rycina 4.3 System powiązań przyrodniczych - osnowa przyrodnicza i Zielony Pierścień	93
Rycina 4.4 Główne korytarze i elementy sieci transportowej - transport zbiorowy.....	97
Rycina 4.5 Główne korytarze i elementy sieci transportowej - układ drogowy.....	98
Rycina 4.6 Główne korytarze i elementy sieci transportowej - sieć rowerowa	99
Rycina 4.7 Główne elementy infrastruktury technicznej	102
Rycina 4.8 Główne elementy infrastruktury społecznej - kultura, zdrowie, sport i rekreacja	103
Rycina 4.9 Główne elementy infrastruktury społecznej - szkoły ponadpodstawowe.....	104
Rycina 6.1 Obszary strategicznej interwencji w Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2030 roku	119
Rycina 7.1 Podmioty zaangażowane w realizację Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035.....	125
Rycina 7.2 Strategia rozwoju ponadlokalnego a inne dokumenty strategiczne, programowe i operacyjne Stowarzyszenia Metropolia Poznań.....	125
Rycina 8.1 Ramy czasowe ewaluacji Strategii rozwoju ponadlokalnego Metropolii Poznań 2035	139
Rycina 10.1 Hierarchia filarów strategicznych (którym odpowiada pięć celów strategicznych) wskazana przez mieszkańców Metropolii Poznań w ramach kampanii prowadzonych z wykorzystaniem wózka konsultacyjnego.....	152

13. Załączniki

Załącznik nr 1. Wynikowa macierz TOWS/SWOT w wariacie strategii ofensywnej (mocne strony/szanse)

STRATEGIA OFENSYWNA		O1	O2	O3	O4	O5	O6	O7	O8	O9	O10	O11
1,01		Środki finansowe z programów zewnętrznych w tym przeznaczone m.in. na mobilność, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, ochronę środowiska, adaptację do zmian klimatu, wzmacniające zmiany strukturalne na rynku pracy	Wzmocnienie powiązań transportowych z regionem wskutek rozbudowy sieci dróg krajowych (S5 i S11 oraz północno-wschodnie obejście drogowe Poznania)	Poprawa dostępności transportu kolejowego wskutek realizacji inwestycji znaczenia krajowego (m.in. budowa linii kolejowej nr 85 - kolei dużych prędkości, rozbudowa Poznańskiego Węzła Kolejowego, modernizacja obwodnicy towarowej)	Upowszechnienie rozwiązań opartych na przyrodzie w tym, zielononiebieskiej infrastruktury	Reforma planowania przestrzennego oraz powiązanie planowania strategicznego z systemem planowania przestrzennego	Zmiany technologiczne (rozwój zeroemisyjnych technologii, cyfryzacji i automatyzacji)	Położenie względnie blisko granicy zachodniej Polski	Zwiększenie świadomości ekologicznej, w tym zainteresowania żywnością ekologiczną i zdrowym stylem życia wśród społeczeństwa	Uzupełnienie deficytów na rynku pracy poprzez migrację zagraniczną	Poprawa kompetencji społeczeństwa oraz instytucji w zakresie kształcenia i pracy zdalnej	Programy wsparcia rozwoju budownictwa społecznego
S1	Funkcjonowanie zintegrowanych form organizacyjnych w transporcie zbiorowym (PKM, ZPG WTR, PEKA, BTK bilet, porozumienia transportowe)	0,124	0,058	0,073		0,027	0,027		0,014	0,005		0,001
S2	Dobrze rozwinięty układ linii kolejowych (wraz z węzłami przesiadkowymi) i dróg znaczenia krajowego	0,082	0,071	0,073	0,006		0,019	0,019	0,005	0,010		
S3	Silne powiązania między Poznaniem a strefą zewnętrzną Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (dojazdy do pracy, szkół, placówek usługowych)	0,091	0,058	0,043		0,028	0,009	0,003	0,005	0,007	0,006	0,003
S4	Wartościowe zasoby i walory środowiska przyrodniczego (formy ochrony przyrody, jeziorność, urozmaicona rzeźba)	0,068		0,015	0,030	0,019	0,008		0,017			
S5	Dobrze wykształcone elementy struktury przestrzennej centrum Metropolii (plac publiczne i rynki dzielnicowe, ring poforteczny, kliny zieleni) oraz mniejszych historycznych ośrodków miejskich	0,035	0,006	0,011		0,018			0,003			0,003
S6	Dobra na tle kraju sytuacja finansowa jednostek samorządu terytorialnego Metropolii Poznań przy zmniejszającym się poziomie nierówności dochodowych JST	0,068	0,031	0,028	0,008	0,004	0,006	0,007		0,003		0,003

S7	Silny i zdywersyfikowany sektor przedsiębiorstw różnej wielkości, w tym z udziałem kapitału zagranicznego	0,008	0,028	0,020			0,008	0,009		0,011	0,006	
S8	Wzrost potencjału demograficznego o Metropolii Poznań (prognozowany wzrost liczby ludności w skali całej Metropolii)	0,006	0,019	0,017					0,002	0,007		0,002
S9	Niski poziom bezrobocia	0,006	0,009	0,004			0,002	0,004		0,002	0,004	0,001
S10	Wysoki na tle Polski poziom rozwoju infrastruktury w zakresie ochrony środowiska (wodociągi, kanalizacja, gospodarka odpadami)	0,024			0,019	0,010	0,008		0,008			0,001
S11	Względnie niewielka skala problemów społecznych wynikających z trudnej sytuacji materialnej	0,011					0,004		0,002	0,003	0,002	0,001
S12	Doświadczenia współpracy JST Metropolii Poznań budujący zaufanie między partnerami	0,029	0,006	0,008	0,007	0,007	0,007	0,001			0,001	0,001
S13	Wydarzenia sportowe i kulturalne o międzynarodowym zasięgu oraz sukcesy miejscowych klubów sportowych	0,007	0,013	0,009				0,002	0,001			
S14	Dobra współpraca szkolnictwa zawodowego z przedsiębiorcami	0,019									0,001	
S15	Dynamiczny i zróżnicowany pod względem oferty rynek budownictwa deweloperskiego	0,009	0,002	0,001		0,002		0,002		0,002		0,001

Załącznik nr 2. Wynikowa macierz TOWS/SWOT w wariacie strategii konkurencyjnej (słabe strony/szanse)

STRATEGIA KONKURENCYJNA	O1	O2	O3	O4	O5	O6	O7	O8	O9	O10	O11
0,88	Środki finansowe z programów zewnętrznych w tym przeznaczone m.in. na mobilność, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, ochronę środowiska, adaptację do zmian klimatu, wzmacniające zmiany strukturalne na rynku pracy	Wzmocnienie powiązań transportowych z regionem wskutek rozbudowy sieci dróg krajowych (S5 i S11 oraz północno-wschodnie obejście drogowe Poznania)	Poprawa dostępności transportu kolejowego wskutek realizacji inwestycji znaczenia krajowego (m.in. budowa linii kolejowej nr 85 - kolei dużych prędkości, rozbudowa Poznańskiego Węzła Kolejowego, modernizacja obwodnicy towarowej)	Upowszechnienie rozwiązań opartych na przyrodzie w tym, zielono-niebieskiej infrastruktury	Reforma planowania przestrzennego oraz powiązanie planowania strategicznego z systemem planowania przestrzennego	Zmiany technologiczne (rozwój zeroemisyjnych technologii, cyfryzacji i automatyzacji)	Położenie względnie blisko granicy zachodniej Polski	Zwiększanie świadomości ekologicznej, w tym zainteresowania żywnością ekologiczną i zdrowym stylem życia wśród społeczeństwa	Uzupełnienie deficytów na rynku pracy poprzez migracje zagraniczne	Poprawa kompetencji społeczeństwa oraz instytucji w zakresie kształcenia i pracy zdalnej	Programy wsparcia rozwoju budownictwa społecznego

W1	Wysoki i rosnący poziom ruchu samochodowego (zmniejszający poziom bezpieczeństwa i powodujący presję na środowisko) oraz wynikające z niego trudności w sprawnej realizacji przewozów autobusowych i tramwajowych	0,047		0,083	0,035	0,033	0,027		0,017			
W2	Niekorzystnie ukształtowany model rozwoju przestrzennego oparty na chaotycznej konsumpcji rozproszonych przestrzennie użytków rolnych oraz prywatyzacji korzyści i upublicznieniu kosztów urbanizacji, przy stosunkowo niskim poziomie pokrycia planistycznego	0,057	0,011	0,057	0,019	0,049	0,010		0,016			0,004
W3	Ograniczenia przepustowości Poznańskiego Węzła Kolejowego i problemy wynikające z braku wpływu Metropolii Poznań na zarządzanie infrastrukturą kolejową	0,067	0,010	0,071	0,012		0,014	0,005	0,005			
W4	Brak jednego organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz ograniczenia w ramach integracji taryfowej i czasowej różnych form transportu	0,055	0,008	0,044	0,010	0,005	0,011		0,010			
W5	Niezadawalający stan niektórych elementów środowiska przyrodniczego (np. jakość wody i powietrza) oraz niekorzystny bilans wodny wywołujący zjawisko suszy	0,039		0,026	0,027		0,014	0,002	0,011			
W6	Względnie słaba pozycja poznańskiego portu lotniczego	0,019		0,013	0,017	0,004	0,007		0,005			
W7	Duża powierzchnia nieprzepuszczalna i mało terenów zieleni w przestrzeni silnie zurbanizowanej	0,014	0,036	0,037			0,005	0,008		0,002		
W8	Niedopasowanie strony podaźowej (pracownicy) ze stroną popytową (pracodawcy) rynku pracy w zakresie nisko i wysokowyspecjalizowanych zawodów	0,023			0,008	0,002			0,004			
W9	Niekorzystne zmiany w strukturze ludności Metropolii oraz zmniejszenie się liczby studentów skutkujące spadkiem liczby pracujących	0,015					0,005	0,004		0,003	0,003	
W10	Problemy zdrowotne (zwiększenie zachorowalności, pośrednie skutki pandemii) oraz zróżnicowana dostępność placówek ochrony zdrowia (szczególnie leczenia szpitalnego) i opieki społecznej	0,005	0,022	0,019				0,002		0,002	0,002	0,002
W11	Brak wspólnej (lub przynajmniej ujednoliconej) bazy ofert terenów inwestycyjnych	0,009		0,003	0,002	0,002			0,002		0,001	0,001
W12	Problemy gospodarki odpadami (trudności w osiągnięciu przez gminy wyznaczonych poziomów recyklingu)	0,022	0,013	0,015		0,006	0,008	0,005		0,002	0,001	0,001

	oraz względnie duża liczba mieszkańców poza systemem, rozproszenie organizacyjne systemu)											
W1 3	Niski udział w rynku mieszkaniowym form budownictwa społecznego	0,017			0,012	0,004	0,004		0,004			
W1 4	Relatywnie gorsza sytuacja gospodarcza i finansowa gmin bardziej oddalonych od Poznania	0,010		0,005	0,003	0,004			0,001	0,001		0,001
W1 5	Relatywnie gorsza sytuacja gospodarcza i finansowa gmin bardziej oddalonych od Poznania	0,008	0,003		0,002	0,002	0,001		0,001			

Załącznik nr 3. Wynikowa macierz TOWS/SWOT w wariancie strategii konserwatywnej (mocne strony/zagrożenia)

STRATEGIA KONSERWATYWNA	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10
0,69	Zmiany prawne (w tym podatkowe) skutkujące zmniejszeniem poziomu niezależności finansowej samorządu terytorialnego i pogorszeniem się bieżącej sytuacji budżetowej	Obniżenie poziomu bezpieczeństwa w związku z wojną w Ukrainie	Wzrost cen dóbr i usług (szczególnie paliw i energii, które wpływają m.in. na koszty funkcjonowania usług publicznych) oraz potencjalne przerwy w dostawach energii	Przedłużający się brak narzędzi prawnych, programowych i finansowych umożliwiających skuteczną koordynację procesów rozwoju w skali obszaru metropolitalnego	Zmiany klimatu i ich następstwa środowiskowe (np. susze, deszcze nawalne, miejska wyspa ciepła) i społeczno-gospodarcze (np. straty materialne)	Problemy kadrowe sektora publicznego (głównie nauczyciele i urzędnicy) związane z niskimi płacami i małą atrakcyjnością tych miejsc pracy	Nadchodząca recesja lub kryzys gospodarczy na rynkach globalnych	Rosnąca presja konkurencyjna ośrodków metropolitalnych o podobnej wielkości do Metropolii Poznań	Silniejsza pozycja konkurencyjnych portów lotniczych wskutek realizacji inwestycji infrastrukturalnych (m.in. CPK) i poprawy ich oferty przewozowej	Długoterminowe psychospołeczne i zdrowotne skutki pandemii COVID-19
S1	Funkcjonowanie zintegrowanych form organizacyjnych w transporcie zbiorowym (PKM, ZPG WTR, PEKA, BTK bilet, porozumienia transportowe)			0,068	0,017	0,014	0,012	0,008	0,007	0,007
S2	Dobrze rozwinięty układ linii kolejowych (wraz z węzłami przesiadkowymi) i dróg znaczenia krajowego	0,017		0,015		0,006	0,021	0,017	0,016	
S3	Silne powiązania między Poznaniem a strefą zewnętrzną Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (dojazdy do pracy, szkół, placówek usługowych)	0,008	0,008	0,015	0,036		0,005		0,003	0,008
S4	Wartościowe zasoby i walory środowiska przyrodniczego (formy ochrony przyrody, jeziorność, urozmaicona rzeźba)	0,007		0,013		0,005		0,003		0,007
S5	Dobrze wykształcone elementy struktury przestrzennej centrum Metropolii (placze publiczne i rynki dzielnicowe, ring poforteczny, kliny zieleni) oraz mniejszych historycznych ośrodków miejskich			0,019	0,005	0,008				0,009
S6	Dobra na tle kraju sytuacja finansowa jednostek samorządu terytorialnego Metropolii Poznań przy zmniejszającym się poziomie nierówności dochodowych JST	0,042	0,016	0,033	0,014	0,009	0,011	0,013	0,006	0,004
S7	Silny i zdywersyfikowany sektor przedsiębiorstw różnej wielkości, w tym z udziałem kapitału zagranicznego	0,005	0,009	0,017			0,021	0,012	0,007	
S8	Wzrost potencjału demograficznego Metropolii Poznań (prognozowany wzrost liczby ludności w skali całej Metropolii)	0,008	0,016	0,007	0,010		0,009	0,005	0,010	0,002
S9	Niski poziom bezrobocia		0,008	0,007	0,007		0,006	0,015		0,003
S10	Wysoki na tle Polski poziom rozwoju infrastruktury w zakresie ochrony środowiska (wodociągi, kanalizacja, gospodarka odpadami)	0,008	0,004	0,014	0,013	0,019		0,002		0,003

STRATEGIA KONSERWATYWNA		T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10
0,69		Zmiany prawne (w tym podatkowe) skutkujące zmniejszeniem poziomu niezależności finansowej samorządu terytorialnego i pogorszeniem się bieżącej sytuacji budżetowej	Obniżenie poziomu bezpieczeństwa w związku z wojną w Ukrainie	Wzrost cen dóbr i usług (szczególnie paliw i energii, które wpływają m.in. na koszty funkcjonowania usług publicznych) oraz potencjalne przerwy w dostawach energii	Przedłużający się brak narzędzi prawnych, programowych i finansowych umożliwiających skuteczną koordynację procesów rozwoju w skali obszaru metropolitalnego	Zmiany klimatu i ich następstwa środowiskowe (np. susze, deszcze nawalne, miejska wyspa ciepła) i społeczno-gospodarcze (np. straty materialne)	Problemy kadrowe sektora publicznego (głównie nauczyciele i urzędnicy) związane z niskimi płacami i małą atrakcyjnością tych miejsc pracy	Nadchodząca recesja lub kryzys gospodarczy na rynkach globalnych	Rosnąca presja konkurencyjna ośrodków metropolitalnych o podobnej wielkości do Metropolii Poznań	Silniejsza pozycja konkurencyjnych portów lotniczych wskutek realizacji inwestycji infrastrukturalnych (m.in. CPK) i poprawy ich oferty przewozowej	Długoterminowe psychospołeczne i zdrowotne skutki pandemii COVID-19
S1 1	Względnie niewielka skala problemów społecznych wynikających z trudnej sytuacji materialnej	0,007	0,010	0,013			0,005	0,007	0,003		
S1 2	Doświadczenia współpracy JST Metropolii Poznań budujący zaufanie między partnerami	0,005	0,002	0,005	0,018	0,002	0,007		0,001	0,002	0,004
S1 3	Wydarzenia sportowe i kulturalne o międzynarodowym zasięgu oraz sukcesy miejscowych klubów sportowych		0,006	0,004	0,004		0,005	0,003	0,002	0,002	0,001
S1 4	Dobra współpraca szkolnictwa zawodowego z przedsiębiorcami				0,003		0,002	0,001			0,001
S1 5	Dynamiczny i zróżnicowany pod względem oferty rynek budownictwa deweloperskiego	0,003	0,003	0,004			0,002	0,004	0,002	0,002	

Załącznik nr 4. Wynikowa macierz TOWS/SWOT w wariancie strategii defensywnej (słabe strony/zagrożenia)

STRATEGIA DEFENSYWNA		T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11
0,54		Zmiany prawne (w tym podatkowe) skutkujące zmniejszeniem poziomu niezależności finansowej samorządu terytorialnego i pogorszenie się bieżącej sytuacji budżetowej	Obniżenie poziomu bezpieczeństwa w związku z wojną w Ukrainie	Wzrost cen dóbr i usług (szczególnie paliw i energii, które wpływają m.in. na koszty funkcjonowania usług publicznych) oraz potencjalne przerwy w dostawach energii	Przedłużający się brak narzędzi prawnych, programowych i finansowych umożliwiających skuteczną koordynację procesów rozwoju w skali obszaru metropolitalnego	Zmiany klimatu i ich następstwa środowiskowe (np. susze, deszcze nawalne, miejska wyspa ciepła) i społeczno-gospodarcze (np. straty materialne)	Problemy kadrowe sektora publicznego (głównie nauczyciele i urzędnicy) związane z niskimi płacami i małą atrakcyjnością tych miejsc pracy	Nadchodząca recesja lub kryzys gospodarczy na rynkach globalnych	Rosnąca presja konkurencyjna na ośrodków metropolitalnych o podobnej wielkości do Metropolii Poznań	Silniejsza pozycja konkurencyjnych portów lotniczych wskutek realizacji inwestycji infrastrukturalnych (m.in. CPK) i poprawy ich oferty przewozowej	Zablokowanie lub odłożenie w czasie zmian w prawie dotyczącym planowania przestrzennego	Długoterminowe psychospołeczne i zdrowotne skutki pandemii COVID-19
W1	Wysoki i rosnący poziom ruchu samochodowego (zmniejszający poziom bezpieczeństwa i powodujący presję na środowisko) oraz wynikające z niego trudności w sprawnej realizacji przewozów autobusowych i tramwajowych				0,034	0,042					0,005	
W2	Niekorzystnie ukształtowany model rozwoju przestrzennego oparty na chaotycznej konsumpcji rozproszonych przestrzennie użytków rolnych oraz prywatyzacji korzyści i upublicznieniu kosztów urbanizacji, przy stosunkowo niskim poziomie pokrycia planistycznego	0,053	0,009	0,040	0,046	0,015	0,006	0,011	0,011		0,015	0,053
W3	Ograniczenia przepustowości Poznańskiego Węzła Kolejowego i problemy wynikające z braku wpływu Metropolii Poznań na zarządzanie infrastrukturą kolejową				0,015	0,014			0,010	0,006		
W4	Brak jednego organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz ograniczenia w ramach integracji taryfowej i czasowej różnych form transportu	0,014			0,048	0,030			0,003		0,007	0,014
W5	Niezadawalający stan niektórych elementów środowiska przyrodniczego (np. jakość wody i powietrza) oraz niekorzystny bilans wodny wywołujący zjawisko suszy	0,006		0,011		0,016			0,008		0,004	0,006
W6	Względnie słaba pozycja poznańskiego portu lotniczego	0,006				0,036		0,007			0,001	0,006
W7	Duża powierzchnia nieprzepuszczalna i mało terenów zieleni w przestrzeni silnie zurbanizowanej		0,004		0,007			0,016	0,014	0,013		
W8	Niedopasowanie strony podaźowej (pracownicy) ze stroną popytową (pracodawcy) rynku pracy w zakresie nisko i wysokowyspecjalizowanych zawodów				0,003	0,024					0,001	
W9	Niekorzystne zmiany w strukturze ludności Metropolii oraz zmniejszenie się liczby studentów skutkujące spadkiem liczby pracujących						0,009	0,004	0,002			

W1 0	Problemy zdrowotne (zwiększenie zachorowalności, pośrednie skutki pandemii) oraz zróżnicowana dostępność placówek ochrony zdrowia (szczególnie leczenia szpitalnego) i opieki społecznej	0,009			0,005		0,011		0,005			0,009
W1 1	Brak wspólnej (lub przynajmniej ujednoliconej) bazy ofert terenów inwestycyjnych	0,008	0,003			0,002	0,004					0,008
W1 2	Problemy gospodarki odpadami (trudności w osiągnięciu przez gminy wyznaczonych poziomów recyklingu oraz względnie duża liczba mieszkańców poza systemem, rozproszenie organizacyjne systemu)	0,006		0,005	0,017			0,009	0,007	0,003	0,003	0,006
W1 3	Niski udział w rynku mieszkaniowym form budownictwa społecznego	0,011		0,005	0,009	0,005						0,011
W1 4	Relatywnie gorsza sytuacja gospodarcza i finansowa gmin bardziej oddalonych od Poznania	0,004			0,002			0,001				0,004
W1 5	Relatywnie gorsza sytuacja gospodarcza i finansowa gmin bardziej oddalonych od Poznania	0,010		0,009	0,002		0,001	0,005		0,001		0,010