

# Delimitacja poznańskiego obszaru metropolitalnego



Biblioteka  
Aglomeracji  
Poznańskiej

Nr 26

**Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej. Nr 26**

---

**Delimitacja poznańskiego obszaru metropolitalnego**

# Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej

---

Numer 26

Redaktor serii:

**Tomasz Kaczmarek** Uniwersytet im. Adama Mickiewicza

Rada redakcyjna:

**Wojciech Bonenberg** Politechnika Poznańska

**Wanda M. Gaczek** Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

**Roman Jaszczak** Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu

**Andrzej Mizgajski** Uniwersytet im. Adama Mickiewicza

# **Delimitacja poznańskiego obszaru metropolitalnego**

---

Praca zbiorowa pod redakcją  
Tomasza Kaczmarka

Autorzy:

Tomasz Kaczmarek, Urszula Kaczmarek, Łukasz Mikuła, Radosław Bul, Marzena Walaszek  
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu  
Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych  
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej

Recenzent: dr hab. Jacek F. Nowak

Fotografie na okładce: Andrzej Kijowski, Wojciech Mania

Seria wydawnicza  
Centrum Badań Metropolitalnych UAM  
ul. Dziegiełowa 27, 61-680 Poznań  
tel./fax 61 829 63 36  
cbm@amu.edu.pl  
www.cbm.amu.edu.pl

Sekretarz redakcji: Edyta Bąkowska

**POZnań\***  
metropolia

Publikacja finansowana ze środków  
Stowarzyszenia Metropolia Poznań

Copyright © by CBM UAM, Poznań 2014

ISBN 978-83-7986-036-4

Bogucki Wydawnictwo Naukowe  
ul. Górna Wilda 90, 61-576 Poznań  
tel. 61 833 65 80  
e-mail: bogucki@bogucki.com.pl  
www.bogucki.com.pl

Druk i oprawa:  
Uni-druk  
ul. Przemysłowa 13, 62-030 Luboń

## Spis treści

<i>Tomasz Kaczmarek</i> Obszar metropolitalny jako przedmiot badania i narzędzie działania . . . . .	7
<i>Tomasz Kaczmarek</i> Miejskie obszary funkcjonalne w świetle krajowych dokumentów strategicznych i planistycznych . . . . .	15
<i>Tomasz Kaczmarek</i> Zasięg poznańskiego obszaru metropolitalnego w opracowaniach krajowych i regionalnych . . . . .	21
<i>Urszula Kaczmarek</i> Spójność społeczno-gospodarcza i poziom urbanizacji w obszarze funkcjonalnym Poznania . . . . .	35
<i>Radosław Bul</i> Powiązania transportowe Poznania . . . . .	45
<i>Radosław Bul</i> Oddziaływanie Poznania jako ośrodka dojazdów do pracy . . . . .	59
<i>Marzena Walaszek</i> Oddziaływanie Poznania jako ośrodka dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych . . . . .	69
<i>Łukasz Mięka</i> Powiązania instytucjonalne Poznania – współpraca samorządowa . . . . .	79
<i>Tomasz Kaczmarek, Radosław Bul, Urszula Kaczmarek, Łukasz Mięka, Marzena Walaszek</i> Wielokryterialna delimitacja obszaru metropolitalnego Poznania . . . . .	95
Literatura . . . . .	103



*Tomasz Kaczmarek*

# Obszar metropolitalny jako przedmiot badania i narzędzie działania

## 1. Wprowadzenie

Aglomeracja poznańska, poznański obszar metropolitalny – to najczęściej używane terminy, które w oparciu o różne kryteria określają silnie zurbanizowany region w centralnej części Wielkopolski. Jest on jednym z głównych elementów współczesnego układu osadniczego, nie tylko w skali Polski, ale i Europy<sup>1</sup>. W skład regionu wchodzi liczące blisko 550 tys. mieszkańców miasto, określane jako ośrodek rdzeniowy (*core city*) – metropolia o randze krajowej – oraz jego strefa powiązań funkcjonalno-przestrzennych. Jest nią obszar o różnym stopniu zurbanizowania, zamieszkiwany w bliższej strefie przez 300 tys. ludzi, a w dalszej przez kolejne 300 tys. Obszar ten, w zależności od zasięgu, określany jest często jako: strefa podmiejska, pole miejskie, kontinuum miejsko-wiejskie, cień miasta, satelitalny układ osadniczy czy też miejski obszar funkcjonalny lub region miejski.

Specyfika Poznania i jego strefy oddziaływania wiąże się z silną koncentracją ludności, zabudowy, podmiotów gospodarczych i placówek życia społecznego, z nagromadzeniem funkcji i działalności kluczowych dla współczesnego rozwoju cywilizacyjnego (Kaczmarek 2008). Układ relacji sieciowych i funkcjonalno-przestrzennych tworzy z obszarów silnie zurbanizowanych specyficzny typ jednostek pod względem wymagań co do zasad rozwoju zrównoważonego i, co się z tym wiąże, ochrony środowiska, kształtowania ładu przestrzennego, warunków życia i gospodarowania. Ze złożonością funkcjonalno-przestrzenną, silną fragmentacją administracyjną i zróżnicowaną skalą interesów lokalnych wiąże się konieczność integracji zarządzania i planowania.

---

<sup>1</sup> Obszar funkcjonalny Poznania zalicza się do kluczowych europejskich układów osadniczych, zarówno według klasyfikacji *European Spatial Planning Observation Network* (ESPON), która wyróżnia 76 obszarów o charakterze wielkomiejskim (*Metropolitan European Growth Areas* – MEGA), jak i według METREX (*The Network of Metropolitan Regions and Areas*), która identyfikuje 120 obszarów metropolitalnych liczących co najmniej 500 tys. mieszkańców, składających się z rdzenia – miasta centralnego – i jego zaplecza.

Obszar metropolitalny należy traktować jako spójną (choć wciąż kształtującą się) funkcjonalnie jednostkę, nazywaną w naukach geograficznych regionem węzłowym (funkcjonalnym) o różnym stopniu domknięcia, w zależności od przyjętych kryteriów. W koncepcji regionu zaproponowanej już przed blisko 50 laty przez Dziewońskiego (1967) region może być przedmiotem poznania, narzędziem analizy, a także stanowić narzędzie działania (szczególnie jeśli staje się jednostką planistyczną lub administracyjną). Poznański obszar metropolitalny to typ regionu dynamicznego i wewnętrznie złożonego, który podlega nieustannym przeobrażeniom, przez co stanowi interesujący podmiot badań nauk przestrzennych jako swoisty region poznania i badania. Jak zauważa Chojnicki (1996), region taki staje się jednostką przestrzenną ważną społecznie, którą tworzą nie tylko zjawiska i obiekty materialne, ale też pewne niewidoczne elementy rzeczywistości, takie jak np. identyfikacja określonej społeczności (relacje kulturowe między mieszkańcami a obszarem). Z kolei więzi instytucjonalne i działania administracyjne mają na celu konstytuowanie regionu jako jednostki zarządzania terytorialnego, zaspokajania potrzeb społeczności lokalnych zamieszkujących obszar funkcjonalny. Jak pokazują doświadczenia wysoko rozwiniętych krajów europejskich, metropolie i ich obszary wpływów (obszary metropolitalne) stają się w coraz większym stopniu regionami działania (Fürst 2005). W przypadku gdy nie stanowią one *stricto* administracyjnych jednostek określonego szczebla zasadniczego podziału terytorialnego, przyjmują różne formy ustrojowe i wykorzystują narzędzia zintegrowanego zarządzania terytorialnego (*metropolitan governance*).

## 2. Obszar metropolitalny – kwestie terminologiczne

Dyskusja terminologiczna wokół klasyfikacji i delimitacji wielkomiejskich form osadniczych toczy się zarówno w środowisku naukowców, jak i praktyków: planistów, urbanistów i polityków lokalnych. Najbardziej istotna z punktu widzenia praktycznego jest operacjonalizacja pewnych pojęć dla praktyki planistycznej i administracyjnej.

W literaturze na temat obszarów zurbanizowanych wyróżnia się zasadniczo dwa podejścia: strukturalne i funkcjonalne oraz dwie skale przestrzenne: lokalną i ponadlokalną/regionalną (Rykiel 2002, Markowski, Marszał 2006, Parysek 2008). W ujęciu strukturalnym za obszar zurbanizowany uznaje się ciągły obszar określony na podstawie cech jego struktury wewnętrznej (np. gęstości zaludnienia, gęstości zabudowy, koncentracji podmiotów gospodarczych). W ujęciu funkcjonalnym decydujące znaczenie ma stopień intensywności kontaktów z centrum układu. Pojęcie regionu miejskiego (*city-region*) odnosi się najczęściej do terenu obejmującego duże miasto oraz otaczający je obszar, dla którego jest ono głównym skupiskiem miejsc pracy oraz usług wyższego rzędu. Jego pochodną jest termin *functional urban region* (funkcjonalny region miejski), nawiązujący do koncepcji ekonomicznego regionu węzłowego, z silnym ośrodkiem przemysłowo-usługowym jako centrum układu.

Poznański region miejski ma niewątpliwie cechy zarówno regionu strukturalnego (morfologicznego), jak i funkcjonalnego (węzłowego) z wyraźnie zarysowanym centrum (duże miasto) i jego strefą wewnętrzną (obszar silnie zurbanizowany) oraz zewnętrzną (strefa intensywnych powiązań funkcjonalno-przestrzennych). W takim ujęciu należy wyróżnić dwie kategorie obszaru: aglomerację miejską i obszar metropolitalny (zob. Kaczmarek 2008).

Aglomerację poznańską tworzy miasto Poznań w granicach administracyjnych oraz miasta i silnie zurbanizowane jednostki wiejskie w jego otoczeniu. Aglomeracja miejska jest przede wszystkim jednostką morfologiczną i w jej skład wchodzi zwarty zespół jednostek osadniczych (duże miasto wraz ze strefą podmiejską), powstały w wyniku procesów koncentracji zabudowy i funkcji w mieście oraz w jego strefie przygranicznej. Jej wykształcenie jest wynikiem zahamowania rozwoju terytorialnego miasta (poszerzania jego granic administracyjnych), przy jednoczesnym procesie „wylewania się” zwartej zabudowy mieszkaniowej, produkcyjnej i usługowej poza jego granice administracyjne (suburbanizacja).

Trudności w delimitacji aglomeracji jako jednostki o ciągłej przestrzennie zabudowie pogłębia coraz częściej występująca forma rozwoju przestrzennego, nazywana *urban sprawl* (rozlewanie się terenów zurbanizowanych), w której nowe jednostki, zwłaszcza rezydencjalne typu *greenfield*, rozdzielone są stosunkowo rozległymi obszarami niezagospodarowanymi.

Poznański obszar metropolitalny, jako struktura bardziej rozległa od aglomeracji, obejmuje też dalsze miejscowości wiejskie i miejskie, powiązane funkcjonalnie z miastem (poprzez dojazdy do pracy, szkół i po usługi oraz relacje produkcyjno-usługowe podmiotów gospodarczych), sięgając wzdłuż szlaków drogowych i kolejowych. Obszar ten może obejmować również subregionalne ośrodki, leżące w promieniu 50–60 km od miasta. Jego kształtowanie się nie jest zjawiskiem nowym. Region funkcjonalny Poznania rozwijał się od momentu upowszechnienia się komunikacji publicznej, a miasto jako miejsce pracy i ośrodek usługowy przyciągało codziennych migrantów z okolicznych gmin i powiatów od wielu lat. Na przełomie lat 70. i 80. XX w. Poznań zajmował czołowe miejsce w kraju pod względem liczby dojeżdżających codziennie pracowników, wyprzedzając pod tym względem nawet większe ośrodki, takie jak Łódź i Wrocław (Namysłowski 1980).

Obecny etap formowania się regionu funkcjonalnego związany jest nie tylko z działaniem sił dośrodkowych, ale także odśrodkowych (zjawiska dekoncentracji funkcji), co jest rezultatem globalizacji i konkurencyjności gospodarki. Lepsze warunki inwestowania i dobra dostępność komunikacyjna uczyniły obszary wokół Poznania często bardziej atrakcyjnymi od samego miasta, a funkcje (przemysłowe, logistyczne, usługowe), dotąd skoncentrowane w Poznaniu, zaczęły migrować poza jego granice, zwiększając potencjał społeczno-gospodarczy gmin i powiatów ościennych. Z uwagi na charakter tych działalności (często nowoczesny przemysł, usługi komercyjne, funkcje akademickie, sektory kreatywne) oraz ich wciąż ścisły związek z metropolią, określa się je mianem funkcji metropolitalnych, a cały obszar – obszarem metropolitalnym (niewątpliwie w fazie kształtowania się).

Poznańskim obszarem metropolitalnym należy nazywać zatem wewnętrznie złożony układ osadniczy (osadnictwa zarówno miejskiego, jak i wiejskiego),

którego istotną cechą jest występowanie funkcji metropolitalnych i relacji funkcjonalnych, wiążących układ w spójny terytorialnie i rozwinięty pod względem społeczno-gospodarczym organizm. Znajduje się on niewątpliwie w początkowej fazie rozwoju, biorąc pod uwagę najbardziej rozwinięte obszary metropolitalne w Europie o znacznie lepiej wykształconych funkcjach metropolitalnych (administracyjnych, transportowych, przemysłowo-innowacyjnych itp.) i ze sprawniejszym układem komunikacyjnym.

Jak zauważa Paasi (1991), każdy region reprezentuje pewną fazę rozwoju społeczeństwa, a podział regionalny wykazuje nieustanną transformację. Identyfikacja, definiowanie i delimitowanie regionów ma więc charakter historyczny i zmienny. Uwaga ta jak najbardziej odnosi się także do poznańskiego obszaru metropolitalnego, który podlega dynamicznym zmianom – szczególnie w ostatnich 20 latach.

### 3. Obszar metropolitalny – kwestie delimitacyjne

Dynamika suburbanizacji i metropolizacji, różnorodność przyjmowanych kryteriów (strukturalnych i funkcjonalnych) w delimitacji poznańskiego obszaru metropolitalnego, a przede wszystkim jej docelowe przeznaczenie powodują, że w ostatnich latach obserwuje się wiele różnorodnych opracowań, odmiennie przedstawiających zasięg powiazań miasta Poznania. Kryteriami w identyfikacji i delimitacji obszarów zurbanizowanych są na ogół: liczba ludności i gęstość zaludnienia (często określana jako minimalna), intensywność i formy zagospodarowania (gęstość zabudowy, użytkowanie terenu, koncentracja działalności społeczno-gospodarczych), stopień centralności usługowej miasta i jego zaplecza, charakter i zasięg powiazań przestrzenno-funkcjonalnych, zarówno wewnętrznych, jak i zewnętrznych, w tym międzynarodowych (Kaczmarek 2008).

Kwestie delimitacyjne z punktu widzenia badań geograficznych stanowią same w sobie interesujące poznawczo zagadnienie, z punktu widzenia praktycznego będą one jednak wtórnym etapem w stosunku do charakteru planowania przestrzennego (i jego mocy wiążącej) oraz skali integracji zarządzania terytorialnego. Granice stanowić powinny pochodną form ustrojowych, zakresu zadań i zasad ich finansowania przez nowe jednostki współpracy ponadgminnej. W przypadku ustaleń obligatoryjnych tego typu form współdziałania, wyznaczenie granic będzie miało charakter wiążący. W przypadku przyjęcia form nieobligatoryjnych, zasięg przestrzenny współpracy planistycznej i administracyjnej będzie w dużym stopniu zależny od woli politycznej władz jednostek samorządowych, reprezentujących określone interesy społeczności lokalnych. W przypadku oddolnych porozumień, zasięg granic powinien być zmienny (elastyczny), tak jak otwarty i dynamiczny jest cały układ osadniczy.

Listę obszarów funkcjonalnych, w tym obszarów metropolitalnych (odgrywających największą rolę w procesach rozwojowych kraju), ustala KPZK 2030, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Delimitacja obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich ma być przepro-

wadzona na poziomie wojewódzkim, przy zastosowaniu jednolitych kryteriów wypracowanych wspólnie przez stronę rządową i samorządową, a także przy udziale partnerów społecznych i gospodarczych. W październiku 2012 r. ukazało się opracowanie dr. hab. Przemysława Śleszyńskiego z Polskiej Akademii Nauk pt. „Delimitacja miejskich obszarów funkcjonalnych stolic województw”, wykonane dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, które zawiera propozycje metodyki delimitacji obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich. Wcześniej niektóre regionalne biura planowania przestrzennego dokonały delimitacji obszarów metropolitalnych (w tym Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego dla obszaru oddziaływania Poznania).

Delimitacja obszarów funkcjonalnych nie jest zadaniem jednoznacznym z uwagi na wielość możliwych kryteriów delimitacji i metod. Miasta pełnią różnorodne funkcje (transportowe, produkcyjne, infrastrukturalne, edukacyjne, turystyczne itd.), a każda z nich ma swoje specyficzne oddziaływanie na otaczający region. Granice obszaru funkcjonalnego są więc płynne i, co istotne, zmienne historycznie. Wobec powyższego wskazanie i uzasadnienie optymalnego wariantu zasięgu miejskiego obszaru funkcjonalnego (metropolitalnego) miasta nie jest w pełni możliwe. Wynika to także z możliwości przyjmowania różnorodnych metod delimitacyjnych w odniesieniu do tak złożonych jednostek osadniczych, jakimi są regiony miejskie. Jednoznaczną delimitację utrudnia też stosunkowo szeroko określony w strategicznych dokumentach krajowych zakres zadań, jakie powinny realizować miejskie obszary funkcjonalne.

#### **4. Obszar funkcjonalny (metropolitalny) jako jednostka zarządzania**

Obszar funkcjonalny (metropolitalny) miasta to termin, który w ostatnich latach pojawił się w krajowych dokumentach strategicznych i planistycznych (KSRR 2010–2020, KPZK 2030, Krajowa Polityka Miejska 2014). W Strategii Rozwoju Regionalnego Kraju do 2020 r. jako jeden z celów polityki regionalnej wskazano: wzmocnienie funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich i integrację ich obszarów funkcjonalnych. Realizacja ww. celu polegać ma na wspieraniu rozwiązań integrujących przestrzeń miejskich obszarów funkcjonalnych, głównie w zakresie zagospodarowania przestrzennego, transportu zbiorowego, usług komunalnych i rynku pracy. Pojęcie obszaru funkcjonalnego jako elementu polityki regionalnej wprowadziła Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. W miejskich obszarach funkcjonalnych, zgodnie z dokumentami krajowymi, ze względu na stopień złożoności zagadnień społeczno-gospodarczych i przestrzennych oraz ze względu na konieczność zwiększenia koordynacji i efektywności działań publicznych, powinny być stosowane specjalne rozwiązania planistyczne (obowiązek delimitacji), strategie rozwoju oraz plany zagospodarowania przestrzennego.

Jak dotąd nie wypracowano w Polsce formuły prawno-administracyjnej zarządzania obszarami metropolitalnymi. Jak podkreśla Izdebski (2010), należyte roz-

wiązanie zarządzania wielkimi skupiskami miejskimi jako szczególnymi obszarami funkcjonalnymi stanowi jeden z najtrudniejszych problemów współczesnej administracji publicznej w Polsce. W większości krajów europejskich, niezależnie od ich ustroju politycznego i administracyjnego, współpraca jednostek samorządu terytorialnego znajduje wyraz zarówno w różnorodnych formach, jakie stwarza wewnętrzne prawo tych krajów, jak i w codziennej, mniej sformalizowanej praktyce funkcjonowania podmiotów samorządu terytorialnego. Pozytywne doświadczenia współpracy skłaniają do opinii, że odpowiednio realizowana kooperacja między gminami może stanowić nie tylko uzupełnienie, ale także alternatywę dla reform administracyjno-terytorialnych (Kaczmarek, Mikuła 2007). Instytucja współdziałania międzyterytorialnego jest współcześnie oceniana jako wyraz elastyczności funkcjonowania systemu administracji publicznej. Jak stwierdza Delcamp (1997), „współpraca jest odpowiedzią, jaką stara się dać bądź państwo, bądź struktury pośrednie, albo też same społeczności lokalne na nieadekwatność instytucji do realiów ekonomicznych i społecznych”.

Miejskie obszary funkcjonalne od 2014 r. nabierają nowego znaczenia w systemie zarządzania terytorialnego. Za pomocą instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT) partnerstwa jednostek samorządu terytorialnego miejskich obszarów funkcjonalnych będą realizować zintegrowane przedsięwzięcia, służące zrównoważonemu rozwojowi obszarów miejskich w Polsce. Instrument ZIT łączy działania finansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego (Programowanie perspektywy finansowej 2013).

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT) to nowe narzędzie służące realizacji strategii terytorialnych w perspektywie 2014–2020. W Polsce przy użyciu instrumentu ZIT realizowane będą w szczególności zintegrowane działania na rzecz zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich, o których mowa w art. 36 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 1303/2013<sup>2</sup>. Realizacja Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce ma na celu (Programowanie perspektywy finansowej 2013):

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

ZIT-y realizowane będą w pierwszym rzędzie na terenie miast wojewódzkich i powiązanych z nimi funkcjonalnie obszarach, stanowiących jeden z kluczowych

<sup>2</sup> Art. 36 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Obszarów Strategicznej Interwencji państwa. W skład terytoriów objętych „ZIT wojewódzkim” muszą wchodzić: miasto wojewódzkie, wszystkie miasta z rdzenia obszaru funkcjonalnego oraz inne gminy obszaru funkcjonalnego – łącznie przynajmniej połowa gmin wyznaczonych w oparciu o dokument Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (Delimitacja... 2012). Obszar realizacji „ZIT wojewódzkiego” wyznaczany jest uchwałą zarządu województwa z uwzględnieniem powyższego dokumentu oraz uzgodnień z jednostkami samorządu terytorialnego zainteresowanymi współpracą.



*Tomasz Kaczmarek*

## Miejskie obszary funkcjonalne w świetle krajowych dokumentów strategicznych i planistycznych

### 1. Miejskie obszary funkcjonalne jako przedmiot polityki rozwoju

Miejskie obszary funkcjonalne to nowe pojęcie, które pojawiło się w polskich dokumentach strategicznych i planistycznych stosunkowo niedawno. W Strategii Rozwoju Regionalnego do 2020 r. ustalono następujące cele polityki regionalnej:

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

Pierwszy cel polityki regionalnej do 2020 r. dotyczy całego terytorium Polski. W jego ramach jednym z podstawowych kierunków działań jest wspieranie rozwiązań integrujących przestrzeń funkcjonalnych obszarów miejskich w zakresie zagospodarowania przestrzennego, transportu zbiorowego (infrastruktury, taboru i rozwiązań organizacyjnych), usług komunalnych i rynku pracy.

W myśl zapisów koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, działania polityki przestrzennej dla wspomaganie konkurencyjności głównych miast Polski obejmą:

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

Uchwalona w 2011 r. koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 stanowi bardzo istotny krok naprzód w dziedzinie rozwoju przestrzennego kraju, chociaż część zapisów ma charakter postulatywny i ich wdrożenie wymaga nieraz daleko idących zmian ustawodawczych. Jednym z kluczowych elementów nowej

koncepcji jest wprowadzenie jako oddzielnej przekrojowej kategorii planistycznej tzw. planowania funkcjonalnego – niezbędnego ze względu na konieczność zapewnienia planowania na obszarach o specyficznych cechach, nie związanych z ograniczeniami administracyjnymi, niezależnie od istnienia planu krajowego, planów wojewódzkich czy lokalnych (plany obszarów funkcjonalnych).

Wśród wymienionych w koncepcji uwarunkowań polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w perspektywie najbliższych dwudziestu lat pojawia się zagadnienie powiązań funkcjonalnych między miastami a ich zapleczem. W Koncepcji wyraźnie dostrzeżony został problem nieskoordynowanego rozwoju obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich. W strefach podmiejskich tych ośrodków nasila się zjawisko żywiołowej urbanizacji i rosnącego chaosu przestrzennego. Skutkuje to degradacją krajobrazu i rosnącymi kosztami ekonomicznymi i społecznymi ponoszonymi przez poszczególne obszary funkcjonalne. Niekontrolowana suburbanizacja doprowadzić może do degradacji środowiska przyrodniczego, utraty atrakcyjności miejsc rekreacyjnych oraz inwestycyjnych, czego skutkiem będzie pogorszenie wizerunku i atrakcyjności inwestycyjnej tych obszarów. Polityka przestrzennego zagospodarowania kraju będzie wspomagać integrację obszaru funkcjonalnego z jego rdzeniem poprzez działania o charakterze planistycznym oraz poprzez działania inwestycyjne na rzecz wzmocnienia powiązań funkcjonalnych wewnątrz obszaru funkcjonalnego, w tym poprawę dostępności transportowej.

Pożądane jest stworzenie takich warunków do zarządzania przestrzenią w ramach obszarów funkcjonalnych, aby lokalizacja przedsiębiorstw w powiązanych sektorach, funkcji usługowych, przestrzeni publicznych następowała w sposób uporządkowany w określonych strefach, które ze sobą współpracują, co wyzwała synergię. Integracja ta powinna dążyć do łączenia funkcji komplementarnych w celu racjonalizacji gospodarowania zasobami przestrzennymi, a także w celu ograniczenia zapotrzebowania na energię (np. redukcja potrzeb transportowych). Niezbędnym warunkiem aktywizacji terenów jest zapewnienie ochrony zasobów przyrodniczych oraz wprowadzenie zasad zintegrowanego planowania przestrzennego.

Istniejące bariery wynikające z systemu prawnego i kultury administracyjnej sprawiają, że oprócz wdrożenia instrumentów planistycznych i inwestycyjnych niezbędne jest wdrożenie mechanizmów wsparcia dla podnoszenia poziomu wiedzy i rozwijania kultury współpracy partnerskiej między podmiotami publicznymi i prywatnymi.

W sensie operacyjnym doprecyzowanie istoty obszaru funkcjonalnego znalazło się w Założeniach Krajowej Polityki Miejskiej z 2013 r. Dokument ten to kompleksowa wykładnia dla prowadzenia polityki wobec miast, zawierająca zbiór najważniejszych informacji, w tym zasad, celów i instrumentów rozwojowych, mechanizmów koordynacji i roli podmiotów oddziałujących na rozwój obszarów miejskich.

Krajowa polityka miejska jest celowym, ukierunkowanym terytorialnie działaniem państwa na rzecz zrównoważonego rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych oraz wykorzystania ich potencjałów w procesach rozwoju kraju. Podmiotem krajowej polityki miejskiej jest rząd i współuczestniczące jednostki

samorządu terytorialnego: województwa, powiaty i miasta na prawach powiatu, gminy miejskie, gminy miejsko-wiejskie na obszarach zurbanizowanych wchodzące w skład obszarów funkcjonalnych miast, gminy wiejskie na obszarach zurbanizowanych wchodzące w skład obszarów funkcjonalnych miast.

Ważnym podmiotem polityki miejskiej mogą zostać także podmioty reprezentujące obszary funkcjonalne miast w przypadku powołania ich do życia bądź wzmocnione prawnie i instytucjonalnie związki samorządów terytorialnych wchodzących w skład miejskich obszarów funkcjonalnych.

Tym samym polityka miejska odnosi się do wszystkich typów miejskich obszarów funkcjonalnych, czyli zgodnie z klasyfikacją zaproponowaną w KPZK 2030 – do ośrodków wojewódzkich (w tym do ośrodków metropolitalnych), ośrodków regionalnych, ośrodków subregionalnych oraz ośrodków lokalnych. Instrumenty oraz działania podejmowane wobec poszczególnych typów obszarów funkcjonalnych zgodnie z zasadą terytorialnego, zintegrowanego podejścia są różnicowane tak, aby uwzględnić specyficzne ich potrzeby, a także potencjał rozwojowy.

W ramach środków strukturalnych UE istotnym instrumentem rozwoju miast będą Zintegrowane Inwestycje Terytorialne realizowane na obszarach miejskich. Podejmowanie działań związanych ze zrównoważonym rozwojem miast, wspieranych środkami polityki spójności za pośrednictwem ZIT, będzie zależne od spełnienia odpowiednich warunków przez funkcjonalne obszary miejskie.

Dla zwiększenia jakości tych działań niezbędne jest wprowadzenie obowiązku przygotowania strategii rozwojowych obejmujących jednostki administracyjne wchodzące w skład obszaru funkcjonalnego i przygotowanie odpowiednich planów zagospodarowania przestrzennego, co oznacza z kolei konieczność uprzedniego dokonania delimitacji obszarów funkcjonalnych.

## 2. Miejskie obszary funkcjonalne – ustalenia i systematyka według KPZK 2030

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, wprowadzając pojęcie obszaru funkcjonalnego, bazuje na definicji obszaru problemowego, zawartej w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Zgodnie z ustawą obszar problemowy to obszar szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej lub występowania konfliktów przestrzennych, wskazywany w planie zagospodarowania przestrzennego województwa lub określony w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Wobec nowych wyzwań dla polityki regionalnej oraz ze względu na konieczność stosowania bardziej precyzyjnych metod oddziaływania na zjawiska i trendy wewnątrzregionalne, KPZK 2030 rozbudowuje tę definicję i przekształca ją w zwarty układ przestrzenny składający się z funkcjonalnie powiązanych terenów, charakteryzujących się wspólnymi uwarunkowaniami i celami rozwoju.

KPZK 2030 ustala systematykę obszarów funkcjonalnych i określa ich podstawowe cechy. Pierwszą grupą są obszary funkcjonalne związane z zagadnieniami i problemami sieci osadniczej. Obok obowiązkowych dla poziomu planowania

wojewódzkiego miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich, KPZK 2030 wskazuje inne obszary, które ze względu na lokalne potrzeby i uwarunkowania można wyznaczać na poziomie regionów. Są to obszary funkcjonalne ośrodków regionalnych, ośrodków subregionalnych, ośrodków lokalnych oraz dwa typy obszarów funkcjonalnych skupiających dwie odrębne kategorie terenów wiejskich: wiejskie obszary funkcjonalne uczestniczące w procesach rozwojowych oraz wiejskie obszary funkcjonalne wymagające wsparcia procesów rozwojowych. Jedynie dwa z nich – obszary funkcjonalne miast regionalnych oraz obszary funkcjonalne terenów wiejskich i wymagających wsparcia procesów rozwojowych – są obowiązkowo wyznaczane przez strategię województwa lub plan zagospodarowania przestrzennego województwa.

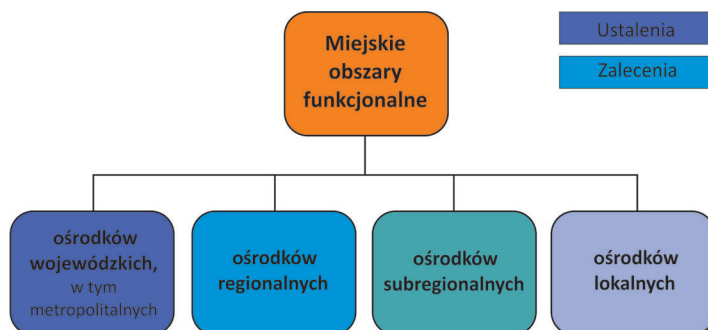
Według KPZK 2030, miejski obszar funkcjonalny jest układem osadniczym ciągłym przestrzennie, złożonym z odrębnych administracyjnie jednostek. Obejmuje zwarty obszar miejski oraz powiązaną z nim funkcjonalnie strefę zurbanizowaną. Powyższa definicja wskazuje na dwie podstawowe cechy miejskiego obszaru funkcjonalnego: dostatecznie wysoki poziom zurbanizowania na zwartym terytorialnie obszarze oraz silne powiązania funkcjonalne, bliżej nieokreślonego typu.

Administracyjnie tereny te mogą obejmować gminy miejskie, wiejskie, i miejsko-wiejskie. Miejskie obszary funkcjonalne według KPZK dzielą się na cztery podtypy:

1. ośrodki wojewódzkie (w tym metropolitalne),
2. ośrodki regionalne,
3. ośrodki subregionalne oraz
4. ośrodki lokalne.

Ta typologia odnosi się do funkcji ośrodków miejskich w systemie osadniczym kraju i została oparta głównie na ich wielkości (liczbie mieszkańców).

Biorąc pod uwagę obowiązujący w Polsce system administracyjny oraz ustalenia KSRR 2020 w zakresie polityki rozwoju regionalnego, należy stwierdzić, że obowiązkową delimitacją obszarów funkcjonalnych oraz przygotowaniem strategii i planów zagospodarowania dla całego obszaru funkcjonalnego ośrodka miejskiego objęte są wszystkie miasta wojewódzkie. Delimitacja obszarów funkcjonalnych ośrodków miejskich: regionalnych, subregionalnych i lokalnych



Ryc. 1. Klasyfikacja miejskich obszarów funkcjonalnych według KPZK 2030

Źródło: KPZK 2030.

nie jest obowiązkowa, niemniej może zostać dokonana na poziomie regionalnym w ramach prac nad planem zagospodarowania przestrzennego województwa, przy wykorzystaniu metodologii wypracowanej w procesie delimitacji ośrodków wojewódzkich (KPZK, s. 188).

Listę obszarów funkcjonalnych, w tym obszarów metropolitalnych (czyli odgrywających największą rolę w procesach rozwojowych kraju), ustala KPZK 2030 zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (art. 2). Na obszarach funkcjonalnych powinny być stosowane specjalne rozwiązania planistyczne (obowiązek delimitacji), a przygotowanie strategii i planów zagospodarowania powinno następować dla całego obszaru funkcjonalnego, ze względu na stopień złożoności zagadnień społeczno-gospodarczych i przestrzennych oraz ze względu na konieczność zwiększenia koordynacji i efektywności działań publicznych na tych terenach.

Delimitacja obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich ma być przeprowadzona na poziomie wojewódzkim (w planie zagospodarowania przestrzennego województwa), przy zastosowaniu jednolitych kryteriów wypracowanych wspólnie przez stronę rządową i samorządową przy udziale partnerów społecznych i gospodarczych.

Część ośrodków wojewódzkich ze względu na rolę w systemie osadniczym kraju oraz znaczenie społeczno-gospodarcze w procesach rozwojowych całego kraju uzyskuje status ośrodków metropolitalnych. KPZK 2030 stosuje termin obszaru metropolitalnego składającego się z ośrodka rdzeniowego i strefy zewnętrznej wobec różnego typu gmin miejskich i wiejskich. Są to jednostki przestrzenne monocentryczne (jak Poznań) i policentryczne (np. Trójmiasto, aglomeracja górnośląska, Bydgoszcz i Toruń).

Według KPZK 2030 kryteria ośrodków metropolitalnych spełniają: Warszawa, aglomeracja górnośląska (główny ośrodek Katowice), Kraków, Łódź, Trójmiasto, Poznań, Wrocław, duopol Bydgoszczy z Toruniem, Szczecin oraz w mniejszym stopniu Lublin (z uwagi na słabe wskaźniki).

Pozostałe miasta wojewódzkie nie spełniające powyższych kryteriów są ośrodkami o znaczeniu krajowym – niemniej we wszystkich istnieje potrzeba wzmocnienia funkcji metropolitalnych dla zapewnienia bardziej równomiernego rozwoju kraju, opartego na policentrycznej sieci głównych miast (czyli metropolii – miast o znaczeniu krajowym i regionalnym).

Z punktu widzenia poznańskiego obszaru metropolitalnego kluczowe znaczenie ma zaliczenie go do obszarów strategicznej interwencji miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych. Na tych terenach podjęte zostaną zintegrowane wysiłki na rzecz wzmocnienia funkcji metropolitalnych miast wojewódzkich, głównie funkcji naukowych, społecznych, gospodarczych, turystycznych, a także symbolicznych, w tym kulturalnych.



*Tomasz Kaczmarek*

## Zasięg poznańskiego obszaru metropolitalnego w opracowaniach krajowych i regionalnych

### 1. Wprowadzenie

Delimitacja obszarów funkcjonalnych miast to procedura wyznaczania strefy oddziaływania ośrodka miejskiego. Nie jest to zadanie jednoznaczne z uwagi na wielość możliwych kryteriów delimitacji i metod wykorzystywanych do wyznaczania granic.

Wraz z pojawieniem się terminu miejskie obszary funkcjonalne w dokumentach o charakterze operacyjnym, podjęto prace nad określeniem kryteriów i metod ich delimitacji. Kryteria delimitacji w pierwszym rzędzie powinny opierać się na dyrektywach płynących z dokumentów planistycznych kraju. Według KPZK 2030:

- Ministerstwo Rozwoju Regionalnego za pośrednictwem KPZK ustala liczbę i charakter obszarów funkcjonalnych, w tym obszarów metropolitalnych zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (art. 2).
- Samorządy regionalne, które w planie zagospodarowania przestrzennego województwa przeprowadzą delimitację obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich, przy zastosowaniu jednolitych kryteriów wypracowanych wspólnie przez stronę rządową i samorządową z udziałem partnerów społecznych i gospodarczych.

Poniżej przedstawiono wyniki dwóch opracowań delimitacyjnych: Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w odniesieniu do miast-stolic województw (Delimitacja miejskich... 2012) oraz Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego w Poznaniu (Zasady i kryteria... 2013), które powstało w oparciu o opracowanie delimitacyjne z 2006 r. (Delimitacja poznańskiego... 2006).

## 2. Miejski obszar funkcjonalny Poznania według ekspertyzy Ministerstwa Rozwoju Regionalnego

W 2012 r. ukazało się opracowanie dr. hab. Przemysława Śleszyńskiego z Polskiej Akademii Nauk wykonane dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, zawierające propozycję delimitacji obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich. Zostało ono poddane procedurze konsultacji, przede wszystkim w gronie samorządów terytorialnych różnych szczebli oraz organizacji tychże samorządów i innych instytucji publicznych. W ekspertyzie przedstawiono kryteria delimitacji oraz jej wyniki dla 18 ośrodków wojewódzkich, w tym Poznania.

W opracowaniu MRR przyjęto definicję obszaru funkcjonalnego jako spójnej pod względem przestrzennym strefy oddziaływania miasta, charakteryzującej się istnieniem wzajemnych powiązań funkcjonalnych oraz zaawansowania procesów urbanizacyjnych, będących efektem (odbiciem) zachodzących interakcji i zjawisk.

Podstawowym celem zaprezentowanej przez MRR ekspertyzy było wypracowanie metody, która zapewniłaby porównywalność i harmonizację wyników delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych stolic wojewódzkich w skali całego kraju. Jak przyznaje sam autor opracowania, „było to bardzo trudne z tego powodu, że strefy podmiejskie poszczególnych ośrodków są bardzo heterogeniczne. Wynika to z różnorodnych procesów historyczno-rozwojowych, w wyniku których nastąpiła obserwowana współcześnie mozaika struktur społeczno-gospodarczo-przestrzennych. Wskutek tego w strefach podmiejskich występuje bardzo duża zmienność wartości cech, obrazujących natężenie cech, uznawanych za adekwatne do wyznaczenia obszarów funkcjonalnych, w tym stref podmiejskich. Po drugie, miasta w stosunku do swej wielkości oddziałują na ogół dość proporcjonalnie na swoje otoczenie”.

Główny cel delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych, według dokumentu MRR, to „stworzenie podstaw do lepszego, w tym bardziej racjonalnego i efektywnego zarządzania polityką rozwoju na tych obszarach oraz koordynacji i efektywności działań publicznych na ich terenie”. Drugi cel, czyli „zapewnienie porównywalności metodologicznej w skali całego kraju”, „ujednoczenie zasad delimitacji” i „możliwość budowy systemu monitorowania zmian zachodzących w przestrzeni”, jest z pewnością istotny, lecz nie może przesłaniać ani osłabiać celu podstawowego.

W ekspertyzie podkreśla się, że podstawami zaproponowanej metody delimitacji były:

- użyteczność (rozumiana jako przydatność dla celów praktycznych, a nie wyłącznie zaspokojenie dociekliwości poznawczej),
- prostota (możliwie niska komplikacja statystyczna),
- łatwość interpretacyjna (możliwość szybkiego i zrozumiałego oglądu wyników) oraz elastyczność (możliwość dostosowywania reguł i pewnej operacjonalizacji w miarę zachodzących potrzeb).

W analizie przyjęto definicję obszaru funkcjonalnego jako spójnej pod względem przestrzennym strefy oddziaływania miasta, charakteryzującej się istnieniem wzajemnych powiązań funkcjonalnych oraz zaawansowaniem procesów urbanizacyjnych, będących efektem (odbiciem) zachodzących interakcji i zjawisk.

Ekspertyza MRR, odwołując się do zapisów KPZK 2030, podkreśla nie tylko znaczenie powiązań przestrzenno-funkcjonalnych, ale także stopień zaawansowania procesów urbanizacyjnych. W zależności zatem od przyjętych wskaźników (powiązań czy morfologii-struktury obszaru), punkt ciężkości w delimitacji został położony zarówno na daleką strefę oddziaływania (np. w zakresie dojazdów do pracy), jak i poziom rozwoju procesów urbanizacyjnych (np. gęstość zaludnienia, mieszkalnictwo, zagęszczenie podmiotów gospodarczych).

Ostatecznie przyjęto kombinację tych cech, co znalazło wyraz w konstrukcji wskaźników i szczegółowych kryteriów, „które powinny spełniać warunki topologiczne, funkcjonalne, społeczno-gospodarcze i morfologiczne” (*op.cit.*). Obszar funkcjonalny to zatem nie tylko strefa oddziaływania, ale ukształtowany w procesie historycznym zespół jednostek terytorialnych, wyróżniający się z otoczenia i upodabniający się pod pewnymi względami do głównego miasta.

W ekspertyzie MRR stwierdza się, że „funkcjonalny obszar miejski stanowi rdzeń i strefa zewnętrzna. Rozróżnia się przy tym rdzenie jedno- i wielobiegunowe”. Przyjęto, że rdzeniem jest każde miasto na prawach powiatu, graniczące z miastem-stolicą województwa lub innym już zaliczonym miastem.

Za podstawową jednostkę delimitacyjną uznano gminę, co ma stanowić walor praktyczny, związany z konsekwencjami administracyjnymi. Starano się zgromadzić możliwie aktualne dane źródłowe, co nie we wszystkich przypadkach było możliwe. Jako bazowy przyjęto 2011 rok, dla którego zebrano większość danych statystycznych (z wyjątkiem dojazdów do pracy, dane za 2006 r.).

Próby znalezienia optymalnych wskaźników delimitacji MOF w ekspertyzie nie powiodły się. Zdaniem jej autora „nie jest możliwe uzyskanie dla całego kraju porównywalnych szczegółowych kryteriów wskaźników, umożliwiających zadowalającą delimitację. Szczegółowe zestawienia kartograficzne pokazują, że dla części wskaźników najbardziej odpowiednie jest posługiwanie się średnimi dla danego województwa lub rdzenia. Taki sposób postępowania ma swoje merytoryczne uzasadnienie, związane z faktem, że poszczególne strefy oddziaływania są niejednorodne, jak wspomniano, ze względu na historię społeczno-gospodarczą, jak też wielkość oraz charakter ośrodka pełniącego funkcję administracyjnej stolicy województwa”.

Ostatecznie przyjęto następujące wskaźniki:

#### I Wskaźniki funkcjonalne:

- F1 – liczba wyjeżdżających do pracy najmniej do rdzenia MOF na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym (dane za rok 2006).
- F2 – liczba zameldowań z rdzenia MOF na 1000 mieszkańców (2009).

#### II Wskaźniki społeczno-gospodarcze:

- S1 – udział pracujących w zawodach pozarolniczych (2002) jako stosunek do analogicznego wskaźnika obliczonego dla całego województwa (czyli stosunek do średniej wojewódzkiej).
- S2 – liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców (2011) jako stosunek do analogicznego wskaźnika obliczonego dla całego województwa (czyli stosunek do średniej wojewódzkiej).

- S3 – udział podmiotów gospodarczych w usługach wyższego rzędu (sekcje J–R) (2011) jako stosunek do analogicznego wskaźnika obliczonego dla rdzenia MOF.

### III Wskaźniki morfologiczne:

- M1 – gęstość zaludnienia (bez lasów i wód) (2011) jako stosunek do analogicznego wskaźnika obliczonego dla całego województwa (czyli stosunek do średniej wojewódzkiej).
- M2 – liczba mieszkań oddanych do użytku na 1000 mieszkańców (2002–2011) jako stosunek do analogicznego wskaźnika obliczonego dla całego województwa (czyli stosunek do średniej wojewódzkiej).

Przewaga wskaźników skalarnych – morfologicznych i strukturalnych (łącznie pięć) – nad wskaźnikami wektorowymi: migracje do pracy i migracje rezydencjalne (łącznie dwa) dowodzi, że autor opracowania skłaniał się do pojęcia obszaru funkcjonalnego bardziej jako układu osadniczego o typie aglomeracji niż funkcjonalnego regionu miejskiego.

Kluczowe znaczenie miały więc w analizie cechy funkcjonalne związane z procesami gospodarczymi i urbanizacyjnymi, takie jak: działalności pozarolnicze, natężenie podmiotów gospodarczych, w tym podmiotów związanych z usługami wyższego rzędu, oraz gęstość zaludnienia i wielkość budownictwa mieszkaniowego. W zasadzie nawet wskaźnik F2 trudno zaliczyć do wskaźników o charakterze relacyjnym. Źródłem przyrostu liczby mieszkańców (zameldowań) w strefach podmiejskich jest napływ mieszkańców z miasta centralnego jako efekt „ucieczki zamożniejszych ludzi z miasta” do najbliższej strefy podmiejskiej. Jest to więc także cecha ilustrująca proces suburbanizacji.

Efektom przyjęcia takiej kombinacji wskaźników stało się wydzielenie stref funkcjonalnych miast wojewódzkich w oparciu o zjawiska suburbanizacji z elementami powiązań funkcjonalnych (dojazdów do pracy). Zaprezentowane granice obszarów funkcjonalnych odpowiadają zatem przestrzennie bardziej definicji aglomeracji aniżeli dużego funkcjonalnego regionu miejskiego. Widać to na przykładzie np. Krakowa, Wrocławia czy Poznania, gdzie zasięg dojazdów do pracy sięga izochrony 1 godz. i odległości 60 km, a zdelimitowane w opracowaniu MRR obszary funkcjonalne tych miast sięgają 20–30 km.

W ekspertyzie MRR przyjęto następujące merytoryczne zasady delimitacji:

- Zasady topologiczne – polegały na zastosowaniu warunku spójności i rozłączności. Zasada spójności opiera się na tym, że wyznaczony obszar MOF jest ciągly przestrzennie, tj. zawiera w sobie tylko gminy graniczące ze sobą oraz nie może zawierać w sobie gmin nie należących do MOF, a otoczonych ze wszystkich stron tego typu jednostkami. Zasada rozłączności polega na tym, że każda gmina może należeć tylko do jednego MOF.
- Zasady spełnienia liczby minimalnych kryteriów – w sensie technicznym polegały najpierw na wyborze gmin spełniających zadane kryteria, a następnie na obliczeniu, ile tych kryteriów na ogólną liczbę analizowanych siedmiu jest spełnionych. Co do zasady możliwe są tutaj dwie drogi postępowania. Po pierwsze, można ustalić dość wygórowane minimalne kryteria, ale za to obniżyć liczbę spełnianych kryteriów. Po drugie, można zastosować przeciwną

procedurę: niskie wymogi minimalnych kryteriów, ale wyższe liczby spełniania kryteriów. Próby dowiodły, że za optymalny przyjęto warunek spełniania 5 z 7 ustalonych minimalnych kryteriów (tab. 1).

Tabela 1. Minimalne kryteria przyjmowane w przeprowadzonych wariantowych delimitacjach stref podmiejskich według MRR

Wariant	Funkcjonalne		Społeczno-gospodarcze							Morfologiczne				Liczba spełnianych kryteriów	
	F1	F2	S1	S1w	S2	S2w	S2r	S3	S3w	S3r	M1	M1w	M2		M2w
1	50	3	×	70%	×	×	50%	×	×	50%	×	50%	×	100%	6
2	40	2	×	60%	×	×	40%	×	×	40%	×	40%	×	90%	6
3	60	4	×	80%	×	×	60%	×	×	60%	×	60%	×	110%	5
4	50	3	65	×	70	×	×	30	×	×	100	×	25	×	5
5	50	3	×	100%	×	75%	×	×	75%	×	×	50%	×	100%	5
6*	50	3	×	75%	×	75%	×	×	×	50%	×	50%	×	75%	6

\*wariant przyjęty w ekspertyzie jako wynikowy.

Źródło: Delimitacja miejskich... (2012).

Za najbardziej spełniający oczekiwania uznano wariant 6 (tab. 1). Stał się on podstawą do ostatecznej delimitacji. Jak stwierdza się w ekspertyzie, zastosowana metoda nie była jedynym kryterium delimitacji. Uzyskane wyniki poddano bowiem weryfikacji, „ocenie zgodnie z wiedzą ekspercką, dotyczącą kształtowania się obszarów funkcjonalnych i przeprowadzeniu pewnych nieznacznych korekt, obejmujących przede wszystkim dodanie pojedynczych gmin do wyznaczonych obszarów funkcjonalnych. Były to wyjątkowe sytuacje, obejmujące około 10% gmin”. Jak stwierdza się w ekspertyzie:

- Starano się tak wyznaczyć ostateczną granicę obszaru funkcjonalnego, aby był on w miarę spójny geograficznie i topologicznie, co wymagało np. dołączania gmin, otoczonych z kilku stron (ale nie w całości) jednostkami spełniającymi odpowiednią liczbę minimalnych kryteriów.
- Pewna grupa gmin charakteryzowała się minimalnymi brakami wartości wskaźników, uniemożliwiającymi spełnienie odpowiedniej liczby kryteriów (znajdowanie się „tuż pod kreską”).
- W niektórych przypadkach część wskaźników funkcjonalnych osiągała bardzo wysokie wartości, kilkakrotnie przewyższające ustalone minimalne kryteria.

Zaprezentowana metoda jest czytelna i zrozumiała, co nie znaczy, że optymalna, na co zwraca uwagę sam autor w założeniach. Przyjęcie podstawowych zasad delimitacji – rozłączności i ciągłości – jest zgodne z ogólnymi zasadami metod regionalizacji w geografii społeczno-ekonomicznej i nie budzi zastrzeżeń.

Wyniki delimitacji miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania według ekspertyzy MRR przedstawiono na rycinie 1.

Charakteryzując miejski obszar funkcjonalny Poznania według zaprezentowanej wyżej metodologii, należy zwrócić uwagę na następujące elementy:

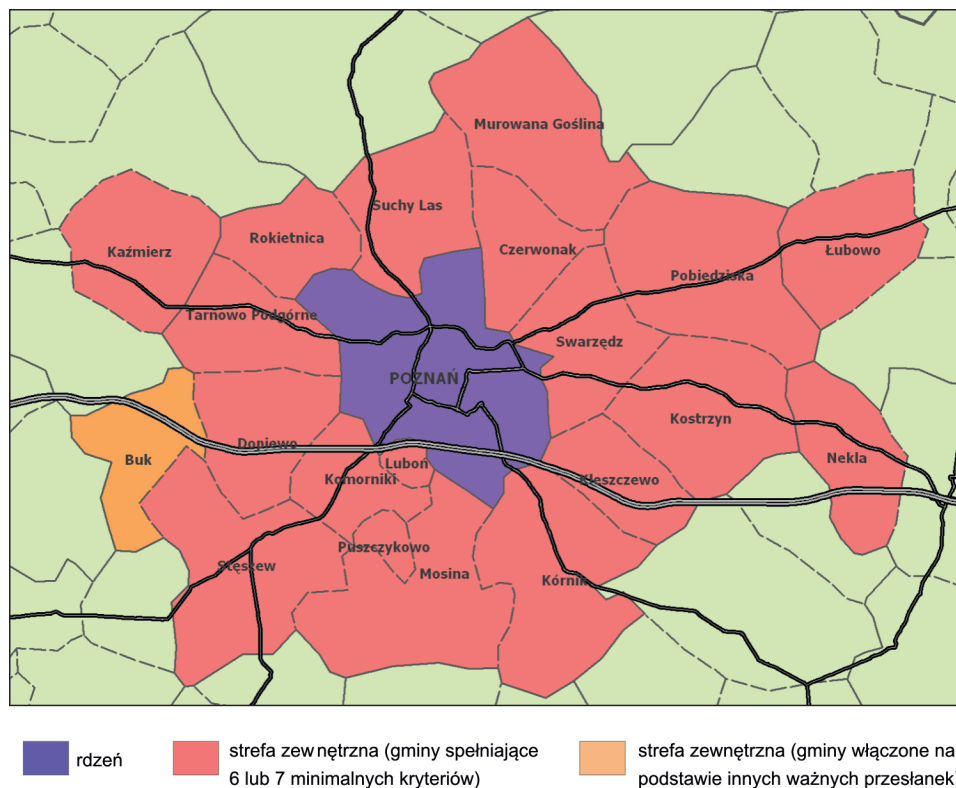
Tabela 2. Miasta i gminy w obszarze funkcjonalnym Poznania według kryteriów delimitacyjnych MRR (dane za 2011 r.)

Nazwa gminy	Typ	Powierzchnia	Liczba mieszkańców	Wartości wskaźników (spełnione minimalne kryteria oznaczone kolorem czerwonym)								L
				F1	F2	S1	S2	S3	M1	M2		
Poznań	R	m	261,91	553 564	66,4	2,5	97,3	120,6	44,9	90,4	75,2	5
Buk	SZ	mw	90,58	12 297	66,4	2,5	97,3	120,6	44,9	90,4	75,2	5
Czerwonak	SZ	w	82,48	26 285	200,9	14,2	115,0	108,5	79,5	339,5	226,6	7
Dopiewo	SZ	w	108,02	19 391	125,2	30,6	108,7	134,8	95,0	136,2	488,1	7
Kaźmierz*	SZ	w	127,90	7 766	62,5	5,7	94,4	82,5	57,6	46,7	118,7	6
Kleszczewo	SZ	w	74,46	6 384	130,0	17,1	84,6	98,6	79,4	55,5	219,4	7
Komorniki	SZ	w	66,41	20 890	124,9	33,4	110,3	148,8	76,4	238,5	523,2	7
Kostrzyn	SZ	mw	154,81	17 242	122,7	6,6	99,6	97,1	54,7	81,2	137,5	7
Kórnik	SZ	mw	186,12	21 495	114,5	18,3	102,7	134,2	80,5	102,2	298,3	7
Luboń	SZ	m	13,51	30 066	168,2	14,7	119,9	133,2	71,1	462,4	273,2	7
Łubowo*	SZ	w	113,54	6 040	60,7	5,1	76,7	84,3	61,3	37,7	128,5	6
Mosina	SZ	mw	171,43	28 515	115,9	10,5	111,2	116,8	61,6	168,1	176,5	7
Murowana Goślina	SZ	mw	172,23	16 530	114,5	5,7	109,0	126,7	66,7	111,4	135,0	7
Nekla*	SZ	mw	95,86	7 161	89,2	2,8	97,1	91,0	51,8	64,5	115,6	6
Pobiedziska	SZ	mw	189,58	18 368	116,8	13,8	105,3	112,5	68,6	83,2	201,2	7
Puszczykowo	SZ	m	16,39	9 812	108,8	10,8	119,8	170,1	89,2	774,6	112,7	7
Rokietnica	SZ	w	79,30	13 294	134,2	36,1	106,7	129,0	78,5	115,1	439,0	7
Stęszew	SZ	mw	175,02	14 600	74,6	5,6	100,7	102,3	48,7	67,1	100,2	6
Suchy Las	SZ	w	116,01	15 253	130,3	23,7	113,9	180,8	92,3	118,4	333,7	7
Swarzędz	SZ	mw	101,78	45 160	152,8	10,6	115,6	136,5	72,3	325,5	219,4	7
Tarnowo Podgórne	SZ	w	101,75	22 301	96,2	20,1	111,3	177,5	76,0	149,8	275,0	7

Źródło: Delimitacja miejskich... (2012).

- Zasięg MOF Poznania został określony w wymiarze możliwie maksymalnym, tzn. uwzględniono wariant większej liczby gmin spełniających kryteria ściśle i dodatkowe określone w procedurze delimitacyjnej. Gminę Buk włączono ze względu na niewiele niższe od wymaganych wartości wskaźników F2 (2,52) i S3r (44,9%).
- Zasięg MOF obejmuje 21 jednostek administracyjnych, w tym: miasto Poznań i wszystkie (17) gminy powiatu poznańskiego oraz trzy gminy spoza powiatu: Nekla, Kaźmierz i Łubowo.
- Łączna powierzchnia MOF wynosi 2499 km<sup>2</sup>, z czego miasta Poznania jako rdzenia 11%. Obszar ten zamieszkuje (wg danych z 2011 r.) 912,4 tys. mieszkańców, z czego blisko 61% w Poznaniu.
- Zasięg MOF nie odpowiada ściśle granicom powiatów. Na jego obszarze znajdują się jednostki z 4 powiatów ziemskich (poznańskiego, gnieźnieńskiego, wrzesińskiego i szamotulskiego).

Na rycinie 2 przedstawiono zasięg miejskich obszarów funkcjonalnych wszystkich miast – stolic wojewódzkich w Polsce. Pozycję zdelimitowanego obszaru



Ryc. 1. Delimitacja miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania według MRR  
 Źródło: Delimitacja miejskich... (2012).

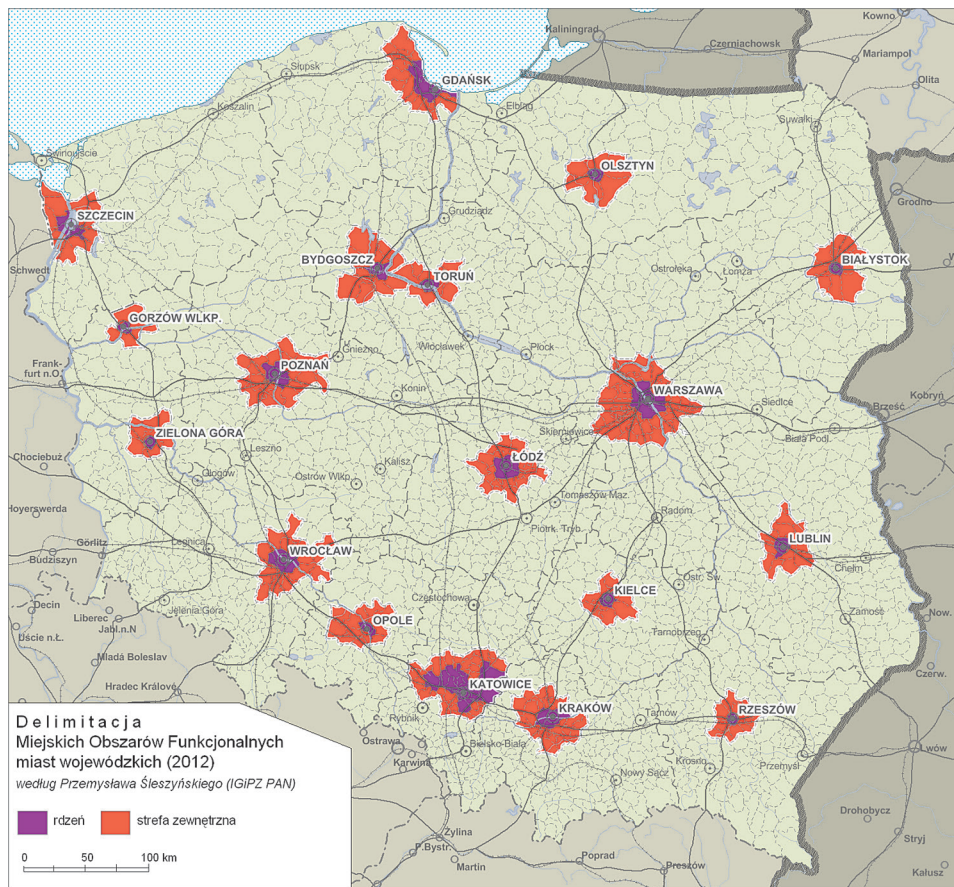
funkcjonalnego Poznania w grupie MOF ośrodków wojewódzkich kraju pokazano w tabeli 3.

Z porównania zasięgu miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania na tle innych obszarów stolic wojewódzkich wynika, że:

- MOF Poznania należy do największych obszarów funkcjonalnych w skali kraju pod względem liczby gmin.
- Pod względem powierzchni MOF Poznania jest większy o około 30% niż średni MOF w kraju.
- Liczba ludności obszaru funkcjonalnego Poznania jest również większa od średnich wartości delimitowanych obszarów stolic 16 województw.

Podsumowując charakterystykę opracowania pt. „Delimitacja miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich”, należy stwierdzić, że:

1. Zaprezentowane przez MRR opracowanie wykonane przez dr. hab. Przemysława Śleszyńskiego stanowi dobry i obfity materiał informacyjno-analityczny dla identyfikacji układów przestrzenno-funkcjonalnych, tworzących się wokół ośrodków wojewódzkich w skali kraju.
2. W ekspertyzie dokonano, w oparciu o wspólne dla całego kraju kryteria, delimitacji miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania. Umożliwia to porówna-



Ryc. 2. Miejskie obszary funkcjonalne stolic wojewódzkich

Źródło: Delimitacja miejskich... (2012).

Tabela 3. Funkcjonalny obszar Poznania według opracowania MRR na tle średnich wartości dla 18 MOF miast wojewódzkich

Obszar	Liczba gmin			Powierzchnia (km <sup>2</sup> )			Liczba zameldowanych mieszkańców (tys.)		
	ogółem	rdzeń	strefa zewnętrzna	ogółem	rdzeń	strefa wewnętrzna	ogółem	rdzeń	strefa zewnętrzna
MOF Poznania	21	1	20	2499	270	2229	912	554	356
Średnia dla 18 obszarów funkcjonalnych	17	1	15	1793	237	1531	783	533	249

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Delimitacja miejskich... (2012).

- nie go z innymi obszarami w kraju, określenie jego wielkości, a co się z tym wiąże – pozycjonowanie i szukanie możliwie dobrej skali, uwzględniającej wymiar regionalny i lokalny zjawisk społeczno-gospodarczych i przestrzennych.
3. Zastosowany dobór wskaźników z uwagi na mało precyzyjną definicję miejskiego obszaru funkcjonalnego jest arbitralny, podobnie jak przyjęte metody delimitacji.
  4. Przyjęcie podstawowych zasad delimitacji – rozłączności i ciągłości – jest zgodne z ogólnymi zasadami metod regionalizacji w geografii społeczno-ekonomicznej i nie budzi zastrzeżeń.
  5. Za słuszny należy uznać zapis w ekspertyzie, że „urzędy marszałkowskie powinny mieć możliwość wpływu na ostateczny kształt granic obszarów funkcjonalnych”. Dyskusyjne jest stwierdzenie, że warianty mają charakter minimalny, gdyż może zdarzyć się tak, że w wyniku szczegółowych analiz regionalnych niektóre z jednostek zostaną wykluczone z obszaru, a inne do niego włączone.
  6. Przyjęcie takiego założenia umożliwia przeprowadzenie na szczeblu województw badań uzupełniających, które określą zasięg obszaru funkcjonalnego w sposób, który jednocześnie będzie poprawny metodologicznie i zgodny z obowiązującymi dokumentami rządowymi oraz satysfakcjonujący dla celów polityki regionalnej i rozwoju regionu.
  7. Podstawowe znaczenie w delimitacji obszarów funkcjonalnych ma określenie, czy obszary te mają odpowiadać obecnemu, względnie perspektywicznemu zasięgowi procesów suburbanizacji (rezydencjalnej, ekonomicznej, społecznej i technicznej), czy też brać pod uwagę szerokie powiązania funkcjonalne miast – ośrodków wojewódzkich w ramach rozległego regionu miejskiego. Należy zauważyć, że procesy suburbanizacji prowadzą do ujednoczenia struktur obszarów metropolitalnych i ich zagospodarowania miejskiego, a w konsekwencji większej spójności całego obszaru. Powiązania przestrzenno-funkcjonalne mają często charakter aprzestrzenny i odbywają się ponad mniejszymi jednostkami sieci osadniczej, szczególnie wiejskimi.

Podsumowując, w opracowaniu Ministerstwa Rozwoju Regionalnego podjęto próbę uniwersalnej delimitacji obszarów funkcjonalnych największych polskich miast. Ma ona swoje wyraźne zalety, związane z porównywalnością i dość jednoznaczną konstrukcją metodyczną. Jest jednocześnie na tyle elastyczna, że nie ogranicza możliwości poszerzania granic obszarów funkcjonalnych w miarę zachodzących potrzeb. Dlatego zdaniem MRR instytucje odpowiedzialne za wdrażanie zapisów koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, w tym m.in. samorząd regionalny, powinny mieć możliwość wpływu na ostateczny kształt granic (ale związany bardziej z ich poszerzaniem niż pomniejszaniem).

### 3. Poznański obszar metropolitalny w świetle delimitacji Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego w Poznaniu

Zgodnie z ustaleniami KPZK delimitacja obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich (w tym obszarów metropolitalnych) powinna zostać przeprowadzona na poziomie wojewódzkim (w planie zagospodarowania przestrzennego województwa) przy zastosowaniu jednolitych kryteriów wypracowanych wspólnie przez stronę rządową i samorządową, przy udziale partnerów społecznych i gospodarczych. Ponieważ dotąd nie ustalono, w drodze rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego, jednolitych kryteriów delimitacji, Samorząd Województwa Wielkopolskiego oparł delimitację poznańskiego obszaru metropolitalnego na wynikach własnych analiz.

W 2013 r. Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego opublikował dokument pt. „Zasady i kryteria wyznaczania obszarów funkcjonalnych w województwie wielkopolskim”. Jest to dokument wdrożeniowy „Zaktualizowanej Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r.”. Jak zauważa się we wstępie do tego dokumentu: „Zasady i kryteria wyznaczania obszarów funkcjonalnych w województwie wielkopolskim to opracowanie o charakterze analitycznym i wdrożeniowym. Za pomocą zestawu wskaźników o charakterze statystycznym, funkcjonalnym lub geograficznym delimituje granice obszarów funkcjonalnych na terenie województwa wielkopolskiego”. Z zapisu, że Samorząd Województwa Wielkopolskiego opiera swoje decyzje na wykonanej w 2006 r. delimitacji poznańskiego obszaru metropolitalnego (Delimitacja poznańskiego... 2006), wynika, że przeprowadzona została ona w oparciu o założenia, które uznano za niezbędne z punktu widzenia zastosowania w planowaniu przestrzennym. Wyznaczając granice obszaru metropolitalnego, założono, że:

- podstawową jednostką terytorialną poddaną analizie była gmina, będącą najmniejszą jednostką statystyczną NTS 5,
- analizie poddane zostały wszystkie gminy z powiatu poznańskiego oraz wszystkie gminy z 10 powiatów otaczających go – w sumie 76 gmin. Założono na podstawie wcześniejszych badań i opracowań, że obszar metropolitalny będzie się zawierał wewnątrz badanego obszaru 11 powiatów, a tym samym będzie możliwa pełna delimitacja typu „*ex post*” – granice obszaru metropolitalnego muszą być ciągłe i oparte na granicach gmin.

W celu zdelimitowania obszaru spójnego terytorialnie przyjęto cztery zasady: bezpośredniego sąsiedztwa, ciągłości, zwartości i rozłączności. Uznano to za niezbędne dla ustalenia obszaru, który ze względu na specyficzne uwarunkowania prawne i metodologiczne musi spełniać cechy obszaru objętego planem zagospodarowania przestrzennego.

W opracowaniu WBPP „ze względu na merytoryczny aspekt badań delimitacyjnych obszaru metropolitalnego przyjęto trzy podstawowe kryteria delimitacji: społeczno-gospodarcze, dostępności komunikacyjnej i środowiska przyrodniczego”. Kryteria te zostały scharakteryzowane następującymi cechami (wg Delimitacja poznańskiego... 2006):

## a. Kryterium społeczno-gospodarcze:

## I Sfera społeczna:

- gęstość zaludnienia,
- dynamika wzrostu liczby ludności w latach 1996–2003,
- stałe migracje ludności w latach 1996–2003,
- dynamika przyrostu liczby mieszkań w latach 1996–2003,
- udział ludności utrzymującej się ze źródeł pozarolniczych w liczbie ludności ogółem,
- udział ludności utrzymującej się ze źródeł pozarolniczych w liczbie ludności pracującej.

## II Sfera gospodarcza:

- liczba spółek z udziałem kapitału zagranicznego na 1000 mieszkańców w 2003 r.,
- dynamika wzrostu liczby spółek z udziałem kapitału zagranicznego w latach 1996–2003,
- liczba podmiotów gospodarki narodowej w sektorze prywatnym na 1000 mieszkańców w 2003 r.,
- dynamika wzrostu liczby przedsiębiorstw prywatnych (bez spółek z udziałem kapitału zagranicznego) w latach 1996–2003,
- liczba zatrudnionych w usługach rynkowych w 2003 r.,
- liczba podmiotów gospodarki narodowej działających w pośrednictwie finansowym, obsłudze nieruchomości i firm, nauce, handlu i naprawach oraz hotelach i restauracjach w 2003 r.,
- powierzchnia użytków rolnych,
- użytkowanie gruntów – powierzchnia użytków rolnych w latach 1996–2003,
- odsetek gospodarstw rolnych i działek rolnych o powierzchni do 2 ha w ogólnej liczbie gospodarstw.

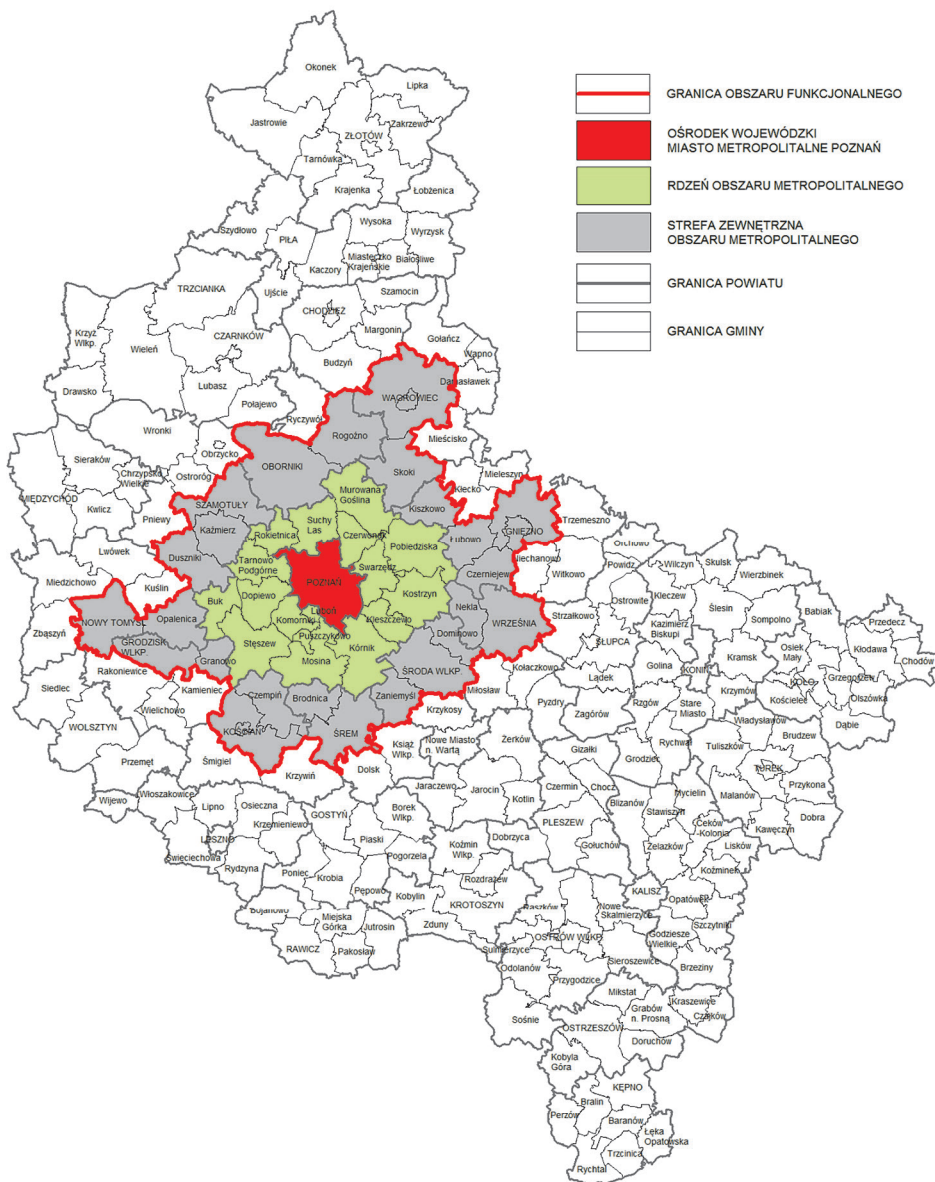
## b. Kryterium dostępności komunikacyjnej:

- dostępność komunikacyjna, wyrażona izochroną 30 minut dojazdu środkami komunikacji zbiorowej do centrum metropolii, odniesiona względem odległości 10, 30 i 50 km od centrum metropolii,
- dostępność komunikacyjna, wyrażona izochroną 60 minut dojazdu środkami komunikacji indywidualnej do centrum metropolii, odniesiona względem odległości 10, 30 i 50 km od centrum metropolii.

## c. Kryterium środowiska przyrodniczego:

- procentowy udział powierzchni form ochrony przyrody w gminach,
- wskaźnik lesistości w gminach,
- procentowy udział powierzchni gruntów kwalifikujących się do zalesień,
- waloryzacja rolniczej przestrzeni produkcyjnej,
- procentowy udział powierzchni trwałych użytków zielonych w gminach,
- badanie przebiegu granic przyrodniczych struktur przestrzennych na podstawie układu zlewniowego, systemu przyrodniczego oraz fitokompleksów krajobrazowych.

**TYP OBSZARU: MIEJSKIE OBSZARY FUNKCJONALNE**  
**KATEGORIA: OBSZAR FUNKCJONALNY OŚRODKA WOJEWÓDZKIEGO**  
**POZNAŃSKI OBSZAR METROPOLITALNY**



WIELKOPOLSKIE BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO W POZNANIU 2013 r.

Ryc. 3. Poznański obszar metropolitalny  
 Źródło: Zasady... (2013).

Zdelimitowany przez WBPP obszar metropolitalny Poznania obejmuje 45 gmin. W jego skład wchodzi 10 miast powiatowych i 15 pozostałych miast. Powierzchnia obszaru wynosi 6205 km<sup>2</sup> (20,8% powierzchni województwa). Poznański obszar metropolitalny zamieszkuje 1326,9 tys. osób, co daje 39% liczby ludności województwa. Gęstość zaludnienia wynosi 214 os./km<sup>2</sup> przy średniej gęstości dla województwa wynoszącej 112 os./km<sup>2</sup> (wg stanu na 2006 r., okres wykonania opracowania). W przypadku zdelimitowanego przez WBPP obszaru metropolitalnego (POM), zgodność jego granic z miejskim obszarem funkcjonalnym według ekspertyzy MRR dla Poznania ocenić należy na 72%.

Tak zdelimitowany obszar metropolitalny jest wewnątrznie zróżnicowany. Wyróżniono w nim rdzeń, charakteryzujący się silnymi zjawiskami metropolitalnymi (powiat poznański) i strefę zewnętrzną, ze znacznym udziałem użytków rolnych i obszarów cennych przyrodniczo, które w istotny sposób ograniczają możliwości zurbanizowania i rozwoju społeczno-gospodarczego. Tereny strefy zewnętrznej stanowią jednak zaplecze dla rozwoju funkcji rekreacyjnej i bufor na styku środowiska przyrodniczego i terenów intensywnej antropopresji. Ostateczny kształt obszaru metropolitalnego spełnia przyjęte założenia delimitacyjne i zdaniem WBPP dość wiernie opisuje związki funkcjonalno-przestrzenne oraz ujmuje jako całość ważniejsze struktury przyrodnicze, których przecięcie granicami POM ograniczyłoby możliwości planowania zrównoważonego rozwoju przestrzennego.

W podsumowaniu stwierdza się, że powiązania funkcjonalno-przestrzenne na poziomie lokalnym między metropolią a jej bezpośrednim zapleczem są silne i wieloaspektowe. Jednocześnie przeprowadzone analizy potwierdzają niejednorodność badanego obszaru. „Trójwymiarowa interpolacja wartości badanych cech społeczno-gospodarczych pokazała dominację gmin powiatu poznańskiego. Wartości badanych cech dla gmin powiatu poznańskiego są najwyższe w badanym obszarze. Zjawiskami charakterystycznymi dla analizowanego obszaru są: teren depresji cech charakterystycznych dla obszarów metropolitalnych, który okala powiat poznański, oraz wyraźny wzrost badanych cech na obszarze miast powiatowych”.

Podsumowując charakterystykę opracowania pt. „Zasady i kryteria wyznaczania obszarów funkcjonalnych w województwie wielkopolskim”, należy stwierdzić, że:

1. Delimitacja stanowi dobry i obfity materiał informacyjno-analityczny dla identyfikacji obszaru przestrzenno-funkcjonalnego wokół Poznania.
2. Przyjęcie podstawowych czterech zasad delimitacji sąsiedztwa, ciągłości, zwartości i rozłączności jest zgodne z ogólnymi zasadami metod regionalizacji w geografii społeczno-ekonomicznej.
3. Opracowanie zawiera jasne kryteria, pod względem stosowanych metod i wskaźników odwołując się do opracowania z 2006 r.
4. Zaprezentowane przez WBPP opracowanie odwołuje się do danych sprzed 10 lat, co czyni je już stosunkowo mało aktualnym. Spośród ważnych kryteriów przestrzenno-funkcjonalnych w opracowaniu nie uwzględniono ciężarów w tytule dojazdów do pracy i do szkół, stanowiących istotny element wyznaczania granic regionów miejskich.

5. Z zapisu, że Samorząd Województwa Wielkopolskiego opiera swoje decyzje na wykonanej w 2006 r. delimitacji poznańskiego obszaru metropolitalnego, wynika, że przeprowadzona została ona zgodnie z założeniami, które uznano za niezbędne z punktu widzenia zastosowania w planowaniu przestrzennym, z perspektywy regionalnej.
6. Z punktu widzenia planowania przestrzennego zasadne wydaje się delimitowanie w opracowaniu WBPP dwóch stref oddziaływania miasta Poznania. Pierwszej, bliskiej, określonej jako rdzeniowa – odzwierciedlającej zasięg procesu intensywnej suburbanizacji, w strefie podmiejskiej. Drugiej, dalszej, uwzględniającej przede wszystkim powiązania funkcjonalne (w opracowaniu określane pośrednio przez dostępność transportową) oraz zasięgi przyrodniczych struktur przestrzennych, zlewni, kompleksów krajobrazowych itp.

*Urszula Kaczmarek*

# Spójność społeczno-gospodarcza i poziom urbanizacji w obszarze funkcjonalnym Poznania

## 1. Metodyka opracowania

Różnorodność przyjmowanych kryteriów strukturalnych delimitacji jakichkolwiek obszarów, a szczególnie obszarów miejskich, jest znaczna. Kryteriami w identyfikacji i delimitacji obszarów zurbanizowanych są na ogół: liczba ludności i gęstość zaludnienia (często określana jako minimalna) oraz intensywność i formy zagospodarowania (gęstość zabudowy, użytkowanie terenu, koncentracja działalności społeczno-gospodarczych) (Kaczmarek 2008).

W przypadku delimitacji poznańskiego obszaru metropolitalnego za kluczowe uznano cechy, które z jednej strony uwzględniają aktualny stan i dynamikę rozwoju społeczno-gospodarczego oraz stan i dynamikę procesu urbanizacji, a z drugiej strony są zobrazowane poprzez dostępne wskaźniki statystyczne.

W charakterystyce dwóch wymiarów: społeczno-gospodarczego i urbanizacyjnego zastosowano metodę porządkowania liniowego według wskaźnika Perkala, będącego średnią ze standaryzowanych wartości wskaźników cząstkowych. Metody tej do ustalania podobieństwa bądź spójności społeczno-gospodarczej używano m.in. dla określenia spójności łódzkiego obszaru metropolitalnego czy też bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego (m.in. Spójność terytorialna... 2012). W opracowaniu z 2005 r. pt. „Warianty podziału terytorialnego kraju na jednostki statystyczne NTS 3 spełniające wymogi jednolitości funkcjonalnej i społeczno-ekonomicznej” metoda ta posłużyła do wyznaczenia spójnych przestrzeni jednostek terytorialno-statystycznych (Kaczmarek T., Kaczmarek U. 2005).

Metoda Perkala pozwala na porównanie poszczególnych mierników i otrzymanie jednego syntetycznego wskaźnika podobieństwa względnie poziomu rozwoju obszaru. Dostarcza dogodne schematy klasyfikacyjne do regionalizacji, umożliwiając klasyfikację badanych jednostek z punktu widzenia uzyskanych wskaźników poziomu rozwoju. Metoda ta obejmuje dwa etapy:

1. normalizację poszczególnych mierników przyjętych do badań, w wyniku której wszystkie mierniki wyrażone w jednostkach standaryzowanych stają się porównywalne i można je sumować,
2. obliczenie syntetycznych wskaźników poziomu rozwoju regionalnego. Wskaźniki te mogą przyjmować wartości większe i mniejsze od zera, przy czym gminy bardziej rozwinięte/zurbanizowane będą miały wartości tego wskaźnika wyższe (powyżej 0), słabiej rozwinięte niższe (poniżej 0). Za podobne uznawane są gminy o zbliżonych wartościach wskaźników. Mogą one tworzyć obszary o podobnych cechach społeczno-gospodarczych, stąd porządkowanie liniowe metodą Perkala używane jest jako metoda wyznaczania podobieństwa (spójności) obszarów.

## 2. Struktura społeczno-gospodarcza

Jednym z kryteriów delimitacji obszaru funkcjonalnego jest jego spójność. Strukturę społeczno-gospodarczą potencjalnego obszaru Poznania zbadano więc w pierwszej kolejności z punktu widzenia podobieństwa cech rozwoju społeczno-gospodarczego oraz cech urbanizacji. Tym samym starano się odpowiedzieć na pytanie, które gminy wokół Poznania stanowią w miarę spójny pod względem cech rozwoju społeczno-gospodarczego obszar. Do analizy wzięto pod uwagę wszystkie gminy powiatu poznańskiego oraz gminy powiatów z nim sąsiadujących (razem 76 gmin).

Strukturę społeczno-gospodarczą obszaru ilustrują mierniki odzwierciedlające takie zjawiska, jak: przedsiębiorczość (liczba podmiotów gospodarczych), dochody gmin oraz wpływ podatkowe do budżetu gminy z takich źródeł, jak udział w podatku PIT, CIT, finansowanie zadań gminnych ze środków unijnych, aktywność społeczna (liczba podmiotów NGO), stan rynku pracy (poziom bezrobocia), wielkość ubóstwa (liczba beneficjentów pomocy społecznej), poziom wyposażenia szkół (dostępność do Internetu) i dostępność do edukacji przedszkolnej. Razem wyżej wymienione zjawiska reprezentuje 10 wskaźników pozytywnych z portalu BDL GUS, dostępnych w podziale na gminy, na ogół za rok 2012. Szczegółowy wykaz analizowanych wskaźników jest następujący:

1. Dochody ogólne budżetów gmin przypadające na 1 mieszkańca w 2012 r.
2. Dochody własne budżetów gmin przypadające na 1 mieszkańca w 2012 r.
3. Finansowanie programów UE przypadające na 1 mieszkańca w 2012 r.
4. Odsetek ludności w wieku produkcyjnym w % w 2012 r.
5. Liczba podmiotów REGON na 10 tys. mieszkańców w 2012 r.
6. Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców w 2012 r.
7. Udział bezrobotnych w ogólnej liczbie osób w wieku produkcyjnym w % w 2012 r.
8. Udział osób w gospodarstwach domowych korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej w ludności ogółem w % w 2011 r.

Tabela 1. Wartość syntetycznego wskaźnika Perkala dla cech poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego gmin wokół Poznania

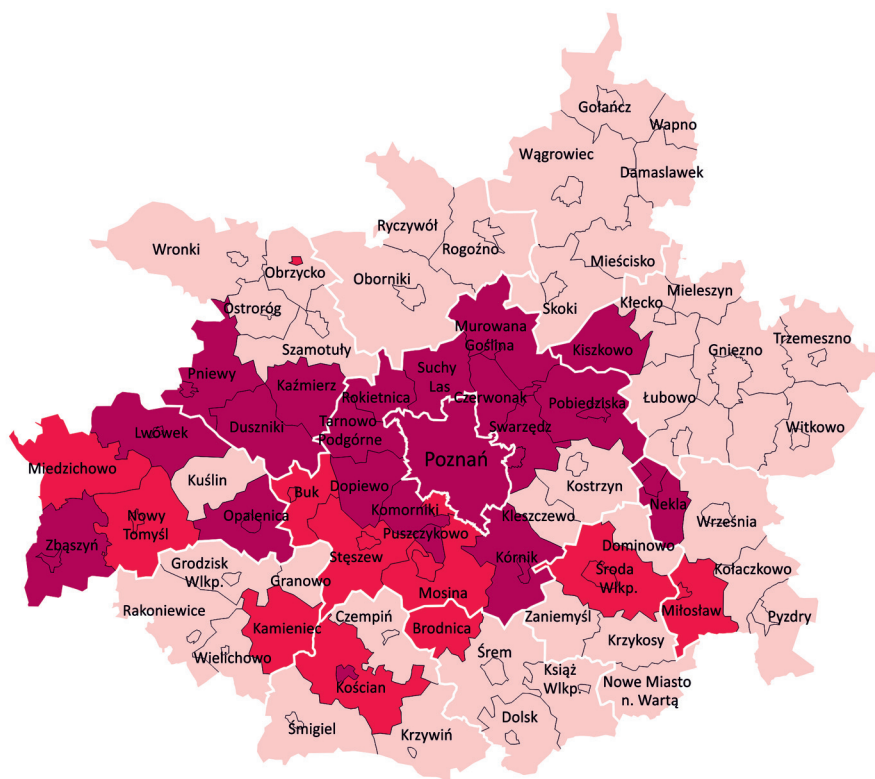
Nazwa gminy	Typ gminy	Powiat	Wskaźnik Perkala
Tarnowo Podgórne	wiejska	poznański	1,61
Poznań	miejska	Poznań	1,36
Suchy Las	wiejska	poznański	1,28
Murowana Goślina	miejsko-wiejska	poznański	0,84
Puszczykowo	miejska	poznański	0,63
Nekla	miejsko-wiejska	wrzesiński	0,54
Kórnik	miejsko-wiejska	poznański	0,51
Dopiewo	wiejska	poznański	0,47
Każmierz	wiejska	szamotulski	0,40
Kiszkowo	wiejska	gnieźnieński	0,38
Swarzędz	miejsko-wiejska	poznański	0,38
Czerwonak	wiejska	poznański	0,35
Pniewy	miejsko-wiejska	szamotulski	0,33
Duszniki	wiejska	szamotulski	0,32
Komorniki	wiejska	poznański	0,30
Lwówek	miejsko-wiejska	nowotomyski	0,29
Pobiedziska	miejsko-wiejska	poznański	0,28
Opalenica	miejsko-wiejska	nowotomyski	0,25
Kościan	miejska	kościański	0,23
Rokietnica	wiejska	poznański	0,23
Zbąszyń	miejsko-wiejska	nowotomyski	0,22
Buk	miejsko-wiejska	poznański	0,17
Stęszew	miejsko-wiejska	poznański	0,16
Obrzycko	miejska	szamotulski	0,15
Brodnica	wiejska	śremski	0,14
Nowy Tomyśl	miejsko-wiejska	nowotomyski	0,13
Luboń	miejska	poznański	0,10
Miłosław	miejsko-wiejska	wrzesiński	0,08
Mosina	miejsko-wiejska	poznański	0,06
Miedzichowo	wiejska	nowotomyski	0,05
Środa Wielkopolska	miejsko-wiejska	średzki	0,05
Kamieniec	wiejska	grodziski	0,03
Kościan	miejska	kościański	0,02
Szamotuły	miejsko-wiejska	szamotulski	-0,03
Śrem	miejsko-wiejska	śremski	-0,03
Damasławek	wiejska	wągrowiecki	-0,06
Kostrzyn	miejsko-wiejska	poznański	-0,07
Oborniki	miejsko-wiejska	obornicki	-0,08

Nazwa gminy	Typ gminy	Powiat	Wskaźnik Perkala
Kuślin	wiejska	nowotomyski	-0,10
Mieleszyn	wiejska	gnieźniński	-0,10
Kleszczewo	wiejska	poznański	-0,11
Klecko	miejsko-wiejska	gnieźniński	-0,11
Grodzisk Wielkopolski	miejsko-wiejska	grodziski	-0,12
Trzemeszno	miejsko-wiejska	gnieźniński	-0,14
Krzykosy	wiejska	średzki	-0,15
Dolsk	miejsko-wiejska	śremski	-0,17
Gniezno	wiejska	gnieźniński	-0,17
Krzywiń	miejsko-wiejska	kościański	-0,17
Nowe Miasto n. Wartą	wiejska	średzki	-0,17
Śmigiel	miejsko-wiejska	kościański	-0,18
Skoki	miejsko-wiejska	wągrowiecki	-0,21
Witkowo	miejsko-wiejska	gnieźniński	-0,24
Niechanowo	wiejska	gnieźniński	-0,25
Września	miejsko-wiejska	wrzesiński	-0,25
Gniezno	miejska	gnieźniński	-0,27
Wronki	miejsko-wiejska	szamotulski	-0,27
Rakoniewice	miejsko-wiejska	grodziski	-0,30
Łubowo	wiejska	gnieźniński	-0,31
Obrzycko	wiejska	szamotulski	-0,33
Rogoźno	miejsko-wiejska	obornicki	-0,33
Zaniemyśl	wiejska	średzki	-0,34
Czempiń	miejsko-wiejska	kościański	-0,35
Wielichowo	miejsko-wiejska	grodziski	-0,36
Książ Wielkopolski	miejsko-wiejska	śremski	-0,37
Dominowo	wiejska	średzki	-0,42
Wapno	wiejska	wągrowiecki	-0,42
Granowo	wiejska	grodziski	-0,43
Ryczywół	wiejska	obornicki	-0,49
Kołaczkowo	wiejska	wrzesiński	-0,53
Pyzdry	miejsko-wiejska	wrzesiński	-0,56
Mieścisko	wiejska	wągrowiecki	-0,59
Wągrowiec	miejska	wągrowiecki	-0,67
Ostroróg	miejsko-wiejska	szamotulski	-0,72
Wągrowiec	wiejska	wągrowiecki	-0,75
Gołańcz	miejsko-wiejska	wągrowiecki	-0,80
Czarniejewo	miejsko-wiejska	gnieźniński	-0,81

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS. Na szaro gminy o wysokim i średnim poziomie rozwoju (wskaźnik Perkala +).

9. Liczba uczniów przypadająca na 1 komputer z dostępem do Internetu w szkołach podstawowych w 2011 r.
10. Udział dzieci w wieku 3–6 lat objętych wychowaniem przedszkolnym w % w 2011 r.

Wartości syntetycznego wskaźnika spójności Perkala przedstawiono w tabeli 1. Ponadprzeciętny dla analizowanego zbioru jednostek poziom rozwoju zanotowały 34 gminy, z których tylko 15 należy do powiatu poznańskiego, pozostałe znajdują się w powiatach ościennych. Ich rozkład przestrzenny ilustruje rycina 1. Wyniki analizy potwierdzają tezę o silnym poziomie rozwoju gmin powiatu poznańskiego na tle regionu. Procesy rozwojowe miasta Poznania od lat emanują na podmiejskie gminy, które mimo pierwotnie wiejskiego charakteru dziś upodabniają się do wysoko rozwiniętych terenów zurbanizowanych, pod względem nie-



Wartość syntetycznego wskaźnika Perkala  
dla cech poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego

- wysoki poziom
- średni poziom
- niski poziom

Ryc. 1. Rozkład wskaźnika poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego gmin wokół Poznania

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

których wskaźników rozwoju gospodarczego wyprzedzając nawet miasto Poznań (Tarnowo Podgórne, Suchy Las). Z kolei gminy wiejskie w dalszej odległości od Poznania (np. Gołańcz, Ostroróg, Ryczywół, Wapno) należą do najslabiej rozwiniętych na całym badanym obszarze.

W grupie silniej rozwiniętych gmin wyróżnić można dwie klasy obiektów:

- gminy wysoko rozwinięte (wartość wskaźnika Perkala  $> 0,2$ ): 21 gmin;
- gminy średnio rozwinięte (wartość wskaźnika Perkala  $0-0,2$ ): 13 gmin.

### 3. Poziom urbanizacji

Według Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, miejski obszar funkcjonalny jest układem osadniczym ciągłym przestrzennie, złożonym z odrębnych administracyjnie jednostek. Obejmuje zwarty obszar miejski oraz powiązaną z nim funkcjonalnie strefę zurbanizowaną. Definicja ta wskazuje na jedną z podstawowych cech miejskiego obszaru funkcjonalnego: dostatecznie wysoki poziom zurbanizowania na zwartym terytorialnie obszarze.

Jako kryterium urbanizacji przyjęto wskaźniki ilustrujące koncentrację ludności (gęstość zaludnienia), saldo migracji stałych, gospodarkę mieszkaniową (dynamika rozwoju zasobów mieszkaniowych), wyposażenie w infrastrukturę techniczną (wodociągi, kanalizacja, gaz, dostęp do oczyszczalni), strukturę użytkowania terenu (lesistość i użytki rolne). Razem wyżej wymienione zjawiska reprezentuje 9 wskaźników GUS, dostępnych w podziale na gminy, na ogół za 2012 r.

Szczegółowy wykaz wskaźników uwzględnionych w analizie poziomu zurbanizowania jest następujący:

1. Gęstość zaludnienia w os./km<sup>2</sup> w 2012 r.
2. Dynamika ludności w latach 2008–2012.
3. Dynamika zasobów mieszkaniowych w latach 2008–2012.
4. Odsetek mieszkańców korzystających z sieci wodociągowej w % w 2012 r.
5. Odsetek mieszkańców korzystających z sieci kanalizacyjnej w % w 2012 r.
6. Odsetek mieszkańców korzystających z sieci gazowej w % w 2012 r.
7. Odsetek mieszkańców korzystających z oczyszczalni ścieków w % w 2012 r.
8. Udział lasów w powierzchni ogólnej w 2012 r.
9. Udział użytków rolnych w powierzchni ogólnej w 2005 r.

Poziom zurbanizowania gmin wokół Poznania zbadano dla 76 jednostek administracyjnych, w tym wszystkich miast i gmin należących do powiatu poznańskiego oraz gmin powiatów sąsiadujących z ww. powiatem. Wartości syntetycznego wskaźnika Perkala dla zjawiska urbanizacji przedstawiono w tabeli 2. Ich rozkład przestrzenny ilustruje rycina 2.

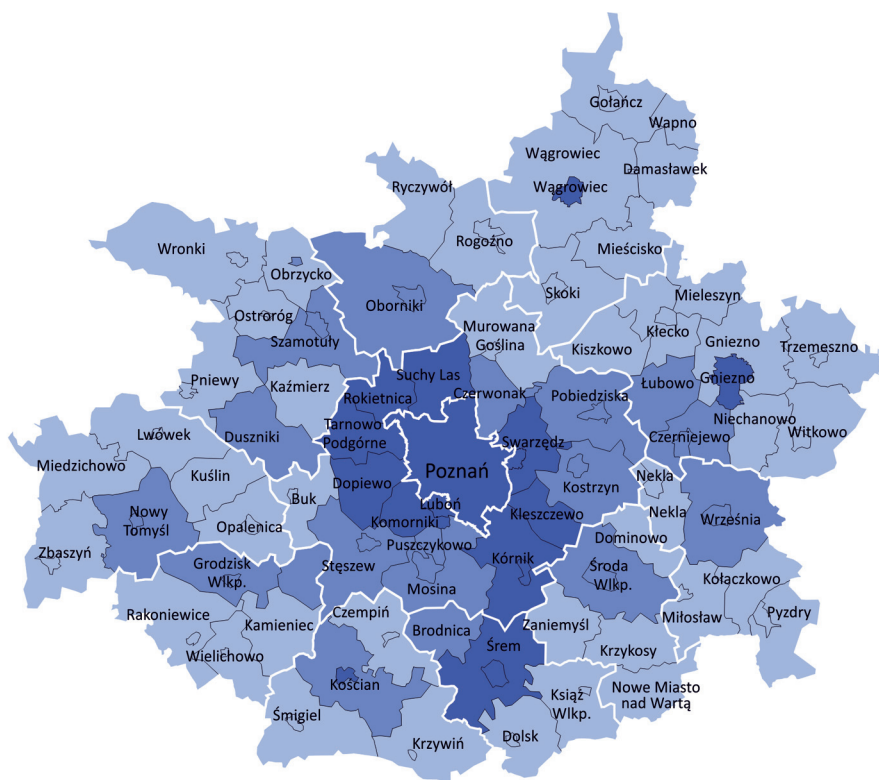
Ponadprzeciętny dla analizowanego zbioru jednostek stopień urbanizacji zanotowały 33 gminy, w tym 15 z powiatu poznańskiego. Są wśród nich gminy o statusie wiejskim, które od 20 lat podlegają procesowi intensywnej suburbanizacji. Rycina 2 pokazuje, że procesy urbanizacyjne przekraczają granice miast. Rozwój budownictwa mieszkaniowego i napływ ludności do strefy podmiejskiej

Tabela 2. Wartość syntetycznego wskaźnika Perkala dla cech poziomu i dynamiki urbanizacji gmin wokół Poznania

Nazwa gminy	Typ gminy	Powiat	Wskaźnik Perkala
Komorniki	wiejska	poznański	1,76
Kościan	wiejska	kościański	1,37
Dopiewo	wiejska	poznański	1,28
Rokietnica	wiejska	poznański	1,17
Poznań	miejska	Poznań	1,05
Luboń	miejska	poznański	1,02
Tarnowo Podgórne	wiejska	poznański	0,99
Wągrowiec	wiejska	wągrowiecki	0,99
Gniezno	miejska	gnieźnieński	0,97
Suchy Las	wiejska	poznański	0,65
Swarzędz	miejsko-wiejska	poznański	0,64
Śrem	miejsko-wiejska	śremski	0,55
Kórnik	miejsko-wiejska	poznański	0,47
Kleszczewo	wiejska	poznański	0,46
Łubowo	wiejska	gnieźnieński	0,45
Mosina	miejsko-wiejska	poznański	0,40
Środa Wielkopolska	miejsko-wiejska	średzki	0,36
Szamotuły	miejsko-wiejska	szamotulski	0,34
Pobiedziska	miejsko-wiejska	poznański	0,33
Oborniki	miejsko-wiejska	obornicki	0,29
Czerwonak	wiejska	poznański	0,26
Stęszew	miejsko-wiejska	poznański	0,24
Obrzycko	miejsko-wiejska	szamotulski	0,22
Kostrzyn	miejsko-wiejska	poznański	0,21
Nowy Tomyśl	miejsko-wiejska	nowotomyski	0,19
Duszniki	wiejska	szamotulski	0,11
Puszczykowo	miejsko-wiejska	poznański	0,10
Września	miejsko-wiejska	wrzesiński	0,08
Granowo	wiejska	grodziski	0,05
Grodzisk Wielkopolski	miejsko-wiejska	grodziski	0,05
Czarniejewo	miejsko-wiejska	gnieźnieński	0,03
Kościan	miejska	kościański	0,03
Brodnica	wiejska	śremski	0,02
Buk	miejsko-wiejska	poznański	-0,02
Zaniemyśl	wiejska	średzki	-0,02
Witkowo	miejsko-wiejska	gnieźnieński	-0,03
Opalenica	miejsko-wiejska	nowotomyski	-0,05
Rogoźno	miejsko-wiejska	obornicki	-0,06

Nazwa gminy	Typ gminy	Powiat	Wskaźnik Perkala
Pniewy	miejsko-wiejska	szamotulski	-0,07
Czempiń	miejsko-wiejska	kościański	-0,11
Gniezno	wiejska	gnieźnieński	-0,11
Trzemeszno	miejsko-wiejska	gnieźnieński	-0,13
Murowana Goślina	miejsko-wiejska	poznański	-0,14
Klecko	miejsko-wiejska	gnieźnieński	-0,17
Obrzycko	miejska	szamotulski	-0,20
Śmigiel	miejsko-wiejska	kościański	-0,20
Kiszkowo	wiejska	gnieźnieński	-0,25
Damaśławek	wiejska	wągrowiecki	-0,26
Nowe Miasto n. Wartą	wiejska	średzki	-0,26
Kaźmierz	wiejska	szamotulski	-0,31
Miłostaw	miejsko-wiejska	wrzesiński	-0,33
Kamieniec	wiejska	grodziski	-0,34
Rakoniewice	miejsko-wiejska	grodziski	-0,34
Mieścisko	wiejska	wągrowiecki	-0,36
Wapno	wiejska	wągrowiecki	-0,39
Kołaczkowo	wiejska	wrzesiński	-0,41
Nekla	miejsko-wiejska	wrzesiński	-0,41
Skoki	miejsko-wiejska	wągrowiecki	-0,41
Gołańcz	miejsko-wiejska	wągrowiecki	-0,44
Wronki	miejsko-wiejska	szamotulski	-0,45
Niechanowo	wiejska	gnieźnieński	-0,49
Dominowo	wiejska	średzki	-0,50
Wągrowiec	miejska	wągrowiecki	-0,50
Ostroróg	miejsko-wiejska	szamotulski	-0,53
Zbąszyń	miejsko-wiejska	nowotomyski	-0,55
Lwówek	miejsko-wiejska	nowotomyski	-0,58
Dolsk	miejsko-wiejska	śremski	-0,59
Ryczywół	wiejska	obornicki	-0,62
Krzywiń	miejsko-wiejska	kościański	-0,63
Książ Wielkopolski	miejsko-wiejska	śremski	-0,68
Kuślin	wiejska	nowotomyski	-0,74
Mieleszyn	wiejska	gnieźnieński	-0,78
Krzykosy	wiejska	średzki	-0,79
Pyzdry	miejsko-wiejska	wrzesiński	-0,87
Wielichowo	miejsko-wiejska	grodziski	-0,98
Miedzichowo	wiejska	nowotomyski	-1,02

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS. Na szaro gminy o ponadprzeciętnym poziomie zurbanizowania (wskaźnik Perkala +).



Wartość syntetycznego wskaźnika Perkala dla cech poziomu i dynamiki urbanizacji

- wysoki poziom
- średni poziom
- niski poziom

Ryc. 2. Rozkład syntetycznego wskaźnika zurbanizowania gmin wokół Poznania  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Poznań nie przełożył się jeszcze dostatecznie na wyraźny wzrost poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego.

W grupie ponadprzeciętnego poziomu urbanizacji wyróżnić można dwie klasy jednostek:

- gminy silnie zurbanizowane (wartość wskaźnika Perkala  $> 0,2$ ): 24 gminy;
- gminy średnio zurbanizowane (wartość wskaźnika Perkala  $0-0,2$ ): 9 gmin.

Wyniki analizy wskazują na intensywny przebieg procesu urbanizacji nie tylko na obszarach miast, ale i w gminach podmiejskich, szczególnie położonych w granicach powiatu poznańskiego. Proces suburbanizacji nie jest nowy, zaczął się już w okresie międzywojennym i nasilił w latach 70. XX w. Nowy etap poznańskiej suburbanizacji, o szczególnej dynamice, rozpoczął się w końcu lat 90. XX w. wraz z upowszechnieniem indywidualnej motoryzacji i urynkowaniem gospodarki, w tym sektora budownictwa mieszkaniowego. Sieć linearnie położonych, wzdłuż

dróg i linii kolejowych, miejscowości podmiejskich, zaczęły uzupełniać bardziej rozproszone osiedla rezydencjalne, powstające na gruntach wcześniej użytkowanych rolniczo. Zasięg aglomeracji poznańskiej jest więc zmienny, choć wciąż aktualna wydaje się perspektywiczna delimitacja, zaproponowana przez Zajchowską (1972), w której strefa urbanizująca się związana z miastem obejmuje obszar w promieniu do 20 km od granic Poznania, odpowiadający zasadniczo dzisiejszemu terytorium powiatu poznańskiego. Jak zauważają Kaczmarek i Mięka (2011), trudności w delimitacji aglomeracji jako jednostki o ciągłej przestrzennej zabudowie pogłębia coraz częściej występująca forma rozwoju przestrzennego, nazwana *urban sprawl* (rozlewanie się terenów zurbanizowanych), w której nowe osiedla rozdzielone są stosunkowo rozległymi obszarami leśnymi, rolnymi, chronionego krajobrazu – dotąd niezagospodarowanymi. Zjawisko to związane z nieskoordynowanym, wycinkowym planowaniem zabudowy w oderwaniu od sieci infrastruktury, ciągów komunikacyjnych i podstawowych usług, obserwuje się wokół Poznania.

## Powiązania transportowe Poznania

### 1. Zakres i metody opracowania

Jednym z podstawowych kryteriów delimitacyjnych wykorzystywanych do określania siły i zasięgu oddziaływania miast są powiązania transportowe. Obok dojazdów do pracy i do szkół (które są poniekąd ich pochodną) stanowią one jeden z głównych wyznaczników relacji przestrzenno-funkcjonalnych, jakie wiążą poszczególne jednostki osadnicze regionu miejskiego. Dostępność transportowa uznawana jest za istotny element organizacji przestrzeni, znajdujący odzwierciedlenie także w ocenie atrakcyjności poszczególnych miejsc (Guzik 2011).

W zakresie powiązań transportowych bada się zasadniczo dwa rodzaje relacji:

- Właściwe relacje przestrzenne, których identyfikatorem są najczęściej: natężenie ruchu pojazdów na szlakach komunikacyjnych, liczba pasażerów w środkach komunikacji publicznej, liczba połączeń transportu publicznego.
- Dostępność transportową, czyli możliwość osiągnięcia celów podróży, rozumianą najczęściej jako: dostępność fizyczna (odległość do celu podróży, mierzona po szlakach transportowych, ekwidystanty), dostępność czasowa (czas dotarcia różnymi środkami lokomocji do celu podróży, izochrony) oraz dostępność ekonomiczna (koszt pokonania odległości, izodapany).

Dostępność transportowa stanowi ważne kryterium delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych. Badanie dostępności fizycznej i czasowej było jedną z podstawowych analiz wykonanych przez Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu przy wyznaczaniu granic Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego. Analizę dostępności transportowej w odniesieniu do obszaru aglomeracji wykonano także w ramach opracowania „Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej” (2012).

W ramach delimitacji obszaru funkcjonalnego (metropolitalnego) Poznania w oparciu o powiązania transportowe przeprowadzono analizę powiązań transportowych miasta różnymi środkami komunikacji oraz badanie dostępności w ujęciu czasowym. W celu określenia siły powiązań transportowych gmin z Poznaniem wyróżniono dwie strefy: o silnych powiązaniach oraz o słabszych powiązaniach.

Informacje na temat ruchu pojazdów uzyskano z publikowanych materiałów pochodzących z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Dane te uzupełniono informacjami z opracowań przygotowanych przez Biuro Inżynierii Transportu z Poznania oraz ekspertyz Centrum Badań Metropolitalnych wykonanych na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego, tj. m.in. „Analizy relacji funkcjonalnych aglomeracji poznańskiej z otoczeniem regionalnym – w kontekście dyfuzyjno-absorpcyjnego modelu rozwoju”. Dane na temat liczby pasażerów kolei regionalnych na szlakach prowadzących do Poznania pozyskano z opracowania CBM UAM „Diagnoza społecznego zapotrzebowania na usługi Poznańskiej Kolei Metropolitalnej” (2012). Informacje dotyczące liczby połączeń komunikacyjnych uzyskano z serwisu e-podroznik.pl, który zawiera dane na temat połączeń oferowanych przez organizatorów transportu zbiorowego (w tym kolei, autobusów PKS oraz przewoźników gminnych). Informacje te uzupełniano o dane z serwisów internetowych przewoźników. Przyjęto, że liczba połączeń transportem zbiorowym zostanie wyznaczona na dzień 13 grudnia 2013 r. (dzień roboczy).

Dane wykorzystane w analizach dostępności uzyskano z serwisu e-podroznik.pl, a także ze strony internetowej maps.google.pl. Materiały kartograficzne prezentujące wartość dostępności czasowej opracowano w oparciu o informacje ze 112 punktów pomiarowych znajdujących się na badanym obszarze (miasto Poznań, powiat poznański oraz gminy wchodzące w skład powiatów graniczących z powiatem poznańskim).

## 2. Ruch osobowy i połączenia transportowe

Jedną z najistotniejszych cech powiązań transportowych jest wielkość potoków ruchu na drogach i liniach kolejowych. Analizując dane dotyczące natężenia ruchu samochodowego, należy mieć na uwadze, że uwzględniają one także ruch tranzytowy, natomiast głównym wyznacznikiem strefy oddziaływania poszczególnych miast w ramach obszaru funkcjonalnego jest ruch lokalny. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w publikacji „Transport w aglomeracji poznańskiej” (2010), ruch lokalny w aglomeracji poznańskiej stanowi około 80% całości ruchu na szlakach komunikacyjnych regionu.

Wyniki badań natężenia ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich województwa wielkopolskiego w 2010 r., przeprowadzonych przez Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad, wskazują, że największe potoki pojazdów obserwuje się na głównych drogach do stolicy regionu oraz wewnątrz miasta. Szczególnie duże natężenie ruchu występuje na drogach do Poznania z gmin położonych w bezpośrednim sąsiedztwie miasta. Wszystkie drogi krajowe prowadzące do miasta są bardzo obciążone – liczba pojazdów na każdej z nich wynosi ponad 10 tys. na dobę. Dużo samochodów dojeżdża do Poznania zwłaszcza z kierunku Tarnowa Podgórnego (DK 92), Kórnik (S11), Swarzędza (DK 92) i Komornik (DK 5). We wszystkich przypadkach jest to ponad 20 tys. aut na dobę. Bardzo obciążone (powyżej 10 tys. pojazdów na dobę) są także odcinki dróg wojewódzkich, szczególnie z Czerwonaka (DW 196), Mosiny (DW 430), Szamotuł (DW

184) i Buku (DW 307). Należy też podkreślić duże natężenie ruchu pojazdów na drogach powiatowych i gminnych (często powyżej 5 tys. pojazdów na dobę), szczególnie tych, które prowadzą do Poznania.

Istotnym wskaźnikiem powiązań przestrzennych jest wielkość potoków pasażerskich w transporcie zbiorowym. Z uwagi na słaby dostęp do danych oraz niewielkie znaczenie połączeń wykonywanych przez PKS w dobowym ruchu lokalnym (Rychlewski, Bul 2012), analizie poddano przepływy pasażerskie w ruchu kolejowym (ryc. 1).

Najbardziej obciążonymi odcinkami linii kolejowych są szlaki wchodzące w skład poznańskiego węzła kolejowego, skupiającego linie odchodzące w 9 kierunkach. Spośród linii kolejowych prowadzących do głównego miasta regionu największe natężenie ruchu pasażerskiego występuje na linii 271 w kierunku Leszna. Na najintensywniej wykorzystywanych fragmentach szlaku liczba pasażerów wynosi ponad 9 tys. osób. Największe potoki koncentrują się na odcinku z Poznania do Kościana. Kolejnym szlakiem, na którym występują znaczne potoki, jest linia kolejowa nr 353. Najwięcej osób podróżuje pomiędzy Poznaniem a Gniezmem, przy czym warto wspomnieć, że duża część osób korzystających z usług kolei regionalnej na tej linii mieszka na obszarze powiatu poznańskiego. Szczególnie duże przepływy występują pomiędzy Poznaniem a Biskupicami Wlkp. i Pobiedziskami.

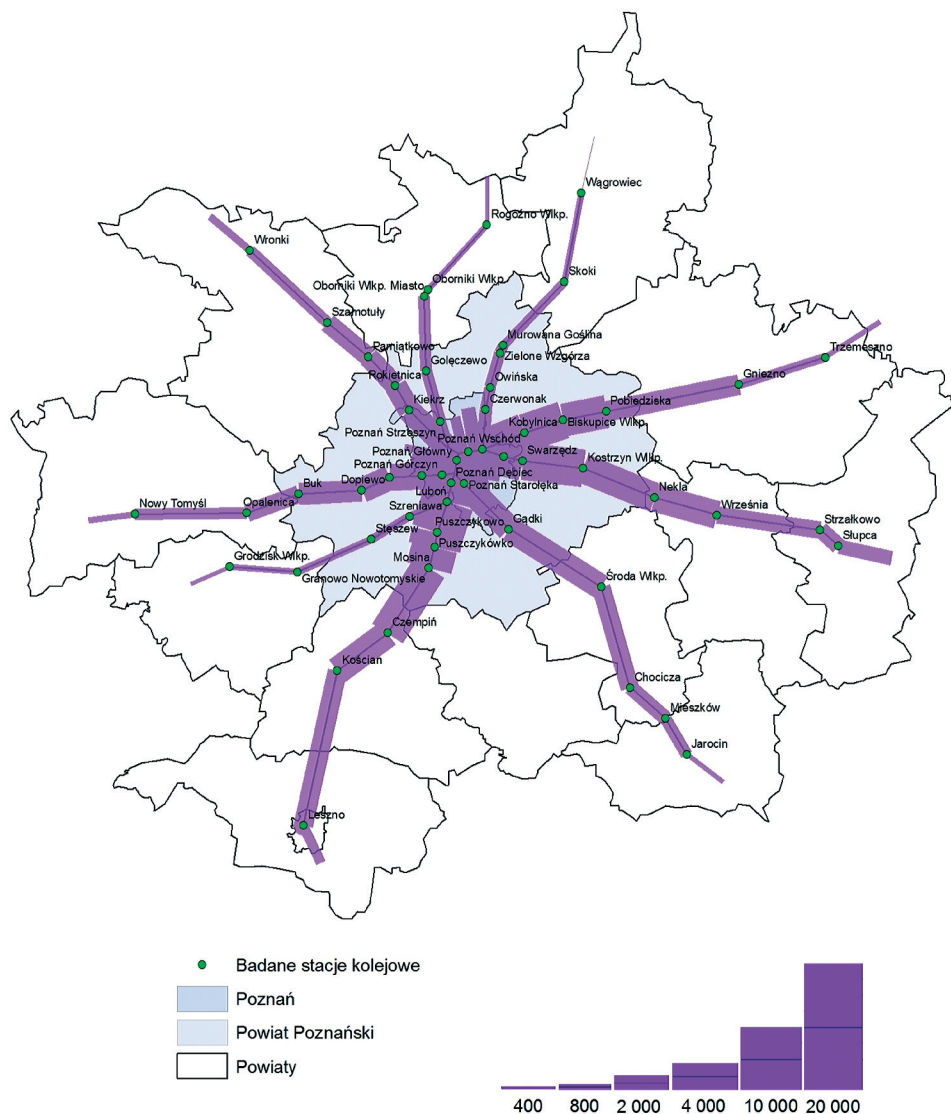
Równie intensywnie wykorzystywanym szlakiem kolejowym jest linia nr 3 Poznań–Konin. Duże potoki pasażerskie występują zwłaszcza na odcinkach do Wrześni. Na najbardziej obciążonych fragmentach linii w okolicach Poznania liczba pasażerów na szlaku wynosi ponad 6 tys. w ciągu doby (między Antoninkiem i Swarzędzem). Najwięcej osób korzystających z połączeń kolejowych na tej linii wsiada na stacjach Kostrzyn Wlkp. i Września. Na linii nr 3 w kierunku Nowego Tomyśla największe potoki pasażerskie odnotowuje się pomiędzy dworcem Poznań–Górczyn a przystankiem Pałędzie (ponad 4,5 tys. osób na dobę). Intensywne dojazdy mają też miejsce z Opalenicy i Nowego Tomyśla. Linia nr 272 w kierunku Jarocina charakteryzuje się dużymi potokami pasażerskimi (prawie 4,5 tys. osób na dobę) w okolicach Poznania. Największym problemem szlaku jest jego bardzo małe wykorzystanie na obszarze powiatu poznańskiego. Ważnym szlakiem w przewozach aglomeracyjnych i regionalnych jest linia 351 Poznań–Krzyż. Największe potoki pasażerskie w pociągach regionalnych na tym szlaku występują na odcinku z Rokietnicy do stacji Poznań Główny (4 tys. pasażerów na dobę).

Szlak z Poznania do Piły jest spośród linii o znaczeniu krajowym na obszarze aglomeracji zdecydowanie najmniej wykorzystywany. Największe potoki na linii (2 tys. pasażerów na dobę) obserwuje się pomiędzy przystankiem Poznań–Strzeszyn a Obornikami Wlkp. Miasto. Do Rogoźna dociera łącznie już tylko 1 tys. pasażerów. Największa liczba pasażerów na szlaku 356 (Poznań–Wągrowiec) podróżuje pomiędzy dworcem Poznań Wschód a Czerwonakiem (2 tys. osób na dobę). Najmniejsze potoki pasażerskie w dojazdach do Poznania odnotowuje się na linii kolejowej 357 w kierunku Wolsztyna.

Wyznacznikiem powiązań Poznania z jednostkami osadniczymi regionu jest liczba pasażerów i połączeń komunikacyjnych oferowanych w ramach transportu

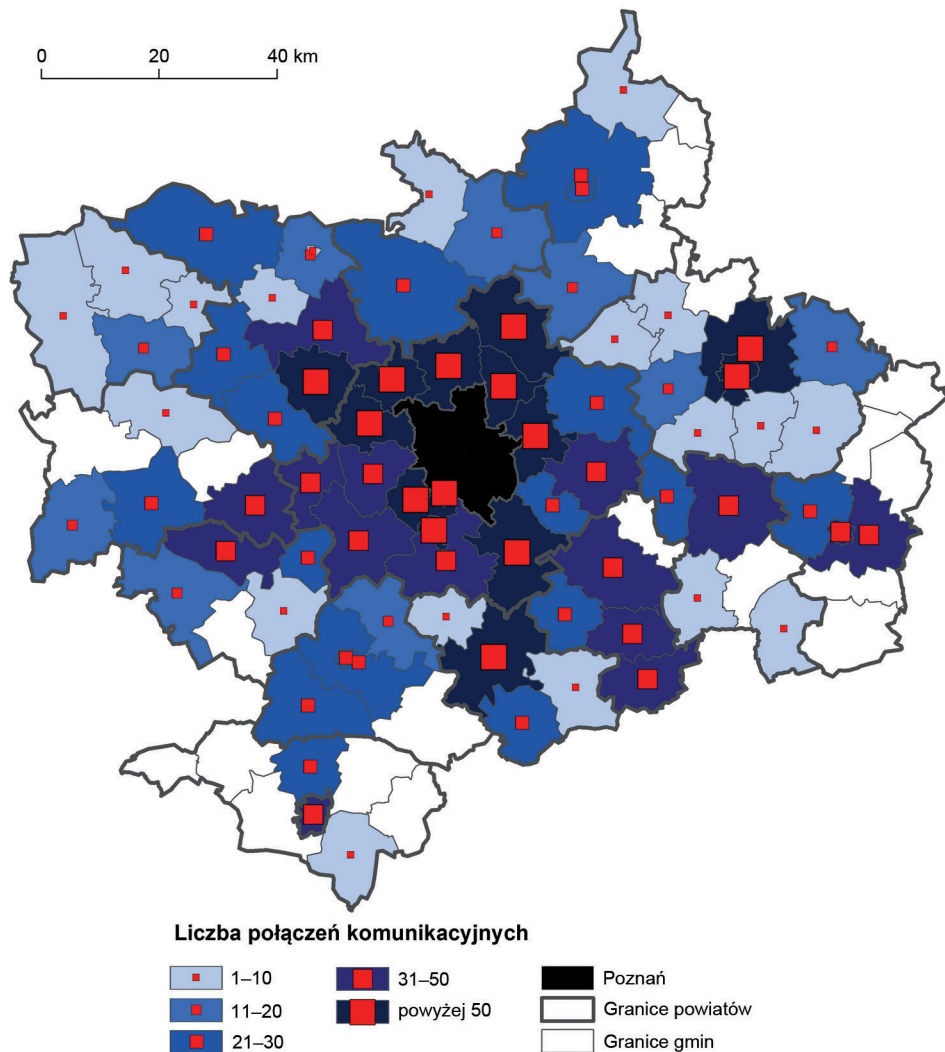
zbiorowego (kolejowego i autobusowego). W przypadku gmin powiatu poznańskiego dominującą rolę w organizacji dojazdów do miasta odgrywa komunikacja miejska (gminna), w przypadku dalej położonych miejscowości kluczową funkcję pełni kolej. Z miejscowości zlokalizowanych z dala od sieci kolejowej dojazd do Poznania zapewnia także komunikacja autobusowa (PKS).

Poznań skomunikowany jest z obszarem stanowiącym bezpośrednie zaplecze miasta dużą liczbą połączeń kolejowych i autobusowych realizowanych przez róż-



Ryc. 1. Liczba pasażerów pociągów regionalnych na szlakach kolejowych  
Źródło: Diagnoza społecznego zapotrzebowania na usługi Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (2012).

nych przewoźników (m.in. Przewozy Regionalne, Koleje Wielkopolskie, PKS, ZTM Poznań, przewoźników gminnych). Zdecydowanie najwięcej bezpośrednich połączeń z miastem cechuje gminy pierwszego i drugiego pierścienia jednostek położonych wokół niego. Najwięcej połączeń z Poznaniem (powyżej 50 na dobę) mają gminy powiatu poznańskiego: Tarnowo Podgórne, Rokietnica, Suchy Las, Murowana Goślina, Czerwonak, Swarzędz, Kórnik, Luboń, Komorniki i Puszczykowo oraz trzy jednostki położone poza granicami powiatu: Kaźmierz, Gniezno (gmina miejska i wiejska) oraz Śrem. Ponadto 14 jednostek gminnych ma powyżej 30



Ryc. 2. Liczba bezpośrednich połączeń z Poznaniem przy wykorzystaniu transportu zbiorowego (autobusowego i kolejowego)

Źródło: opracowanie własne.

bezpośrednich połączeń transportem publicznym z miastem. Liczbę bezpośrednich połączeń z Poznaniem przy wykorzystaniu transportu zbiorowego przedstawiono na rycinie 2.

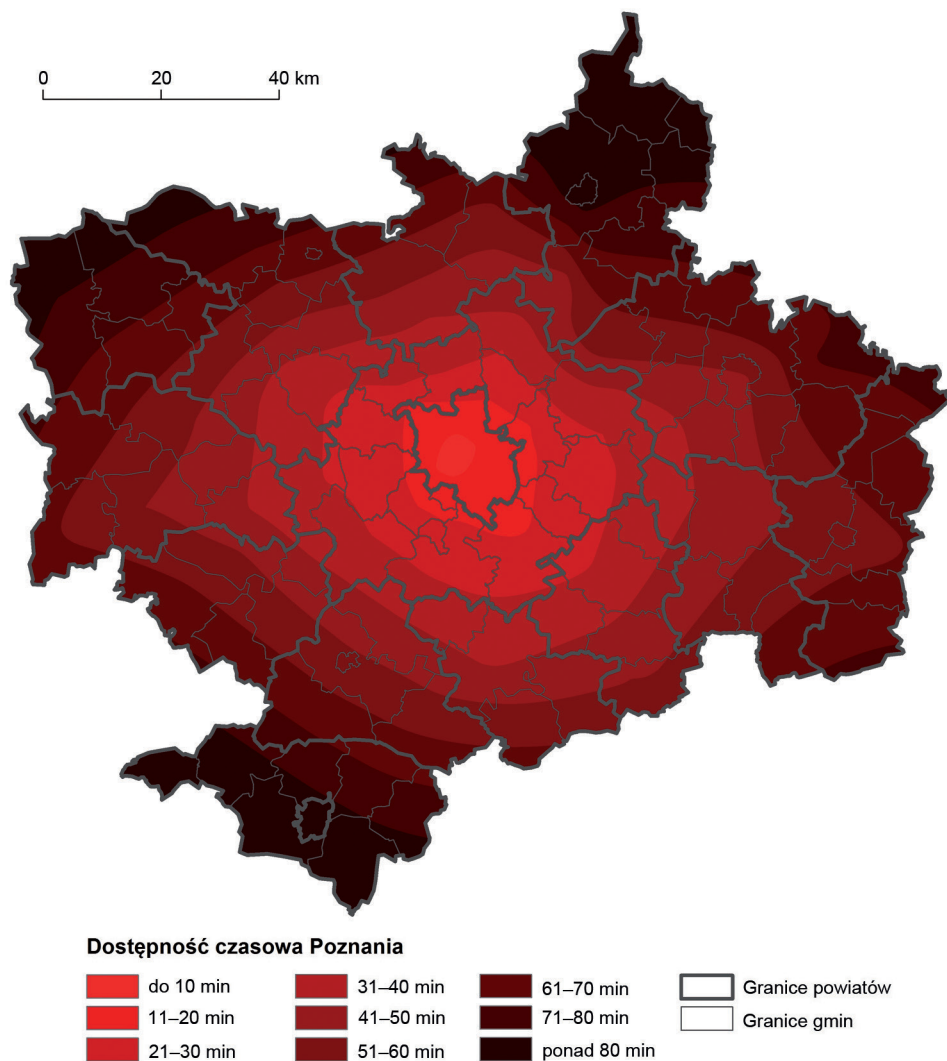
Bardzo duży udział w liczbie połączeń transportem publicznym mają przevozy kolejowe. Najwięcej bezpośrednich połączeń kolejowych z Poznaniem cechuje miasta położone na ważnych szlakach: Swarzędz, Luboń, Wronki, Szamotuły, Wrześnię, Gniezno i Leszno (powyżej 20 par pociągów w ciągu doby). Największa liczba pociągów regionalnych obsługuje linie: 3 (Poznań–Konin), 353 (Poznań–Gniezno), 351 (Poznań–Krzyż) oraz 272 (Poznań–Jarocin). Z uwagi na prowadzoną modernizację linii kolejowej nr 271 (Poznań–Leszno–Wrocław) liczba połączeń na tym szlaku została w drugiej połowie 2013 r. ograniczona. Warto jednakże podkreślić, że jest to najbardziej obciążona linia kolejowa w regionie i po zakończeniu prac liczba pociągów na tej trasie niewątpliwie wzrośnie, co będzie miało przełożenie na wzrost liczby połączeń z Poznaniem miejscowości położonych wzdłuż tej linii.

Podsumowując, należy podkreślić, że najsilniejsze powiązania z Poznaniem, przejawiające się zarówno liczbą połączeń komunikacyjnych, jak i natężeniem ruchu pojazdów, cechują jednostki zlokalizowane przy głównych szlakach transportowych. Szczególnie dotyczy to kolei, która z uwagi na częstotliwość i liczbę połączeń stanowi bardzo korzystny środek transportu umożliwiający dojazd do Poznania.

### 3. Czasowa dostępność Poznania

Jednym z przyjętych w opracowaniu kryteriów delimitacji obszaru funkcjonalnego Poznania jest dostępność transportowa. Za jej podstawowy miernik uznano dostępność czasową. To czas dotarcia do miasta określa dziś jego dostępność. Dostępność transportowa jest determinowana przez sposób zagospodarowania przestrzeni oraz przez system transportowy (Sierpiński 2010). Dostępność czasowa jest zatem najlepszym z możliwych wskaźników, gdyż uwzględnia zarówno czynnik geograficzny, jak i techniczny. Analizie poddano dostępność drogową (transport indywidualny) oraz dostępność w komunikacji zbiorowej (z uwzględnieniem połączeń kolejowych i autobusowych).

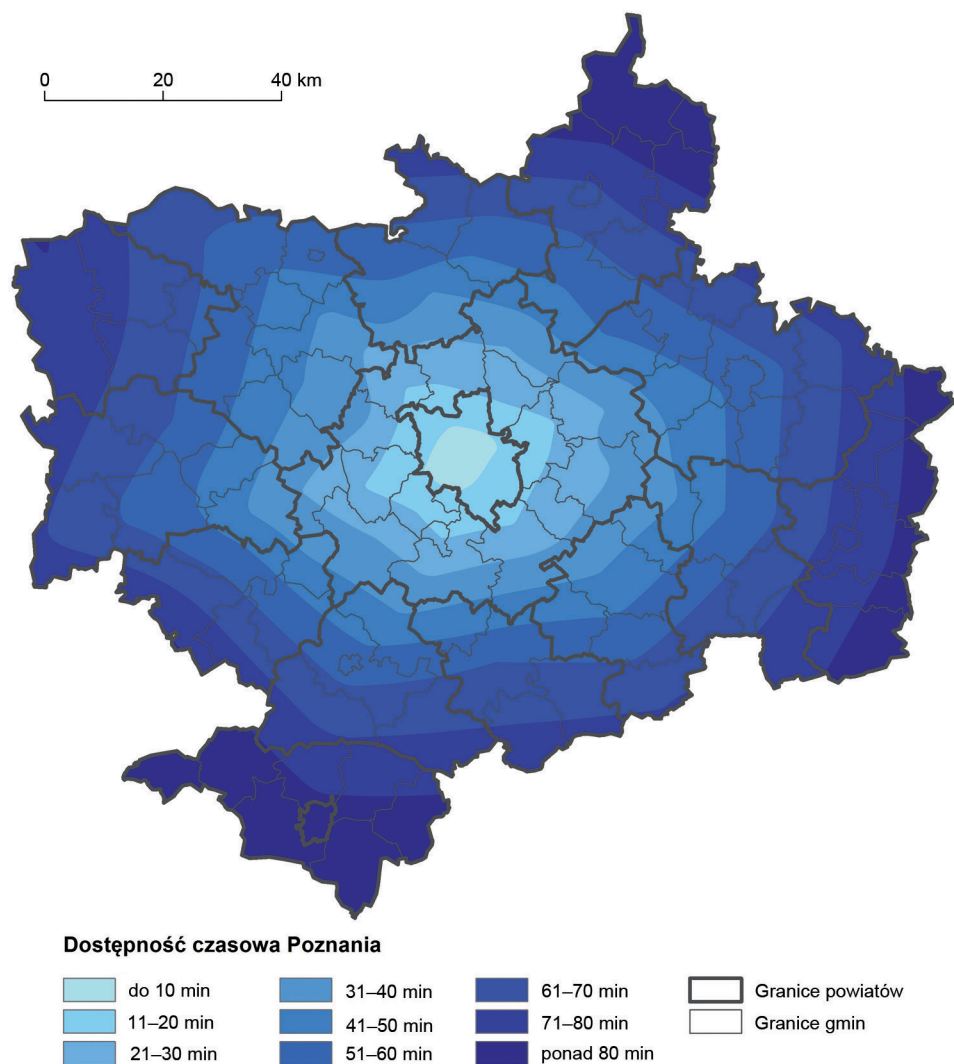
Dostępność czasowa przy użyciu samochodu okazuje się w przypadku wielu badanych jednostek gminnych lepsza aniżeli przy wykorzystaniu komunikacji publicznej. Na rycinie 3 za pomocą metody izochron przedstawiono dostępność czasową Poznania przy użyciu samochodu. Czas dojazdu do miasta jest najkrótszy z obszaru gmin powiatu poznańskiego. W zdecydowanej większości przypadków dotarcie do centrum miasta zajmuje do 30 minut. Wyjątek stanowią gminy położone w drugim pierścieniu wokół miasta, tj. Murowana Goślina, Pobiedziska i Buk. W przypadku Murowanej Gośliny samo miasto, zlokalizowane przy granicy z gminą Czerwonak, położone jest w strefie dostępności Poznania do 30 minut. Z kolei dostępność 60 minut cechuje większość gmin wchodzących w skład powiatów graniczących z powiatem poznańskim. Co istotne, izochrony odkształcają



Ryc. 3. Dostępność czasowa Poznania przy wykorzystaniu samochodu  
Źródło: opracowanie własne.

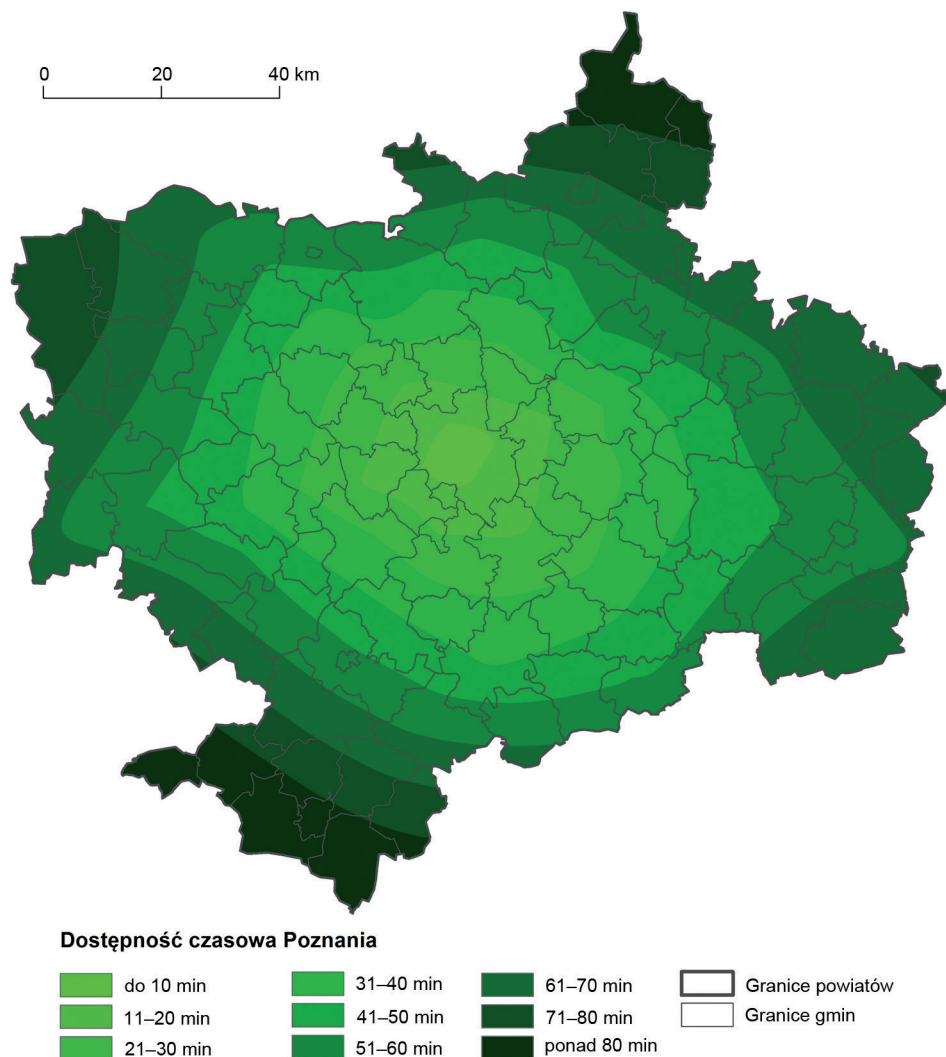
się równoleżnikowo, na co wpływ ma przebieg autostrady A2. Należy także zwrócić uwagę na dobrą dostępność takich miast, jak: Gniezno, Środa Wielkopolska, Śrem oraz Pniewy. Związane jest to z istnieniem dobrej infrastruktury drogowej – drogi ekspresowe (S) i główne ruchu przyspieszonego (GP), które łączą wskazane miasta z Poznaniem.

Na rycinie 4 przedstawiono dostępność czasową Poznania przy wykorzystaniu transportu publicznego. Co oczywiste, im bliżej linii kolejowej znajduje się dana jednostka, tym dostępność Poznania jest lepsza, izochrony wyraźnie odkształcają się na przecięciu ze szlakami. Dotyczy to szczególnie zmodernizowanych linii:



Ryc. 4. Dostępność czasowa Poznania przy wykorzystaniu komunikacji zbiorowej (autobusowej i kolejowej)  
Źródło: opracowanie własne.

3 w kierunku Konina i Nowego Tomysła, 353 do Gniezna oraz 351 do Szamotuł i Wroniek. Połączenia autobusowe natomiast pozwalają na szybsze dotarcie do miasta tylko z obszarów nie obsługiwanych przez kolej, np. gmin: Śrem, Tarnowo Podgórne czy Pniewy. Dostępność transportową Poznania przy użyciu najkorzystniejszej formy transportu przedstawiono na rycinie 5. W przypadku gmin zlokalizowanych przy głównych szlakach kolejowych dostępność Poznania koleją bywa często konkurencyjna w stosunku do samochodu. Odnosi się zwłaszcza do jednostek dobrze skomunikowanych z miastem koleją, przez które nie przebiega



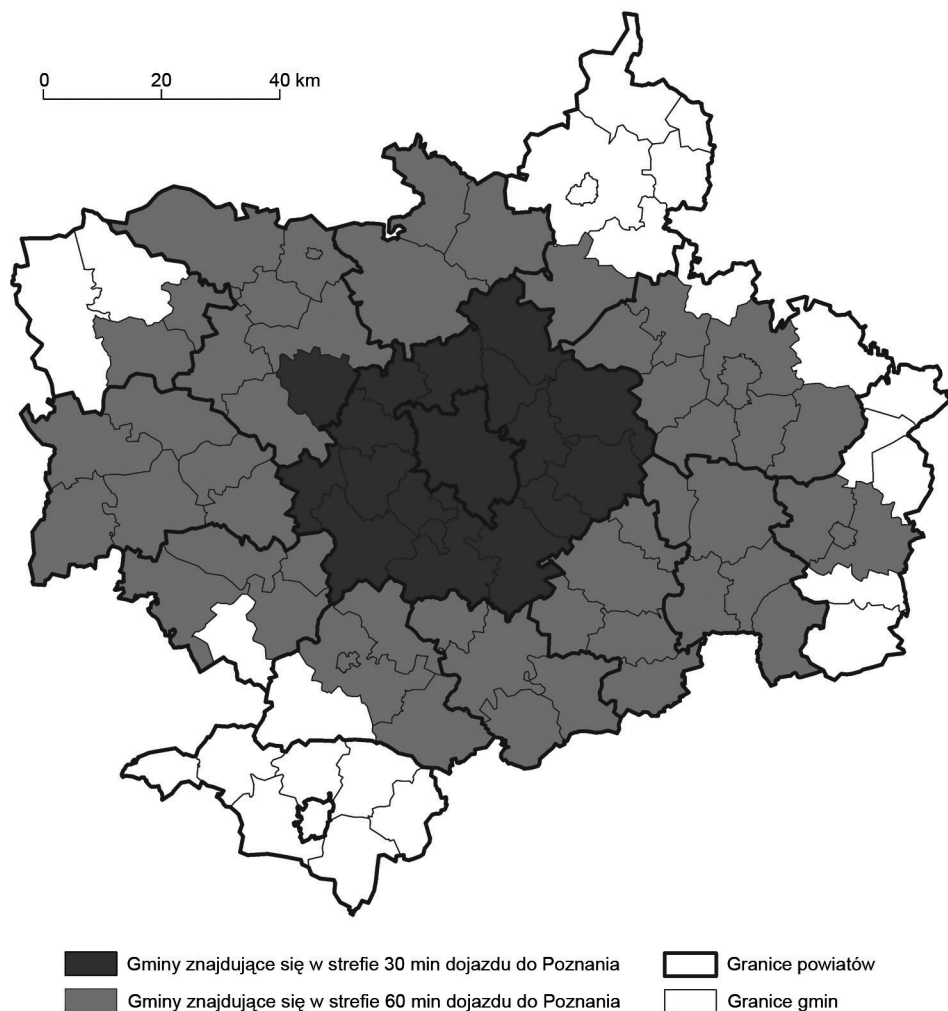
Ryc. 5. Dostępność czasowa Poznania przy użyciu najkorzystniejszego czasowo środka transportu (samochodu lub komunikacji zbiorowej)

Źródło: opracowanie własne.

droga szybkiego ruchu, takich jak np. Szamotuły, Obrzycko (stacja Pęckowo), Wronki, Opalenica, Czemiń, Nekla, Pobiedziska czy Łubowo. Z kolei dużo lepsza dostępność przy wykorzystaniu samochodu występuje w przypadku jednostek słabo obsługiwanych przez transport publiczny, szczególnie kolej, takich jak: Kiszkowo, Brodnica, Duszniki czy Ostroróg. Warto podkreślić, że cały obszar powiatu poznańskiego znajduje się w strefie dostępności 30 minut do miasta. Wyjątek stanowią tereny peryferyjne gmin: Murowana Goślina, Stęszew, Pobiedziska i Buk. W analizach dostępności obok podstawowego obszaru badań (Poznań,

gmin powiatu poznańskiego oraz jednostek gminnych z powiatów graniczących z powiatem poznańskim) uwzględniono jednostki gminne z powiatów: międzychodzkiego, słupeckiego, leszczyńskiego oraz miasto Leszno.

Opierając się na wynikach analiz dla poszczególnych środków transportu, dokonano syntezy dostępności czasowej Poznania przy wykorzystaniu samochodu i komunikacji zbiorowej (ryc. 6). Szczególnie ważne było zidentyfikowanie obszaru dostępności 30 minut. Wyniki badań dojazdów do pracy na terenie aglomeracji poznańskiej (Bul 2013) potwierdzają, że 30 minut stanowi akceptowalny (uznawany za korzystny) czas dojazdu do pracy. Zwiększenie czasu dojazdu prowadzi



Ryc. 6. Dostępność czasowa Poznania przy wykorzystaniu samochodu lub komunikacji zbiorowej według gmin

Źródło: opracowanie własne.

do wzrostu niezadowolenia osoby dojeżdżającej i zmiany preferencji komunikacyjnych. Dojazd w ciągu 60 minut stanowi maksymalną akceptowalną wartość w przypadku transportu zbiorowego. Jeżeli podróż trwa dłużej, tylko osoby nie mające żadnej alternatywy nadal będą korzystać z tej formy transportu.

Dostępność czasowa Poznania do 30 minut cechowała wszystkie gminy graniczące z miastem oraz część gmin drugiego pierścienia. Analiza wskazuje, że dostępność Poznania do 30 minut charakteryzuje wszystkie gminy powiatu poznańskiego oraz dodatkowo gminę Kaźmierz, położoną w powiecie szamotulskim. Dostępność 60 minut od miasta cechuje wszystkie jednostki zlokalizowane do 50 km na północ i południe oraz do 60 km na wschód i zachód od Poznania. Rozbieżność taka wynika po raz kolejny z ukształtowania szlaków transportowych (szczególnie autostrady A2 i linii kolejowej nr 3) oraz ich parametrów technicznych, które mają wpływ na dostępność czasową Poznania.

#### 4. Strefy powiązań transportowych

W celu określenia siły powiązań transportowych z Poznaniem gmin położonych na badanym obszarze wyróżniono dwie strefy: o silnych oraz o słabszych powiązaniach.

Do strefy o najsilniejszych powiązaniach z miastem zaliczono gminy, z których:

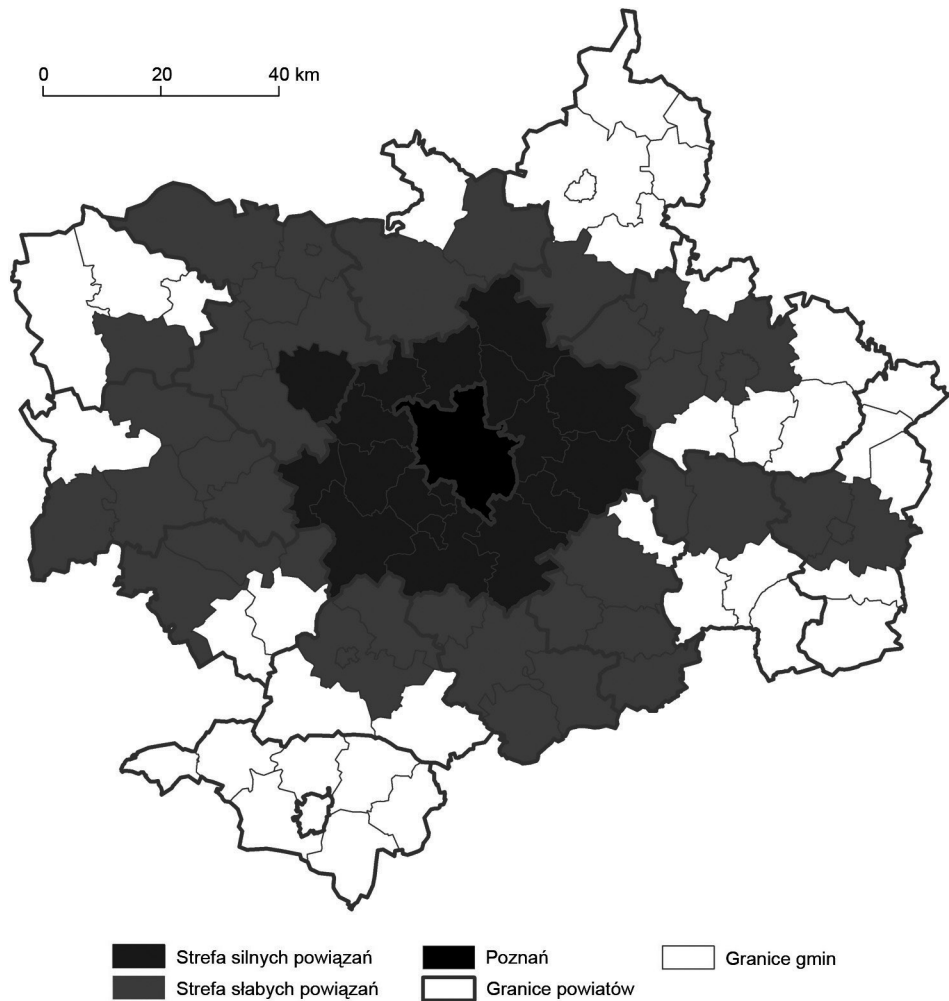
- czas dojazdu do Poznania przy wykorzystaniu samochodu lub komunikacji zbiorowej jest mniejszy niż 30 minut,
- istnieje co najmniej 20 bezpośrednich połączeń transportem zbiorowym z Poznaniem w ciągu doby,
- natężenie ruchu na głównej drodze w kierunku Poznania wynosi powyżej 4 tys. samochodów na dobę.

Obszar stanowiący strefę o silnych powiązaniach z Poznaniem jest zwarty przestrzennie (tab. 1, ryc. 7). W jego skład wchodzi 18 gmin, tj. wszystkie jednostki z powiatu poznańskiego, oraz gmina Kaźmierz zlokalizowana w powiecie szamotulskim. Jednostka ta dzięki dobrej dostępności czasowej, dużej liczbie bezpośrednich połączeń z miastem oraz znaczącej liczbie osób dojeżdżających do Poznania prywatnymi pojazdami spełnia wszystkie kryteria delimitacyjne stawiane gminom silnie z miastem powiązanym.

Do strefy o słabszych powiązaniach transportowych zaliczono gminy, z których:

- czas dojazdu z gminy do Poznania przy wykorzystaniu samochodu lub komunikacji zbiorowej wynosi 30–60 minut,
- istnieje co najmniej 5 (maksymalnie 19) bezpośrednich połączeń transportem zbiorowym z Poznaniem w ciągu doby.

W skład strefy o słabszych, ale istotnych z punktu widzenia oddziaływania miasta, powiązaniach transportowych wchodzi 58 gmin z 13 powiatów województwa wielkopolskiego. Dwie gminy należące do ww. strefy dodano z uwagi na konieczność uwzględnienia zasady zwartości. Były to: Kuślin i Ostroróg. Jednostki te nie spełniały wymogu co najmniej 5 bezpośrednich połączeń transportem zbiorowym z Poznaniem w ciągu doby (tab. 2, ryc. 7).



Ryc. 7. Strefy powiązań transportowych Poznania

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 1. Gminy wchodzące w skład strefy o silnych powiązaniach transportowych z Poznaniem

Lp.	Gmina	Powiat
1	Luboń	poznański
2	Puszczykowo	poznański
3	Buk	poznański
4	Czerwonak	poznański
5	Dopiewo	poznański
6	Kleszczewo	poznański
7	Komorniki	poznański
8	Kostrzyn	poznański
9	Kórnik	poznański
10	Mosina	poznański
11	Murowana Goślina	poznański
12	Pobiedziska	poznański
13	Rokietnica	poznański
14	Stęszew	poznański
15	Suchy Las	poznański
16	Swarzędz	poznański
17	Tarnowo Podgórne	poznański
18	Kaźmierz	szamotulski

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 2. Gminy wchodzące w skład strefy o słabszych powiązaniach transportowych z Poznaniem

Lp.	Gmina	Powiat
1.	Gniezno	gnieźnieński
2.	Gniezno	gnieźnieński
3.	Kiszkowo	gnieźnieński
4.	Kłecko	gnieźnieński
5.	Łubowo	gnieźnieński
6.	Granowo	grodziski
7.	Grodzisk Wielkopolski	grodziski
8.	Rakoniewice	grodziski
9.	Kościan	kościański
10.	Czempiń	kościański
11.	Kościan	kościański
12.	Kwilcz	międzychodzki
13.	Kuślin	nowotomyski
14.	Lwówek	nowotomyski
15.	Nowy Tomyśl	nowotomyski
16.	Opalenica	nowotomyski
17.	Oborniki	obornicki
18.	Rogoźno	obornicki
19.	Słupca	słupecki
20.	Słupca	słupecki
21.	Strzałkowo	słupecki
22.	Duszniki	szamotulski
23.	Obrzycko	szamotulski
24.	Ostroróg	szamotulski
25.	Pniewy	szamotulski
26.	Szamotuły	szamotulski
27.	Wronki	szamotulski
28.	Krzykosy	średzki
30.	Nowe Miasto nad Wartą	średzki
31.	Środa Wielkopolska	średzki
32.	Zaniemyśl	średzki
33.	Brodnica	śremski
34.	Dolsk	śremski
35.	Książ Wielkopolski	śremski
36.	Śrem	śremski
37.	Skoki	wągrowiecki
38.	Nekla	wrzesiński
39.	Września	wrzesiński

Źródło: opracowanie własne.



*Radostaw Bul*

## Oddziaływanie Poznania jako ośrodka dojazdów do pracy

### 1. Wprowadzenie

Przemieszczenia dobowe związane z wykonywaniem obowiązków zawodowych są ważnym elementem dziennej ścieżki życia mieszkańców obszarów zurbanizowanych. W przeciwieństwie do wielu innych rodzajów przemieszczeń, ten typ migracji cechuje się dużą częstotliwością i cyklicznością, co skutkuje wieloma następstwami natury ekonomicznej, społecznej i ekologicznej. Informacja o wielkości migracji pracowniczych jest także niezwykle istotna w zarządzaniu terytorialnym, szczególnie w odniesieniu do zagadnień transportowych, z uwagi na możliwość hierarchizacji poszczególnych działań dla uzyskania wyraźnej poprawy funkcjonowania układu transportowego.

Migracje pracownicze są niewątpliwie jednym z najważniejszych kryteriów określania zasięgu oddziaływania miast. Jak podkreślają Lijewski (1967) i Korcelli (1976), zasięg codziennych potoków dojazdów do pracy stanowi cechę diagnostyczną, świadczącą o występowaniu na danym obszarze szerszego wachlarza związków, odzwierciedlających przestrzenną strukturę powiązań na rynku pracy oraz w sektorze usług publicznych i komercyjnych. Rozpoznanie zjawiska dojazdów do pracy pozwala na uchwycenie powiązań przestrzennych i funkcjonalnych pomiędzy jednostkami osadniczymi, co wydaje się kluczowe z punktu widzenia kształtowania się obszarów funkcjonalnych (Kaczmarek, Mikuła 2010). Z tego też względu migracje pracownicze stanowią jedno z najważniejszych (a w niektórych przypadkach jedyne) kryterium delimitacji tego typu jednostek (Pacione 2001).

Dzięki bazie danych Głównego Urzędu Statystycznego o kierunkach i wielkości migracji zarobkowych możliwe było rozpoznanie skali i kierunków przepływów. Dane o dojazdach do pracy pochodzą z roku 2006. Zgodnie z danymi GUS, największa liczba osób migruje codziennie do Warszawy (167 tys.). Drugim największym ośrodkiem dojazdów do pracy są Katowice (104 tys.), które stanowią centrum Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Trzecie miejsce, z liczbą blisko

Tabela 1. Największe ośrodki dojazdów do pracy w Polsce

Lp.	Gmina	Liczba osób przyjeżdżających	Liczba osób wyjeżdżających	Saldo
1	Warszawa	167 407	12 808	154 599
2	Katowice	104 228	11 936	92 292
3	Kraków	61 863	8 855	53 008
4	Poznań	61 488	14 209	47 279
5	Wrocław	41 845	6 836	35 009
6	Rzeszów	34 746	4 078	30 668
7	Łódź	31 967	8 934	23 033
8	Gdańsk	30 744	12 250	18 494
9	Lublin	26 789	5 714	21 075
10	Bielsko-Biała	24 302	4 700	19 602
11	Gdynia	21 878	10 438	11 440
12	Gliwice	20 558	7 484	13 074
13	Bydgoszcz	19 700	4 558	15 142
14	Tarnów	16 726	2 819	13 907
15	Kielce	16 649	3 839	12 810
16	Krosno	16 158	1 813	14 345
17	Kleszczów	15 851	165	15 686
18	Opole	15 772	3 080	12 692
19	Szczecin	15 338	3 617	11 721
20	Częstochowa	14 836	4 643	10 193

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (2006).

62 tys. osób dojeżdżających, zajmuje Kraków. Poznań jest czwartym pod względem liczby osób dojeżdżających do pracy ośrodkiem w Polsce. Codzienne przyjazdy pracownicze wynoszą 61,4 tys. osób. Z kolei liczba osób wyjeżdżających z miasta do innych gmin jest równa 14,2 tys., co jest drugim wynikiem w kraju po Sosnowcu (22 tys.). Wartości te wskazują, że relacje przestrzenno-funkcjonalne miasta i jego bezpośredniego zaplecza są silne. Poznań cechuje dodatnie saldo migracji dobowych na poziomie około 47,3 tys. osób.

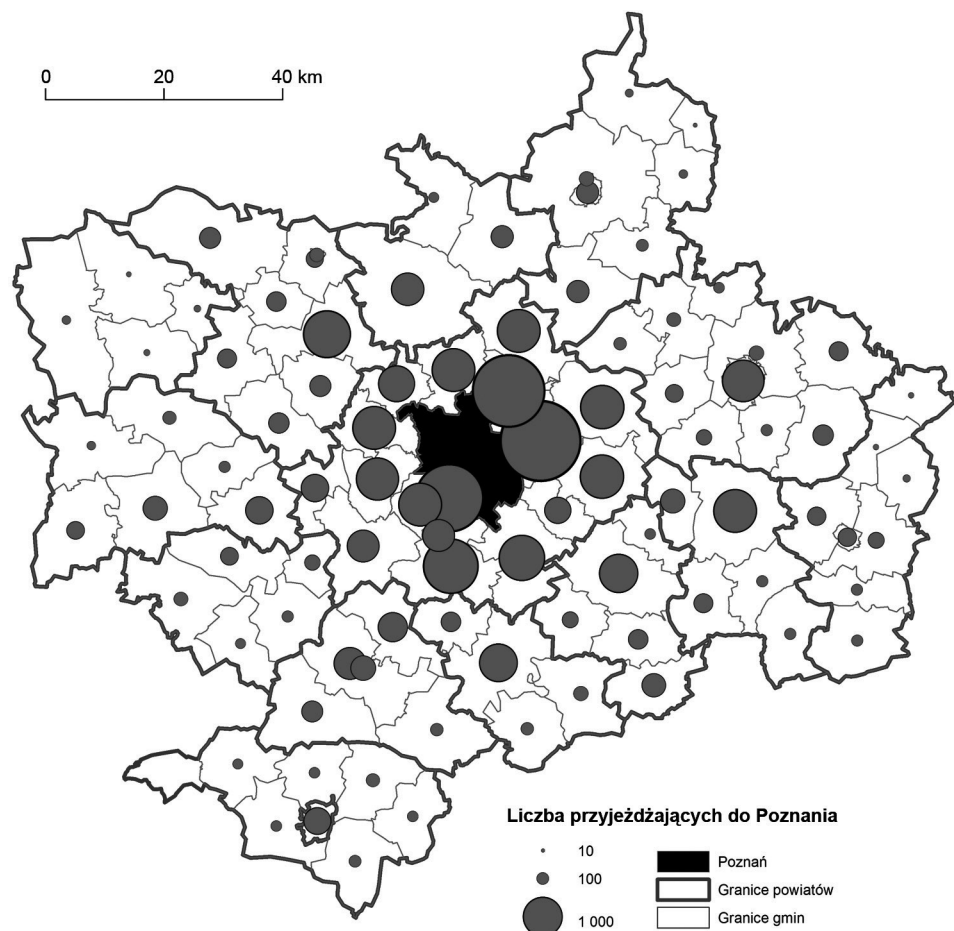
## 2. Struktura przestrzenna dojazdów do pracy

Analizę dojazdów do pracy do Poznania wykonano w oparciu o dane dotyczące wielkości przemieszczeń w wartościach bezwzględnych oraz informacje o udziale przyjeżdżających do pracy w liczbie zatrudnionych w gminie zamieszkania. Dane na temat liczby osób dojeżdżających codziennie do Poznania przedstawiono w tabeli 2 i na rycinie 1. Najintensywniejsze dojazdy do miasta mają miejsce z terenu gmin powiatu poznańskiego. Szczególnie wyróżniają się jednostki bezpośrednio graniczące z miastem, tj. Swarzędz (4,2 tys. osób), Czerwonak (3,4 tys. osób), Luboń (3 tys. osób) i Mosina (1,9 tys. osób). Warto podkreślić, że w pierwszej

Tabela 2. Liczba osób przyjeżdżających do pracy do Poznania według gmin

Lp.	Gmina	Powiat	Liczba przyjeżdżających
1	Swarzędz	powiat poznański	4208
2	Czerwonak	powiat poznański	3375
3	Luboń	powiat poznański	2992
4	Mosina	powiat poznański	1934
5	Szamotuły	powiat szamotulski	1422
6	Kórnik	powiat poznański	1342
7	Gniezno	powiat gnieźnieński	1336
8	Pobiedziska	powiat poznański	1242
9	Kostrzyn	powiat poznański	1233
10	Murowana Goślina	powiat poznański	1230
11	Komorniki	powiat poznański	1228
12	Września	powiat wrzesiński	1215
13	Tarnowo Podgórne	powiat poznański	1212
14	Suchy Las	powiat poznański	1211
15	Dopiewo	powiat poznański	1185
16	Jarocin	powiat jarociński	954
17	Śrem	powiat śremski	939
18	Rokietnica	powiat poznański	854
19	Środa Wielkopolska	powiat średzki	787
20	Oborniki	powiat obornicki	710
21	Stęszew	powiat poznański	674
22	Puszczykowo	powiat poznański	663
23	Kościan – miasto	powiat kościański	662
24	Czempiń	powiat kościański	579
25	Buk	powiat poznański	509
26	Opalenica	powiat nowotomyski	491
27	Leszno	powiat m. Leszno	479
28	Kleszczewo	powiat poznański	463
29	Kościan – gmina wiejska	powiat kościański	411
30	Nowy Tomyśl	powiat nowotomyski	391
31	Nekla	powiat wrzesiński	390
32	Nowe Miasto nad Wartą	powiat średzki	374
33	Konin	powiat m. Konin	362
34	Wągrowiec	powiat wągrowiecki	326
35	Każmierz	powiat szamotulski	296
36	Duszniki	powiat szamotulski	279
37	Krzykosy	powiat średzki	267
38	Brodnica	powiat śremski	262
39	Piła	powiat pilski	235
40	Słupca	powiat słupecki	233

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (2006).



Ryc. 1. Liczba osób przyjeżdżających do pracy do Poznania według gmin  
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (2006).

dziesiątkę jednostek charakteryzujących się największą liczbą osób dojeżdżających do Poznania aż 8 to gminy powiatu ziemskiego. Spośród pozostałych jednostek na uwagę zasługuje duża liczba osób dojeżdżających z Szamotuł (1,4 tys.), Gniezna (1,3 tys.), Wrześni (1,2 tys.), Jarocina (1 tys.) i Śremu (900). Łącznie dojazdy do Poznania charakteryzujące się dużą skalą (powyżej 500) odbywają się z obszaru 25 gmin.

Obok wartości bezwzględnych istotnym wskaźnikiem powiązań jest także udział przyjeżdżających do pracy w liczbie zatrudnionych w gminie zamieszkania. Wskaźnikiem powyżej 20% dojeżdżających cechują się prawie wszystkie gminy powiatu poznańskiego (bez Stęszewa, Buku i obszaru wiejskiego gminy Murowana Goślina). Ponadto ponad 20-procentowy udział przyjeżdżających do pracy do Poznania w liczbie zatrudnionych w gminie zamieszkania charakteryzuje Szamotuły, Ostroróg, Nekłę oraz miasta: Skoki i Czempień. Istotny odsetek osób

(15–20%) dojeżdża do Poznania z położonych poza powiatem poznańskim gmin: Obrzycko (miasto i gmina wiejska), Brodnica, Krzykosy, Nowe Miasto nad Wartą, Łubowo oraz z obszaru wiejskiego gminy Skoki. Warto też odnotować większy udział osób dojeżdżających do pracy do miasta z gmin położonych na zachód oraz południowy wschód od Poznania. Zauważa się ponadto dużo większy odsetek osób dojeżdżających do Poznania z gmin położonych przy głównych szlakach transportowych, w szczególności przy liniach kolejowych.

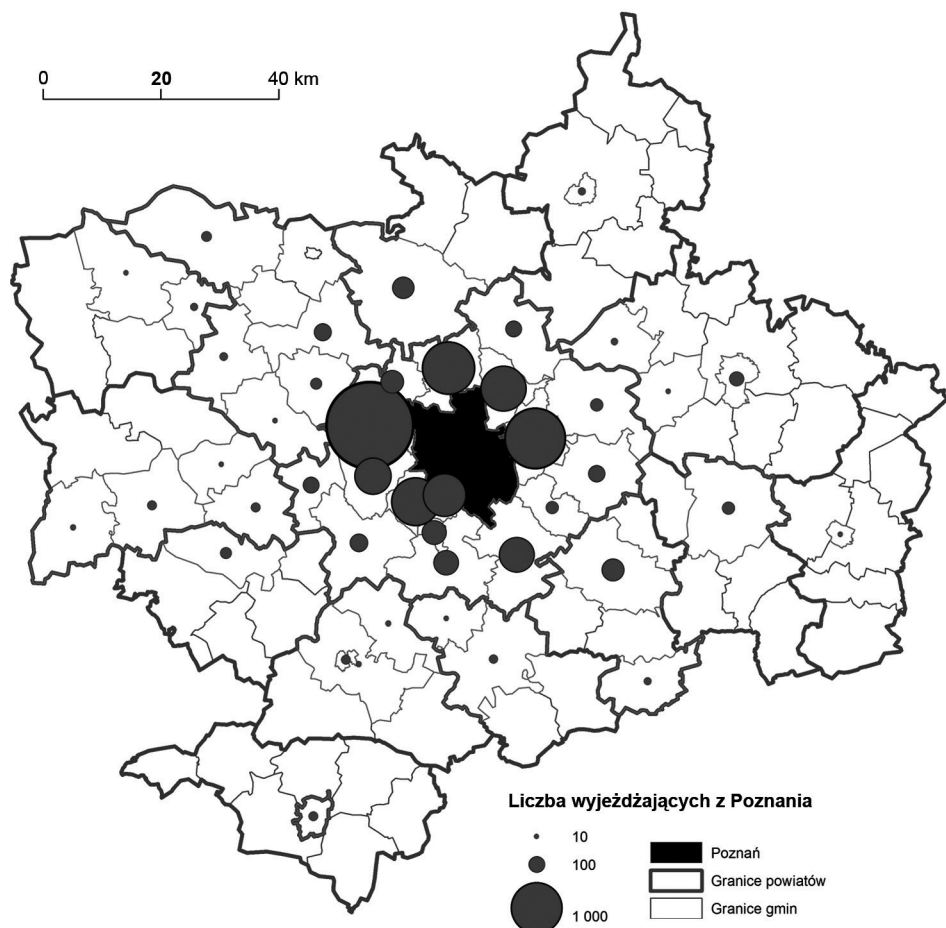
Istotnym wskaźnikiem powiązań przestrzennych między jednostkami są również: liczba osób wyjeżdżających codziennie z analizowanej jednostki do pracy w innych gminach oraz udział wyjeżdżających do pracy z danej jednostki w liczbie zatrudnionych w gminie zamieszkania. Dane te pozwalają uchwycić, na ile jest to zależność dwukierunkowa, oraz umożliwiają identyfikację strefy podmiejskiej o najsilniejszych powiązaniach z miastem rdzeniowym.

Analizując dane dotyczące udziału wyjeżdżających do pracy z Poznania w liczbie zatrudnionych w gminie zamieszkania, należy podkreślić, że podobnie jak w przypadku dojazdów największe powiązania w zakresie wyjazdów z miasta cechują gminy zlokalizowane w powiecie poznańskim. Największa liczba osób (2,9 tys.) wyjeżdża codziennie z Poznania do pracy w gminie Tarnowo Podgórne. Jednostka ta jest jedyną w regionie, którą cechuje dodatnie saldo migracji pracow-

Tabela 3. Liczba osób wyjeżdżających do pracy z Poznania według gmin

Lp.	Gmina	Powiat	Liczba wyjeżdżających
1	Tarnowo Podgórne	powiat poznański	2 905
2	Swarzędz	powiat poznański	1 412
3	Suchy Las	powiat poznański	1 055
4	Komorniki	powiat poznański	889
5	Czerwonak	powiat poznański	795
6	Luboń	powiat poznański	711
7	Dopiewo	powiat poznański	514
8	Kórnik	powiat poznański	467
9	Mosina	powiat poznański	239
10	Puszczykowo	powiat poznański	220
11	Rokietnica	powiat poznański	200
12	Środa Wielkopolska	powiat średzki	187
13	Oborniki	powiat obornicki	179
14	Stęszew	powiat poznański	119
15	Szamotuły	powiat szamotulski	113
16	Kostrzyn	powiat poznański	109
17	Buk	powiat poznański	98
18	Murowana Goślina	powiat poznański	95
19	Gniezno	powiat gnieźnieński	86
20	Kleszczewo	powiat poznański	60

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (2006).



Ryc. 2. Liczba osób wyjeżdżających z Poznania do pracy według gmin  
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (2006).

niczych w relacjach z miastem. Duża liczba poznaniaków pracuje także w innych gminach powiatu poznańskiego: Swarzędzu (1,4 tys.), Suchym Lesie (1 tys.), Komornikach (900), Czerwonaku (800) i Luboniu (700). Wśród jednostek położonych poza powiatem poznańskim największa liczba mieszkańców Poznania dojeżdża codziennie do pracy do Środy Wielkopolskiej (blisko 200 osób). Łącznie wyjazdy z Poznania o skali powyżej 200 osób następują do 11 gmin. Liczbę osób wyjeżdżających z Poznania do pracy według gmin przedstawiono w tabeli 3 i na rycinie 2.

### 3. Strefy dojazdów do pracy

W oparciu o dane dotyczące dojazdów do pracy do Poznania dokonano delimitacji stref o silnych oraz słabszych powiązaniach z miastem.

Do strefy o silnych powiązaniach z miastem zaliczono gminy, z których:

- liczba osób przyjeżdżających do pracy do Poznania wynosi powyżej 200,
- udział przyjeżdżających do pracy do Poznania w liczbie zatrudnionych w gminie zamieszkania przekracza 10%,
- liczba osób wyjeżdżających z Poznania do gmin wynosi powyżej 50,
- udział wyjeżdżających do pracy z Poznania w liczbie zatrudnionych w gminie zamieszkania przekracza 0,01%.

Wyniki delimitacji wskazują, że w skład strefy o silnych powiązaniach na rynku pracy wchodzi obok Poznania 19 gmin, wszystkie jednostki powiatu poznańskiego oraz Szamotuły i Oborniki (tab. 4). Dodatkowo wszystkie kryteria delimitacji obszaru o silnych powiązaniach spełnia gmina Września. Z uwagi jednakże na konieczność uwzględnienia zasady ciągłości jednostka ta nie została włączona do tej strefy. Wyniki delimitacji dowodzą, że najważniejsze relacje przestrzenno-funkcjonalne w dojazdach do pracy na obszarze aglomeracji zachodzą pomiędzy gminami powiatu poznańskiego.

Do strefy o słabszych powiązaniach z miastem zaliczono gminy, z których:

- liczba osób przyjeżdżających do pracy do Poznania wynosi 100–200,
- udział przyjeżdżających do pracy do Poznania w liczbie zatrudnionych w gminie zamieszkania stanowi 5–10%.

W skład strefy o słabszych powiązaniach pod względem dojazdów do pracy wchodzi 45 gmin z 13 powiatów województwa wielkopolskiego. Trzy gminy należące do strefy powiązań z uwagi na konieczność uwzględnienia zasady zwartości (Dominowo, Niechanowo oraz Kuślin). Jednostki nie spełniały kryterium liczby osób dojeżdżających do Poznania powyżej 100 (tab. 5).

Tabela 4. Gminy wchodzące w skład strefy o silnych powiązaniach w zakresie dojazdów do pracy do Poznania

Lp.	Gmina	Powiat
1	Luboń	poznański
2	Puszczkowo	poznański
3	Buk	poznański
4	Czerwonak	poznański
5	Dopiewo	poznański
6	Kleszczewo	poznański
7	Komorniki	poznański
8	Kostrzyn	poznański
9	Kórnik	poznański
10	Mosina	poznański
11	Murwana Goślina	poznański
12	Pobiedziska	poznański
13	Rokietnica	poznański
14	Stęszew	poznański
15	Suchy Las	poznański
16	Swarzędz	poznański
17	Tarnowo Podgórne	poznański
18	Szamotuły	szamotulski
19	Oborniki	obornicki

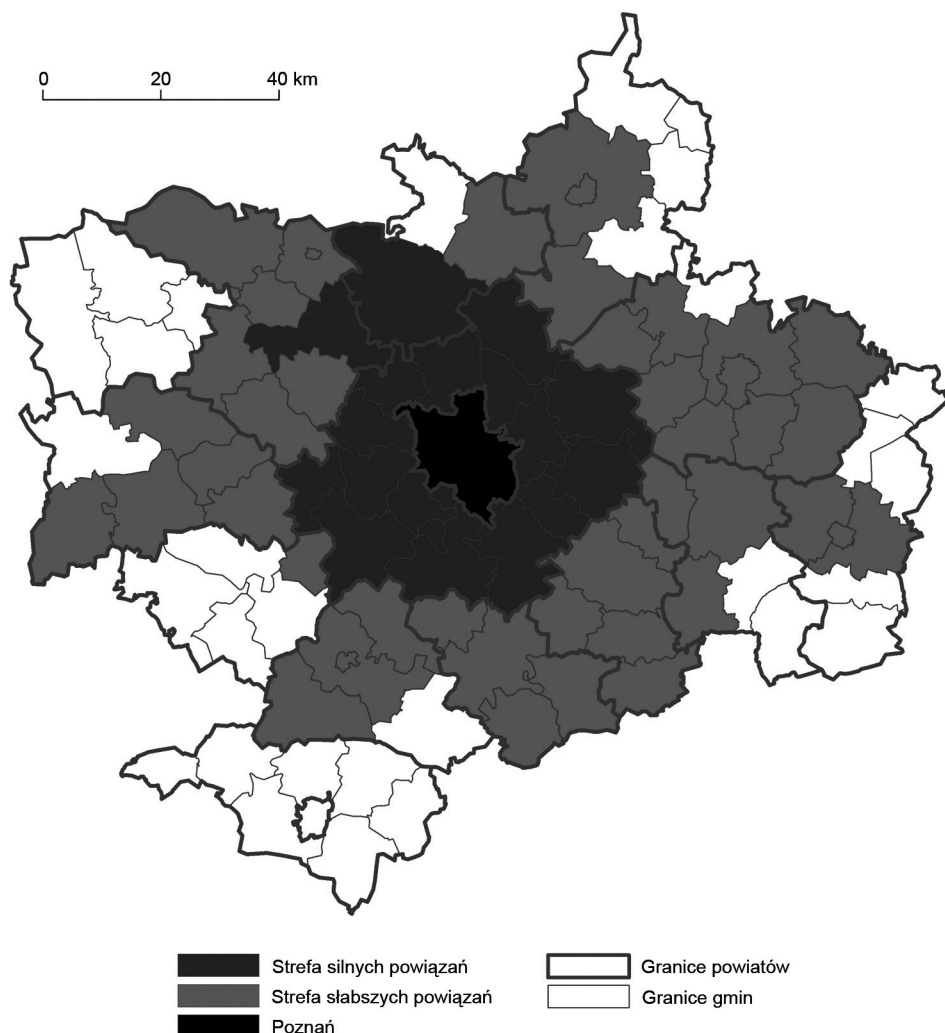
Źródło: opracowanie własne.

Tabela 5. Gminy wchodzące w skład strefy o słabszych powiązaniach w zakresie dojazdów do pracy do Poznania

Lp.	Gmina	Powiat
1	Gniezno	gnieźnieński
2	Czarniejewo	gnieźnieński
3	Gniezno	gnieźnieński
4	Kiszkowo	gnieźnieński
5	Kłecko	gnieźnieński
6	Łubowo	gnieźnieński
7	Niechanowo	gnieźnieński
8	Trzemeszno	gnieźnieński
9	Witkowo	gnieźnieński
10	Granowo	grodziski
11	Kościan	kościański
12	Czempiń	kościański
13	Kościan	kościański
14	Śmigiel	kościański
15	Kuślin	nowotomyski
16	Lwówek	nowotomyski
17	Nowy Tomyśl	nowotomyski
18	Opalenica	nowotomyski
19	Zbąszyń	nowotomyski
20	Rogoźno	obornicki
21	Słupca	słupecki
22	Słupca	słupecki
23	Strzałkowo	słupecki
24	Obrzycko	szamotulski
25	Duszniki	szamotulski
26	Kaźmierz	szamotulski
27	Obrzycko	szamotulski
28	Ostroróg	szamotulski
29	Pniewy	szamotulski
30	Wronki	szamotulski
31	Dominowo	średzki
32	Krzykosy	średzki
33	Nowe Miasto nad Wartą	średzki
34	Środa Wielkopolska	średzki
35	Zaniemyśl	średzki
36	Brodnica	śremski
37	Dolsk	śremski
38	Książ Wielkopolski	śremski

Lp.	Gmina	Powiat
39	Śrem	śremski
40	Wągrowiec	wągrowiecki
41	Skoki	wągrowiecki
42	Wągrowiec	wągrowiecki
43	Miłosław	wrzesiński
44	Nekla	wrzesiński
45	Września	wrzesiński

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 3. Strefy dojazdów do pracy do Poznania

Źródło: opracowanie własne.



*Marzena Walaszek*

## Oddziaływanie Poznania jako ośrodka dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych

### 1. Zakres i źródła opracowania

Znaczące ośrodki miejskie silnie przyciągają młodzież do placówek edukacyjnych ze względu na dużą liczbę szkół, a przede wszystkim na ich szeroką i często ściśle wyspecjalizowaną ofertę kształcenia. Rozmiar i kierunki dojazdów zależą od wielkości ośrodka szkolnictwa średniego (Guzik 2003). W Polsce badania dotyczące zasięgów oddziaływań szkół są w ostatnich latach głównie przedmiotem ekspertyz sporządzanych na zlecenie organów samorządowych lub rządowych. Należy tutaj wymienić m.in. prace badawcze Guzika (2003, 2011), Bajerskiego (2010), Plazy (2012), Walaszek (2012) i Bula (2013) czy ekspertyzę Śleszyńskiego i in. (2011), a także analizę powiązań funkcjonalnych na obszarze województwa śląskiego, opracowaną przez Regionalne Centrum Analiz Strategicznych. Delimitacja poznańskiego obszaru metropolitalnego, opracowana przez Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu, pomimo podkreślenia dużej wagi badań dojazdów do szkół w procedurach delimitacyjnych, danych takich nie uwzględniła.

Ponadlokalne zasięgi oddziaływania szkolnictwa najdogodniej jest badać na przykładzie szkół ponadgimnazjalnych. Rozmieszczenie szkół średnich, przede wszystkim w ośrodkach rangi powiatowej, powoduje, że ich zasięg jest często ponadgminny, a nawet ponadpowiatowy. W przypadku tych szkół istnieje możliwość swobodnego ich wyboru, bez konieczności uzyskiwania jakichkolwiek zgód dyrekcji, tak jak ma to miejsce w przypadku szkolnictwa podstawowego i gimnazjalnego, gdy dziecko uczęszcza do szkoły pozaobwodowej.

Głównym celem badania było określenie zasięgu oddziaływania szkół ponadgimnazjalnych w Poznaniu. Objęto nim szkoły ponadgimnazjalne samorządowe i niesamorządowe dla młodzieży, bez szkół specjalnych i bez szkół dla dorosłych (w przypadku szkół dla dorosłych znaczną część uczniów stanowią osoby pracujące, stąd miejsce zamieszkania ucznia jest raczej miejscem jego stałego zameldowania aniżeli miejscem, z którego codziennie do szkoły dojeżdża).

Baza szkół wraz z danymi dotyczącymi liczby uczniów w poszczególnych szkołach ponadgimnazjalnych udostępniona została przez Wydział Oświaty Urzędu Miasta Poznania według stanu na dzień 30 września 2013 r. w oparciu o dane z Systemu Informacji Oświatowej (tab. 1). Przekazana przez Wydział Oświaty UMP baza zawierała m.in. dane dotyczące liczby uczniów i oddziałów szkolnych w szkołach ponadgimnazjalnych dla młodzieży: samorządowych (61 szkół) i niesamorządowych (21 szkół).

Badanie dojazdów uczniów do szkół poznańskich przeprowadzono drogą bezpośrednią, poprzez skierowanie do dyrekcji szkół ankiet dotyczących miejsc zamieszkania uczniów pozamiejscowych (spoza Poznania). Ostatecznie w badaniu udział wzięło 60 szkół ponadgimnazjalnych samorządowych oraz 3 niesamorządowe szkoły ponadgimnazjalne (3 licea). Badaniem objęto 19 592 uczniów samorządowych szkół ponadgimnazjalnych dla młodzieży, co stanowi 98,4% wszystkich uczniów szkół tego typu w Poznaniu, oraz 263 uczniów niesamorządowych szkół ponadgimnazjalnych kształcących w trybie dziennym, co stanowi 12,9% uczniów (a więc ogółem 19 855 uczniów). Łącznie zatem badaniem objęto 77% szkół ponadgimnazjalnych samorządowych i niesamorządowych i pozyskano informacje na temat miejsca zamieszkania 90,5% wszystkich uczniów obu typów szkół ponadgimnazjalnych. W ogólnej liczbie 19 855 uczniów objętych badaniem 9128 stanowią uczniowie pozamiejscowi (spoza Poznania), co stanowi 46%. Jak

Tabela 1. Wykaz samorządowych i niesamorządowych szkół ponadgimnazjalnych w Poznaniu w roku szkolnym 2013/2014

Typ szkoły	Liczba szkół	Liczba uczniów	Liczba oddziałów	Średnia liczba uczniów na oddział
Licea ogólnokształcące w zespołach szkół zawodowych	10	1 674	62	27
Licea ogólnokształcące samodzielne	10	5 421	186	29
Licea ogólnokształcące w zespołach szkół ogólnokształcących	11	4 548	160	29
Ogółem licea ogólnokształcące	31	11 643	408	28
Licea profilowane w zespołach szkół zawodowych	2	139	6	23
Technika	19	6 808	266	26
Zasadnicze szkoły zawodowe	9	1 316	51	26
Ogółem szkoły ponadgimnazjalne samorządowe	61	19 906	731	26
Szkoły ponadgimnazjalne niesamorządowe	21	2 030	bd	bd

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Oświaty Urzędu Miasta Poznania.

wykazało badanie, prawie połowa wszystkich uczniów kształcących się w szkołach ponadgimnazjalnych w Poznaniu dojeżdża spoza Poznania.

## 2. Wielkość i kierunki dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych

Wielkość dojazdów do szkół można zmierzyć bezwzględną liczbą uczniów oraz ich natężeniem, mierzonym udziałem dojeżdżających w stosunku do ogółu uczniów w gminie w wieku 16–19 lat. Jak wynika z przeprowadzonego badania, największa liczba uczniów dojeżdża do szkół w Poznaniu z gmin powiatu poznańskiego (tab. 2). Łącznie dojeżdża z nich do Poznania 7378 uczniów, co stanowi aż 80,8% wszystkich uczniów zamiejscowych. W dalszej kolejności lokują się powiaty: szamotulski (459 uczniów – 5% wszystkich uczniów zamiejscowych w Poznaniu), kościański (166 uczniów – 1,8%), obornicki (143 uczniów – 1,6% wszystkich uczniów zamiejscowych).

Wśród gmin powiatu poznańskiego największa liczba uczniów dojeżdża z gminy miejskiej Luboń – aż 809 (tab. 3, ryc. 1). Drugą pozycję pod względem liczby uczniów dojeżdżających zajmuje Swarzędz z liczbą 709 uczniów. W przedziale 500–700 uczniów znalazły się także gminy: Czerwonak, Tarnowo Podgórne, Komorniki, Mosina oraz Dopiewo. W przedziale 300–500 uczniów gminy: Pobiedziska, Kórnik oraz gminy Suchy Las i Stęszew. W przedziale 50–300 uczniów dojeżdżających znalazło się 12 gmin: Rokietnica, Kostrzyn, Murowana Goślina, Buk, Kleszczewo, Puszczykowo oraz gminy spoza powiatu poznańskiego: Duszniki, Kaźmierz, Czempień, Oborniki, Szamotuły i Opalenica. W przedziale 10–49

Tabela 2. Liczba uczniów zamiejscowych (powyżej 50) kształcących się w szkołach ponadgimnazjalnych w Poznaniu według powiatów

Lp.	Powiat	Liczba uczniów zamiejscowych	Udział w liczbie uczniów zamiejscowych %
1	poznański	7 378	80,8
2	szamotulski	459	5,0
3	kościański	166	1,8
4	obornicki	143	1,6
5	nowotomyski	112	1,2
6	wągrowiecki	91	1,0
7	średzki	85	0,9
8	czarnkowsko-trzcieński	68	0,7
9	wrzesiński	63	0,7
10	gnieźnieński	53	0,6
11	ogółem	8 618	94,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

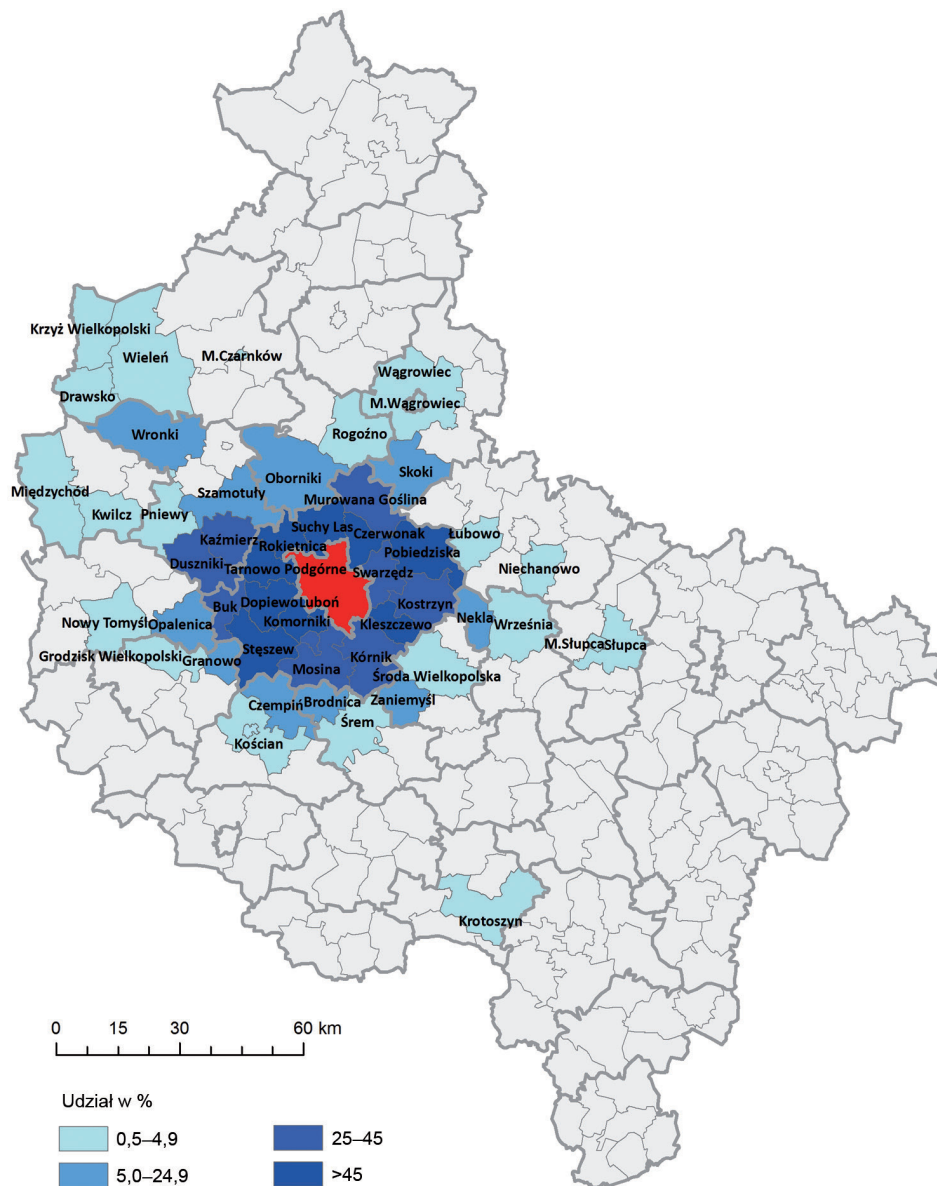
Tabela 3. Wykaz gmin według największego udziału uczniów w grupie wiekowej 16–19 lat (uwzględniono gminy powyżej 10 dojeżdżających uczniów)

Lp.	Gmina	Powiat	Liczba uczniów dojeżdżających	Liczba osób w wieku 16–19 lat	Odsetek uczniów w wieku 16–19 lat (%)
1.	Komorniki	poznański	577	876	65,9
2.	Luboń	poznański	809	1 237	65,4
3.	Dopiewo	poznański	534	826	64,6
4.	Suchy Las	poznański	405	641	63,2
5.	Tarnowo Podgórne	poznański	601	989	60,8
6.	Czerwonak	poznański	656	1 165	56,3
7.	Kleszczewo	poznański	178	321	55,5
8.	Stęszew	poznański	351	702	50,0
9.	Rokietnica	poznański	297	608	48,8
10.	Pobiedziska	poznański	439	964	45,5
11.	Mosina	poznański	537	1 331	40,3
12.	Kórnik	poznański	413	1 030	40,1
13.	Puszczykowo	poznański	175	442	39,6
14.	Duszniki	szamotulski	158	439	36,0
15.	Kaźmierz	szamotulski	126	361	34,9
16.	Swarzędz	poznański	709	2 077	34,1
17.	Kostrzyn Wielkopolski	poznański	274	869	31,5
18.	Buk	poznański	198	652	30,4
19.	Murowana Goślina	poznański	225	880	25,6
20.	Czempiń	kościański	107	593	18,0
21.	Nekla	wrzesiński	38	320	11,9
22.	Granowo	grodziski	24	281	8,5
23.	Oborniki	obornicki	96	1 503	6,4
24.	Opalenica	nowotomyski	50	787	6,4
25.	Szamotuły	szamotulski	89	1 404	6,3
26.	Skoki	wągrowiecki	35	555	6,3
27.	Zaniemyśl	średzki	23	382	6,0

Lp.	Gmina	Powiat	Liczba uczniów dojeżdżających	Liczba osób w wieku 16–19 lat	Odsetek uczniów w wieku 16–19 lat (%)
28.	Brodnica	śremski	15	269	5,6
29.	Wronki	szamotulski	48	928	5,2
30.	Drawsko	czarnkowsko-trzcianecki	15	318	4,7
31.	Łubowo	gnieźnieński	14	297	4,7
32.	Pniewy	szamotulski	28	611	4,6
33.	Rogoźno	obornicki	38	987	3,9
34.	Kwilcz	międzychodzki	11	319	3,4
35.	Krzyż Wielkopolski	czarnkowsko-trzcianecki	15	446	3,4
36.	Kościan	kościański	19	1 066	3,2
37.	Środa Wielkopolska	średzki	47	1 482	3,2
38.	Wągrowiec	wągrowiecki	36	1 178	3,1
39.	Niechanowo	gnieźnieński	10	330	3,0
40.	Nowy Tomyśl	nowotomyski	36	1 269	2,8
41.	Czarnków	czarnkowsko-trzcianecki	11	485	2,3
42.	Kościan	kościański	34	907	2,1
43.	Słupca	słupecki	12	577	2,1
44.	Wieleń	czarnkowsko-trzcianecki	11	578	1,9
45.	Międzychód	międzychodzki	18	974	1,8
46.	Grodzisk Wielkopolski	grodziski	14	996	1,4
47.	Września	wrzesiński	18	2 133	0,8
48.	Śrem	śremski	16	2 024	0,8
49.	Krotoszyn	krotoszyński	11	2 058	0,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

uczniów dojeżdżających do Poznania znajduje się 26 gmin. Należy uznać, że są to gminy, które wykazują bardzo słabe powiązania z miastem Poznaniem w zakresie szkolnictwa ponadgimnazjalnego. Są to dojazdy sporadyczne, a z powodu znacznych odległości uczniowie często zamieszkują na stacjach lub w bursach szkolnych i nie podejmują migracji codziennych do szkół.



Ryc. 1. Udział uczniów w wieku 16-19 lat uczęszczających do szkół ponadgimnazjalnych w Poznaniu

Źródło: opracowanie własne.

Wskaźnik udziału liczby uczniów dojeżdżających w grupie wiekowej 16–19 lat ukazuje, jaka część młodzieży zamieszkałej w danej gminie pobiera naukę w Poznaniu (tab. 3). Najwyższą wartością – powyżej 60% – cechują się gminy: Komorniki, Luboń, Dopiewo, Suchy Las oraz Tarnowo Podgórne, położone w bliskim sąsiedztwie Poznania. Pozostałe gminy powiatu poznańskiego charakteryzuje wskaźnik o wartości powyżej 30% (patrz ryc. 1).

Odsetek liczby osób w grupie wiekowej 16–19 lat kształcących się w szkołach ponadgimnazjalnych Poznania jest związany głównie z fizyczną odległością do szkoły. W przypadku gmin, w których zlokalizowane są szkoły ponadgimnazjalne (np. w powiecie poznańskim: Swarzędz, Kórnik, Puszczykowo, Murowana Goślina), udział młodzieży w wieku 16–19 lat zamieszkałej w danej gminie w liczbie uczniów dojeżdżających do szkół ponadgimnazjalnych w Poznaniu jest mniejszy niż w gminach, w których szkół tego typu nie ma.

Największym udziałem w dojazdach do szkół charakteryzują się gminy północno-zachodniego i wschodniego pierścienia, a więc te, w których szkoły ponadgimnazjalne nie funkcjonują (Komorniki, Luboń, Dopiewo, Suchy Las, Tarnowo Podgórne, Kleszczewo, Stęszew – 50–66%). Są to również gminy, w których w ostatnich latach proces suburbanizacji był najbardziej intensywny. Na kolejnych pozycjach znajdują się np. gminy: Mosina, Kórnik, Puszczykowo, Swarzędz, a więc te, w których znajdują się szkoły ponadgimnazjalne, ale mimo to udział osób w wieku 16–19 lat kształcących się w szkołach ponadgimnazjalnych w Poznaniu jest wysoki (to ok. 1/3 osób w wieku 16–19 lat zamieszkujących w tych gminach). Należy zaznaczyć, że szkoły w powiecie poznańskim prowadzą kształcenie dostosowane do lokalnego rynku pracy. Uczniowie ZS nr 1 w Swarzędzu dzięki współpracy szkoły z firmą Volkswagen Poznań mają możliwość korzystania ze sprzętu i pracowni firmy w ramach odbywanych praktyk zawodowych, natomiast w Bolechowie współpracuje z fabryką Solaris. Dwie wymienione szkoły realizują kształcenie dualne, które polega na powiązaniu teorii z praktyką. Są to szkoły wysoce wyspecjalizowane i nie można wykluczyć, że pewna część uczniów kształcących się w tych szkołach dojeżdża z miasta Poznania, a więc w kierunku odwrotnym niż poddany analizie w niniejszym opracowaniu (miasto centralne – strefa podmiejska).

### 3. Strefy dojazdów do szkół

Biorąc pod uwagę skalę dojazdów do szkół w Poznaniu, wyodrębniono strefy o silnych i słabych powiązaniach w tym zakresie. Do strefy silnych powiązań zaliczono wszystkie gminy o liczbie uczniów dojeżdżających do szkół  $\geq 100$  i udziale uczniów w grupie wiekowej 16–19 lat  $\geq 25\%$ . Z analizy danych wynika, że te dwie wartości dość wyraźnie dzielą zbiór badanych gmin. Do strefy słabszych powiązań zaliczono gminy z liczbą dojeżdżających uczniów pomiędzy 50 a 99 i udziale w grupie wiekowej 16–19 lat pomiędzy 5 a 24%. Do strefy o silnych powiązaniach w zakresie szkolnictwa ponadgimnazjalnego zaliczono 19 gmin (tab. 4): 17 gmin powiatu poznańskiego i 2 gminy z powiatu szamotulskiego (Duszniki i Kaź-

Tabela 4. Gminy wchodzące w skład strefy o silnym oddziaływaniu szkolnictwa ponadgimnazjalnego Poznania

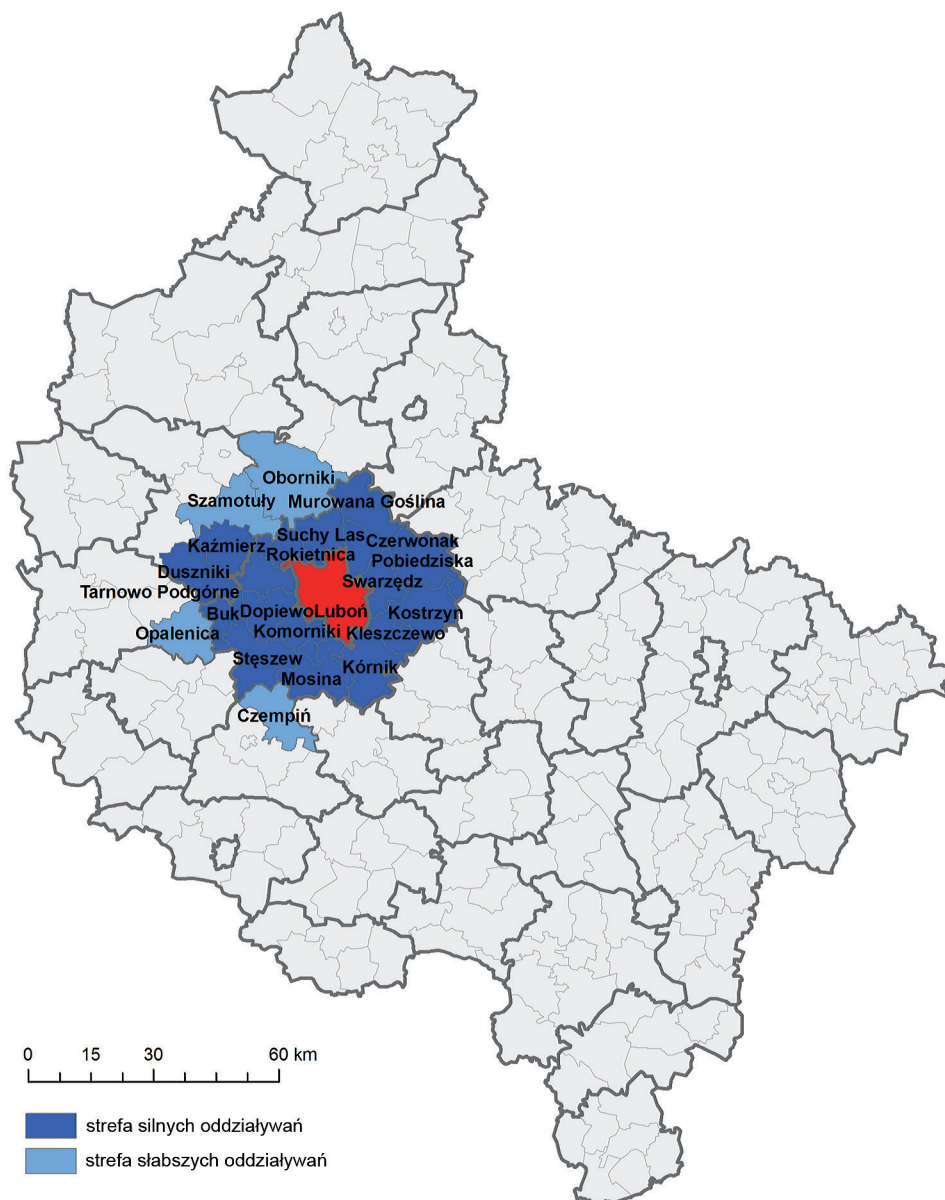
Gmina	Powiat
Luboń	poznański
Swarzędz	poznański
Czerwonak	poznański
Tarnowo Podgórne	poznański
Komorniki	poznański
Mosina	poznański
Dopiewo	poznański
Pobiedziska	poznański
Kórnik	poznański
Suchy Las	poznański
Stęszew	poznański
Rokietnica	poznański
Kostrzyn Wielkopolski	poznański
Murowana Goślina	poznański
Buk	poznański
Kleszczewo	poznański
Puszczykowo	poznański
Duszniki	szamotulski
Kaźmierz	szamotulski

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

mierz). Gmina Czempień, pomimo bezwzględnej znacznej liczby uczniów (107), nie spełniła kryterium odsetka młodzieży kształcącej się w Poznaniu w grupie wiekowej 16–19 lat (18%, a więc o 7% mniej od wymaganego). Zaliczona została zatem do gmin o słabszych powiązaniach w zakresie dojazdów do szkół w Poznaniu.

Do strefy o słabszym oddziaływaniu szkolnictwa ponadgimnazjalnego zaliczono 4 gminy z powiatów sąsiadujących z powiatem poznańskim: Czempień, Oborniki, Szamotuły i Opalenica. Należy zauważyć, że wszystkie te gminy zlokalizowane są przy liniach kolejowych o znaczeniu krajowym lub międzynarodowym. Przez gminę Czempień przebiega linia kolejowa nr 271 Poznań Główny–Wrocław Główny, przez gminę Oborniki przebiega linia kolejowa nr 354 łącząca Piłę ze stacją Poznań Główny, a przez gminę Szamotuły biegnie linia kolejowa nr 351 relacji Poznań–Szczecin, przez Krzyż Wielkopolski. Przez gminę Opalenica przebiega linia kolejowa nr 3 (magistrala E20) Warszawa Zachodnia–Kunowice. Przez gminę Duszniki i Kaźmierz nie przebiega aktualnie żadna czynna linia kolejowa, ale bliskie położenie względem gminy Szamotuły i linii kolejowej nr 351 może wskazywać na to, że i dojazdy uczniów do Poznania z tych gmin realizowane są dzięki temu połączeniu kolejowemu. Jak wynika z analizy czasu podróży według rozkładu PKP (pociągi osobowe), droga z Czempinia do Poznania (stacja Poznań Główny) zajmuje około 45 minut, z Obornik – około 40 minut, z Opalenicy i Sza-

motu – około 35 minut. Wydaje się, że odległość do 50 km jest maksymalną odległością, którą akceptuje uczeń przy codziennych dojazdach do szkoły ponadgimnazjalnej (ryc. 2).



Ryc. 2. Strefy oddziaływań szkolnictwa ponadgimnazjalnego Poznania

Źródło: opracowanie własne.

Strefa silnych powiązań szkolnictwa ponadgimnazjalnego Poznania obejmuje wszystkie gminy powiatu poznańskiego oraz 2 gminy bezpośrednio sąsiadujące z powiatem poznańskim – Duszniki i Kaźmierz. Strefa słabszych oddziaływań obejmuje 4 gminy: Oborniki, Szamotuły, Opalenica i Czempień (ryc. 2). Możliwość codziennego dojazdu do szkół ponadgimnazjalnych w Poznaniu z tych gmin związana jest z ich przestrzenną i czasową dostępnością. Gminy o słabszych powiązaniach mają z Poznaniem dogodne połączenia kolejowe, co zapewnia mimo większego oddalenia znaczną mobilność młodzieży w zakresie dojazdów do szkół. Jak wykazano zatem, dojazdy do szkół ponadgimnazjalnych Poznania mają charakter regionalny (domykają się w całości w województwie wielkopolskim), ale zdecydowana ich większość odnosi się do gmin powiatu poznańskiego, stanowiącego naturalny obszar intensywnych dojazdów do szkół tego typu.

*Łukasz Mikuła*

## Powiązania instytucjonalne Poznania – współpraca samorządowa

### 1. Wprowadzenie

Zarówno w kontekście zapisów strategicznych dokumentów rządowych, jak i niedoskonałości zasadniczego podziału administracyjnego za istotne kryterium delimitacji obszaru metropolitalnego Poznania uznać należy skalę oddolnej współpracy samorządowej. Konieczność współpracy jednostek samorządowych jest konsekwencją szybko zmieniającej się rzeczywistości społeczno-gospodarczej, za którą na ogół wolniej podążają zmiany czy też reformy struktur administracyjnych. Rozmiar i dynamika procesów suburbanizacji w ostatnich 20 latach wyznaczyły nowe wyzwania w zakresie zarządzania terytorialnego oraz planowania strategicznego i przestrzennego w Polsce.

Kryterium powiązań instytucjonalnych nie jest na ogół uwzględniane w tych delimitacjach, które oparte są głównie na analizach społeczno-ekonomicznych i powiązaniach przestrzenno-funkcjonalnych. Stosowane jednak było już w Polsce w opracowaniach ukierunkowanych na cele użyteczne, dotyczące ustalania zasięgów oddziaływania dużych miast pod kątem zarządzania terytorialnego (Kaczmarek, Mikuła 2011, *Obszar funkcjonalny...* 2013).

Kryterium współpracy samorządowej nabiera szczególnego znaczenia w świetle przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 8 stycznia 2014 r. dokumentu „Programowanie perspektywy finansowej 2014–2020 – umowa partnerstwa”. Zgodnie z jego zapisami, realizacja Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych – nowego narzędzia strategii terytorialnej służącej zrównoważonemu rozwojowi obszarów miejskich oraz promowaniu partnerskiego modelu współpracy różnych jednostek administracyjnych w miejskich obszarach funkcjonalnych – przebiegać będzie na terenach wyznaczanych uchwałą zarządu województwa, przy uwzględnieniu uzgodnień z jednostkami samorządu terytorialnego zainteresowanymi współpracą. Ponadto jednym z warunków realizacji ZIT jest stworzenie zinstytucjonalizowanej formy partnerstwa. Z powyższych względów wprowadzenie kryterium zasięgu współpracy samorządowej jako jednej

z przesłanek delimitacji obszaru funkcjonalnego Poznania wydaje się w pełni uzasadnione.

Jak zapisano w ww. dokumencie, funkcję wspólnej reprezentacji obszarów funkcjonalnych mają pełnić związki komunalne lub inne formy współpracy międzygminnej, np. porozumienia czy stowarzyszenia, powołane w celu uzgadniania i rozstrzygnięcia spraw rozwojowych oraz administrowania wspólną infrastrukturą takich obszarów. W poniższej analizie uwzględniono zatem dotychczas zbudowane struktury współpracy międzygminnej wokół Poznania (związki, porozumienia, stowarzyszenia), które bezpośrednio ilustrują wyrażone potrzebą współpracy związki funkcjonalno-przestrzenne między miastem a sąsiednimi gminami.

W niniejszym opracowaniu w celu identyfikacji więzi instytucjonalnych Poznania z gminami w jego otoczeniu zastosowano podejście tematyczne, oparte na przedmiocie współpracy w odniesieniu do zadań publicznych samorządów terytorialnych. W tym celu wyznaczono następujące kategorie współpracy:

- koordynacja polityczna i organizacyjna,
- transport publiczny,
- gospodarka odpadami,
- gospodarka wodno-kanalizacyjna,
- usługi społeczne,
- bezpieczeństwo publiczne,
- promocja turystyki.

W analizie form współpracy wzięto pod uwagę tylko powiązania instytucjonalne, w których występuje miasto Poznań jako centralny ośrodek delimitowanego obszaru. Zestawienie uwzględnionych dziedzin i form współpracy przedstawiono w tabeli 1.

W analizie zasięgu współpracy samorządowej miasta Poznania z otoczeniem uwzględniono zarówno gminy powiatu poznańskiego, jak i w przypadkach występowania takiej sytuacji – gminy z powiatów ościennych. Należy zauważyć, że w ramach analizowanego obszaru funkcjonują także formy współpracy nie obejmujące miasta Poznania. Zostały one wspomniane i zwięźle opisane w części tekstowej niniejszego rozdziału, natomiast nie brano ich pod uwagę przy wyznaczaniu zasięgu współpracy samorządowej ze względu na brak związków funkcjonalnych z Poznaniem jako centralnym ośrodkiem obszaru metropolitalnego.

Głównym źródłem informacji była kwerenda uchwał Rady Miasta Poznania, dostępnych w Biuletynie Informacji Publicznej, z uwagi na brzmienie art. 18 ust. 2 pkt 12 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, z którego wynika wyłączna kompetencja rady gminy do podejmowania uchwał w sprawie współdziałania z innymi gminami oraz wydziałania na ten cel odpowiedniego majątku. Ponadto przeanalizowano rejestr związków gmin i powiatów Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji oraz strony internetowe gmin i powiatów poznańskiego obszaru metropolitalnego, a także ich związków i stowarzyszeń.

Tabela 1. Formy współpracy miasta Poznania z samorządami poznańskiego obszaru metropolitalnego (stan na 2013 r.)

Dziedzina współpracy	Forma współpracy	Data rozpoczęcia współpracy	Liczba gmin objętych współpracą	Wymiar finansowy współpracy
Koordinacja polityczna i organizacyjna	Stowarzyszenie Metropolia Poznań	2007 (jako Rada Aglomeracji Poznańskiej)	22	1 mln zł (roczne przychody ze składek) 178,6 mln euro (jako związek ZIT w latach 2014–2020)
Transport publiczny	Porozumienia międzygminne, związek transportowy (w organizacji)	2007 (wcześniej – współpraca między MPK Poznań a gminami)	8 + 5 w części	24 mln zł (dotacje gmin dla m. Poznania)
Gospodarka odpadami	Związek Międzygminny Gospodarka Odpadami Aglomeracji Poznańskiej	2010 (rejestracja)	9	169 mln zł (dochody związku wg budżetu na 2014 r.)
Gospodarka wodno-kanalizacyjna	Aquanet S.A.	1993 (porozumienie komunalne) 2002 (rozpoczęcie procesu obejmowania udziałów w spółce przez gminy)	10 + 5 w części	860 mln zł (kapitał zakładowy spółki) 367 mln zł (przychody spółki w 2012 r.)
Usługi społeczne	Porozumienia międzypowiatowe oraz międzygminne	1999	18	9 mln zł (dotacja miasta dla powiatu na PUP)
Bezpieczeństwo publiczne	Komenda Miejska Policji Komenda Miejska Straży Pożarnej	1999	18	38 mln zł (dotacje z budżetu miasta i powiatu dla policji i straży pożarnej)
Promocja turystyki	Poznańska Lokalna Organizacja Turystyczna	2003	14	600 tys. zł (przychody 2013 r.) 800 tys. zł (wydatki 2013 r. z programami UE)

Źródło: opracowanie własne.

## 2. Współpraca w zakresie koordynacji politycznej i organizacyjnej

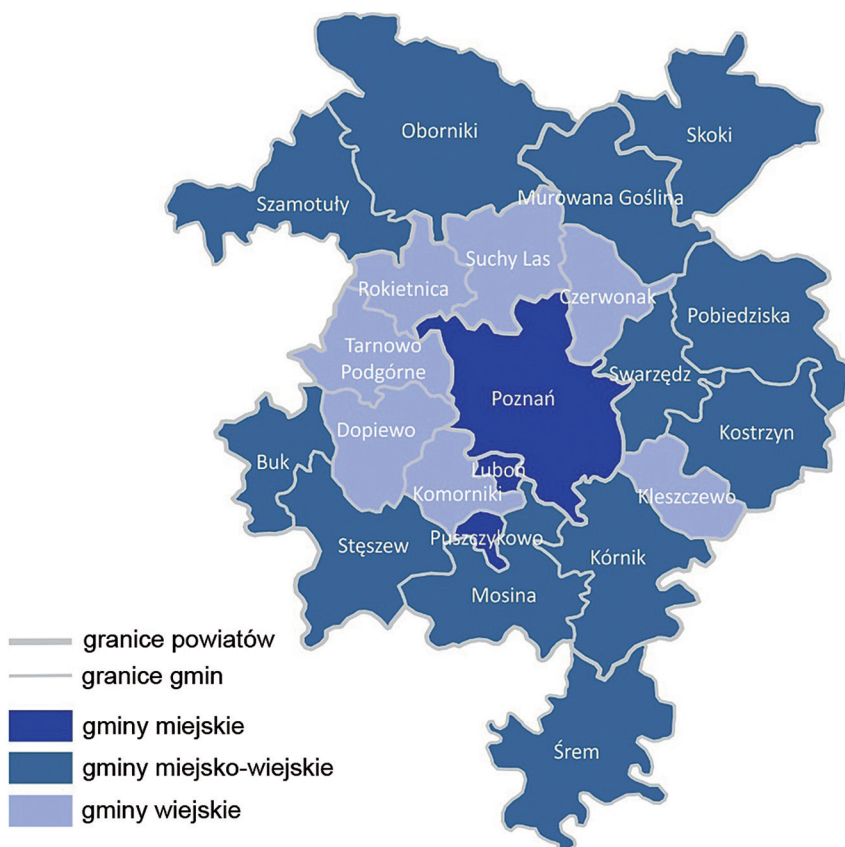
Początkiem instytucjonalizacji poznańskiego obszaru metropolitalnego jako podmiotu zarządzania terytorialnego stało się podpisanie 15 maja 2007 r. „Porozumienia o współpracy pomiędzy samorządami aglomeracji poznańskiej”. Jego sygnatariuszami byli Prezydent Miasta Poznania, Starosta Poznański oraz wójtowie i burmistrzowie wchodzących w skład powiatu poznańskiego 17 gmin podmiejskich. Uczestnicy porozumienia utworzyli Radę Aglomeracji Poznańskiej jako Stałą Konferencję Wójtów, Burmistrzów Aglomeracji Poznańskiej oraz Prezydenta Miasta Poznania i Starosty Poznańskiego. W początkowym okresie rada miała pełnić funkcję forum wymiany informacji pomiędzy jednostkami samorządowymi oraz uzgadniania dziedzin współpracy, która w przyszłości mogłaby przyjmować konkretne formy prawne. Wola współpracy została wyrażona w odniesieniu do takich dziedzin, jak wspieranie inicjatyw gospodarczych, działania na rzecz marketingu i promocji, gospodarka komunalna, transport zbiorowy, edukacja, polityka przestrzenna, opieka zdrowotna, turystyka i ekologia.

Rada Aglomeracji funkcjonowała w niezmiennym kształcie do 2008 r., kiedy to dołączyły do niej Szamotuły i Śrem – pierwsze gminy spoza powiatu poznańskiego, a następnie jeszcze w tym samym roku gmina Skoki. Na posiedzeniu Rady Aglomeracji w Kórniku w dniu 26 lutego 2010 r. zapadła decyzja o przystąpieniu do prac nad utworzeniem stowarzyszenia jako bardziej sformalizowanej w porównaniu z radą struktury współpracy jednostek samorządowych aglomeracji. W myśl przyjętych założeń stowarzyszenie miało stać się silniejszym podmiotem instytucjonalnym niż rada, zdolnym realizować cele strategiczne. Powołanie bardziej sformalizowanej jednostki zarządzającej aglomeracją poznańską stało się warunkiem *sine qua non* pogłębiania integracji metropolitalnej, przy wykorzystaniu „Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020”. Stowarzyszenie Metropolia Poznań stało się instytucją wykonawczą nowej strategii, koordynującą działania wdrażające programy strategiczne.

Stowarzyszenie Metropolia Poznań, zarejestrowane w dniu 29 kwietnia 2011 r., jest stowarzyszeniem gmin i powiatów aglomeracji poznańskiej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym oraz ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym. Stowarzyszenie jest zawiązane na czas nieograniczony. Ma osobowość prawną. Działa na podstawie przepisów ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r. Prawo o stowarzyszeniach oraz swojego statutu.

Według zapisów statutowych (§ 10 Statutu Stowarzyszenia Metropolia Poznań) celem stowarzyszenia jest wspieranie idei samorządu terytorialnego oraz obrona wspólnych interesów członków stowarzyszenia, a w szczególności wspieranie rozwoju społeczno-gospodarczego aglomeracji poznańskiej oraz współpracy gmin i powiatów w tym zakresie. Stowarzyszenie prowadzi także działania na rzecz powołania związku zrzeszającego jednostki samorządu terytorialnego tworzące aglomerację.

Decyzję o przystąpieniu do stowarzyszenia potwierdziło w drodze uchwały rady 21 jednostek tworzących Radę Aglomeracji Poznańskiej – miast i gmin oraz



Ryc. 1. Zasięg działania Stowarzyszenia Metropolia Poznań  
Źródło: opracowanie własne.

powiatu. Jedyną gminą, która nie przystąpiła w momencie założenia do stowarzyszenia, była gmina Czerwonak, gdzie rada gminy w drodze głosowania opowiedziała się przeciwko wstępowaniu do nowej formuły współpracy, motywując to źle układającymi się relacjami gminy z miastem Poznaniem. W dniu 15 czerwca 2011 r. do stowarzyszenia przyjęto gminę Oborniki, a w dniu 29 listopada 2013 r. – gminę Czerwonak, która zmieniła ostatecznie decyzję podjętą dwa lata wcześniej.

W perspektywie 2014–2020, zgodnie z uchwałą Zarządu Województwa Wielkopolskiego nr 4013/2013 z dnia 7 listopada 2013 r., zasięg Stowarzyszenia Metropolia Poznań został określony jako obszar realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Stowarzyszenie Metropolia Poznań obejmuje 22 jednostki administracyjne szczebla gminnego: Poznań – miasto na prawach powiatu, 2 gminy miejskie, 11 gmin miejsko-wiejskich, 8 gmin wiejskich (ryc. 1). W jego skład, w całości, wchodzi powiat poznański oraz 4 gminy należące do powiatów ościennych. Według stanu na 2013 r. obszar ten, o powierzchni 3082 km<sup>2</sup>, zamieszkiwały 1 014 194 osoby.

### 3. Współpraca w zakresie wykonywania zadań publicznych

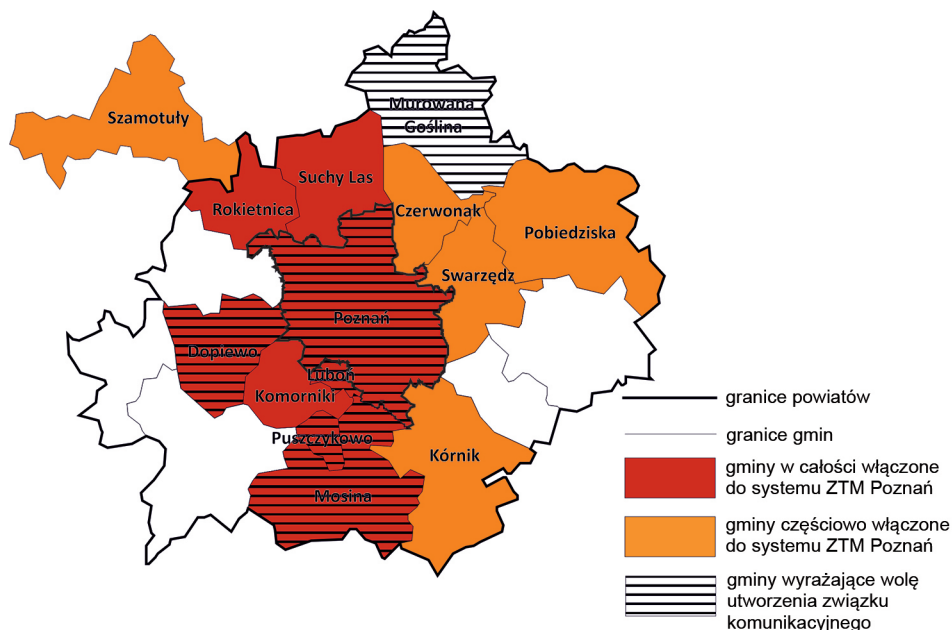
Jednym z podstawowych zadań samorządu lokalnego jest organizacja transportu publicznego. Zadanie to nabiera szczególnego znaczenia w dużych miastach i ich strefie podmiejskiej, gdzie codziennie dochodzi do przemieszczeń mieszkańców na dużą skalę. Głównym celem współpracy jest integracja transportu publicznego, dotąd rozdrobionego i realizowanego przez autonomiczne gminy.

W ostatnich latach miasto Poznań zawarło szereg porozumień z sąsiednimi gminami w zakresie lokalnego transportu zbiorowego (ryc. 2). Do tej pory podpisały je gminy Swarzędz (2007), Luboń (2008), Czerwonak (2008), Mosina (2009), Kórnik (2009), Puszczykowo (2009), Komorniki (2010), Dopiewo (2010), Suchy Las (2012), Pobiedziska (2012), a w 2014 r. do tego grona dołączyły gminy Rokietnica i Szamotuły<sup>3</sup>. Istota porozumienia polega na tym, że gmina podmiejska powierza, a miasto Poznań przyjmuje do realizacji (i wykonuje poprzez swoją jednostkę budżetową – Zarząd Transportu Miejskiego) zadanie w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, polegające na przewozie osób autobusami określonej linii na określonej trasie. Miasto Poznań przejmuje prawa i obowiązki gminy związane z zadaniem, a ustalanie cen za usługi przewozowe, ulg i zwolnień z opłat za przejazdy, przepisów porządkowych oraz opłat dodatkowych należy do Rady Miasta Poznania. Gmina podmiejska zobowiązuje się do udziału w kosztach zadania, uzgadnianych corocznie przez strony porozumienia na podstawie odpowiednich kalkulacji. Zawarcie porozumienia umożliwia włączenie objętych nim linii do systemu transportu zbiorowego na terenie Poznania, a tym samym pozwala pasażerom na korzystanie z jednego biletu podczas podróży do i z Poznania oraz po Poznaniu.

Najdalej idące porozumienie zawarły z Poznaniem gminy Luboń, Komorniki, Dopiewo i Suchy Las (od 2014 r. także Rokietnica), które całościowo powierzyły funkcję organizatora transportu publicznego poznańskiemu Zarządowi Transportu Miejskiego (ZTM). ZTM organizuje również zdecydowaną większość przewozów pasażerskich w gminach Mosina i Puszczykowo. W przypadku pozostałych gmin, zachowały one w dużej mierze swoją dotychczasową komunikację autobusową, nieobjętą porozumieniem z miastem Poznaniem.

W celu dalszej integracji zarządzania transportem publicznym w ramach POM w dniu 26 października 2009 r. podpisano list intencyjny, w którym miasta i gminy: Poznań, Luboń, Mosina, Puszczykowo oraz Murowana Goślina deklarują, że zamierzają modernizować i rozbudowywać istniejący układ komunikacyjny oraz przyspieszać proces integracji systemów transportu w poznańskim obszarze metropolitalnym. Aby to osiągnąć, planują podjąć współpracę i działania zmierzające do utworzenia Poznańskiego Związku Komunikacyjnego, którego celem będzie wykonywanie zadań własnych miast i gmin powołujących związek w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Uchwały w sprawie utworzenia Związku Międzygminnego „Transport Aglomeracji Poznańskiej” i przyjęcia jego statutu

<sup>3</sup> Projekty uchwał Rady Miasta Poznania w sprawie zawarcia odpowiednich porozumień zostały pozytywnie zaopiniowane przez Komisję Gospodarki Komunalnej i Polityki Mieszkaniowej w dniu 17 stycznia 2014 r. i skierowane na sesję rady w dniu 28 stycznia 2014 r.



Ryc. 2. Integracja transportu publicznego w poznańskim obszarze metropolitalnym  
Źródło: opracowanie własne.

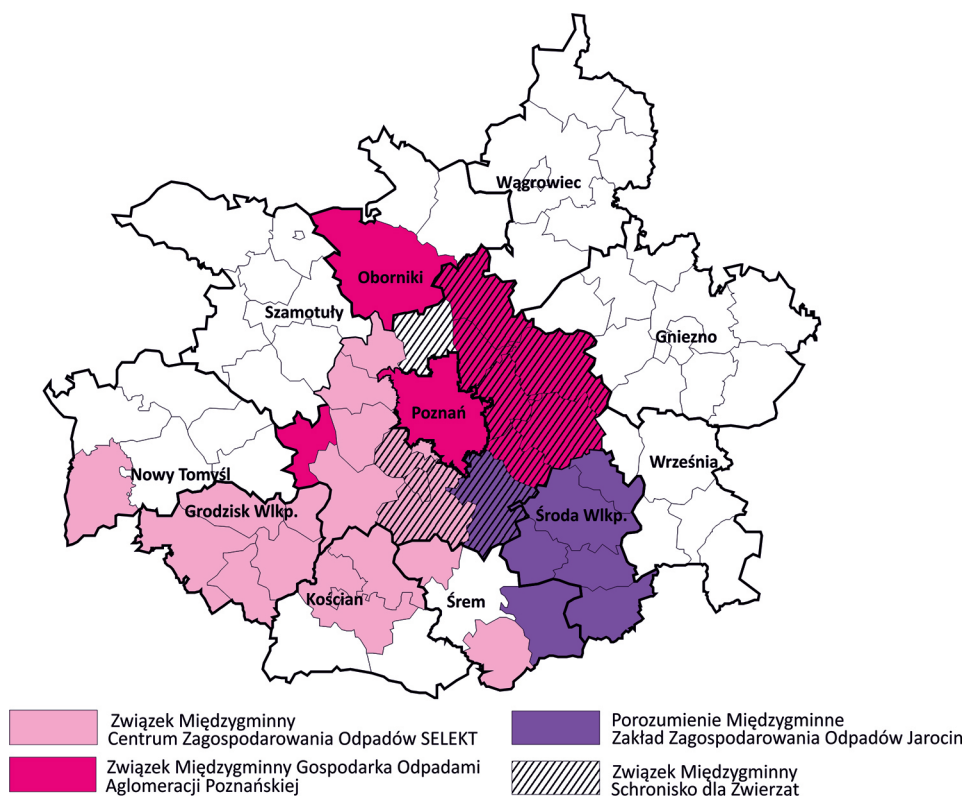
podjęty do tej pory organy stanowiące Poznań, Luboń i Dopiewo. Zadaniem związku będzie zaspokajanie potrzeb gmin w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz skorelowanych z nim innych usług publicznych.

W dziedzinie gospodarki odpadami od 2010 r. funkcjonuje Związek Międzygminny Gospodarka Odpadami Aglomeracji Poznańskiej (ryc. 3). W jego skład weszło miasto Poznań oraz 9 gmin podmiejskich, przede wszystkim z północno-wschodniej części aglomeracji. Do związku należy planowanie i wykonywanie zadań w dziedzinie gospodarki odpadami na terenie gmin – uczestników związku. W zakresie ustroju wewnętrznego związku każda gmina uczestnicząca w związku, z wyjątkiem miasta Poznania, dysponuje jednym głosem w zgromadzeniu. Z kolei liczba głosów miasta Poznania jest równa liczbie głosów wszystkich pozostałych gmin. Dodatkowych przedstawicieli miasta w Zgromadzeniu wyznacza Rada Miasta Poznania. Związek rozpoczął właściwą działalność w 2012 r., po niezbędnych nowelizacjach statutu, wymaganych wobec wejścia w życie nowelizacji ustawy odpadowej. Z dniem 1 stycznia 2014 r. z grona członków związku wystąpiła gmina Suchy Las.

Stosunkowo duża liczba gmin z południowej i zachodniej części powiatu poznańskiego wchodzi w skład Związku Międzygminnego Centrum Zagospodarowania Odpadów SELEKT z siedzibą w Czempiniu (Dopiewo, Komorniki, Mosina, Puszczkowo, Rokietnica, Stęszew, Tarnowo Podgórne, do 2013 r. także Luboń). Centrum Zagospodarowania Odpadów dla związku mieści się poza powiatem, w miejscowości Piotrowo Pierwsze w gminie Czempień.

W powiązanej z gospodarką odpadami dziedzinie utrzymania porządku i czystości w gminach od 2010 r. funkcjonuje Związek Międzygminny „Schronisko dla Zwierząt – SCHRONISKO”. Uczestnikami związku jest 11 gmin powiatu poznańskiego (Czerwonak, Kleszczewo, Komorniki, Kostrzyn, Kórnik, Mosina, Murowana Goślina, Pobiedziska, Puszczykowo, Suchy Las, Swarzędz). Związek wykonywać ma zadania publiczne w zakresie tworzenia warunków niezbędnych do utrzymania porządku i czystości w gminach oraz zapewnienia opieki bezdomnym zwierzętom poprzez budowę i eksploatację międzygminnego schroniska dla bezdomnych zwierząt w Skałowie (gmina Kostrzyn).

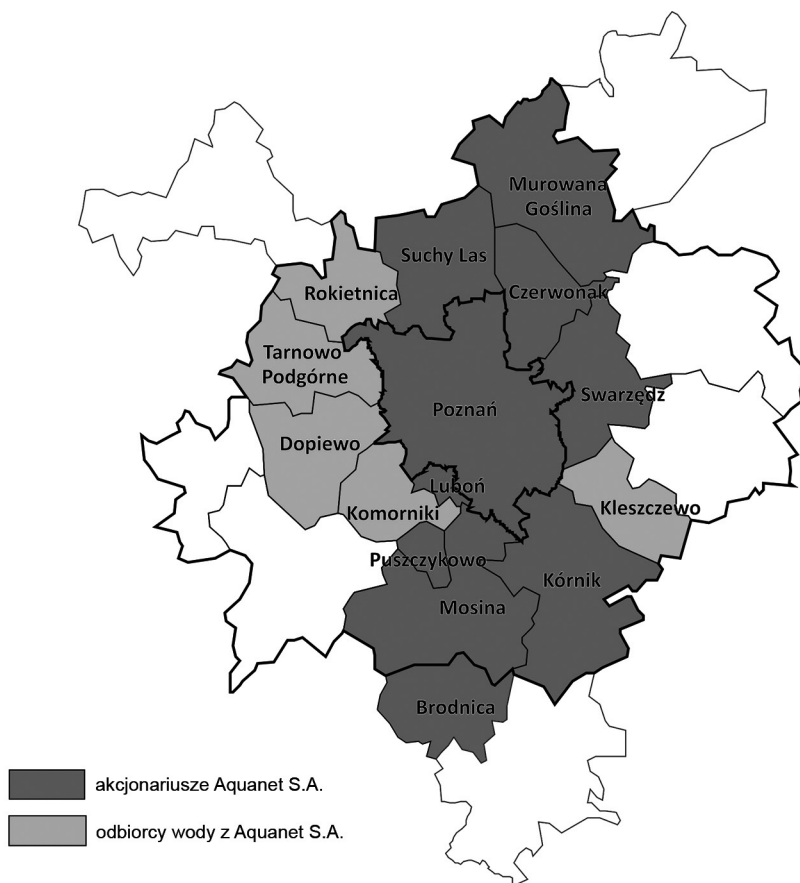
W dziedzinie gospodarki wodno-kanalizacyjnej największą rolę w skali aglomeracji odgrywa współpraca miasta Poznania i 9 okolicznych gmin w formie spółki akcyjnej Aquanet, w której Poznań jest posiadaczem większościowego pakietu akcji (ryc. 4, 5). Niektóre pozostałe gminy aglomeracji, nie wchodząc do grona akcjonariuszy spółki, pozostają z nią w relacjach typowo rynkowych, będąc hurtowymi kontrahentami w zakresie dostaw wody i odbioru ścieków.



Ryc. 3. Wybrane formy współpracy międzygminnej w zakresie gospodarki komunalnej w poznańskim obszarze metropolitalnym (2014 r.)

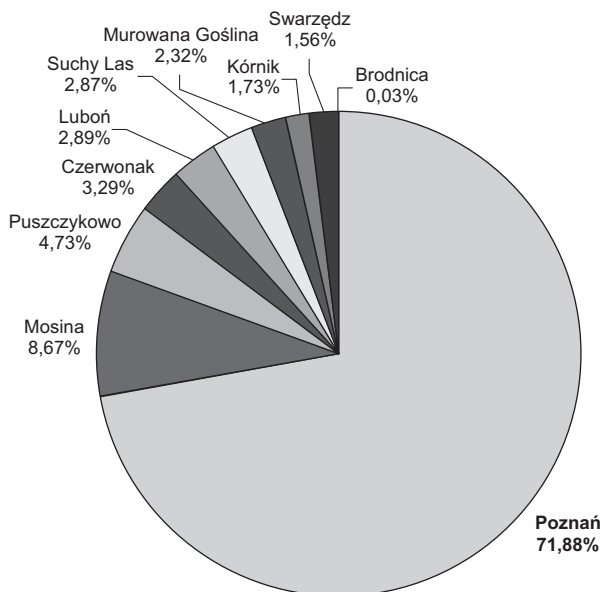
Źródło: opracowanie własne.

Współpraca komunalna w dziedzinie gospodarki wodno-kanalizacyjnej w aglomeracji poznańskiej datuje się w zasadzie od samego początku funkcjonowania odrodzonego samorządu terytorialnego. W 1991 r. Rada Miejska Poznań wyraziła gotowość zawarcia porozumienia komunalnego z gminami Czerwonak, Luboń, Mosina, Puszczykowo, Swarzędz, Rokietnica i Tarnowo Podgórne w celu użytkowania majątku Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji (WPWiK) – Zakład Poznań oraz powierzenia jednej z gmin zadań publicznych wykonywanych dotychczas przez tenże zakład. W tym samym roku decyzją wojewody poznańskiego nastąpił podział WPWiK w Poznaniu dla celów komunalizacji przedsiębiorstwa. Na mocy tej decyzji na bazie Zakładu Poznań powstało Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji (PWiK) w Poznaniu działające na terenie następujących gmin: Poznań, Luboń, Puszczykowo, Mosina, Swarzędz, Czerwonak, Murowana Goślina. W celu dalszego zaspokajania potrzeb tych miast i gmin w zakresie wodociągów i zaopatrzenia w wodę, kanalizacji, usuwania i oczysz-



Ryc. 4. Zasięg działalności Aquanet SA w poznańskim obszarze metropolitalnym (2013 r.)

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 5. Struktura własnościowa Aquanet SA (2013 r.)

Źródło: opracowanie własne.

czenia ścieków komunalnych pojawiła się konieczność podpisania porozumienia pomiędzy nimi określającego zasady przejęcia i zagospodarowania majątku.

W marcu 1993 r. gminy zawarły porozumienie komunalne powierzające Poznaniowi wykonywanie zadań użyteczności publicznej w zakresie zaopatrzenia w wodę i odprowadzania oraz oczyszczania ścieków. Określono w nim zasady utworzenia w przyszłości, w drodze przekształcenia PWiK, spółki kapitałowej i obejmowania w niej udziałów przez uczestników porozumienia. Umożliwiło to komunalizację majątku będącego w zarządzie przedsiębiorstwa (1996 r.) i następnie przekształcenie PWiK w spółkę prawa handlowego (1997 r.). Początkowo była to jednoosobowa spółka Poznania, co wynikało z brzmienia przepisu art. 14 ustawy o gospodarce komunalnej, który stanowił, że przedsiębiorstwa komunalne ulegają przekształceniu w jednoosobową spółkę gminy. Do objęcia udziałów przez gminy uczestniczące w porozumieniu doszło w latach 2002–2003 na mocy umów między Poznaniem a pozostałymi gminami, przenoszących własność części udziałów na gminy. Wtedy też spółka zmieniła nazwę na Aquanet Sp. z o.o. Kolejne gminy (Suchy Las, Kórnik i Brodnica) przystąpiły do porozumienia komunalnego i spółki w 2004 r. W 2005 r. spółka zmieniła formę organizacyjno-prawną na spółkę akcyjną.

Aquanet SA znajduje się pod kontrolą jednostek samorządu terytorialnego, jednak jako spółka prawa handlowego ma również pewną autonomię decyzyjną. Staje się w ten sposób jednym z ważnych podmiotów zarządzania rozwojem aglomeracji, przede wszystkim z uwagi na znaczenie infrastruktury wodno-kanalizacyjnej dla uruchamiania kolejnych terenów inwestycyjnych.

Z końcem 2012 r. miasto Poznań dokonało z przyczyn finansowych wypowiedzenia dotychczasowych porozumień komunalnych w zakresie gospodarki

wodno-ściekowej. Zdarzenie to nie miało jednak wpływu na zasięg przestrzenny działania Aquanet SA ani na strukturę własnościową spółki. Aktualnie trwają prace nad ustanowieniem nowej formy współpracy międzygminnej w dziedzinie gospodarki wodno-kanalizacyjnej.

W północno-wschodniej części POM integracja gospodarki wodno-ściekowej odbywa się w oparciu o Związek Międzygminny „Puszcza Zielonka”, wpisany do rejestru związków MSWiA w 2000 r. Członkami związku są gminy: Czerwonak, Kiszkowo, Murowana Goślina, Pobiedziska, Skoki i Swarzędz. Do związku należy m.in. realizacja zadań własnych gmin w zakresie zbiorowego odprowadzania ścieków w oparciu o majątek wytworzony w ramach projektu „Kanalizacja obszaru Parku Krajobrazowego Puszcza Zielonka i okolic”<sup>4</sup>.

W dziedzinie usług społecznych w dniu 30 grudnia 1999 r. prezydent miasta Poznania i starosta poznański zawarli porozumienie w sprawie wykonywania zadań w zakresie zatrudnienia i przeciwdziałania bezrobociu przez Powiatowy Urząd Pracy w Poznaniu, obejmujący swoim działaniem teren miasta oraz powiatu. Uwzględniając charakter lokalnego rynku pracy, który swoim zasięgiem obejmuje zarówno obszar miasta, jak i gmin bezpośrednio z Poznaniem sąsiadujących, za celowe uznano prowadzenie wspólnej dla obu powiatów polityki zatrudnienia i przeciwdziałania bezrobociu. Wszystkie zadania z tej dziedziny powierzono jednemu urzędowi pracy, obsługującemu całą aglomerację poznańską. W 2001 r. zawarto kolejne porozumienie miasta i powiatu w sprawie wspólnej realizacji zadań własnych z zakresu zatrudnienia i przeciwdziałania bezrobociu oraz wspierania małej i średniej przedsiębiorczości, realizowanych przez Powiatowy Urząd Pracy w Poznaniu oraz podległy mu Poznański Ośrodek Wspierania Przedsiębiorczości. PUP w Poznaniu działa pod zwierzchnictwem starosty poznańskiego, a nie prezydenta miasta Poznania, który byłby właściwy ze względu na siedzibę urzędu i jest wspólnie finansowany przez miasto i powiat w proporcji wynikającej z ich liczby mieszkańców.

W 2002 r. Rada Miasta Poznania wyraziła zgodę na przejęcie zadania w zakresie wychowania przedszkolnego, polegającego na przyjęciu, w miarę wolnych miejsc, do przedszkoli samorządowych miasta Poznania dzieci z gmin podmiejskich, wymienionych w załączniku do podjętej uchwały. Zobowiązano również Zarząd Miasta Poznania do podpisania stosownego porozumienia w sprawie refundacji kosztów pobytu dzieci w przedszkolach samorządowych miasta Poznania. Liczba gmin podmiejskich objętych porozumieniem wzrosła w ciągu pierwszego roku obowiązywania uchwały z 2 do 8, a w 2003 r. stworzono możliwość zawarcia porozumień dla wszystkich gmin powiatu poznańskiego. Uchwała Rady Miasta Poznania z 2008 r. zniósła wszelkie ograniczenia terytorialne dotyczące przyjmowania dzieci spoza miasta do przedszkoli samorządowych oraz oddziałów przedszkolnych przy samorządowych szkołach podstawowych.

Podobne zasady jak w przypadku wychowania przedszkolnego wprowadzone zostały w zakresie opieki nad dziećmi w żłobkach. W 2004 r. Rada Miasta Poznania wyraziła zgodę na przejęcie tego zadania przez miasto Poznań w odniesieniu

<sup>4</sup> Do projektu przystąpiły wszystkie gminy związku oprócz Kiszkowa.

do dzieci z terenu miasta Lubonia. W ciągu dwóch kolejnych lat zakres uchwały został poszerzony o następne 5 gmin (Komorniki, Tarnowo Podgórne, Suchy Las, Mosina, Dopiewo). Zadanie w zakresie opieki nad dziećmi w żłobkach może być realizowane na rzecz gmin podmiejskich w przypadku niewykorzystania miejsc przez dzieci zamieszkałe w Poznaniu. Przejęcie zadania następuje na podstawie porozumień w sprawie pokrywania kosztów pobytu dzieci w żłobkach prowadzonych przez miasto Poznań.

Podobne porozumienia zawierane są na szczeblu powiatowym. Ich formuła polega najczęściej na przekazaniu przez powiat poznański miastu Poznaniowi zadania realizowanego przez wyspecjalizowane jednostki (ośrodki adopcyjno-opiekuńcze, poradnie psychologiczno-pedagogiczne dla dzieci ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi), zatrudniające wysoko kwalifikowaną kadrę. Liczba mieszkających w powiecie poznańskim podopiecznych kierowanych do takich jednostek jest stosunkowo mała i tworzenie dla nich odrębnej placówki jest najczęściej niecelowe. Możliwość zawarcia porozumienia z miastem Poznaniem w celu przekazania wymienionych wyżej zadań nie ogranicza się do samej tylko aglomeracji i otwarta jest także dla innych powiatów.

Dla integracji zarządzania w aglomeracji poznańskiej w dziedzinie bezpieczeństwa publicznego duże znaczenie ma fakt, że zakres działania komend miejskich policji i straży pożarnej obejmuje zarówno miasto Poznań, jak i cały powiat poznański. Taka organizacja terytorialna administracji w tych sektorach wynika przede wszystkim bezpośrednio z przepisów wprowadzających reformę terytorialno-administracyjną z 1998 r., a trzeba również zauważyć, że sfera bezpieczeństwa publicznego tylko w części należy do zakresu kompetencji samorządu terytorialnego. Miasto Poznań i powiat poznański wspólnie z Rejonową Stacją Pogotowia Ratunkowego utworzyły natomiast w 2004 r. Centrum Powiadamiania Ratunkowego. Finansowanie Komendy Miejskiej Straży Pożarnej i Centrum Powiadamiania Ratunkowego przez powiat poznański realizowane jest w formie porozumień z miastem Poznaniem.

W zakresie promocji turystyki główną formą integracji jest Poznańska Lokalna Organizacja Turystyczna (PLOT), założona jako stowarzyszenie w 2003 r. Do organizacji należy miasto Poznań, powiat poznański i 13 gmin POM. Statutowym celem PLOT jest wspieranie rozwoju rynku turystycznego w „Poznaniu i aglomeracji poznańskiej” oraz ich promocja jako miejsca atrakcyjnego turystycznie. PLOT jest pierwszą w Polsce lokalną organizacją turystyczną o charakterze typowo aglomeracyjnym (Mikuła 2008).

Ważną w skali aglomeracji organizacją jest też Stowarzyszenie Gmin Mikroregionu Wielkopolskiego Parku Narodowego, którego głównym celem są działania na rzecz zrównoważonego rozwoju turystyki i rekreacji. Do powołanego w 2008 r. stowarzyszenia należą gminy Brodnica, Dopiewo, Komorniki, Luboń, Mosina, Puszczykowo i Sęszew (sygnatariusze podpisanego w 1995 r. porozumienia dotyczącego ochrony środowiska w Wielkopolskim Parku Narodowym) oraz gmina Kórnik, funkcjonalnie i przyrodniczo połączona z terenami otuliny Wielkopolskiego Parku Narodowego. Również Związek Międzygminny „Puszcza

Zielonka” realizuje projekty z zakresu wspólnie przyjętej „Strategii Rozwoju Turystyki Związku Międzygminnego Puszcza Zielonka”.

Jak wynika z powyższego przeglądu, w ciągu ostatnich kilku lat zanotowano istotne postępy w dziedzinie integracji zarządzania w poznańskim obszarze metropolitalnym oraz współpracy samorządowej. W stosunku do wcześniejszego okresu (do 2007 r.), kiedy dominowały formy współdziałania ograniczone do kilku gmin podmiejskich z danej części POM, obecnie na uwagę zasługuje coraz silniejsze zaangażowanie we współpracę miasta centralnego – Poznania. Pozwala to zastosować analizę zasięgu integracji metropolitalnej jako istotnego kryterium wyznaczania jego obszaru oddziaływania.

#### 4. Zasięg samorządowych powiązań instytucjonalnych

Duża liczba powiązań instytucjonalnych Poznania z gminami jego obszaru funkcjonalnego skłania do ich syntetycznego ujęcia. Na podstawie zgromadzonych danych dokonano waloryzacji intensywności współpracy, przyznając w każdej kategorii 1 punkt (X – silne powiązanie) lub, w niektórych przypadkach, 0,5 punktu (x – słabsze powiązanie). Wagi punktowe w poszczególnych dziedzinach przedstawiają się następująco:

- koordynacja polityczna i organizacyjna: X – przynależność do Stowarzyszenia Metropolia Poznań,
- transport publiczny: X – włączenie całości lokalnej komunikacji zbiorowej do systemu organizowanego przez ZTM Poznań, x – włączenie części połączeń lokalnej komunikacji zbiorowej do systemu ZTM Poznań lub podpisanie listu intencyjnego ws. utworzenia związku międzygminnego w zakresie transportu publicznego,
- gospodarka odpadami: X – przynależność do Związku Międzygminnego Gospodarka Odpadami Aglomeracji Poznańskiej,
- gospodarka wodno-kanalizacyjna: X – status akcjonariusza Aquanet SA, x – status kontrahenta Aquanet SA w zakresie hurtowego odbioru wody,
- usługi społeczne: X – objęcie jednostki porozumieniem międzypowiatowym w zakresie prowadzenia wspólnego Powiatowego Urzędu Pracy,
- bezpieczeństwo publiczne: X – objęcie jednostki zakresem działania komend miejskich policji i straży pożarnej w Poznaniu,
- promocja turystyki: X – przynależność do Poznańskiej Lokalnej Organizacji Turystycznej.

Każda gmina mogła otrzymać maksymalnie 7 punktów, tyle samo co Poznań jako centrum układu powiązań instytucjonalnych. Siłę powiązań gmin z Poznaniem, w istniejących formach integracji zarządzania przedstawiono w tabeli 2.

Na rycinie ukazującej wyniki waloryzacji punktowej instytucjonalne więzi z Poznaniem określono jako silne w sytuacji, gdy gmina uczestniczy we współpracy w co najmniej trzech sferach zadań publicznych realizowanych wspólnie przez samorządy lokalne (ryc. 6). Pozostałe przypadki występowania więzi instytucjonalnych z Poznaniem określono jako słabe.

Tabela 2. Stopień integracji zarządzania w obszarze funkcjonalnym Poznania według jednostek administracyjnych (stan na 2014 r.)

Nazwa jednostki administracyjnej	Dziedzina współpracy							Σ
	ko-ordynacja polityczna	transport publiczny	gospodarka odpadami	gospodarka wod.-kan.	usługi społeczne	bezpieczeństwo	turystryka	
Miasto Poznań	X	X	X	X	X	X	X	7
Powiat poznański	X	–	–		X	X	X	4
Buk	X	–	X	–	X	X	–	4
Czerwonak	X	x	X	X	X	X	–	6,5
Dopiewo	X	X	–	x	X	X	X	5,5
Kleszczewo	X	–	X	x	X	X	X	5,5
Komorniki	X	X	–	x	X	X	–	4,5
Kostrzyn	X	–	X	–	X	X	–	4
Kórnik	X	x	–	X	X	X	X	5,5
Luboń	X	X	–	X	X	X	–	5
Mosina	X	X	–	X	X	X	X	6
Murowana Goślina	X	X	X	X	X	X	X	6,5
Pobiedziska	X	x	X	–	X	X	X	5,5
Puszczykowo	X	X	–	X	X	X	X	6
Rokietnica	X	X	–	x	X	X	–	4,5
Stęszew	X	–	–	–	X	X	–	3
Suchy Las	X	X	–	X	X	X	X	6
Swarzędz	X	x	X	X	X	X	X	6,5
Tarnowo Podgórne	X	–	–	x	X	X	X	4,5
Inne gminy								
Skoki	X	–	–	–	–	–	X	2
Śrem	X	–	–	–	–	–	X	2
Szamotuły	X	x	–	–	–	–	–	1,5
Oborniki	X	–	X	–	–	–	X	3
Brodnica	–	–	–	X	–	–	–	1
Liczba gmin	22	8+5	9	10+5	18	18	14	–

Źródło: opracowanie własne.

Strefę silnych powiązań instytucjonalnych z Poznaniem tworzą wszystkie gminy powiatu poznańskiego oraz miasto i gmina Oborniki. 3 gminy otrzymały wynik zbliżony do maksymalnego (6,5): Czerwonak, Murowana Goślina i Swarzędz. Do strefy słabszych powiązań z Poznaniem należą cztery gminy spoza powiatu poznańskiego: Szamotuły, Skoki, Śrem i Brodnica. Generalnie warto zauważyć, że poza gminą Brodnica, pozostałe gminy obszaru funkcjonalnego zacieśniają współpracę z Poznaniem i między sobą w ramach Stowarzyszenia Metropolia Poznań.



Ryc. 6. Intensywność powiązań instytucjonalnych z Poznaniem  
Źródło: opracowanie własne.



*Tomasz Kaczmarek, Radosław Bul, Urszula Kaczmarek,  
Łukasz Miłucha, Marzena Walaszek*

## **Wielokryterialna delimitacja obszaru metropolitalnego Poznania**

### **1. Wprowadzenie**

Wskazanie i uzasadnienie optymalnego wariantu zasięgu miejskiego obszaru funkcjonalnego (metropolitalnego) nie jest w pełni możliwe. Wynika to przede wszystkim z przyjmowania różnorodnych kryteriów i metod delimitacyjnych w odniesieniu do tak złożonych układów osadniczych, jakimi są regiony miejskie. Zjawiska urbanizacji czy powiązań funkcjonalnych między jednostkami osadniczymi mają charakter ciągły, stąd każda wyznaczona granica ma charakter arbitralny i odzwierciedla jedynie stopień intensywności zjawisk i procesów, a nie wyznacza ich końca czy też początku. Delimitację dla celów użytkowych z kolei utrudnia stosunkowo szeroko określony w strategicznych dokumentach krajowych zakres zadań, jakie powinny realizować miejskie obszary funkcjonalne.

Delimitacja obszaru metropolitalnego Poznania to zadanie analityczne. Polega na określeniu za pomocą zestawu wskaźników o charakterze statystycznym i funkcjonalnym granic największego w Wielkopolsce i jednego z największych w kraju obszarów funkcjonalnych. W procedurze delimitacji miejskiego obszaru funkcjonalnego (metropolitalnego) Poznania uznano, że opracowania Ministerstwa Rozwoju Regionalnego i Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego stanowią punkt wyjścia, ale ograniczona liczba kryteriów wymaga powiększenia. Tym samym pogłębiona została analiza struktury społeczno-gospodarczej i powiązań w obszarze funkcjonalnym miasta. Delimitacja poznańskiego obszaru metropolitalnego (POM) w niniejszym opracowaniu polega na analizie spójności społeczno-gospodarczej, poziomu zurbanizowania oraz powiązań funkcjonalnych (transportowych, dojazdów do pracy i do szkół), a także form i zakresu dotychczasowej współpracy samorządów (integracja instytucjonalna). Ich koincydencja przedstawia obraz miejskiego obszaru funkcjonalnego zarówno w sensie poznawczym, jak i przede wszystkim praktycznym – jako przyszłej jednostki skoordynowanego zarządzania i planowania terytorialnego.

## 2. Kryteria i zasady delimitacji

Wzorem wcześniejszych opracowań Ministerstwa Rozwoju Regionalnego oraz Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego również w niniejszym badaniu przyjęto kombinację kryteriów i cech, opisujących strukturę przestrzenną i powiązania funkcjonalne miasta z jego otoczeniem. Znalazło to wyraz w konstrukcji szczegółowych wskaźników, które powinny spełniać warunki topologiczne, funkcjonalne, społeczno-gospodarcze i morfologiczne.

Zastosowane w opracowaniu kryteria przedstawiają się następująco:

1. Kryteria strukturalne ilustrują stopień podobieństwa zjawisk i procesów zachodzących w obszarach funkcjonalnych, w szczególności związanych z rozwojem funkcji gospodarczych, zagospodarowaniem terenu oraz poziomem zurbanizowania. Podzielono je na dwie grupy zagadnień:
  - spójność społeczno-gospodarcza, ilustrująca stopień podobieństwa zjawisk i procesów zachodzących w obszarze funkcjonalnym, w szczególności związanych z poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego oraz
  - poziom zurbanizowania, który ilustruje sposób zagospodarowania terenu i stopień rozwoju procesu urbanizacji.
2. Kryteria przestrzenno-funkcjonalne, związane z zasięgiem i siłą oddziaływania ośrodków centralnych, identyfikowane głównie z:
  - powiązaniem transportowymi miast z ich obszarem wpływów,
  - dojazdami do pracy do miasta,
  - dojazdami do szkół ponadgimnazjalnych, zlokalizowanych w mieście.
3. Kryteria współpracy samorządowej, ilustrujące stan i zasięg dotychczasowej współpracy jednostek samorządowych miejskiego obszaru funkcjonalnego, w zakresie porozumień i związków o charakterze politycznym i komunalnym.

Jako jednostkę delimitacyjną przyjęto gminę, podstawową jednostkę podziału administracyjnego kraju. W opracowaniu obszarem badań były wszystkie gminy powiatu poznańskiego oraz gminy 10 powiatów graniczących z powiatem poznańskim. Obszar badań obejmował łącznie z Poznaniem 76 gmin. W odniesieniu do powiązań funkcjonalno-przestrzennych generowanych przez Poznań, takich jak dojazdy do pracy i szkół czy powiązania transportowe, analizowano przypadki wykraczające poza ten obszar. Pozwoliło to na określenie siły oddziaływania Poznania nie tylko na najbliższe powiaty, ale i cały region.

W celu dokonania wielokryterialnej delimitacji obszaru metropolitalnego Poznania przyjęto kilka ogólnych zasad dotyczących wydzielenia obszarów funkcjonalnych (w analogii do opracowania WBPP z 2006 r. i MRR z 2012 r.):

- zasadę ciągłości – w skład obszaru funkcjonalnego mogą wchodzić tylko jednostki sąsiadujące bezpośrednio z rdzeniem lub z jednostką wchodzącą w skład tego obszaru,
- zasadę bezpośredniego sąsiedztwa – w skład obszaru funkcjonalnego wchodzi wszystkie jednostki sąsiadujące z Poznaniem, niezależnie od możliwości spełnienia przez nie kryteriów delimitacji,

- zasadę zwartości – w skład obszaru funkcjonalnego wchodzi również jednostki nie spełniające kryteriów delimitacji, ale sąsiadujące wyłącznie z jednostkami spełniającymi kryteria delimitacji.

### 3. Zasięg i struktura poznańskiego obszaru metropolitalnego

W toku przeprowadzonych analiz stwierdzono występowanie dwóch typów oddziaływań Poznania: silnych i słabych. Odpowiadają one dwóm wariantom zasięgu obszaru metropolitalnego, odzwierciedlającym różnicowaną co do charakteru skalę podobieństwa społeczno-gospodarczego oraz intensywność powiązań przestrzenno-funkcjonalnych z miastem centralnym. Dwie strefy wokół Poznania to:

- Strefa wewnętrzna obszaru metropolitalnego – rdzeń (POM I), charakteryzująca się znaczącym podobieństwem cech strukturalnych oraz silnymi powiązaniem przestrzennymi z Poznaniem. Obszar ten odznacza się zaawansowanym zurbanizowaniem, wysokim poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego i intensywnymi powiązaniem transportowymi. Spośród 6 badanych kryteriów zakwalifikowane do POM I gminy spełniają więcej niż 4 z nich.
- Strefa zewnętrzna obszaru metropolitalnego (POM II), wykazująca słabsze cechy podobieństwa z obszarem wewnętrznym, istotne, ale nie tak silne jak gminy rdzenia, relacje z Poznaniem. Należą do niej gminy spoza powiatu poznańskiego, spełniające więcej niż jedno z przyjętych kryteriów delimitacji.

Granice poznańskiego obszaru metropolitalnego w podziale na dwie strefy oddziaływania Poznania przedstawiono w tabeli 2 i na rycinie 1.

Najsilniejsze cechy miejskiego obszaru funkcjonalnego i powiązania z Poznaniem wykazują gminy powiatu poznańskiego. Obszar ten (POM I) stanowi teren intensywnych procesów suburbanizacyjnych, lokalny rynek pracy i rynek edukacyjny oraz strefę intensywnych powiązań transportowych z Poznaniem. Jest to także obszar zawartego w 2007 r. porozumienia politycznego gmin (Rady Aglomeracji Poznańskiej) z podmiotem prawnym integrującym ten obszar (Stowarzyszenie Metropolia Poznań). POM I obejmuje więc Poznań oraz 17 jednostek administracyjnych szczebla gminnego. W tych granicach jest to jednostka podziału terytorialno-statystycznego NTS 4. Rdzeń POM, w identycznych granicach, został wskazany w projekcie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego, wykonanym przez Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu.

Granice tego obszaru obejmują gminy leżące w sąsiednich powiatach, o dobrej dostępności transportowej i słabiej wykształconych powiązaniach funkcjonalnych z Poznaniem. Przynależność gmin do tej strefy opiera się na mniej licznych kryteriach i jest zależna od charakteru przyjętych wskaźników oraz metod ich interpretacji. Do strefy zewnętrznej zaliczono 26 gmin, z których kilka: Oborniki, Szamotuły, Duszniki czy Kaźmierz wykazuje silniejsze związki funkcjonalne z Poznaniem. W odniesieniu do potencjału POM II obszar ten różni się od strefy wewnętrznej (aglomeracji poznańskiej) i stanowi jej uzupełnienie jako zaplecze

Tabela 1. Kwalifikacja gmin do poznańskiego obszaru metropolitalnego

Miasto/gmina	Powiat	Spójność społeczno-gospodarcza	Poziom urbanizacji	Dostępność transportowa	Dojazdy do pracy	Dojazdy do szkół	Współpraca samorządowa	Suma pkt
Poznań (ośrodek centralny)	Poznań	X	X	X	X	X	X	6
Czerwonak	poznański	X	X	X	X	X	X	6
Dopiewo	poznański	X	X	X	X	X	X	6
Komorniki	poznański	X	X	X	X	X	X	6
Pobiedziska	poznański	X	X	X	X	X	X	6
Rokietnica	poznański	X	X	X	X	X	X	6
Suchy Las	poznański	X	X	X	X	X	X	6
Swarzędz	poznański	X	X	X	X	X	X	6
Tarnowo Podgórne	poznański	X	X	X	X	X	X	6
Luboń	poznański	x	X	X	X	X	X	5,5
Mosina	poznański	x	X	X	X	X	X	5,5
Puszczykowo	poznański	X	x	X	X	X	X	5,5
Stęszew	poznański	x	X	X	X	X	X	5
Kleszczewo	poznański		X	X	X	X	X	5
Kostrzyn	poznański		X	X	X	X	X	5
Kórnik	poznański	X	X	X	X	X	X	5
Murowana Goślina	poznański	X		X	X	X	X	5
Buk	poznański	x		X	X	X	X	4,5
Oborniki	obornicki		X	x	X	x	X	4,0
Duszniki	szamotulski	X	x	x	x	X		3,5
Szamotuły	szamotulski		X	x	X	x	x	3,5
Kościan	kościański	x	X	x	x	x		3
Kaźmierz	szamotulski	X		x	x	X		3
Opalenica	nowotomyski	X		x	x	x		2,5
Brodnica	śremski	x	x	x	x		x	2,5
Śrem	śremski		X	x	x		x	2,5
Środa Wielkopolska	średzki	x	X	x	x			2,5
Obrzycko	szamotulski	x	X	x	x			2,5
Gniezno	gnieźnieński		X	x	x			2
Łubowo	gnieźnieński		X	x	x			2
Lwówek	nowotomyski	X		x	x			2
Nowy Tomyśl	nowotomyski	x	x	x	x			2
Zbąszyń	nowotomyski	X		x	x			2
Pniewy	szamotulski	X		x	x			2
Nekla	wrzesiński	X		x	x			2

Miasto/gmina	Powiat	Spójność społeczno-gospodarcza	Poziom urbanizacji	Dostępność transportowa	Dojazdy do pracy	Dojazdy do szkół	Współpraca samorządowa	Suma pkt
Skoki	wągrowiecki			x	x		x	1,5
Wągrowiec	wągrowiecki		X		x			1,5
Czarniejewo	gnieźnieński	x	x		x			1,5
Granowo	grodziski		x	x	x			1,5
Czempiń	kościański			x	x	x		1,5
Miłosław	wrzesiński	x	x		x			1,5
Września	wrzesiński		x	x	x			1,5
Krzykosy	średzki			x	x			1
Nowe Miasto nad Wartą	średzki			x	x			1
Zaniemyśl	średzki			x	x			1
Dolsk	średzki			x	x			1
Książ Wielkopolski	średzki			x	x			1
Kiszkowo	gnieźnieński			x	x			1
Kłecko	gnieźnieński			x	x			1
Grodzisk Wlkp.	grodziski		x	x				1
Kuślin	nowotomyski			x	x			1
Rogoźno	obornicki			x	x			1
Ostroróg	szamotulski			x	x			1
Wronki	szamotulski			x	x			1
Dominowo	średzki				x			1
Niechanowo	gnieźnieński				x			0,5
Trzemeszno	gnieźnieński				x			0,5
Witkowo	gnieźnieński				x			0,5
Rakoniewice	grodziski			x				0,5
Śmigiel	kościański				x			0,5
Miedzichowo	nowotomyski	x						0,5
Kamieniec	grodziski	x						0,5

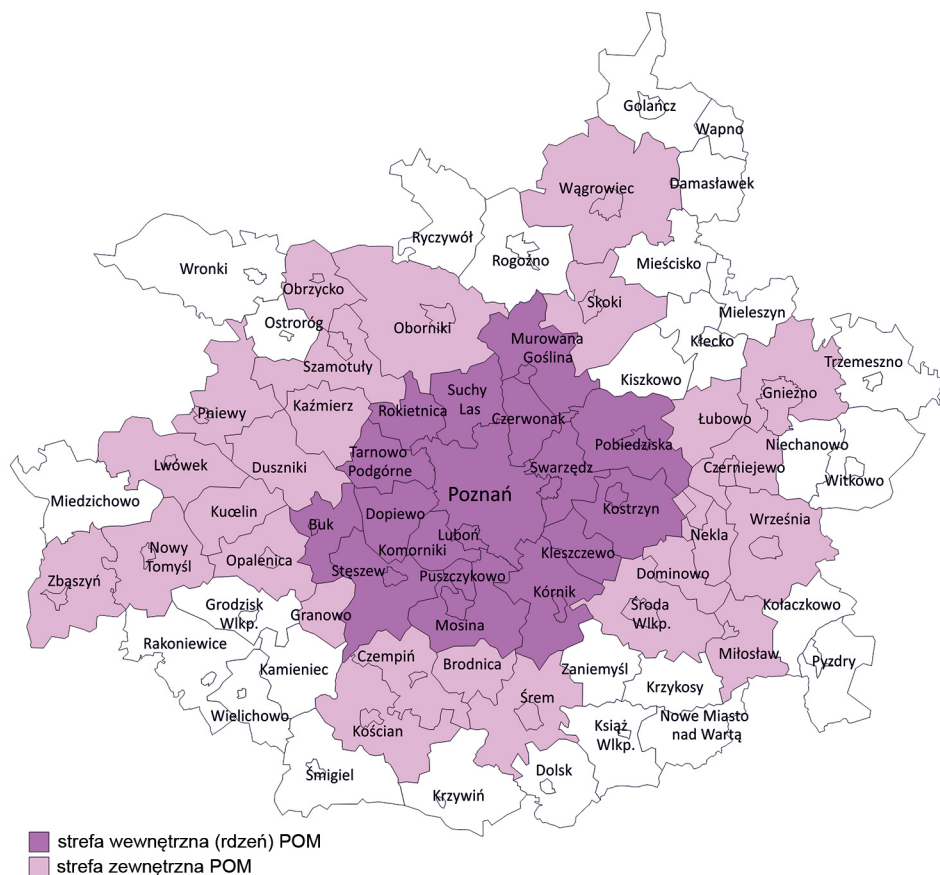
X – silne powiązania (1 pkt), x – słabe powiązania (0,5 pkt). Na szaro zaznaczono gminy powyżej 4 pkt (strefa wewnętrzna POM) i powyżej 1 pkt (strefa zewnętrzna POM).

Źródło: opracowanie własne.

rynku pracy i usług. Wraz z rdzeniem stanowi on funkcjonalny region miejski, natomiast w sensie administracyjnym obejmuje różne powiaty i jest trudniejszy do realizacji z uwagi na docelowe formy integracji instytucjonalnej.

## 4. Poznański obszar metropolitalny jako jednostka planowania i zarządzania

Zarówno z badań wykonanych przez Śleszyńskiego z IGiPZ PAN dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (Delimitacja 2012), jak i pragmatyki zarządzania miejskimi obszarami funkcjonalnymi (w tym Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych) wynika, że w poznańskim obszarze metropolitalnym kluczowe znaczenie mają: podobieństwo struktur społeczno-gospodarczych oraz powiązania funkcjonalne i instytucjonalne gmin leżących w granicach powiatu poznańskiego. Tworzą one z miastem Poznaniem coraz bardziej zwartą aglomerację miejską. Pod pojęciem aglomeracji poznańskiej (perspektywicznie nazywanej także metropolią Poznań) należy zatem rozumieć miasto Poznań oraz gęsto zaludnioną i silnie zurbanizowaną strefę podmiejską, obejmującą pierwszy pierścień gmin podmiejskich (11 gmin) oraz drugi pierścień gmin podmiejskich (6 gmin), znajdujących się w granicach powiatu poznańskiego.



Ryc. 1. Zasięg Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 2. Gminy zakwalifikowane do poznańskiego obszaru metropolitalnego

Lp.	Miasto/Gmina	Powiat	POM
1	Poznań (ośrodek centralny)	Poznań	POM I (strefa wewnętrzna, rdzeń obszaru metro- politalnego)
2	Buk	poznański	
3	Czerwonak	poznański	
4	Dopiewo	poznański	
5	Kleszczewo	poznański	
6	Komorniki	poznański	
7	Kostrzyn	poznański	
8	Kórnik	poznański	
9	Luboń	poznański	
10	Mosina	poznański	
11	Murowana Goślina	poznański	
12	Pobiedziska	poznański	
13	Puszczykowo	poznański	
14	Rokietnica	poznański	
15	Stęszew	poznański	
16	Suchy Las	poznański	
17	Swarzędz	poznański	
18	Tarnowo Podgórne	poznański	
19	Gniezno	gnieźnieński	POM II (strefa zewnętrzna obszaru metropolital- nego)
20	Łubowo	gnieźnieński	
21	Czarniejewo	gnieźnieński	
22	Granowo	grodziski	
23	Kościan	kościański	
24	Czempiń	kościański	
25	Opalenica	nowotomyski	
26	Kuślin*	nowotomyski	
27	Lwówek	nowotomyski	
28	Nowy Tomyśl	nowotomyski	
29	Zbąszyń	nowotomyski	
30	Oborniki	obornicki	
31	Duszniki	szamotulski	
32	Szamotuły	szamotulski	
33	Kaźmierz	szamotulski	
34	Pniewy	szamotulski	
35	Obrzycko	szamotulski	
36	Dominowo*	średzki	
37	Środa Wielkopolska	średzki	
38	Brodnica	śremski	
39	Śrem	śremski	
40	Skoki	wągrowiecki	
41	Wągrowiec	wągrowiecki	
42	Nekla	wrzesiński	
43	Miłosław	wrzesiński	
44	Września	wrzesiński	

\*Gminy nie spełniające kryteriów, zakwalifikowane z uwagi na zasadę ciągłości i zwartości terytorialnej POM.

Źródło: opracowanie własne.

Obszar wewnętrzny POM obejmuje największy potencjał rozwojowy, wymagający wsparcia funkcji metropolitalnych, a także działań integrujących w zakresie realizacji zadań publicznych. W strefie rdzeniowej POM zachodzą intensywne procesy suburbanizacji, wymagające koordynacji planowania przestrzennego oraz lepszego ponadlokalnego zarządzania usługami publicznymi, przede wszystkim w takich dziedzinach, jak: rynek pracy, sieć drogowa, infrastruktura komunalna i usługi społeczne (głównie edukacyjne i zdrowotne).

Ponieważ procesy rozwojowe oraz powiązania z Poznaniem wykraczają poza granice powiatu poznańskiego, do szerszego obszaru funkcjonalnego miasta można również zaliczyć gminy o dobrej dostępności transportowej, o mniej jednak zaawansowanych procesach rozwojowych i urbanizacyjnych oraz w niewielkim stopniu uczestniczących w formach współpracy samorządowej z Poznaniem.

Poznań w ciągu kilkusetletniej historii wykształcił znaczący potencjał gospodarczy i społeczny, emanujący na sąsiednie miasta i gminy. Procesy suburbanizacji oraz powiązania funkcjonalne spowodowały wytworzenie się rozbudowanej strefy podmiejskiej o znaczącym w skali kraju potencjale. Świadczy to o wykształceniu się na tym obszarze typowej aglomeracji miejskiej. Dla realizacji zintegrowanego zarządzania – zasięg poznańskiego obszaru metropolitalnego to miasto oraz otaczający je powiat poznański. Domknięcie tego układu nie jest w pełni jednoznaczne. Różne co do intensywności związki z miastem wykazuje jeszcze 25 gmin, leżących poza powiatem poznańskim, na terenie 10 powiatów ościennych. Tworzeniu bardziej „kompaktowych” niż „rozmytych” miejskich obszarów funkcjonalnych powinna przyświecać perspektywa najbliższych dwóch dekad, w których Polska będzie krajem tracącym liczbę ludności, a wśród miast, których depopulacja i kurczenie się bazy ekonomicznej dotknie najbardziej, będzie właśnie Poznań (do 2035 r. przewidywany przez GUS spadek liczby ludności w mieście może wynosić nawet 15%).

W przypadku projektów, które z powodów technicznych, organizacyjnych, finansowych, politycznych lub innych wymagałyby większego zasięgu przestrzennego (np. utworzenie kolei metropolitalnej), zasadne jest podejmowanie zintegrowanych działań między Poznaniem i gminami rdzenia a gminami strefy zewnętrznej POM czy nawet położonymi w dalszej odległości ośrodkami subregionalnymi.

W odniesieniu do planowania regionalnego obszar metropolitalny Poznania jako region miejski w kategoriach funkcjonalnych powinien obejmować oprócz rdzenia (aglomeracji poznańskiej) także jego strefę zewnętrzną. Na tak rozumianym obszarze powinna być zapewniona przede wszystkim dobra dostępność transportowa (drogowa, kolejowa) Poznania. Zasięg strefy zewnętrznej, oprócz powiązań funkcjonalnych, powinien uwzględniać granice wieloprzestrzennych struktur przyrodniczych, odgrywających m.in. rolę turystyczno-rekreacyjnego zaplecza Poznania.

## Literatura

- Analiza spójności i konkurencyjności kształtującego się bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego (BTOM), 2013. Ecorys Polska sp. z o.o., Warszawa.
- Analiza powiązań funkcjonalnych na obszarze województwa śląskiego. Regionalne Centrum Analiz Strategicznych, 2012. Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Katowice.
- Bajerski A., 2011. Organizacja przestrzenna i funkcjonowanie usług edukacyjnych w aglomeracji poznańskiej. Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, 14. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Bruelle T., 1976. Delimitation et structure des principal es Jones urbaines de la Region du Nord. Hommes et Terres di Nord, 1.
- Bul R., 2012. Dostępność transportowa. [W:] T. Kaczmarek (red.), Pozycja konkurencyjna Poznania i aglomeracji poznańskiej w sieci metropolii europejskich i krajowych. Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, 22. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Bul R., 2013. Migracje wahadłowe mieszkańców aglomeracji poznańskiej w okresie intensywnej suburbanizacji. Rozprawa doktorska napisana w Instytucie Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej pod kierunkiem prof. dr. hab. Tomasza Kaczmarka. Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.
- Chojnicki Z., 1996. Region w ujęciu geograficzno-systemowym. [W:] T. Czyż (red.), Podstawy regionalizacji geograficznej. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 7–43.
- Czapiewski K.Ł., Kozak M., Śleszyński P., 2011. Znaczenie ośrodków miejskich oraz ich hierarchicznych powiązań dla regionalnego i lokalnego rozwoju ekonomicznego i społecznego Polski Wschodniej. Ekspertyza wykonana na zalecenie MRR, Warszawa.
- Delcamp A., 1997. La cooperation intercommunale en Europe. [W:] L'intercommunalite – balance et perspectives. PUF, Paris.
- Domański B., 2008. Rozwój polskich metropolii a regiony peryferyjne. Bezzwrotna separacja czy współzależność rozwoju? Studia KPZK PAN, 120.
- Dzieciuchowicz J., 1995. Determinanty demograficzne i społeczno-ekonomiczne redystrybucji przestrzennej ludności aglomeracji miejskich (przykład aglomeracji łódzkiej). Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Dziewoński K., 1967. Teoria regionu ekonomicznego. Przegląd Geograficzny, 39, 1: 35–50.
- Falkowski J., 2009. Gospodarka przestrzenna obszarów metropolitalnych w Polsce. [W:] W. Maik (red.), Aglomeracje miejskie w Polsce na przełomie XX i XXI w. Wydawnictwo Uczelniane WSG, Bydgoszcz.
- Fürst D., 2005. Metropolitan governance in Germany. [W:] H. Heinelt, D. Kübler (red.), Metropolitan Governance. Capacity, democracy and the dynamics of place. Routledge, London.
- Guzik R., 2003. Interpretacja przestrzennej dostępności szkół ponadpodstawowych w oparciu o metodę ilorazu potencjałów. [W:] H. Rogacki (red.), Problemy interpretacji wyników metod badawczych stosowanych w geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarce przestrzennej. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.

- Guzik R., 2011. Dostępność komunikacyjna wybranych miast Małopolski 2011–2020. Ekspertyza zrealizowana na zlecenie Departamentu Polityki Regionalnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, Kraków.
- Grabowski W. (red.), 2010. Transport w aglomeracji poznańskiej. Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, 8. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Izdebski H., 2010. Dwadzieścia lat samorządu terytorialnego – potrzeba rozwiązania problemu metropolii. [W:] R. Lutrzykowski, R. Gawłowski (red.), Metropolie. Wyzwanie polskiej polityki miejskiej. Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń.
- Jałowicki B., 2009. Czy metropolia jest miastem? Wyd. EUROREG, Warszawa.
- Kaczmarek T., 2008. Aglomeracja poznańska jako przedmiot badania i działania. [W:] T. Kaczmarek, A. Mizgajski (red.), Powiat poznański. Jakość przestrzeni i jakość życia. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Kaczmarek T., Kaczmarek U., 2005. Warianty podziału terytorialnego kraju na jednostki statystyczne NTS 3 spełniające wymogi jednolitości funkcjonalnej i społeczno-ekonomicznej. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Departament Polityki Regionalnej, Warszawa (maszynopis).
- Kaczmarek T., Mikuła Ł., 2007. Ustroje terytorialno-administracyjne obszarów metropolitalnych w Europie. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Kaczmarek T., Mikuła Ł., 2011. Spójność terytorialno-administracyjna aglomeracji poznańskiej. Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, 12. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Kaczmarek U., Mikuła Ł., 2010. Mobilność siły roboczej na rynku pracy aglomeracji poznańskiej. [W:] P. Churski (red.), Rynek pracy i mobilność siły roboczej w aglomeracji poznańskiej. Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, 5. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Koçelli P., 1976. Aglomeracje miejskie w systemach osadniczych. Przegląd Geograficzny, 4.
- Koźlak A., 2012. Dostępność transportowa a mobilność przestrzenna na rynku pracy w województwie pomorskim. [W:] Dostępność i mobilność w przestrzeni. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.
- Kożuch B., Kożuch A., 2011. Usługi publiczne – organizacja i zarządzanie. Monografie i Studia instytutu Spraw Publicznych Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Lijewski T., 1967. Dojazdy do pracy w Polsce. Studia KPZK, XV. PWN, Warszawa.
- Markowski T., Marszał T., 2006. Metropolie. Obszary metropolitalne. Metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe. KPZK PAN, Warszawa.
- Namysłowski J., 1980. Główne ośrodki codziennych dojazdów i wyjazdów w Polsce. UMK, Toruń.
- Paasi A., 1991. Deconstructing regions: notes on the scale of spatial life. *Environment and Planning, A*, 23: 239–256.
- Pacione M., 2001. *Urban Geography*. Routledge, London.
- Parysek J., 2008. Aglomeracje miejskie w Polsce oraz problemy ich funkcjonowania i rozwoju. [W:] T. Kaczmarek, A. Mizgajski (red.), Powiat poznański. Jakość przestrzeni i jakość życia. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Plaza M., 2012. Powiązania w zakresie dojazdów do szkół. [W:] R. Guzik (red.), Czynniki i ograniczenia rozwoju miast województwa pomorskiego w świetle relacji przestrzennych i dostępności komunikacyjnej. UMWP, Gdańsk.
- Rechłowicz M., 2012. Poprawa dostępności przestrzennej jako cel rozwoju sieci tramwajowej konurbacji górnośląskiej. [W:] Dostępność i mobilność w przestrzeni. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.
- Rychlewski J., Bul R., 2012. Kolej aglomeracyjna jako podstawowy element systemu transportu publicznego w aglomeracji poznańskiej. [W:] M. Szymczak (red.), Transport pu-

- bliczny w aglomeracji poznańskiej – propozycje usprawnień. Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, 19. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Rykiel Z., 1985. Zagadnienia regionalnych systemów osadniczych. Studia KPZK PAN, 88. Warszawa.
- Rykiel Z., 2002. Koncepcje i delimitacje wielkomiejskich form osadniczych. [W:] I. Jazdzewska (red.), Współczesne formy osadnictwa miejskiego i ich przemiany. XV Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Łódź, s. 9–19.
- Sierpiński G., 2010. Miary dostępności transportowej miast i regionów. Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, seria Transport, 66. Gliwice.
- Spójność terytorialna łódzkiego obszaru metropolitalnego, 2012. Studia KPZK, t. 147. Warszawa.
- Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej. (red. T. Kaczmarek). 2012. Centrum Badań Metropolitalnych UAM. Poznań.
- Suliborski A., 1985. Delimitacja strefy podmiejskiej Łodzi. Analiza pojęć i założeń metodologicznych. Acta Universitatis Lodzensis, Folia Geographica, 5.
- Walaszek M., 2012. Szkolnictwo ponadgimnazjalne. [W:] T. Kaczmarek (red.), Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej. CBM UAM, Poznań.
- Wańkiewicz W., 2004. Wskaźniki realizacji usług publicznych. Program Rozwoju Instytucjonalnego. Wyd. MSWiA.
- Zajchowska S., 1972. Zasięg aglomeracji Poznania. [W:] Czynniki rozwoju nowoczesnego miasta AGLO-PO 1972–2000. PTE, Poznań, s. 225–238.

## Wykaz dokumentów

- Delimitacja miejskich obszarów funkcjonalnych stolic województw, 2012. Ekspertyza wykonana dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Delimitacja poznańskiego obszaru metropolitalnego, 2006. Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego, Poznań.
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030), 2012. Monitor Polski (poz. 252).
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010–2020 – regiony, miasta i obszary wiejskie (KSRR 2020), 2010.
- Obszar funkcjonalny Bydgoszczy i Torunia oraz jego związki z pozostałą częścią województwa, 2013. Ekspertyza wykonana dla Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu.
- Programowanie perspektywy finansowej 2014–2020 – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, 2012. Materiał problemowy dla Zespołu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.
- Programowanie perspektywy finansowej 2014–2020 – umowa partnerstwa, wstępny projekt, 2013. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty.
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.
- Założenia Krajowej Polityki Miejskiej, 2013. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- Zasady i kryteria wyznaczania obszarów funkcjonalnych w województwie wielkopolskim, 2013. Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu.
- Zaktualizowana Strategia Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku. Załącznik do uchwały nr XXIX/559/12 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 17 grudnia 2012 r.

**Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej** to seria wydawnicza poświęcona problemom rozwoju obszarów silnie zurbanizowanych w Polsce i za granicą. Autorzy serii przybliżają mechanizmy funkcjonowania aglomeracji miejskich oraz koncepcje i metody stosowane w ich badaniach. Biblioteka ma charakter interdyscyplinarny, w kolejnych zeszytach serii przedstawiane są zagadnienia z zakresu nauk przyrodniczych, ekonomicznych, społecznych i technicznych. W aspekcie praktycznym to forum diagnozowania i wyznaczania kierunków rozwoju obszarów wielkomiejskich, stanowiące merytoryczną podstawę dla działań strategicznych i planistycznych.



Agglomeracja poznańska, poznański obszar metropolitalny – to najczęściej używane terminy, które w oparciu o różne kryteria określają silnie zurbanizowany region w centralnej części Wielkopolski. Jest on jednym z głównych elementów współczesnego układu osadniczego, nie tylko w skali Polski, ale i Europy. Dynamika suburbanizacji i metropolizacji, różnorodność przyjmowanych kryteriów (strukturalnych i funkcjonalnych) w delimitacji poznańskiego obszaru metropolitalnego, a przede wszystkim jej docelowe przeznaczenie powodują, że w ostatnich latach obserwuje się wiele różnorodnych opracowań, prezentujących zasięg powiązań miasta. Celem niniejszej publikacji jest przedstawienie różnych wariantów delimitacji obszaru metropolitalnego Poznania jako jednostki przestrzenno-funkcjonalnej, o coraz większym praktycznym znaczeniu dla sfery planowania i zarządzania terytorialnego.