Analiza relacji funkcjonalnych aglomeracji poznańskiej z otoczeniem regionalnym

(w kontekście dyfuzyjno-absorpcyjnego modelu rozwoju)

Prof. UAM dr hab. Tomasz Kaczmarek
Dr Urszula Kaczmarek
Mgr Radosław Bul

Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej
i Gospodarki Przestrzennej
Centrum Badań Metropolitalnych
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

2011

Spis treści

Wprowadzenie

1. Metropolia a region - podstawy teoretyczne

1.1. Rozwój regionalny w obliczu procesów metropolizacji.

1.2. Relacje metropolia-region w świetle koncepcji i modeli rozwoju regionalnego.

2. Znaczenie metropolii w rozwoju regionalnym w świetle europejskich, krajowych, regionalnych i lokalnych dokumentów strategicznych

2.1. Dokumenty europejskie.

2.2. Metropolie a polityka państwa.

2.3. Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego 2020.

2.4. Wojewódzkie dokumenty planistyczne.

2.5. Strategia rozwoju aglomeracji poznańskiej 2020.

2.6. Strategia rozwoju miasta Poznania 2030.

3. Aglomeracja poznańska na tle województwa wielkopolskiego

3.1. Potencjał demograficzny, społeczny i gospodarczy aglomeracji na tle regionu.

3.2. Centralność Poznania na tle innych ośrodków miejskiej sieci osadniczej województwa.

4. Powiązania funkcjonalne Poznania i aglomeracji poznańskiej z otoczeniem regionalnym

4.1. Dostępność transportowa.

4.2. Powiązania w zakresie dojazdów do pracy.

4.3. Powiązania poznańskich uczelni z regionem.

5. Związek między województwem i metropolią a cele polityki regionalnej w Wielkopolsce

Wprowadzenie

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie związków przestrzenno-funkcjonalnych aglomeracji poznańskiej (miasta Poznania i gmin powiatu poznańskiego) z otoczeniem regionalnym województwa wielkopolskiego.

Opracowanie składa się z pięciu części. W pierwszej z nich, o charakterze teoretycznym, przedstawiono istotę metropolizacji, tworzenia się metropolii miejskich, ich relacji do zaplecza regionalnego w kontekście procesów absorpcji i dyfuzji.

W drugiej części przedstawiono najważniejsze dokumenty strategiczne i programowe ilustrujące zjawisko rozwoju metropolii w ujęciu europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym oraz polityki towarzyszące temu rozwojowi na różnym poziomie terytorialnym.

W rozdziale trzecim dokonano charakterystyki pozycji aglomeracji poznańskiej w regionie wielkopolskim, analizując potencjał ludzki, społeczny i gospodarczy miasta Poznania i powiatu poznańskiego na tle całego województwa wielkopolskiego. Identyfikacja własności sieci osadniczej regionu stanowiła punkt wyjścia do określenia relacji miedzy Poznaniem i aglomeracją poznańską a pozostałymi ośrodkami mezo- i subregionalnymi województwa.

Analiza powiązań przestrzenno-funkcjonalnych, będąca przedmiotem czwartego rozdział dotyczyła zasadniczo relacji transportowych, przepływów siły roboczej oraz powiązań Poznania z regionem w zakresie funkcji akademickich.

Ostatnia część, podsumowująca, wskazuje na charakter relacji metropolia-region w województwie poznańskim i ich wpływ na działania strategiczne samorządu wojewódzkiego. Kluczowe znaczenie ma tu zakres, zasady i formy współpracy jednostek samorządów lokalnych aglomeracji zrzeszonych w Stowarzyszeniu Metropolia Poznań z samorządem województwa wielkopolskiego.

Przedstawione w opracowaniu postulaty i rekomendacje powinny stanowić materiał analityczny i wsparcie dla samorządu regionalnego w przedmiocie aktualizacji Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego 2020 .

Prof. UAM dr hab. Tomasz Kaczmarek
Dyrektor Centrum Badań Metropolitalnych UAM

1. METROPOLIA A REGION - PODSTAWY TEORETYCZNE

1.1. Rozwój regionalny w obliczu procesów metropolizacji.

Współczesny rozwój regionalny należy rozpatrywać głównie w dwóch obecnych procesach:

1. **Globalizacji gospodarki** otwartej na nieograniczony barierami politycznymi i celnymi przepływ kapitału, dóbr, usług, wiedzy i ludności; zajęcie konkurencyjnej pozycji umożliwia rozwinięta sieć informacyjna oraz coraz sprawniejsze systemy transportu, zdolne sprostać zindywidualizowanym potrzebom,
2. **Metropolizacji,** czyli koncentracji ludności na obszarach silnie zurbanizowanych (metropolitalnych), na których olbrzymi potencjał ludzi i gospodarki oraz coraz większe jej zróżnicowanie kreuje nowe potrzeby i wymagania, gdzie przyśpieszonej dynamice zmian życia społecznego i gospodarczego towarzyszą działania na rzecz poprawy warunków życia ludności oraz podnoszenia funkcjonalności miast.

Metropolizacja jest jednym z najważniejszych wyznaczników współczesnego modelu rozwoju. Większość wielkich miasta krajów wysoko rozwiniętych i niektóre z wielkich miast krajów rozwijających się, stało się ośrodkami nowoczesnej, wysoko wydajnej gospodarki o dominacji usług – w tym naukowych, doradczych, finansowych, publikacyjnych i medialnych. Ośrodki te są siedzibami zarządów globalnych korporacji, stając się centrami podejmowania decyzji o zasięgu międzynarodowym, często ogólnoświatowym. Są to jednocześnie miejsca, w których rodzą się nie tylko innowacje technologiczne, ale także nowe wzorce kulturowe, style życia i wartości. Metropolie są dobrze skomunikowane ze światem. Ich zasoby kulturowe powodują, iż są atrakcyjnymi miejscami odwiedzin, przyciągając turystów z całego niemal świata, w tym szczególnie turystów „biznesowych".

Metropolie są centrami wymiany dóbr, kapitału i idei. Wymiana ta dokonuje się głównie w światowej sieci metropolitalnej. W sieci tej krążą także przedstawicie „klasy metropolitalnej" – wysoko kwalifikowanych menedżerów, finansistów, uczonych, twórców kultury i mediów. Przedmiotem wymiany są zasoby wysokiej jakości, co powoduje, iż wymiana ta jest znacznie bardziej intensywna między poszczególnymi ośrodkami metropolitalnymi, niż między nimi a ich zapleczem regionalnym. W

rezultacie, różnice terytorialne w większości krajów rosną, bowiem metropolie - koncentrując sektory o wysokim tempie wzrostu - rozwijają się szybciej niż większość obszarów pozametropolitalnych.

Metropolie, będąc atrakcyjnymi lokalizacjami biznesu i stwarzając dobre warunki życia, przyciągają nowych mieszkańców. Wzrostowi liczby ludności towarzyszy powiększanie się terytorium metropolii, głównie w wyniku suburbanizacji – nie tylko mieszkań, ale i usług. Wydłużeniu ulegają dojazdy do pracy, placówek handlowych i kulturalnych. Rozbudowie ulegają sieci infrastruktury komunalnej: energetyczne, wodno-kanalizacyjne. Gospodarka odpadami obejmuje coraz to większe obszary. Wymaga to nowego sposobu zarządzania tymi coraz większymi i coraz bardziej złożonymi organizmami miejskimi oraz poszerzającym się ich bezpośrednim zapleczem.

Proces metropolizacji jest szczególnie widoczny w krajach, które relatywnie niedawno włączyły się w obieg gospodarki globalnej, w tym w krajach postsocjalistycznych. Wśród europejskiej krajów byłego bloku wschodniego Polska znajduje się w relatywnie korzystnej sytuacji, bowiem nie tylko jedno (jak w pozostałych krajach tej grupy), ale kilka miast zaznacza swoją obecność na mapie Europy. Polskie dokumenty strategiczne w coraz większym stopniu odnotowują rosnące znaczenie ośrodków metropolitalnych w rozwoju kraju i w umacnianiu jego powiązań z układem międzynarodowym.

Warszawa jest jedynym polskim miastem, które można nazwać wykształconą metropolią, choć – w skali międzynarodowej – relatywnie niskiego rzędu. Poza Warszawą dość dobrze rozwinięte funkcje metropolitalne demonstrują miasta ponad 500-tysięczne - Poznań, Wrocław, Kraków, Trójmiasto, a także Konurbacja Śląska oraz Łódź. Pozostałe polskie miasta, znacznie mniejsze ludnościowo, nie wykształciły funkcji metropolitalnych.

Swoistą kategorią miast są metropolie – miasta macierzyste (grec. *meter* – matka, *polis* – miasto), bieguny rozwoju współczesnego świata. Przemiana miast w metropolie jest procesem długotrwałym i frapującym. Podstawowymi kryteriami używanymi do identyfikacji metropolii są: wielkość, gęstość (masa) i heterogeniczność. Pierwszy z nich mierzony jest w najprostszy sposób: liczbą mieszkańców, gdzie określone progi wielkości służą identyfikacji kategorii miast. Próg wielkościowych z reguły dostosowywany jest do warunków terytorialnych, stąd wyróżnia się metropolie w skali globalnej, w skali kontynentalnej i w skali krajowej. W

przypadku klasyfikacji europejskich bądź krajowych, próg ten wynosi od 500 tys. do 1mln mieszkańców. **Przyjmowana w polskich studiach nad metropoliami wartość 500 tys. mieszkańców traktowana jest jako niezbędne minimum dla skutecznego wykreowania funkcji metropolitalnych**. Jak podkreśla Jałowiecki (2000), kryterium wielkościowe nie jest jedynym ani wystarczającym miernikiem identyfikacji metropolii. Należy traktować je łącznie z kryteriami stricte jakościowymi, do których Basand (2008) zalicza:

- doskonałość usług, instytucji;
- potencjał innowacyjny w zakresie technicznym, ekonomicznym, społecznym, politycznym i kulturalnym;
- wyjątkowość i specyfikę miejsca, swoiste *genius loci*.

Soldatos (1987) podaje dekalog atrybutów metropolii:

1/ import zagranicznych czynników produkcji, inwestycji, siły roboczej, towarów i usług;

2/ lokalizacja zagranicznych (transnarodowych) firm, siedzib i fili: przedsiębiorstw, instytucji naukowych, kulturalnych, uniwersytetów o znacznym udziale studentów zagranicznych;

3/ eksport czynników produkcji: przedsiębiorstw, banków, instytucji kulturalnych i naukowych;

4/ bezpośrednie połączenia z siecią transportu międzynarodowego, poprzez systemy autostrad, szybkich kolei i lotnisk międzynarodowych;

5/ intensywna komunikacja z zagranica poprzez ruch pocztowy, telekomunikacyjny i turystyczny;

6/ rozwinięty sektor usług o funkcjach międzynarodowych: centra kongresowe i wystawiennicze, luksusowe hotele, szkoły międzynarodowe, powierzchnie biurowe, miedzynarodowe kancelarie prawnicze i instytucje naukowe;

7/ obecność środków masowego przekazu o zasięgu międzynarodowym;

8/ organizacja prestiżowych spotkań międzynarodowych (kongresy, wystawy, imprezy sportowe i artystyczne);

9/ obecność instytucji krajowych i regionalnych zajmujących się relacjami zagranicznymi o uznanej marce;

10/ działalność paradyplomatyczna, członkostwo w organizacjach międzynarodowych.

Rozwój metropolii nabiera praktycznego znaczenia w obliczu polityki regionalnej Unii Europejskiej. To właśnie obszary metropolitalne w kolejnych latach mają być beneficjentami środków wspierających. W tym kierunku idą zmiany podziału terytorialno – statystycznego w Unii Europejskiej. Ich celem jest modyfikacja granic jednostek na poziomie NUTS 3 i objęcie ich zasięgiem, często arbitralnie delimitowanych obszarów metropolitalnych (Kaczmarek 2005). W przygotowywanej nowej polityce spójności 2014-2020 „Europa stawia na miasta". Choć dziś 80 % Europejczyków mieszka w miastach, do tej pory Unia nie koncentrowała się na tych obszarach. W nowej polityce spójności ma się to zmienić. Komisja Europejska proponuje utworzenie specjalnego funduszu oraz specjalnej platformy wymiany doświadczeń dla blisko 300 miast europejskich (www. wyborcza/biz.pl 25.10.2011).

W wymiarze krajowym metropolizacja oznacza świadczenie w danym ośrodku usług najwyższego rządu, bowiem metropolia jest z całą pewnością, także ośrodkiem ponadregionalnym. Chodzi tu przede wszystkim o usługi w sferze: obsługi finansowej, edukacji, nauki, kultury, rozrywki, transportu i komunikacji (zwłaszcza międzynarodowej). Wymiar globalny istnienia metropolii to przede wszystkim funkcjonowanie firm globalnych i coraz to nowsze inwestycje zagraniczne, przyciągnięte przez występujące w metropolii czynniki rozwoju. To także przyczyniające się do wzrostu znaczenia metropolii, ciągle rozwijane powiązania globalne. W przypadku miast polskich można odpowiedzialnie mówić o wykształconym i rozwijającym się obszarze metropolitalnym Warszawy oraz o tworzących się obszarach metropolitalnych Poznania, Wrocławia, Krakowa, Trójmiasta i Katowic, a w perspektywie Łodzi, Szczecina i Lublina. Charakterystyczny dla współczesnego świata proces metropolizacji toczy się zatem także na ziemiach polskich, choć przebiega z pewnym opóźnieniem i mniejszą dynamiką w stosunku do metropolii światowych (zob. Smętkowski i in. 2008, Parysek 2010).

1.2. Relacje metropolia-region w świetle koncepcji i modeli rozwoju regionalnego.

Kształtujący się nowy typ relacji między metropolią a otaczającym go regionem, jak podkreślają badacze procesów metropolizacji, nie ma charakteru relacji symetrycznej (Sassen 1991; Castells 1998). Funkcjonowanie regionu i kształtowanie rozwoju regionalnego bez współdziałania z metropolią i dynamicznym obszarem metropolitalnym jest niemożliwe. Podczas gdy współczesne metropolie mogą się rozwijać niezależnie od silnych związków ze swoim bezpośrednim zapleczem, to trudno wyobrazić sobie rozwój silnego regionu bez relacji z jego rdzeniem, uważanym za motor rozwoju regionalnego.

To metropolie oferują najbardziej sprzyjające rozwojowi środowisko gospodarcze, społeczne, technologiczne i instytucjonalne. Stąd niemożliwy lub bardzo trudny do osiągnięcia jest sukces regionu bez "lokomotywy" rozwoju, jaką stanowi silny, centralny obszar metropolitalny. Dzisiejsze trendy rozwojowe dowodzą, że metropolie są w stanie rozwijać się bez powiązań z bezpośrednim regionalnym otoczeniem, podczas gdy region ulega bez nich peryferyzacji. Zwłaszcza, jeśli jest to region monocentryczny, pozbawiony istotnych węzłów sieci osadniczej poza obszarem rdzeniowym. Wynika to z właściwości sieciowej organizacji relacji przestrzennych, pozwalającej na budowanie zdecentralizowanych, niehierarchicznych powiązań, niezależnych od sąsiedztwa w przestrzeni fizycznej, a umocowanych w ponadregionalnej przestrzeni przepływów. Węzły tych sieci budują obszary metropolitalne bądź regiony miejskie, a nie mezoskalowe lub makroskalowe obszary regionalne (Sagan 2009).

Jak podkreśla Smętkowski (2009), terytorialny sposób organizacji przestrzeni w coraz większym stopniu ustępuje miejsca funkcjonalnym powiązaniom zachodzącym w ramach sieci o różnym zasięgu (od globalnej po lokalnej). Nie oznacza to, że miejsce i konkretna lokalizacja nie mają znaczenia, ale że pozycja danego układu lokalnego lub regionalnego zależy od roli, jaką odgrywa on w przestrzeni przepływów materialnych (wymiana dóbr, przepływ kapitału, osób) i niematerialnych (przepływ informacji, wiedzy). W efekcie głównym wymiarem zróżnicowań przestrzennych staje się podział o charakterze relacyjnym między metropoliami a obszarami peryferyjnymi (ang. *core-peryphery*), który stopniowo zastępuje terytorialną dychotomię między miastem a wsią. Dominacja metropolii nad

regionem wynika z różnicy w genezie powstania tych dwóch jednostek terytorialnych. Region, czyli w wypadku niniejszej analizy województwo, jest tworem administracyjnym o większej lub mniejszej spójności (zob. Kaczmarek 2005, Sagan 2011). Region w tej postaci jest tworzony odgórnie na mocy decyzji szczebla centralnego administracji o podziale terytorialnym kraju. Jest jednostką administracyjno-terytorialną tworzoną od góry, z nie zawsze wykrystalizowaną wspólnotą regionalną. **Region stanowi na ogół mozaikę różnych lokalności**. Z kolei **metropolia powstaje w wyniku spontanicznej siły oddolnych procesów urbanizacji** (por, Markowski, Marszał 2006). W sposób naturalny jest to obszar spójny funkcjonalnie, ale też tworzący znacznie silniejsze więzy społeczne. Mieszkańcy metropolii to w większości imigranci osiedlający się w mieście i jego strefie podmiejskiej z wyboru, a nie z konieczności lub w efekcie decyzji administracyjnej. Już sam ten fakt leży u podstaw budowy poczucia tożsamości i identyfikacji z wybranym do zamieszkania obszarem miejskim. Swobodny, niewymuszony napływ imigracyjny nosi znamiona pozytywnej selekcji migrantów (Sagan 2011). Tym samym proces tworzenia kapitału ludzkiego w obszarach metropolitalnych ma zupełnie inną dynamikę niż w skali całego regionu. Od niego zaś zależy kreatywność i innowacyjność środowiska społecznego. Cechy te z kolei przesądzają o konkurencyjności inwestycyjnej i atrakcyjności mieszkaniowej miast.

Dzisiejsze strategie rozwoju regionów mówią o konieczności budowania poczucia tożsamości mieszkańców z regionem. Ma on kluczowe znaczenie dla tworzenia kreatywnego środowiska społecznego, powstrzymania drenażu kapitału ludzkiego i tym samym budowania dośrodkowej integracji społecznej, a w jej następstwie gospodarczej. Region powinna cechować więź społeczna oparta na poczuciu wspólnej tożsamości (Kozak, Pyszkowski, Szewczyk 2000). Przy jednoznacznie określonych cechach administracyjnej organizacji i podporządkowania region winien mieć atrybuty historycznie kształtowanej, społecznej wspólnoty terytorialnej. Stąd potrzeba ciągłych działań zmierzających do budowania kulturowego wymiaru regionu w jednostkach administracyjnych. Trzeba w tym miejscu podkreślić, iż postulowane i wdrażane w ramach strategii i polityk regionalnych procedury mające służyć budowie regionalnej identyfikacji, tworzeniu regionu-miejsca, pomijają zwykle kluczowy do uzyskania pozytywnego efektu czynnik, którego nie sposób zignorować czy wyeliminować, jakim jest identyfikacja z metropolią, rdzeniem obszaru.

Istotą metropolii jest oddolna siła i potrzeba integracji obszaru, a nie administracyjne wytyczenie jego granic. To właśnie przekraczanie istniejących granic administracyjnych jednostek terytorialnych tworzy obszar metropolitalny. W tej odmienności formowania regionu-województwa i regionu- metropolii zakodowana jest niejednakowa natura tych struktur terytorialnych. Metropolia w swych funkcjonalnych granicach, jest wszystkim tym, co region musi dopiero zbudować, aby stanowić zintegrowaną, jednolitą jednostkę terytorialną. Proces zmiany relacji między metropolią a otaczającym ją regionem w gospodarce przemysłowej i poprzemysłowej opisuje Smętkowski (2009). W gospodarce przemysłowej związki między miastem a otaczającym je regionem były stosunkowo silne. Region dostarczał miastu zasobów prostych: niewykwalifikowanej siły roboczej, produktów żywnościowych, surowców dla zlokalizowanych w aglomeracji przedsiębiorstw produkcyjnych i budowlanych. W zamian aglomeracja dawała swemu zapleczu dochody z pracy, przetworzone produkty i usługi wyższego rzędu. **W gospodarce postindustrialnej związki między metropolią i regionem ulegają osłabieniu. Rola zaplecza zostaje ograniczona do dostarczania prostej i wykwalifikowanej siły roboczej poprzez dojazdy do pracy, okresowe lub stale migracje, a także zasobów**, ale już nie tyle surowcowych, ile środowiskowych: wody pitnej oraz przestrzeni rekreacyjnej i rezydencjalnej. Zasoby, które w poprzednim modelu gospodarki przemysłowej były dostarczane do miast z regionu, zaczęły płynąć z innych, bardziej odległych źródeł (np. żywność) lub straciły swoje znaczenie ze względu na restrukturyzację gospodarki (np. surowce), W centrum zainteresowania gospodarczego metropolii znalazły się funkcje związane z odgrywaniem roli węzła przepływów zarówno kapitałowych, jak i informacyjnych. Materialna wymiana towarów oraz koncentracja masowej siły roboczej, które miały kluczowe znaczenie dla gospodarki przemysłowej, przestały być priorytetem polityki rozwojowej miasta metropolitalnego ery postindustrialnej. **Nowy typ relacji region-metropolia wiedzie na ogół do postępującej dywergencji tych dwóch jednostek terytorialnych.** Wynika ona z różnicy w dynamice procesów rozwojowych. Obszerne badania prowadzone przez zespól EUROREG (Gorzelak 2007; Smętowski 2009, 2010) przynoszą interesujące pod tym względem wyniki. Analiza zmian stosunku wysokości PKB na mieszkańca w obszarach metropolitalnych i ich otoczeniu regionalnym, przeprowadzona dla lat 1995-2004, wykazała wyraźne tendencje wzrostu różnic w poziomie rozwoju krajowych metropolii i ich regionalnego zaplecza.

0 utrzymywaniu się tych tendencji informuje najnowszy raport Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (Rozwój regionalny... 2009, wg Sagan 2011). Z badań wynika, że w 2005 r. współczynnik dyspersji bazujący na relacjach PKB *per capita,* opisujący stopień zróżnicowania rozwoju wewnątrzregionalnego, jest o 12 punktów procentowych wyższy niż współczynnik dyspersji rozwoju międzyregionalnego. Relatywnie wysokie i stale rosnące zróżnicowanie wewnątrz województw potwierdziły nie tylko analizy przeprowadzone w ramach przygotowanego raportu ministerialnego, lecz takie międzynarodowy przegląd terytorialny opracowany przez Organizację Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD). Według niego w Polsce występują największe spośród krajów OECD i pogłębiające się dysproporcje wewnątrzregionalne, które wynikają głównie z rosnących różnic pomiędzy obszarami miejskimi (dużymi miastami, przede wszystkim Warszawą, Poznaniem i Krakowem) a obszarami w znacznej mierze wiejskimi i małomiasteczkowymi. **Procesy dyspersji wewnątrzregionalnej różnią się w zależności od specyfiki społeczno-gospodarczej zarówno obszaru metropolitalnego, jak i regionu.** Jednak w większości regionów i monocentrycznych i policentrycznych, proces "rozwarstwienia" w tempie rozwoju jednostek terytorialnych był wyraźnie obecny. Badania Smętowskiego (2010) wykazały, że procesy "odrywania się" metropolii od otaczających regionów są najsilniejsze w regionach stołecznych. Tendencje te autor obserwuje nie tylko na przykładzie kraju, ale całej Europy Środkowej i Wschodniej. Dowodzi to ponadprzeciętnej dynamiki rozwoju metropolii stołecznych, która nie wynika jedynie z endogennego potencjału stolic, ale jest wspomagana polityką państwa. Fakt, iż w regionie Mazowsza nadal dominują tradycyjne funkcje w postaci mało wydajnego rolnictwa i niezbyt innowacyjnych branż przemysłowych, zwraca uwagę na ograniczoną jego rolę nawet w zakresie podstawowych powiązań z metropolią czyli dostarczania wykwalifikowanej siły roboczej. Stąd też zakładane m.in. w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2020 procesy dyfuzyjnego rozchodzenia się z centrum fali innowacyjno-modemizacyjnej, nie przebiegają w oczekiwanym stopniu. Jak zauważa Sagan (2011), **problem niespełnionego efektu rozchodzenia się fali wzrostowej generowanej w centrum rozwoju znany jest od czasu praktycznego wdrażania założeń innej teorii, a mianowicie teorii biegunów wzrostu** (Perroux 1955; Boudeville 1966), która w latach siedemdziesiątych XX w. zawładnęła prowzrostową polityką regionalną. Nie sprawdziło się w praktyce modelowe założenie, że po pierwszej fazie przemian,

polegającej na efekcie wymywania kapitału ludzkiego z regionu, w którym zlokalizowano biegun wzrostu, i po fazie koncentracji tego kapitału w nowo utworzonym centrum rozwoju, następuje faza dyfuzyjnego rozchodzenia się efektu ożywienia społeczno-gospodarczego, stopniowo ogarniająca cały region. O ile efekt wymywania był niemal zawsze obecny, o tyle dyfuzyjna fala ożywienia gospodarczego już nie. Sukces ożywienia gospodarczego regionu, w którym zlokalizowano biegun wzrostu będący na ogół zaawansowaną technologicznie inwestycją produkcyjną, zależy bowiem od stopnia, w jakim inwestycja ta odpowiadała produkcyjnym i reprodukcyjnym zdolnościom zbiorowości regionalnej, w której został on ulokowany. Przy braku infrastrukturalnie wspierających cały region inwestycji, biegun wzrostu nie był w stanie wytworzyć powiązań o charakterze wewnątrzregionalnym.

Analogiczne uwarunkowania wpływają na dzisiejsze relacje metropolii i regionu. Duża rozbieżność stopnia rozwoju jednostek przy braku aktywnej polityki regionalnej, ukierunkowanej na tworzenie infrastrukturalnych, komunikacyjnych, instytucjonalnych i społecznych kanałów transmisji efektu wzrostowego na tereny zaplecza może skutkować pogłębiającą się dywergencją wewnątrzregionalną. Z cytowanych badań raportu ministerialnego wynika bardzo wyraźnie, że zasadnicza linia podziałów terytorialnych w Polsce, wyodrębnianych według kryteriów poziomu rozwoju gospodarczego i społecznego oraz wyposażenia w infrastrukturę materialną, przebiega nie wzdłuż granic administracyjnych, ale przede wszystkim wzdłuż granic dzielących obszary o charakterze miejskim i wiejskim *(Rozwój regionalny ...*
2009). Powyższy wywód należy uzupełnić stwierdzeniem, że rosnące różnice między obszarem metropolitalnym a regionem nie oznaczają stagnacji lub degradacji społeczno-gospodarczej zaplecza regionalnego. Badania Smętkowskiego (2009) wykazują, że pogłębiające się dysproporcje są konsekwencją różnej dynamiki procesów wzrostowych zachodzących w obu obszarach.]ednocześnie wyraźnie z nich wynika, że **dynamika rozwoju regionów posiadających silny obszar metropolitalny jest wyższa niż regionów rozwijających się bez odpowiednio silnego centrum miejskiego**.

Wobec faktu, że rosnące dysproporcje wewnątrzregionalne nie wypływają z ubożenia słabiej rozwiniętych jednostek terytorialnych, a jedynie z wolniejszego tempa ich wzrostu, rodzi się pytanie, czy omawiana dywersyfikacja stanowi faktycznie problem, z którym należy walczyć. Otóż jest to dylemat natury ogólnej,

związany z polaryzacją nie tylko w wymiarze terytorialnym, ale przede wszystkim społecznym. Silne dysproporcje w poziomie rozwoju wpływają na pogorszenie subiektywnie odczuwanej jakości życia w wolniej rozwijających się jednostkach. To z kolei intensyfikuje procesy emigracyjne, czyli odpływu kapitału ludzkiego, a w dłuższej perspektywie stagnację i degradację obszaru, co w konsekwencji obniża efektywność całego układu (Smętkowski 2009, Sagan 2011). **Fakt ten nie pozostawia wątpliwości co do konieczności udziału i obecności władz regionu w procesie tworzenia zespołów metropolitalnych**. Podstawowym ich zadaniem jest bowiem dbałość o regionalne umocowanie metropolii, zarówno w wymiarze gospodarczym, jak i społecznym. Dbałość i przeciwdziałanie wyalienowaniu obszarów metropolitalnych z ich regionalnego otoczenia ma również wymiar pragmatyczny, jako że wspieranie rozwoju metropolii ma szanse uzyskać silniejsze poparcie polityczne wówczas, gdy będzie interesem społeczności całych regionów (Domański 2007, 2008). Regiony nie powinny zatem biernie oczekiwać na rezultaty działań na rzecz powołania obszarów metropolitalnych jako jednostek zarządzania i programowania, tylko aktywnie je współtworzyć.

Etap administracyjno-prawnych negocjacji, mających ustawowo określić przyszły kształt obszarów metropolitalnych w kraju, jest unikatową szansą i zadaniem dla władz regionalnych wzmocnienia powiązań wewnątrzregionalnych poprzez współdziałanie i współtworzenie metropolitalnych struktur terytorialno-organizacyjnych. Tymczasem dotychczasowa dyskusja krajowa i wynikające z niej kontrowersje na temat ustroju metropolitalnego skupiają się niemal wyłącznie na problemach wewnętrznych potencjalnych metropolii. Dyskurs metropolitalny całkowicie zdominowały kwestie konsensusu między bardziej lub mniej chętnymi do budowy wspólnego obszaru metropolitalnego partnerami. Ani władze centralne, odpowiedzialne za prowadzenie polityki spójności i świadome rosnących różnic wewnątrzregionalnych, ani władze samorządowe poszczególnych regionów nie dyskutują szeroko kwestii wpływu wyboru określonej formy ustroju na kształtowanie się relacji region-metropolia. **Przyjęcie określonego ustroju terytorialno-administracyjnego ma tymczasem kluczowe znaczenie dla charakteru i możliwości kształtowania powiązań między obszarem metropolitalnym a jego regionalnym zapleczem.**

2. ZNACZENIE METROPOLII W ROZWOJU REGIONALNYM W ŚWIETLE EUROPEJSKICH KRAJOWYCH, REGIONALNYCH I LOKALNYCH DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

2.1. Dokumenty Europejskie

Priorytety rozwoju jednostek terytorialnych powinny wpisywać się w strategie jednostek wyższego rzędu, regionalne, krajowe i europejskie. W myśl unijnej zasady subsydiarności, jednostki wyższego rzędu wspomagają realizację strategii lokalnych (głównie poprzez wsparcie finansowe). Z kolei jednostki niższego rzędu, poprzez swoje działania przyczyniają się do realizacji polityk krajowych i wspólnotowych, istotnych z punktu widzenia rozwoju państwa i całego kontynentu.

Zagadnienie metropolizacji nabierać będzie tempa w wyniku rozwoju europejskiej polityki regionalnej. Od wejścia w życie **Strategii Lizbońskiej** (strategia Unii Europejskiej do 2010 r.), obszary metropolitalne uważa się za kluczowe ogniwa rozwoju społeczno-gospodarczego kontynentu. W projektach finansowania obszary te stały się beneficjentami środków wspierających, przyczyniających się do wzrostu konkurencyjności metropolii, zwiększenia ich spójności przestrzenno-funkcjonalnej, polepszenia stanu infrastruktury, rozwijania transportu publicznego, przyciągania inwestycji i poszerzania oferty usług o znaczeniu metropolitalnym

Roli metropolii w rozwoju kontynentu wiele uwagi poświęca się w europejskiej polityce przestrzennej, opartej na zasadzie spójności. W dokumencie UE **„Strategiczne Wytyczne Wspólnoty dla Spójności”** (2006) wyraźnie uwypuklone zostały zagadnienia racjonalnego gospodarowania przestrzenią, urbanizacji, rozwoju miast i powiązań funkcjonalnych pomiędzy miastami a terenami wiejskimi. Zwrócono uwagę na szczególne znaczenie polityki miejskiej i zrównoważonego rozwoju miast dla wspólnot lokalnych i regionalnych oraz na kluczową funkcję wielkich miast-metropolii w rozwoju UE. Dokument ten przesunął tzw. wymiar miejski do nurtu programowania UE w okresie 2007-2013 – czyli do określonych programów operacyjnych. Szczegółowe ustalenia zawiera „Zielona Księga UE w sprawie spójności terytorialnej – przekształcenie różnorodności terytorialnej w siłę” (2008).

Co warte zauważenia, proponowane (wg stanu na październik 2011 r.) rozporządzenie w sprawie **Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego** na lata 2014-2020 określa zakres wsparcia oraz priorytety inwestycyjne w odniesieniu do nowych programów o stricte miejskim i metropolitalnym charakterze. W ramach

EFRR wspierany na znacznie większą niż dotąd skalę będzie również rozwój miast. We wniosku określono kwotę, która ma zostać przeznaczona na zrównoważony rozwój obszarów miejskich oraz na utworzenie platformy na rzecz rozwoju obszarów miejskich, mającej sprzyjać wymianie doświadczeń między miastami.

W ten sposób mają być osiągnięte ambitne cele rozwoju Unii Europejskiej nakreślone w **Strategii UE Europa 2020**. Kładzie się w niej nacisk na rozwój przedsiębiorczości i poprawę dostępu do rynku MŚP, dopasowanie popytu do podaży na rynku pracy, lepszą edukację poprzez poprawę jakości kształcenia, wzrost innowacyjności i rozwój społeczeństwa cyfrowego, modernizację transportu i poprawę efektywności energetycznej. W sytuacji Polski – kraju stojącego wciąż przed olbrzymimi wyzwaniami modernizacyjnymi – na obecnym etapie rozwoju istotne znaczenie dla realizacji unijnej strategii ma lepsze wykorzystanie potencjałów obszarów miejskich. W myśl strategii europejskiej **„wszystkie władze: krajowe, regionalne i lokalne powinny realizować na swoim terenie partnerstwo, ściśle włączając do tego procesu lokalne parlamenty, a także podmioty socjalne oraz przedstawicieli społeczeństwa obywatelskiego, przyczyniając się do opracowania programów reform oraz ich wdrażania”**. Dzięki ustanowieniu stałego dialogu między różnymi poziomami administracji, unijne priorytety znajdują się bliżej obywateli, co zwiększa zaangażowanie konieczne dla pomyślnej realizacji strategii „Europa 2020”. Jak się zauważa, sukces nowej Strategii UE będzie w głównej mierze zależał od tego, na ile instytucje Unii Europejskiej, państwa członkowskie oraz regiony będą umiały przekonująco wyjaśnić, że reformy są nieuniknione i niezbędne do utrzymania obecnej jakości życia i modeli społecznych. Stąd UE akcentuje informowanie o tym, jakiego udziału oczekuje od obywateli, środowisk biznesowych i ich organizacji przedstawicielskich.

Istotnym argumentem dla wspierania rozwoju metropolii są zapisy **Karty Lipskiej (2007)**, dokumentu zawierającego ramy polityki rozwoju miast europejskich. Według Karty wzmocniona powinna zostać koordynacja na poziomie lokalnym w celu osiągnięcia równorzędnego partnerstwa pomiędzy dużymi miastami a obszarami wiejskimi i małymi miastami w regionach miejskich i aglomeracjach. W zapisach Karty zagadnienie to ujęte zostało następująco: „Coraz bardziej potrzebujemy całościowych strategii i skoordynowanych działań ze strony wszystkich instytucji i osób zaangażowanych w proces rozwoju miejskiego. Strategii, które wykraczałyby poza granice miast. **Władze publiczne na każdym szczeblu – lokalnym,**

regionalnym, krajowym i europejskim – ponoszą odpowiedzialność za przyszłość naszych miast. Aby wszystkie te szczeble działały w sposób efektywny, musimy poprawić koordynację obszarów polityki sektorowej i rozwinąć nowe poczucie odpowiedzialności za politykę zintegrowanego rozwoju miejskiego" (Karta Lipska, 2007, Dokument UE na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich)

W 2010 r. **eksperci Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD)** przygotowali na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego raport, którego celem był przegląd krajowej polityki miejskiej w Polsce. Przegląd polegał na analizie wpływu bezpośredniego i pośredniego polityk rządu oddziałujących na rozwój obszarów miejskich w wymiarach ekonomicznym, społecznym i przestrzennym, a także kwestii związanych z zarządzaniem rozwojem miast. Eksperci OECD odwiedzali polskie miasta, analizując lokalne polityki rozwoju, w tym polityki związane z integracją zarządzania w obszarach wielkomiejskich. W 2010 r. eksperci OECD złożyli wizyty w 8 polskich miastach: Warszawie, Lublinie, Katowicach, Gliwicach, Bytomiu i Zabrzu oraz **w Poznaniu** i Gdańsku. W spotkaniach brali udział zarówno przedstawiciele urzędów miast, urzędów marszałkowskich, jak i środowiska naukowego.

Przegląd OECD, jako niezależna opinia ekspercka dotychczasowych działań władz publicznych w stosunku do miast i wnioski w nim zawarte, mają być wykorzystane w pracach nad Krajową Polityką Miejską. W raporcie wyraźnie wskazuje się na **słabo wykształcone mechanizmy współzarządzania na obszarach wielkomiejskich**. Akcentując nasilające się problemy ekologiczne, komunikacyjne, mieszkaniowe, infrastrukturalne i społeczne, będące efektem m.in. dynamicznej suburbanizacji, wskazuje się na potrzebę wypracowywania skoordynowanych planów rozwoju i strategii metropolitalnych (OECD Urban Policy Reviews, 2011). Jak zauważa się w raporcie konieczne jest skoncentrowanie się na **wdrażaniu długoterminowych strategicznych wizji rozwoju miast i regionów**, które polepszą planowanie międzygminne i usprawnią świadczenie usług w ramach jednego miejskiego obszaru funkcjonalnego i zagwarantują zintegrowane planowanie miejskie we wszystkich sektorach (Przegląd polityki miejskiej OECD. Polska. Ocena i rekomendacje, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 2011). Według Raportu OECD, nawet w przypadku udanych wspólnych działań oddolnych na obszarach aglomeracji, konieczne jest wypracowanie w Polsce prawnych i finansowych platform współpracy

międzygminnej, dzięki którym miasta i gminy mogłyby angażować się we wspólne rozwiązywanie problemów rozwoju gospodarczego, mieszkalnictwa czy zagospodarowania przestrzennego.

2.2. Metropolie a polityka państwa

Polityka miejska ze swej natury jest interdyscyplinarna i dotyczy wielu dziedzin sektorowych. Wpływ na rozwój miast mają działania władz publicznych na wszystkich szczeblach administracji –centralnej, regionalnej i lokalnej.

Polityka miejska państwa nie jest na dziś działaniem skoordynowanym, a polityka w zakresie rozwoju obszarów metropolitalnych w Polsce jest w trakcie opracowania (m.in. Założenia systemu zarządzania rozwojem Polski, 2009). Różnego typu zapisy i rozstrzygnięcia są zawarte w ustawach dotyczących rozwoju regionalnego i gospodarczego oraz w strategii rozwoju kraju i strategiach sektorowych oraz w programach operacyjnych, w koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju, a także w programach zawierających zadania rządowe. Także budżet państwa nie może być w pełni przejawem prowadzonej polityki w zakresie rozwoju miast. Obecnie najważniejszym elementem realizacji tej polityki są liczne projekty współfinansowane przez Unię Europejską wspierające rozwój miast, w tym obszary metropolitalne. Nadzieją na ich kontynuację są wspomniane już nowe założenia finansowania EFRR. Korzystanie z tych środków będzie z pewnością utrudnione bez tworzonych i wdrażanych lokalnych i regionalnych (w tym metropolitalnych) planów i strategii rozwoju.

Obecnie nie ma w Polsce prowadzonej na poziomie centralnym w sposób zintegrowany polityki miejskiej. Nie istnieje jedna formalna strategia w stosunku do obszarów miejskich na poziomie krajowym, także w odniesieniu do metropolii i obszarów metropolitalnych. Brak jest legislacji ukierunkowanej na regulację mechanizmów zarządzania i planowania na obszarach wielkomiejskim. W efekcie brak jest nowoczesnych instrumentów wspomagających proces integracji metropolitalnej w Polsce. Bez odzewu pozostają postulaty samorządów dużych miast dotyczące opracowania i wdrożenia w życie „polityki metropolitalnej”, a w szczególności o nadanie ram prawnych obszarom metropolitalnym.

Polska 2030. Wyzwania rozwojowe.

Dokumentem wyznaczającym priorytety rozwoju kraju na najbliższe lata jest opracowanie **Polska 2030. Wyzwania rozwojowe.** Odnosi się on w niektórych elementach do problematyki rozwoju metropolii**.** Jest to raport Zespołu Doradców Strategicznych Prezesa Rady Ministrów, wyznaczający trendy i cele rozwojowe kraju w perspektywie 20 lat. Zgodnie z zaleceniem Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, raport „Polska 2030" stanowi podstawę diagnostyczną wszystkich obecnie tworzonych strategii w Polsce.

Według autorów raportu, Polska znajduje się w specyficznym momencie rozwojowym. Z jednej strony uwidaczniają się jeszcze zapóźnienia cywilizacyjne ubiegłych dekad, związane z niepełną modernizacją gospodarki, szczególnie w zakresie infrastruktury transportowej i usług wyższego rzędu. Z drugiej strony mimo tych zapóźnień wyłaniają się liderzy nowych przemian konkurencyjnych. Są nimi metropolie wykorzystujące kapitał intelektualny, gotowość do adaptacyjności oraz dynamizm młodego wykształconego pokolenia.

Zdaniem ekspertów rządowych, krajowe aglomeracje z powodzeniem konkurują z innymi metropoliami europejskimi. W raporcie wskazuje się, że najbardziej znaczącymi polskimi metropoliami, które łączą wysoki poziom rozwoju i silne pozytywne oddziaływanie na otoczenie regionalne, są: **Warszawa, Kraków, Poznań, Wrocław i Trójmiasto**. Jednym z ich najważniejszych atutów, obok silnej gospodarki, jest potencjał akademicki i pozycja w dziedzinie nauki.

Autorzy raportu „Polska 2030" postulują wzmacnianie dynamiki wzrostu ośrodków wielkomiejskich. Kraj ma się rozwijać według modelu polaryzacyjno-dyfuzyjnego. Oznacza to, że obok wspierania biegunów wzrostu należy tworzyć warunki dla dyfuzji impulsów rozwojowych z metropolii do ich regionalnego zaplecza. Polityka gospodarcza państwa musi się koncentrować na likwidacji zapóźnień oraz wspieraniu nowych przewag konkurencyjnych tychże ośrodków. Podstawą przewag jest rozwój gospodarki opartej na wiedzy, dostępność transportowa oraz wewnętrzne i zewnętrzne powiązania funkcjonalne.

W raporcie „Polska 2030" wymienia się **czynniki niezbędne dla rozwoju**:

- Zaufanie,
- Spójność,
- Kreatywność,
- Mobilność,

- Konkurencyjność.

Zdaniem ekspertów czynniki te najpełniej oddają nowoczesny kapitał społeczny. Jego budowanie zależy w dużym stopniu od wiarygodnych i sprawnych instytucji publicznych. Mają one przeciwdziałać kontrastom lokalnym, w tym wewnątrzmiejskim i wewnątrzaglomeracyjnym, zachodzącym w wyniku suburbanizacji.

Rolą państwa w dynamizowaniu rozwoju kraju jest **likwidacja barier uczestnictwa w procesie sprawnego zarządzania.** Ten postulat doradców rządowych powinien dotyczyć w szczególności samorządów największych metropolii w Polsce i ich wpływu na rozwój tych obszarów. Podstawowe znaczenie ma likwidacja barier prawnych, uniemożliwiających skuteczna integrację zarządzania obszarami metropolitalnymi.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2020

Dokumentem wyznaczającym priorytety rozwoju regionalnego kraju w najbliższej dekadzie jest **„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020 – regiony, miasta i obszary wiejskie" (KSRR).** Strategia ta stosunkowo szeroko odnosi się do problematyki rozwoju miast i obszarów zurbanizowanych i zapowiada instrumenty polityki państwa wspierające miasta o funkcjach wojewódzkich. Dokument ten w wersji projektowej wyznaczał trzy kategorie ośrodków miejskich: Warszawę jako główny ośrodek metropolitalny, pozostałe ośrodki metropolitalne o randze krajowej (Kraków, Trojmiasto, Wrocław, Poznań, Konurbacja Śląska, Łódź, Lublin, Szczecin, Bydgoszcz-Toruń) oraz ośrodki regionalne pełniące funkcję miast wojewódzkich. Powyższy podział został silnie skrytykowany w regionach, których stolice nie uzyskały statusu metropolii. Ostateczna wersja strategii zakłada, że rozwój funkcji metropolitalnych będzie wspierany we wszystkich **19 miastach o funkcjach wojewódzkich**. Wśród nich za jedyną w pełni wykształconą metropolię uznano Warszawę.

W Strategii Rozwoju Regionalnego ustalono następujące **cele polityki regionalnej do 2020 roku**:

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

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

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

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

- Rozwijaniu powiązań funkcjonalnych, infrastrukturalnych i instytucjonalnych między ośrodkami wojewódzkimi – węzłami sieci w układzie międzynarodowym i krajowym,
- Wzmacnianiu funkcji metropolitalnych w sferze gospodarczej, społecznej, nauki i kultury (w tym funkcji symbolicznych) oraz wzmacnianiu roli ośrodków edukacji na poziomie wyższym – tworzących warunki dla gospodarki opartej na wiedzy,
- Wspieraniu rozwiązań integrujących przestrzeń funkcjonalnych obszarów miejskich w zakresie zagospodarowania przestrzennego, transportu zbiorowego (infrastruktury, taboru i rozwiązań organizacyjnych), usług komunalnych, rynku pracy.

Tak sformułowane działania polityki regionalnej dla wzmacniania konkurencyjności najważniejszych ośrodków miejskich (z ich obszarami funkcjonalnymi) stanowić mają punkt odniesienia dla prowadzenia zarówno działań o charakterze sektorowym (np. w zakresie powiązań transportowych), przestrzennie ukierunkowanych działań ministra rozwoju regionalnego, samorządów terytorialnych wszystkich szczebli, jak i innych podmiotów publicznych. Bezpośrednie wsparcie z

poziomu kraju dotyczy tylko tych elementów infrastruktury, które nie są finansowane w ramach programów sektorowych, i dla których realizacji brak jest wystarczających środków po stronie beneficjentów.

. **Interwencja polityki regionalnej** w zakresie wzmacniania funkcji metropolitalnych dotyczyć ma sfery społecznej, gospodarki, turystyki, nauki, edukacji i kultury. Ponieważ każdy z polskich ośrodków wojewódzkich cechuje się niedostatecznym rozwojem lub brakiem niektórych funkcji metropolitalnych, w strategii zwraca się uwagę na konieczność identyfikacji najważniejszych z nich i synergiczne działania, które w efektywny sposób rozwijać będą poszczególne funkcje i zwiększać będą ich zasięg – w skali kraju i międzynarodowej. Działania te mają angażować władze krajowe, regionalne i miejskie, przedsiębiorstwa, sektor nauki, kultury, organizacje pozarządowe.

Jako **najważniejsze funkcje metropolitalne** z punktu widzenia polityki regionalnej KSRR uznaje te, które w największy sposób warunkują rozwój społeczny i gospodarczy oraz wpływają pozytywnie na możliwości wzrostu zamożności i potencjału ludnościowego poszczególnych ośrodków. Koncentracja funkcji metropolitalnych w wybranych ośrodkach miejskich zwiększy atrakcyjność ich jako miejsc oferujących lepsze miejsca pracy oraz wyższą jakość życia. Powinno to mieć pozytywny wpływ na wzrost liczby ludności, a tym samym dokończenie w Polsce w perspektywie najbliższych dwudziestu lat procesów urbanizacyjnych wykorzystujących nadal znaczny potencjał migracji wewnątrzkrajowych uzupełniany migracjami zewnętrznymi. Wsparcie rozwoju tych ośrodków nie będzie ograniczać się do granic administracyjnych miast wojewódzkich, ale do całych **funkcjonalnych obszarów miejskich** w bezpośrednim zasięgu ich oddziaływania (w dokumencie konsekwentnie pomija się nazwę obszary metropolitalne, używaną powszechnie w projekcie strategii). Pojęcie obszary funkcjonalne nie jest w strategii jasno zdefiniowane.

Celem wzmacniania funkcji wyższego rzędu (funkcji metropolitalnych) jest podniesienie rangi ośrodków wojewódzkich wśród metropolii i miast europejskich i światowych oraz rozwój powiązań sieciowych między nimi. Działania w ramach nowej polityki regionalnej dotyczyć mają rozwijania funkcji metropolitalnych o znaczeniu międzynarodowym i krajowym, takich jak funkcje gospodarcze (obecność struktur zarządzania ważnymi korporacjami gospodarczymi i finansowymi), naukowe (zapewnianie najwyższych standardów instytucji naukowych i badawczych, bogata

oferta centrów transferu technologii), kulturowe i symboliczne (obecność placówek kulturalnych najwyższej rangi, ważne wydarzenia kulturalne).

Innym istotnym działaniem wspólnym dla wszystkich ośrodków wojewódzkich wpływającym wydatnie na konkurencyjność całych regionów ma być wdrożenie rożnych rozwiązań organizacyjnych oraz rozbudowa i optymalizacja **jakości systemów transportu** na obszarach funkcjonalnych tych ośrodków. Ze względu na skalę problemów „zatłoczenia" miast polityka regionalna uczestniczy w rozwijaniu systemów transportu, w tym integrowaniu ich z regionalnymi systemami transportowymi, z silną promocją i preferencją dla transportu zbiorowego. Jednocześnie prowadzone będą działania dla zmniejszania „zatłoczenia" miast przez innowacyjne rozwiązania dotyczące nowoczesnych systemów organizacji ruchu. Działania w zakresie wspomagania rozwoju wszystkich wojewódzkich ośrodków miejskich niezależnie od ich funkcji i wielkości, są podstawowym przestrzennym kierunkiem interwencji w ramach realizacji Celu 1 KSRR. Ze względu na specyficzne uwarunkowania wynikające z różnej wielkości i sytuacji społeczno-gospodarczej tego zbioru miast, polityka regionalna na rożnych poziomach różnicować będzie typy przedsięwzięć i instrumenty w odniesieniu do poszczególnych ośrodków.

Duże znaczenie dla podwyższenia konkurencyjności ośrodków wojewódzkich będzie miało **wspieranie integracji obszaru funkcjonalnego** poszczególnych ośrodków miejskich. Strategia zapowiada stałe dokonywanie usprawnień w tym zakresie – zarówno poprzez działania o charakterze prawnym i organizacyjnym w zakresie dążenia do spójności i optymalizacji usług publicznych w obrębie tych obszarów – usług komunalnych, edukacyjnych, administracyjnych, jak i inwestycyjnych np. z zakresu porządkowania przestrzeni publicznej czy rozbudowy infrastruktury transportowej. Wg KSRR integracja rożnych rodzajów transportu, jak i oferta transportu zbiorowego, warunkuje możliwości rozwoju funkcji metropolitalnych, a tym samym przyciągania inwestycji i tworzenia dobrej jakości miejsc pracy. Biorąc pod uwagę strukturę osadniczą i niewykorzystywany efektywnie potencjał w pierwszym rzędzie zapowiada się podjecie takich działań na terenie Konurbacji Górnośląskiej oraz na obszarze funkcjonalnym Trójmiasta. W strategii regionalnej zauważa się, że przyspieszenie tych procesów także w innych ośrodkach dałoby im przewagę konkurencyjną w stosunku do pozostających w tyle i tym samym zwiększyłoby możliwości rozwojowe całych województw.

Wśród funkcji wyższego rzędu wspierany ma być także rozwój wysokospecjalistycznych usług medycznych, który warunkuje zwiększenie zdrowotności mieszkańców całych regionów, a także uzupełnia paletę funkcji metropolitalnych. Ważnym elementem działań na rzecz rozwoju funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich ma być także wprowadzenie wsparcia dla mechanizmów rozwoju współpracy i sieciowania w obszarach decydujących o sile konkurencyjnej poszczególnych ośrodków kraju. Szczególnie istotną kwestią jest wspieranie rozwoju badań stosowanych i komercjalizacja technologii powiązanych przede wszystkim z regionalną specyfiką województw. Dotyczy to także tworzenia bazy dydaktycznej umożliwiającej zdobywanie wyższego wykształcenia zgodnego z kierunkami rozwoju regionu, sprzyjającego innowacyjności i kreatywności, wzmocnienia edukacji na poziomie wyższym i instytucji naukowo-badawczych, w tym m.in. w realizacji nowych inwestycji badawczo-rozwojowych, rozwoju prac badawczych, w których uczestniczą badacze z najlepszych ośrodków naukowych i akademickich w kraju i za granicą, przez angażowanie wybitnych naukowców w prowadzenie prac badawczych lub zajęć dydaktycznych w regionalnych ośrodkach naukowych itp.

W zapisach Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego do 2020 r. istotnym działaniem jest rozbudowa, optymalizacja oraz podnoszenie jakości systemów transportu. Ze względu na skalę problemu „zatłoczenia" miast, polityka regionalna państwa powinna uczestniczyć w rozwijaniu systemów transportu zbiorowego (infrastruktura, tabor, rozwiązania organizacyjne) na obszarach funkcjonalnych (w tym zapewne metropolii) oraz integrowaniu ich z regionalnymi systemami transportowymi, z preferencją dla transportu zbiorowego.

Procesy urbanizacji i suburbanizacji związane z realizacją Celu 1 KSRR poddawane mają być skutecznej kontroli i stymulacji zgodnie z postanowieniami Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju i wojewódzkich planów zagospodarowania przestrzennego. W szczególności powinno to, wg zapisów strategii, zapewnić ograniczenie nieuzasadnionych zmian dotychczasowych funkcji obszarów niezurbanizowanych oraz zapewnić integralność i trwałość funkcjonowania najcenniejszych ekosystemów oraz powiązań pomiędzy tymi terenami.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Aktualnie opracowywany **projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030**, w wersji przedstawionej przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w styczniu 2011 r., stanowi **bardzo istotny krok naprzód w dziedzinie rozwoju metropolitalnego**, pomimo iż część zapisów ma charakter postulatywny i dla swojego wdrożenia 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, niezwiązanych z ograniczeniami administracyjnymi, niezależnie od istnienia planu krajowego, planów wojewódzkich czy lokalnych (plany obszarów funkcjonalnych) [2].

Wśród wymienionych w projekcie Koncepcji uwarunkowań polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w perspektywie najbliższych dwudziestu lat pojawia się problematyka powiązań funkcjonalnych między miastami a ich zapleczem. Zdaniem autorów Koncepcji, w dobie globalizacji zachodzi proces osłabiania powiązań funkcjonalnych między miastami metropolitalnymi a ich zapleczem, na rzecz wzmocnienia związków z innymi metropoliami. Równocześnie obserwuje się **zwiększanie bezpośredniego oddziaływania miasta na tereny przyległe**, definiowane jako miejski obszar funkcjonalny. Zasięg tego obszaru wyznaczany jest przez rozlewanie się miasta (*urban sprawl*), zarówno form zabudowy, jak i miejskiego stylu życia, oraz rosnący zakres dojazdów do pracy do centrów miast. Oznacza to, że w Polsce następuje odejście od tradycyjnego podziału struktur osadniczych na miasto i wieś, ponieważ obszary wiejskie, zwłaszcza w sąsiedztwie dużych ośrodków miejskich, w coraz mniejszym stopniu ograniczają się jedynie do funkcji rolniczej.

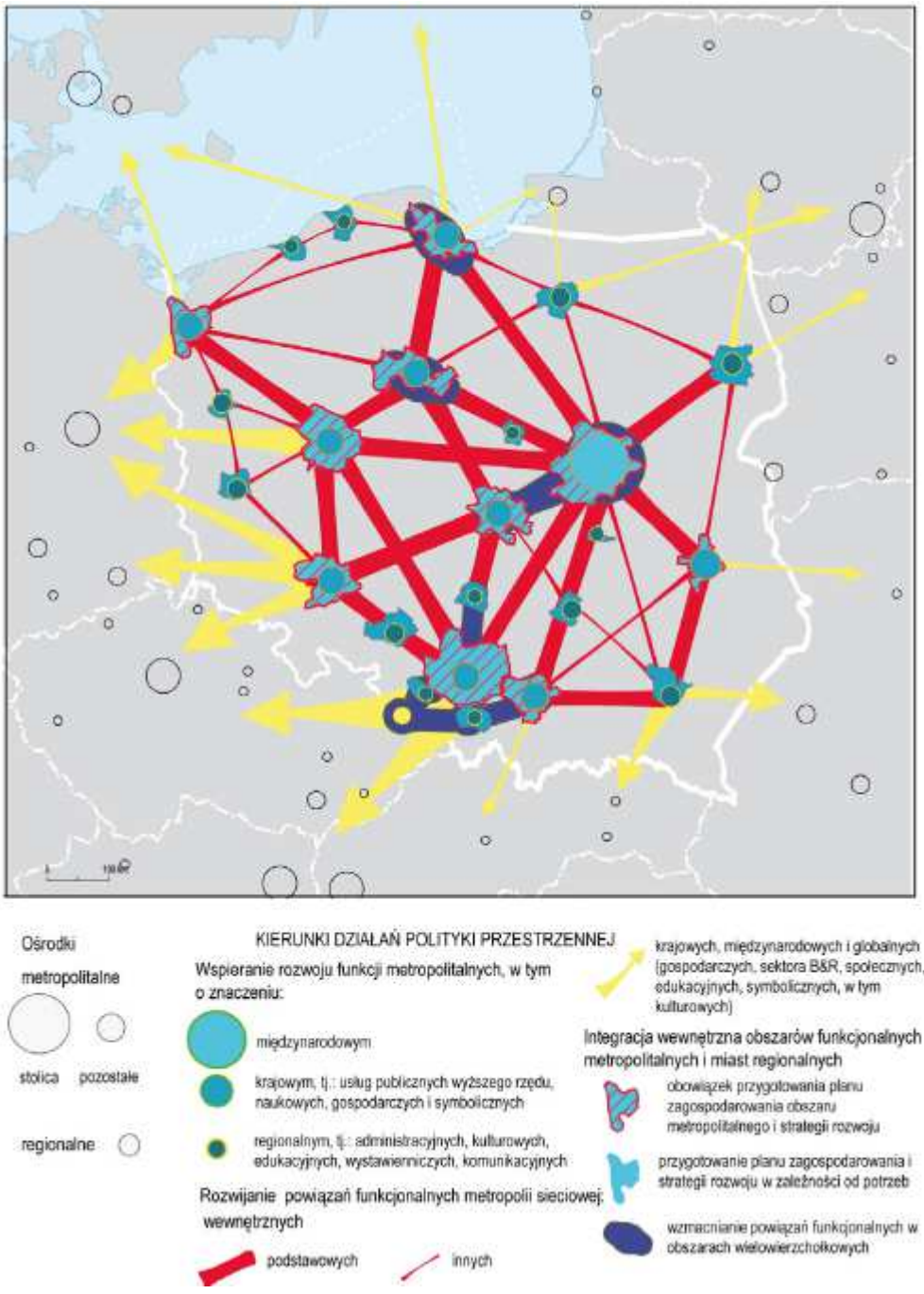
W projekcie Koncepcji wyraźnie dostrzeżony został problem nieskoordynowanego rozwoju obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich. **W strefach podmiejskich tych ośrodków nasila się zjawisko żywiołowej urbanizacji i rosnącego chaosu przestrzennego.** Skutkuje to degradacją krajobrazu i rosnącymi kosztami ekonomicznymi i społecznymi ponoszonymi przez poszczególne obszary funkcjonalne. Niekontrolowana

[2] Opracowano na postawie Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej. Centrum Badań Metropolitalnych. 2011.

suburbanizacja doprowadzić może do degradacji środowiska przyrodniczego, utraty atrakcyjności miejsc rekreacyjnych oraz inwestycyjnych, czego skutkiem będzie pogorszenie wizerunku i atrakcyjności inwestycyjnej tych obszarów. Na obszarach podmiejskich osiedlają się przede wszystkim ludzie zamożni, często dobrze wykształceni. Ze względu na słaby i powolny rozwój infrastruktury społecznej i usług, a także brak miejsc pracy na tych obszarach, nowi mieszkańcy przedmieść zmuszeni są pracować i zaspakajać część swoich potrzeb w centrach głównych ośrodków miejskich. Powoduje to konieczność wielokrotnego przemieszczania się mieszkańców między miejscem zamieszkania a ośrodkiem centralnym lub strefą podmiejską położoną po przeciwnej stronie obszaru funkcjonalnego. Ze względu na brak dostatecznie rozwiniętego transportu publicznego mieszkańcy strefy podmiejskiej uzależnieni są od transportu indywidualnego, co przyczynia się do niewydolności układów transportowych i powstania kongestii, a także obniżenia sprawności całego układu danego ośrodka miejskiego.

Pierwszorzędnym celem polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest, zgodnie z projektem Koncepcji, **podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną** przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności. Wskazuje się, iż dla podwyższania konkurencyjności głównych ośrodków miejskich niezbędne jest zapewnienie właściwych relacji w obrębie ich obszarów funkcjonalnych (obejmujących zarówno gminy będące miastami, jak i mające status gmin wiejskich). 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.

Kierunki działań polityki przestrzennej służące podniesieniu konkurencyjności głównych ośrodków miejskich wg projektu KPZK 2030



Działania w zakresie integracji obszarów funkcjonalnych miast skupią się na opracowaniu i wdrożeniu regulacji umożliwiających prowadzenie zintegrowanej polityki przestrzennej w obszarach funkcjonalnych miast. **Do systemu prawnego zostaną wprowadzone regulacje w zakresie instrumentów planistycznych wspomagających tworzenie obszarów funkcjonalnych wokół ośrodków metropolitalnych.** Opracowane i wdrożone zostaną regulacje dające podstawę do

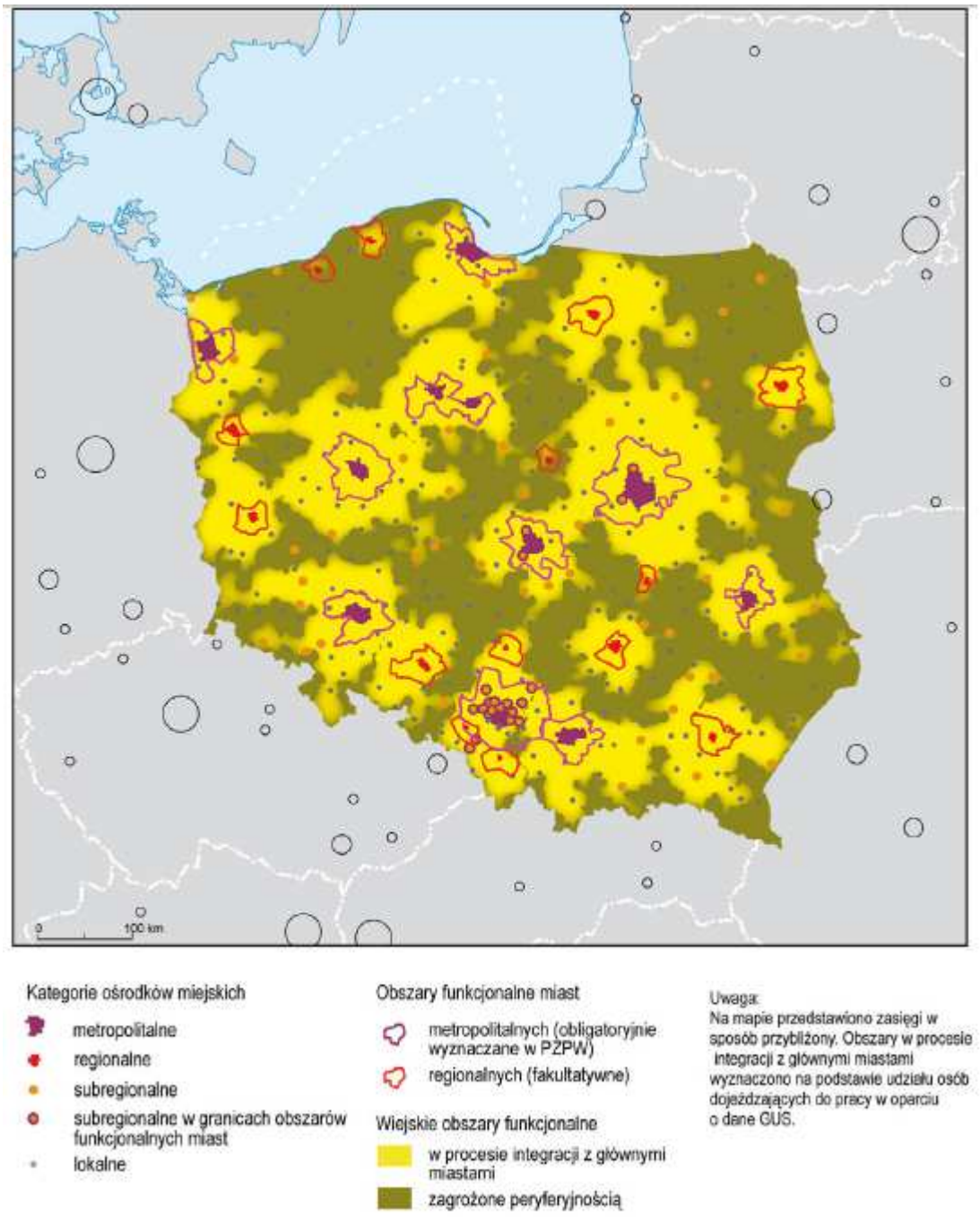
współpracy samorządów w obszarach funkcjonalnych miast (w tym obligatoryjnej współpracy na obszarach metropolitalnych). Istniejące bariery wynikające z systemu prawnego i kultury administracyjnej sprawiają, że oprócz wdrożenia instrumentów planistycznych i inwestycyjnych **niezbędne jest wdrożenie mechanizmów wsparcia dla podnoszenia poziomu wiedzy władz samorządowych w zasięgu obszarów metropolitalnych i rozwijania kultury współpracy partnerskiej między nimi** oraz z innymi podmiotami publicznymi i prywatnymi. Bardzo wiele problemów z funkcjonowaniem obszarów metropolitalnych powoduje nie tylko brak odpowiedniego prawa. Często winę za to ponoszą deficyty kulturowe.

Ważnym celem projektu Koncepcji jest poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Jednym z celów szczegółowych jest **poprawa dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego**. Najważniejszym działaniem służącym realizacji tego celu będzie integracja systemów transportu publicznego w skali miasta, jego obszaru funkcjonalnego (w tym priorytet uzyskają działania na obszarach metropolitalnych) i regionu (w tym wprowadzenie systemów organizacji ruchu) oraz budowa systemów wydzielonego transportu szynowego (metro, kolej aglomeracyjna i inne) w miastach i konurbacjach powyżej 500 tys. mieszkańców. Realizacji celu służyć też będzie **doprowadzenie do obligatoryjnej współpracy gmin w obszarach funkcjonalnych w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego**. W lokalnych dokumentach planistycznych sporządzanych dla obszarów metropolitalnych zostaną określone wskaźniki wdrażania tych planów w postaci określonego udziału osób dojeżdżających do pracy w dużych ośrodkach (transportem publicznym lub w systemie „parkuj i jedź”), długości (w kilometrach) torów lub par torów/linii wydzielonych dla ruchu aglomeracyjnego, a także zasięg dojazdów do pracy w kilometrach (z podaniem gmin lub miejscowości).

Jednym ze środków do osiągnięcia założonych w projekcie Koncepcji celów jest **wprowadzenie spójnego i hierarchicznego systemu planowania społeczno-gospodarczego i przestrzennego** zdolnego do koordynacji działań na każdym poziomie planowania. Uporządkowane mają zostać regulacje zapewniające sprawność systemu planowania przestrzennego m.in. poprzez wprowadzenie ustawowego obowiązku planistycznego dla terenów rozwojowych wyznaczonych w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin

intensywnie rozwijających się (np. w strefach podmiejskich większych miast) oraz zakaz opracowywania i uchwalania planów miejscowych dla terenów o bardzo małej powierzchni. Kluczowym elementem we wdrażaniu polityki przestrzennego zagospodarowania kraju ma być planowanie dla obszarów funkcjonalnych, wśród których na pierwszym miejscu znajdują się obszary metropolitalne.

Miejskie i wiejskie obszary funkcjonalne wg projektu KPZK 2030



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

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

W projekcie Koncepcji Poznań został zaliczony do grupy 10 polskich miast spełniających w mniejszym lub większym stopniu powyższe kryteria.

Dokument nie określa granic obszarów metropolitalnych wokół największych miast, choć wskazuje, iż podstawowym ich wyznacznikiem powinny być codzienne dojazdy do pracy mieszkańców. Właściwa decyzja delimitacyjna zostaje przekazana do kompetencji powołanych przez Ministra Rozwoju Regionalnego zespołów złożonych z przedstawicieli Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Ministerstwa Infrastruktury oraz samorządów terytorialnych. Delimitacja ma służyć opracowaniu planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego oraz strategii jego rozwoju. Podstawą planu przestrzennego zagospodarowania i strategii rozwoju obszaru metropolitalnego ma być zasada pierwszeństwa regeneracji (odnowy) zabudowy nad zajmowaniem nowych terenów pod zabudowę. Elementem planu i strategii ma być również deglomeracja usług na całym obszarze metropolitalnym, co spowoduje dążenie do racjonalnego nasycenia całego obszaru różnorodnymi funkcjami metropolitalnymi oraz usługami wyższego rzędu.

Uchwalenie Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 powinno stać się impulsem do zintensyfikowania prac nad ustawowym umocowaniem instrumentów planowania metropolitalnego.

2.3. Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego 2020

Współpraca władz regionalnych i lokalnych w zakresie wspierania aglomeracji poznańskiej znajduje wyraz w Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. Dokument ten przyjęty został przez Sejmik Województwa Wielkopolskiego dnia 19.12.2005 r. Jednym z kluczowych wyzwań stojących prze regionem wielkopolski wg strategii jest **wzrost wewnętrznej integracji i istotna poprawa jakości.** Wewnętrzna integracja regionu zakłada scalenie społeczne i gospodarcze całego regionu, przy uwzględnieniu jego wewnętrznego zróżnicowania i specjalizacji układów subregionalnych.

Z kolei cel strategiczny Dostosowanie przestrzeni do wyzwań XXI wieku osiągany będzie przez realizację następujących celów operacyjnych:

Cel operacyjny 1.1. Poprawa stanu środowiska i racjonalne gospodarowanie zasobami przyrodniczymi
Cel operacyjny 1.2. Wzrost spójności komunikacyjnej oraz powiązań z otoczeniem
Cel operacyjny 1.3. Wzrost znaczenia i zachowanie dziedzictwa kulturowego
Cel operacyjny 1.4. Poprawa jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej
Cel operacyjny 1.5. Przygotowanie i racjonalne wykorzystanie terenów inwestycyjnych
Cel operacyjny 1.6. Wzmocnienie regionotwórczych funkcji aglomeracji poznańskiej jako ośrodka metropolitalnego o znaczeniu europejskim
Cel operacyjny 1.7. Wielofunkcyjny rozwój ośrodków subregionalnych i lokalnych
Cel operacyjny 1.8. Restrukturyzacja obszarów o niewłaściwym potencjale rozwojowym

Cel operacyjny: „Wzmocnienie regionotwórczych funkcji aglomeracji poznańskiej jako ośrodka metropolitalnego o znaczeniu europejskim”, odzwierciedla współczesne myślenie o rozwoju metropolii.

Zgodnie z zapisami strategii regionalnej, aglomeracja poznańska jest jednym z najistotniejszych czynników rozwoju Wielkopolski. Jako źródło innowacji stanowi o

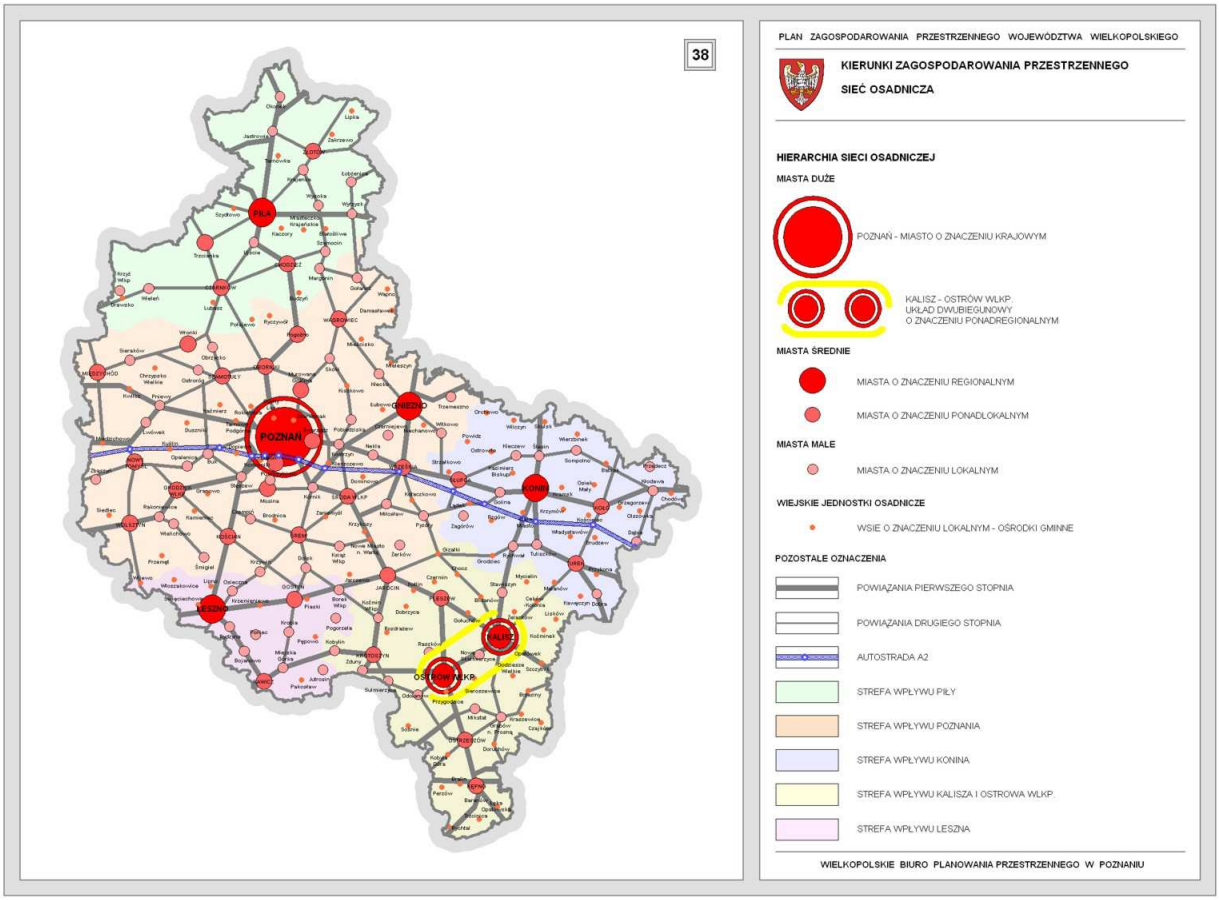
pozycji konkurencyjnej regionu. Jest węzłem globalnej wymiany informacji, bez którego nie jest możliwy szybki rozwój pozostałej części województwa. Z punktu widzenia potrzeby utrzymania zrównoważonego rozwoju, władze regionalne będą wzmacniać te funkcje aglomeracji, które nie stanowią konkurencji dla innych obszarów Wielkopolski, lecz dodatkowo wspomagają jej rozwój (funkcje regionotwórcze). Cel ten realizowany jest m.in. poprzez:

- zwiększenie powiązań komunikacyjnych stolicy regionu z otoczeniem, wraz z modernizacją poznańskiego węzła komunikacyjnego, w tym poprawa stanu komunikacji zbiorowej oraz poprawa pozycji lotniska Poznań-Ławica,
- rozwój poznańskiego ośrodka akademickiego i badawczego oraz wsparcie jego powiązania z gospodarką jako źródła innowacji,
- wzmocnienie infrastruktury społecznej służącej całemu regionowi,
- rozbudowę i wzmocnienie pozycji Międzynarodowych Targów Poznańskich,
- rozwój funkcji konferencyjnych i kongresowych oraz sportowych o charakterze regionalnym, krajowym i międzynarodowym,
- wzmacnianie powiązań kooperacyjnych Poznania z otoczeniem,
- ograniczanie presji urbanizacji na środowisko przyrodnicze.

2.4. Wojewódzkie dokumenty planistyczne

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego (PZPWW), przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Wielkopolskiego w dniu 26 kwietnia 2010 r., jest jednym z trzech dokumentów – obok Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. i Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego, które współdecydują o przyszłości regionu. Plan zawiera wskazania dla działań w przestrzeni, których realizacja jest wypełnieniem zadań określonych przez Strategię. Stanowi też ważne źródło informacji dla podejmowania decyzji planistycznych i inwestycyjnych, opartych o priorytety programów operacyjnych.

Sieć osadnicza województwa wielkopolskiego wg PZPWW



Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego określa **Poznań jako najważniejsze ogniwo struktury przestrzennej województwa**. Jego rola nadal będzie polegała na rozwijaniu funkcji metropolitalnych oraz na obsłudze mieszkańców regionu. Dla rozwoju regionu istotna jest poprawa dostępności oraz wzmacnianie infrastruktury społecznej i technicznej Poznania. Wzrost znaczenia Poznania w Europie będzie jednocześnie szansą na równoległy rozwój regionu, w tym szczególnie obszaru funkcjonalnego Poznania. **W obszarze funkcjonalnym Poznania plan wyróżnia strefę wewnętrzną, charakteryzującą się wysoką dynamiką rozwoju (powiat poznański) oraz strefę zewnętrzną**, ze znacznym udziałem użytków rolnych i obszarów cennych przyrodniczo, które w istotny sposób determinują procesy urbanizacyjne i rozwój społeczno – gospodarczy. Tereny te stanowią jednocześnie zaplecze dla rozwoju funkcji rekreacyjnej i bufor na styku środowiska przyrodniczego i terenów intensywnej antropopresji.

Celem nadrzędnym rozwoju i zagospodarowania przestrzennego Poznania oraz jego obszaru funkcjonalnego będzie zapewnienie dalszego trwałego,

zrównoważonego rozwoju poprzez powiązanie szybkiego rozwoju gospodarczego i wzrostu jakości życia mieszkańców z poprawą stanu środowiska przyrodniczego. W celu równoważenia potencjałów należałoby doprowadzić do zaktywizowania rozwoju społeczno – gospodarczego ośrodków ponadlokalnych, stanowiących zewnętrzny pierścień miast tego obszaru. Istotne jest również opracowanie przemyślanej koncepcji rozwoju strefy podmiejskiej, będącej bezpośrednim sąsiedztwem Poznania, narażonej na procesy suburbanizacyjne.

Zgodnie z postanowieniami PZPWW rozwój funkcji metropolitalnych Poznania wyrażać się powinien w następujących działaniach strategicznych (studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej, 2011):

- stymulowaniu rozwoju Poznania jako ośrodka o znaczeniu międzynarodowym poprzez integrowanie potencjałów: naukowego, gospodarczego, turystycznego i kulturalnego,
- kreowaniu wizerunku miasta otwartego,
- wzmocnieniu pozycji miasta jako centrum usługowego o randze ponadregionalnej,
- kreowaniu nowoczesnej i innowacyjnej gospodarki opartej o potencjał wiedzy i nauki skupionej w centrum regionu,
- rozwijaniu infrastruktury technicznej, w tym szczególnie transportu publicznego zasięgu obejmującym cały obszar funkcjonalny Poznania.

Istotne jest równoważenie rozwoju funkcji o charakterze metropolitalnym, dla których płaszczyzną działania są relacje międzynarodowe, z funkcją obsługi regionu.

Do wymienionych w PZPWW **najważniejszych zadań inwestycyjnych wzmacniających rangę Poznania** należą:

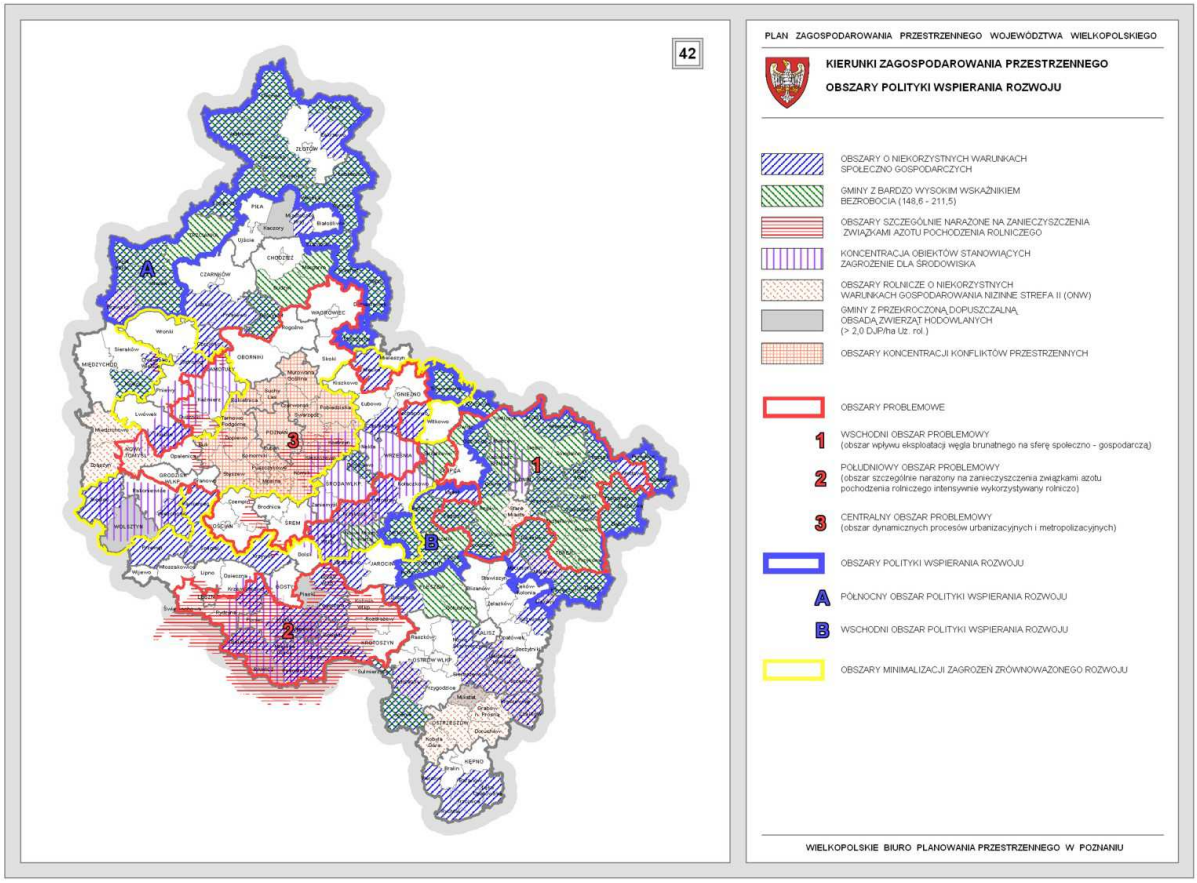
- rozbudowa campusu Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza na Umultowie–Morasku,
- rozbudowa campusu „Warta” Politechniki Poznańskiej,
- Poznańskie Centrum Logistyczne,
- realizacja Poznańskiego Parku Naukowo – Technologicznego,
- realizacja Nowego Centrum na tzw. „Wolnych Torach”,
- rozbudowa Portu Lotniczego Poznań – Ławica,
- rozbudowa Międzynarodowych Targów Poznańskich i związanych z nimi inwestycji okołobiznesowych,

- realizacja projektu kolei dużych prędkości ≥300 km/h w II korytarzu europejskim Poznań – Berlin oraz projektu kolei dużych prędkości ≥300 km/h Poznań/Wrocław – Kalisz – Łódź – Warszawa.

W PZPWW, na podstawie delimitacji przeprowadzonej w Wielkopolskim Biurze Planowania Przestrzennego w Poznaniu, wskazano **potencjalny Poznański Obszar Metropolitalny jako Centralny Obszar Problemowy** wraz z zapisami dotyczącymi jego przyszłego rozwoju przestrzennego i funkcjonalnego. Obszar ten obejmuje teren miasta Poznania oraz gmin leżących w jego obszarze funkcjonalnym. Są to tereny, które w bezpośredni sposób odczuwają negatywne konsekwencje sąsiedztwa dużego miasta. Obszar ten charakteryzuje się występowaniem zjawisk i konfliktów, których wielkość i nasilenie nie występuje w innej części województwa. Do takich problemów zaliczone zostały:

- konflikty pomiędzy intensywnym rozwojem urbanistycznym a środowiskiem przyrodniczym, w tym szczególnie na styku z obszarami cennymi przyrodniczo i krajobrazowo,
- konflikty na styku obszar mieszkaniowych i działalności przemysłowej,
- konflikty pomiędzy mieszkalnictwem a komunikacją drogową, szynową i lotniczą (cywilną i wojskową)

Obszary wspierania polityki rozwoju w województwie wielkopolskim według PZPWW



Najważniejszym zadaniem w odniesieniu do Centralnego Obszaru Problemowego jest sporządzenie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego, który pozwoli przenieść na poziom lokalny priorytety polityki przestrzennej województwa i ująć je w formie precyzyjnych wskazań planistycznych dla polityki przestrzennej gmin. W PZPW wskazuje się następujące **najważniejsze zagadnienia i problemy do rozwiązania w planie zagospodarowania POM**:

- szczegółowa analiza powiązań funkcjonalnych pomiędzy Poznaniem a otaczającym obszarem,
- analiza i wskazanie możliwości wzmocnienia funkcji metropolitalnych,
- analiza procesu suburbanizacji i określenie modelu rozwoju urbanistycznego POM,
- identyfikacja obszarów problemowych i konfliktów przestrzennych,
- określenie zasad realizacji wspólnych elementów polityki przestrzennej gmin w obszarze metropolitalnym,

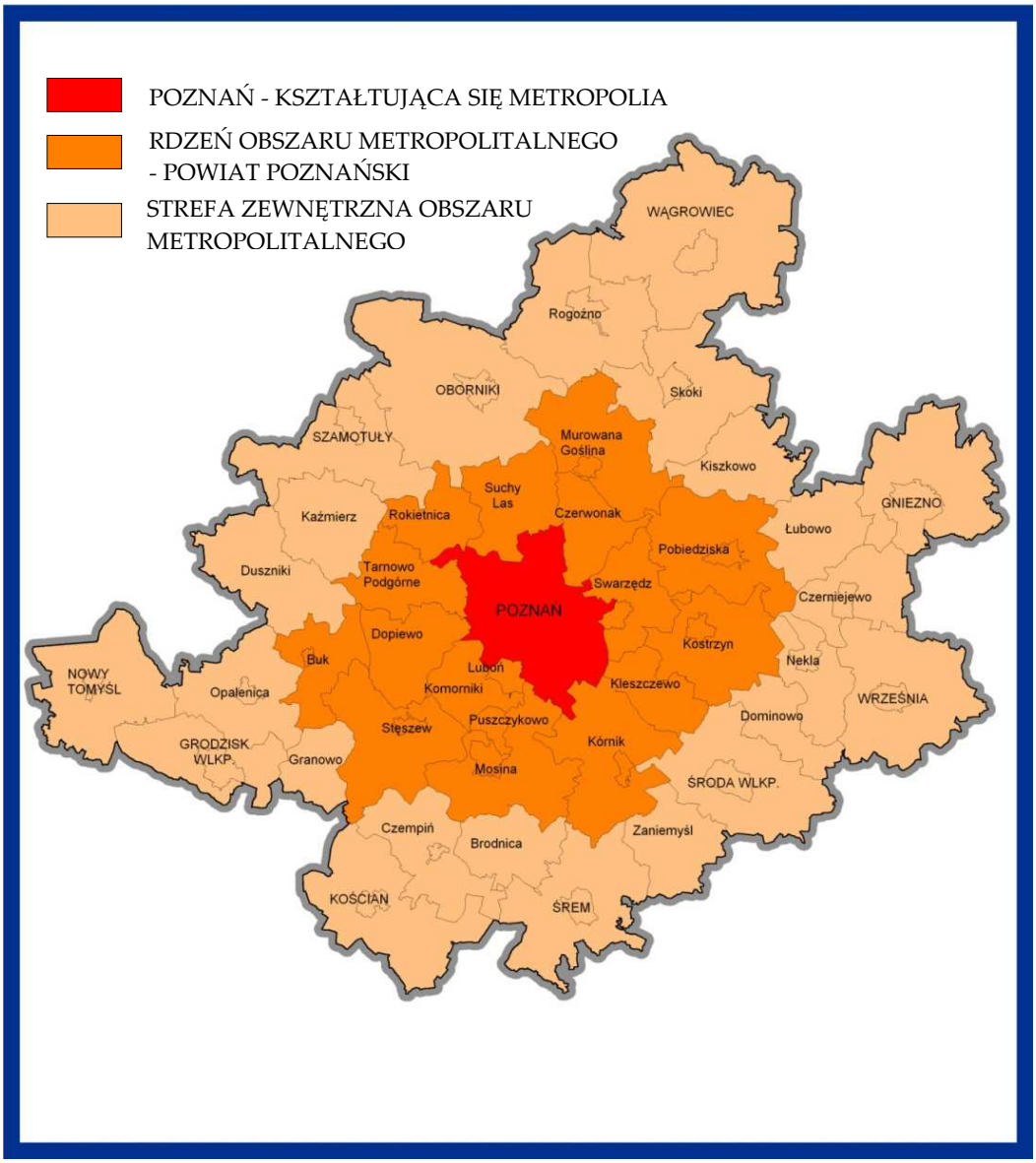
- koncepcja spójnego systemu przyrodniczego i ochrony walorów przyrodniczych,
- koncepcja zintegrowanego transportu pasażerskiego w Poznańskim Obszarze Metropolitalnym,
- budowa systemu regionalnych połączeń drogowych,
- rozwój POM jako centrum innowacji i technologii.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego we właściwy sposób dostrzega dwoisty charakter obszaru funkcjonalnego Poznania, wyróżniając szerszy obszar problemowy (obszar metropolitalny) oraz jego wewnętrzną część, ograniczoną do powiatu poznańskiego, jako obszar szczególnego nasilenia konfliktów przestrzennych.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego

Podstawą prawną opracowania Planu Zagospodarowania Przestrzennego Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego jest, oprócz przepisów ustawowych, uchwała Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 27 września 2004 r. o przystąpieniu do sporządzenia projektu planu zagospodarowania przestrzennego Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego. W 2006 r., na podstawie rozbudowanej i wszechstronnej analizy przestrzennej, dokonano delimitacji obszaru opracowania, obejmującego 45 gmin z 12 powiatów o łącznej powierzchni 6205 km^2.. Z uwagi na brak nowej wersji Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju ustalony wcześniej harmonogram prac nad planem musiał zostać jednak istotnie zmieniony. Do lipca 2011 r. wykonano analizy uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego w takich dziedzinach jak m.in. środowisko przyrodnicze, środowisko kulturowe, demografia, rynek pracy, mieszkalnictwo, usługi, działalność gospodarcza, infrastruktura techniczna, komunikacja zbiorowa , polityka przestrzenna gmin oraz polityka ochrony krajobrazu. Nadal trwają prace nad częścią kierunkową planu.

Delimitacja Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego według Wielkopolskiego Biura Planowania Przestrzennego



W obecnym stanie prawnym Plan Zagospodarowania Przestrzennego Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego stanowić będzie przede wszystkim uszczegółowienie polityki przestrzennej województwa na obszarze objętym opracowaniem. Jego uchwalenie pozwoli w bardziej precyzyjny sposób uwzględnić w planowaniu przestrzennym gmin wymagania wynikające z potrzeb polityki krajowej i regionalnej.

3. Strategia rozwoju aglomeracji poznańskiej. Metropolia Poznań 2020.

Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej powstała z inicjatywy Rady Aglomeracji Poznańskiej. Ten pierwszy w skali całej aglomeracji dokument strategiczny jest konsekwencją woli zacieśniania współpracy członków Rady: prezydenta miasta Poznania, starosty poznańskiego oraz burmistrzów i wójtów miast i gmin aglomeracji poznańskiej w dziedzinach mających wpływ na warunki i poziom życia lokalnych społeczności zamieszkujących obszar aglomeracji poznańskiej. W dniu 15 czerwca 2011 r. na Zjeździe Samorządów Aglomeracji Poznańskiej przyjęty został dokument Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020.

W wyniku dokonanej na potrzeby Strategii diagnozy funkcjonowania aglomeracji poznańskiej za priorytetowe dla jej dalszego rozwoju uznano 5 osi strategicznych. W perspektywie najbliższej dekady są one, w opinii ekspertów, kluczowe dla wzrostu spójności i konkurencyjności tworzącej się Metropolii Poznań:

1. Gospodarka przestrzenna i środowisko: kształtowanie ładu przestrzennego w metropolii, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, racjonalne zagospodarowywanie przestrzeni stosownie do europejskich norm środowiskowych, krajobrazowych i urbanistycznych oraz w zgodzie z potrzebami mieszkaniowymi, produkcyjnymi i wypoczynkowymi obecnych i przyszłych pokoleń mieszkańców metropolii.

2. Infrastruktura i organizacja transportu: rozbudowa i modernizacja infrastruktury komunikacyjnej metropolii w celu zwiększania jej dostępności w skali krajowej i międzynarodowej oraz zapewnienia wewnętrznej spójności transportowej metropolii, z preferencją dla rozwoju zintegrowanej komunikacji publicznej.

3. Gospodarka i rynek pracy: wspieranie rozwoju gospodarczego, którego celem jest wzrost konkurencyjności metropolii jako miejsca dobrych inwestycji, rozwój sektora innowacyjnego, tworzenie sieci współpracy podmiotów gospodarczych w metropolii w oparciu o rozwinięty rynek pracy i jego silne powiązania z lokalnym potencjałem edukacyjnym i naukowym.

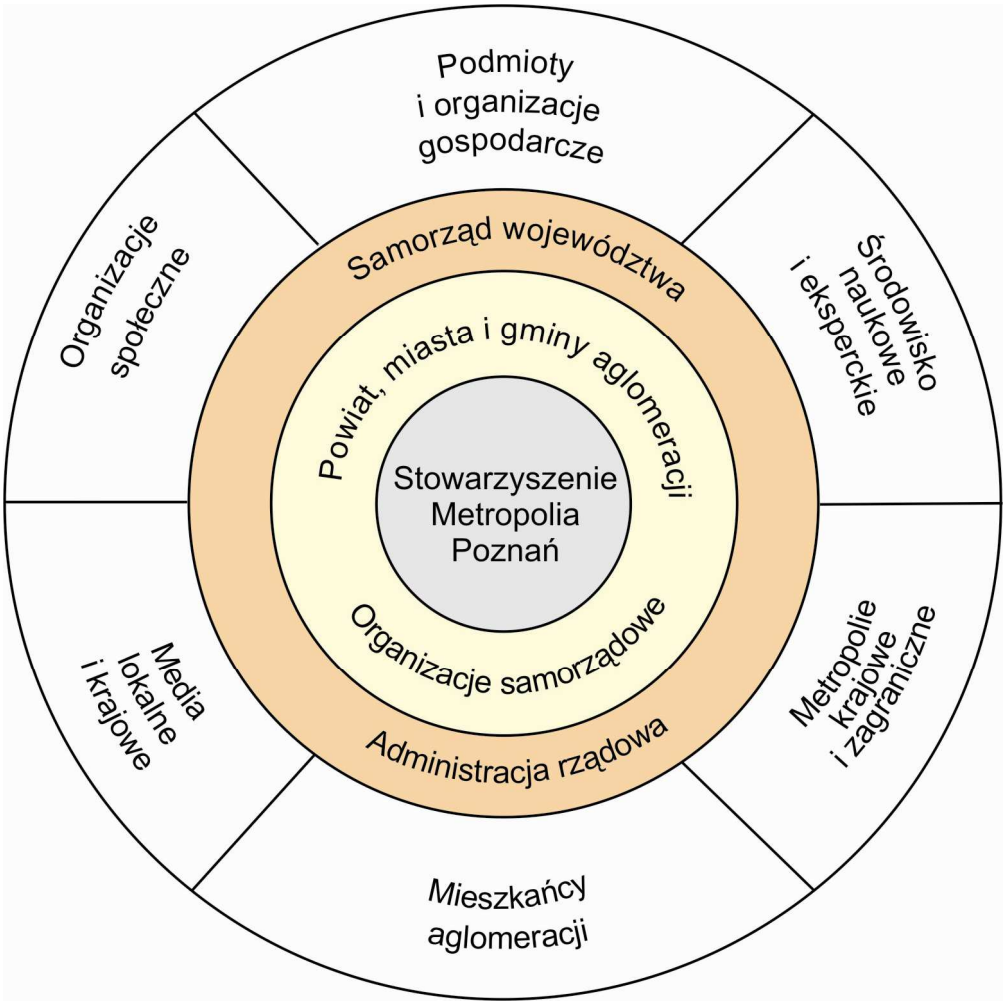
4. Usługi społeczne: tworzenie przyjaznych mieszkańcom usług społecznych, zintegrowanych tematycznie, gwarantujących dobrą dostępność przestrzenną i ekonomiczną, w atrakcyjnej formule, zachęcającej mieszkańców oraz osoby odwiedzające metropolię do korzystania z nich.

5. Zintegrowane zarządzanie i marketing terytorialny: budowa form współpracy i sprawnego zarządzania w metropolii z udziałem samorządów oraz innych instytucji publicznych i komercyjnych.

Osie i programy strategiczne. Metropolia Poznań 2020.

Pierwszym efektem Strategii stało się pogłębienie współpracy samorządowej poprzez przekształcenie nieformalnego forum jakim była Rada Aglomeracji Poznańskiej w zinstytucjonalizowaną jednostkę: **Stowarzyszenie Metropolia Poznań**.

Model współdziałania Stowarzyszenia Metropolia Poznań z otoczeniem w zakresie wdrażania Strategii



Zgodnie z zapisami statutu Stowarzyszenia Metropolia Poznań, będzie ono instytucją odpowiedzialną za koordynację wdrażania strategii. Stowarzyszenie Metropolia Poznań jest stowarzyszeniem gmin i powiatów aglomeracji poznańskiej. Jest stowarzyszeniem 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. Posiada osobowość prawną. Działa na podstawie przepisów ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r.

Prawo o stowarzyszeniach oraz własnego statutu. Zgodnie z § 11 pkt 1. statutu Stowarzyszenie Metropolia Poznań swoje cele realizuje poprzez prowadzenie działań wspierających wdrażanie wspólnie wypracowanej Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej.

Stowarzyszenie jako stosunkowo słabe kompetencyjnie i instytucjonalnie jednostka zarządzania działa w bliskim i dalszym otoczeniu. Z relacji z tym otoczeniem powinno czerpać zarówno wsparcie instytucjonalne, jak i środki do realizacji programów strategicznych.

Za najważniejszych partnerów Stowarzyszenia Metropolia Poznań w realizacji zapisów strategii są instytucje które już działają w aglomeracji, realizujące swoje cele statutowe lub programy o zasięgu ponadgminnym. Są to: samorząd regionalny, związki międzygminne, przedsiębiorstwa komunalne i instytucje badawczo-rozwojowe (Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej, 2011).

2.6. Strategia rozwoju miasta Poznania 2030.

Strategia rozwoju miasta Poznania do roku 2030 została uchwalona przez Radę Miasta Poznania V kadencji w dniu 11 maja 2010 r. W dokumencie tym znajduje się szereg zapisów odnoszących się do całej aglomeracji. Są one zapowiedzią rozwoju polityki aglomeracyjnej władz miasta i dobrym przykładem perspektywicznego podejścia do spraw jego rozwoju w kontekście całego silnie urbanizującego się obszaru aglomeracji poznańskiej.

Jednym z przedstawionych w strategii wyzwań jest pełnienie roli **„stolicy sprawnie i efektywnie zarządzanej aglomeracji”**. W misji miasta zawarto stwierdzenie, że „Poznań staje się atrakcyjną metropolią dzięki budowaniu partnerskiej współpracy wszystkich zainteresowanych: władz samorządowych, instytucji, organizacji i podmiotów oraz mieszkańców i dynamizuje swój rozwój przez identyfikacje i przyjmowanie odpowiedzialności na wszystkich poziomach działania samorządu”. Oznacza to że Poznań pełnić będzie rolę lidera przemian w aglomeracji, budując partnerskie stosunki z różnymi podmiotami na tym obszarze, zgodnie z ideą partnerstwa i współzarządzania.

Otwartość na współpracę oraz konkretne inicjatywy kooperacyjne w strategii Poznania zawiera całkowicie nowy, program strategiczny **„Metropolitalny Poznań”** (jeden z 21 programów strategicznych miasta). Celem programu jest: **„Rozwój zintegrowanej wewnętrznie metropolii świadczącej zaawansowane usługi na rzecz regionu i kraju oraz osiągnięcie ważnej pozycji w sieci miast metropolitalnych pozwalającej skutecznie konkurować w kraju oraz na arenie międzynarodowej”.** W programie akcentuje się konieczność współpracy na poziomie ponadlokalnym na płaszczyźnie społeczno-gospodarczej w aspekcie przemian globalizacyjnych.

Planowane działania/projekty w programie **„Metropolitalny Poznań”** obejmują:

1. Stworzenie struktury organizacyjnej, administracyjnej i informacyjnej metropolii
2. Połączenie metropolii z polską/europejską siecią transportową i komunikacyjną
3. Rozwój Międzynarodowego Portu Lotniczego jako filaru wspierającego rozwój metropolii
4. Wzrost funkcjonalności rozwiązań komunikacyjnych oraz integracja transportu w aglomeracji
5. Wspieranie rozwoju gospodarczego metropolii
6. Wzmacnianie roli Międzynarodowych Targów Poznańskich, stanowiących wizytówkę potencjału metropolii, jako europejskiego centrum handlu, wystaw i konferencji
7. Wzmacnianie pozycji metropolii jako centrum usług wyższego rzędu dla regionu i kraju.
8. Tworzenie zintegrowanego metropolitalnego systemu gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami oraz ochrony środowiska i przyrody
9. Tworzenie sieci współpracy na rzecz rozwoju metropolii
10. Opracowanie i realizacja wspólnej promocji marketingowej dla metropolii

W celu realizacji programu **Stworzenie struktury organizacyjnej, administracyjnej i informacyjnej metropolii** miasto Poznań planuje następujące działania:

- stworzenie podstaw współzarządzania metropolią poprzez wzmacnianie i rozwijanie nieformalnych i zinstytucjonalizowanych form współpracy (fora, stowarzyszenia, związki komunalne w poszczególnych dziedzinach),

- budowa metropolitalnej platformy informacyjnej – kompleksowego, powszechnego, elektronicznego narzędzia komunikacji społecznej (portale internetowe, fora),
- integracja informatyczna urzędów i innych placówek publicznych w metropolii, w tym rozbudowa systemu informacji przestrzennej SIP dla potrzeb prawidłowego zarządzania przestrzenią metropolii, poprzez integrację danych miasta Poznania oraz sąsiednich gmin, w wyniku której zwiększona zostanie efektywność przepływu informacji i procesu decyzyjnego na obszarze metropolii,
- wdrożenie Zintegrowanego Systemu Dostępu do Usług w Metropolii, w tym m.in. Poznańskiej Elektronicznej Karty Aglomeracyjnej (PEKA) stanowiącej narzędzie umożliwiające dostęp do wielu kategorii usług związanych z funkcjonowaniem aglomeracji miejskiej.

Całościowym efektem realizacji programu Metropolia Poznań ma być zrównoważony rozwój, spójność funkcjonalna i przestrzenna metropolii.

3. AGLOMERACJA POZNAŃSKA NA TLE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

3.1. Potencjał demograficzny, społeczny i gospodarczy aglomeracji na tle regionu.

Aglomeracja Poznańska to najbardziej rozwinięty gospodarczo obszar województwa wielkopolskiego. Położona w centrum regionu skupia miasto Poznań oraz jego strefę podmiejską, najczęściej utożsamianą z zasięgiem powiatu poznańskiego (Kaczmarek, 2008, Parysek 2010). W skład aglomeracji wchodzi łącznie 17 gmin, gdzie zachodzą intensywne zmiany społeczno – gospodarcze i przestrzenne.

Aglomeracja poznańska należy do grupy siedmiu najbardziej zurbanizowanych obszarów Polski, obok czterech aglomeracji: warszawskiej, krakowskiej, łódzkiej, wrocławskiej i dwóch konurbacji: górnośląskiej, trójmiejskiej. Aglomerację poznańską na tle kraju wyróżnia kilka istotnych cech (wg Strategia rozwoju aglomeracji poznańskiej 2020).

- skupienie podmiejskich miast i gmin w granicach administracyjnych jednego, dużego powiatu ziemskiego (inne duże miasta graniczą z kilkoma powiatami),
- wyjątkowo silne natężenie procesu suburbanizacji (emigracji mieszkańców i lokalizacji podmiotów gospodarczych poza granicami Poznania, do sąsiednich gmin powiatu poznańskiego),
- dynamiczny rozwój przestrzenny, którego wynikiem są duże zmiany środowiskowe i infrastrukturalne, intensyfikacja ruchu komunikacyjnego i wzrost mobilności ludności w ramach urbanizującego się obszaru,
- wysoki poziom rozwoju gospodarczego, mierzony wartością produkcji przemysłowej wysokim poziomem przedsiębiorczości oraz licznymi inwestycjami z udziałem kapitału zagranicznego, zarówno w Poznaniu jak i w sąsiednich gminach,
- bardzo dobrze rozwinięte funkcje akademickie, najwyższy wśród dużych miast kraju udział studentów w populacji miasta, wysoki poziom badań i kształcenia,

- innowacyjne pomysły w zakresie zarządzania, organizacji transportu miejskiego, świadczenia usług społecznych i realizacji zadań z zakresu gospodarki komunalnej,
- wysoki poziom życia, znajdujący wyraz w najwyższym po Warszawie stopniu motoryzacji, wysokim poziomem zamożności (duża siła nabywcza), dobrym dostępem do usług i zadowoleniem z życia mieszkańców.

Aglomeracja poznańska zajmuje wysoką pozycję w kraju pod względem produktu krajowego brutto na jednego mieszkańca, wartości eksportu wyrobów przemysłowych, innowacyjności przedsiębiorstw i koncentracji firm otoczenia biznesu. Poznań to czołowy w Polsce ośrodek handlu, nauki, edukacji, kultury, sportu i wyspecjalizowanych usług społecznych. Aglomeracja to również unikatowy w skali Polski obszar z Wielkopolskim Parkiem Narodowym, Puszczą Zielonką, rzeką Wartą i licznymi terenami wypoczynkowymi. Na terenie miasta i powiatu znajduje się wiele obiektów dziedzictwa narodowego.

Według rankingu miast metropolitalnych (Nordea Metrox, 2010), Poznań jako centrum aglomeracji plasuje się za Warszawą, na 2–4 miejscu tuż obok Krakowa i Wrocławia. Pod względem **siły metropolitalności** (nowoczesność gospodarki, usieciowienie biznesowe i naukowe) Poznań konkuruje o pozycję drugiego miasta w kraju.

Aglomeracja wyróżnia się indywidualną ścieżką **oddolnej integracji zarządzania** i współdziałania instytucji publicznych (m.in. wspólny dla miasta i powiatu urząd pracy, komendy policji i straży pożarnej, Stowarzyszenie Metropolia Poznań). Postępuje współpraca władz samorządowych w zakresie usług komunalnych oraz integracji transportu publicznego. Niewykorzystanym jak dotąd potencjałem aglomeracji jest koordynacja planowania przestrzennego, współpraca w zakresie świadczenia różnorodnych usług społecznych oraz wspólna promocja inwestycyjna i turystyczna.

Aglomeracja poznańska mimo iż zajmuje 7,3 % powierzchni województwa, zamieszkiwana jest przez 25,7 % ludności regionu. Oznacza to, że gęstość zaludnienia na jej obszarze jest prawie czterokrotnie wyższa (406 o/km^2) od gęstości zaludnienia w Wielkopolsce (115 o/km^2). Udział liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym w aglomeracji poznańskiej wynosi 23% i dynamicznie rośnie w stosunku do danych z 2005 r. Na stałym poziomie utrzymuje się liczba ludności w wieku produkcyjnym, rośnie natomiast udział osób w wieku poprodukcyjnym.

Aglomeracja poznańska to obszar o intensywnych wewnętrznych relacjach gospodarczych i społecznych. Są to migracje rezydencjalne, powiązania produkcyjne i usługowe firm oraz intensywne dojazdy do pracy i po usługi, głównie do Poznania jako centralnego ośrodka regionalnego. Poznań to podstawowy węzeł komunikacji kolejowej, autobusowej i lotniczej regionu. Rynek pracy aglomeracji poznańskiej jest bardzo atrakcyjny i otwarty także dla mieszkających poza jej obszarem. Poznań jako miasto centralne ma szeroki zasięg dojazdów do pracy, który obejmuje nie tylko najbliżej położoną strefę podmiejską (gminy powiatu poznańskiego), ale także sąsiednie powiaty Wielkopolski (Zielona Księga Aglomeracji Poznańskiej, 2010).

Aglomeracja to okręg przemysłowy i usługowy, generujący drugi co do wielkości produkt krajowy brutto na jednego mieszkańca w Polsce. To silny gospodarczo obszar liczący się na mapie kraju i Europy. Tu wytwarza się rocznie blisko 5% całej produkcji sprzedanej w Polsce. W aglomeracji poznańskiej dynamicznie rozwija się duża i mała przedsiębiorczość. Na jej terenie działa 145 tys. podmiotów gospodarczych, co stanowi 38,7% podmiotów działających w regionie. Na uwagę zasługuje fakt, że ponad 75% to firmy małe, prowadzone przez osoby fizyczne. Aglomeracja ma zróżnicowaną strukturę gospodarki, obejmującą zarówno pracochłonne branże tradycyjne, jak i branże zaawansowane technicznie, takie jak produkcja leków, komputerów, maszyn biurowych, urządzeń precyzyjnych, optycznych i medycznych.

Siła gospodarcza aglomeracji przejawia się w liczbie podmiotów gospodarczych przypadająca na 100 osób w wieku produkcyjnym. Należy także podkreślić, że nadal szybciej rośnie liczba firm zakładanych na obszarze aglomeracji w porównaniu do obszaru województwa wielkopolskiego. Wskazuje na do wartość dynamiki zmian udziału liczby podmiotów aglomeracji w stosunku do liczby podmiotów w województwie.

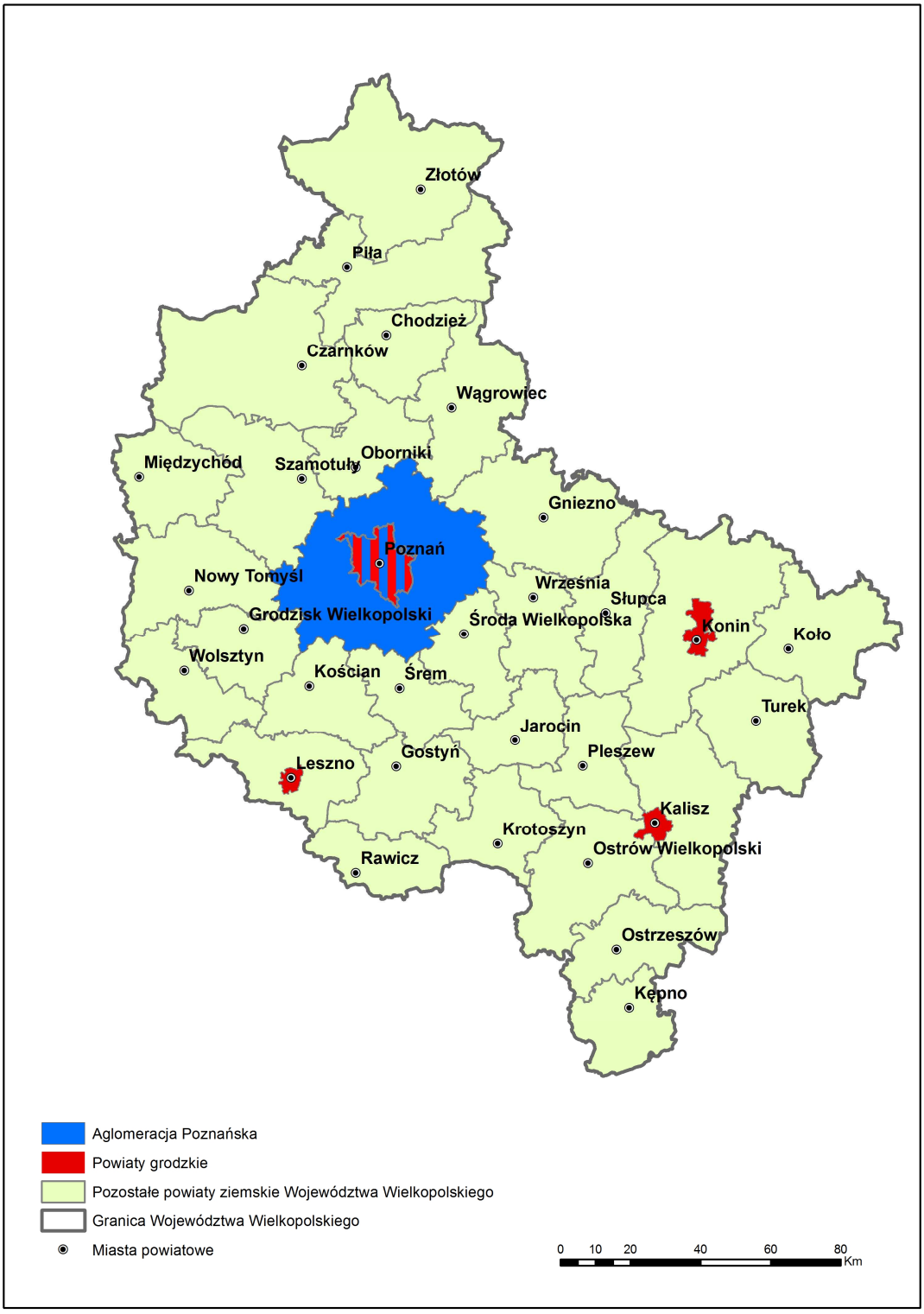
Systematycznie maleje liczba osób bezrobotnych w Poznaniu i jego zespole miejskim. Warto zwrócić uwagę iż obszar ten jest od wielu lat miejscem o najniższej stopie bezrobocia w Polsce. Pomimo zmniejszenia się liczby osób bezrobotnych w województwie od 2005 roku udział liczby osób bezrobotnych zamieszkałych na obszarze aglomeracji w stosunku do liczby osób bezrobotnych w województwie wyraźnie zmalał. Ponadto zarówno w aglomeracji jak i województwie rośnie liczba osób pracujących. Szczególnie duży odsetek osób działających w Poznaniu i całej aglomeracji pracuje w usługach związanych z handlem, transportem, hotelarstwem i

gastronomią, oraz usługach finansowych, ubezpieczeniach i handlem nieruchomościami. Stosunkowo niski jest natomiast udział osób pracujących w rolnictwie i leśnictwie.

Aglomeracja poznańska to koncentracja i wysoki standard usług społecznych. To dominujący w regionie ośrodek naukowy (82% studentów regionu), o imponującej jak na polskie warunki bazie usług zdrowotnych (ponad 38% łóżek szpitalnych w regionie) oraz stale rozbudowującej się bazie i potencjale turystycznym (70% zagranicznych turystów w odwiedzających województwo). To także obszar o stale rosnącej aktywności sportowej mieszkańców oraz największej bazie mieszkaniowej w Wielkopolsce.

Na podstawie przeprowadzonej analizy można stwierdzić, że potencjał społeczno-gospodarczy Aglomeracji Poznańskiej odpowiada 30-40% potencjału województwa wielkopolskiego.

Poznań i aglomeracja poznańska na tle podziału terytorialnego województwa wielkopolskiego



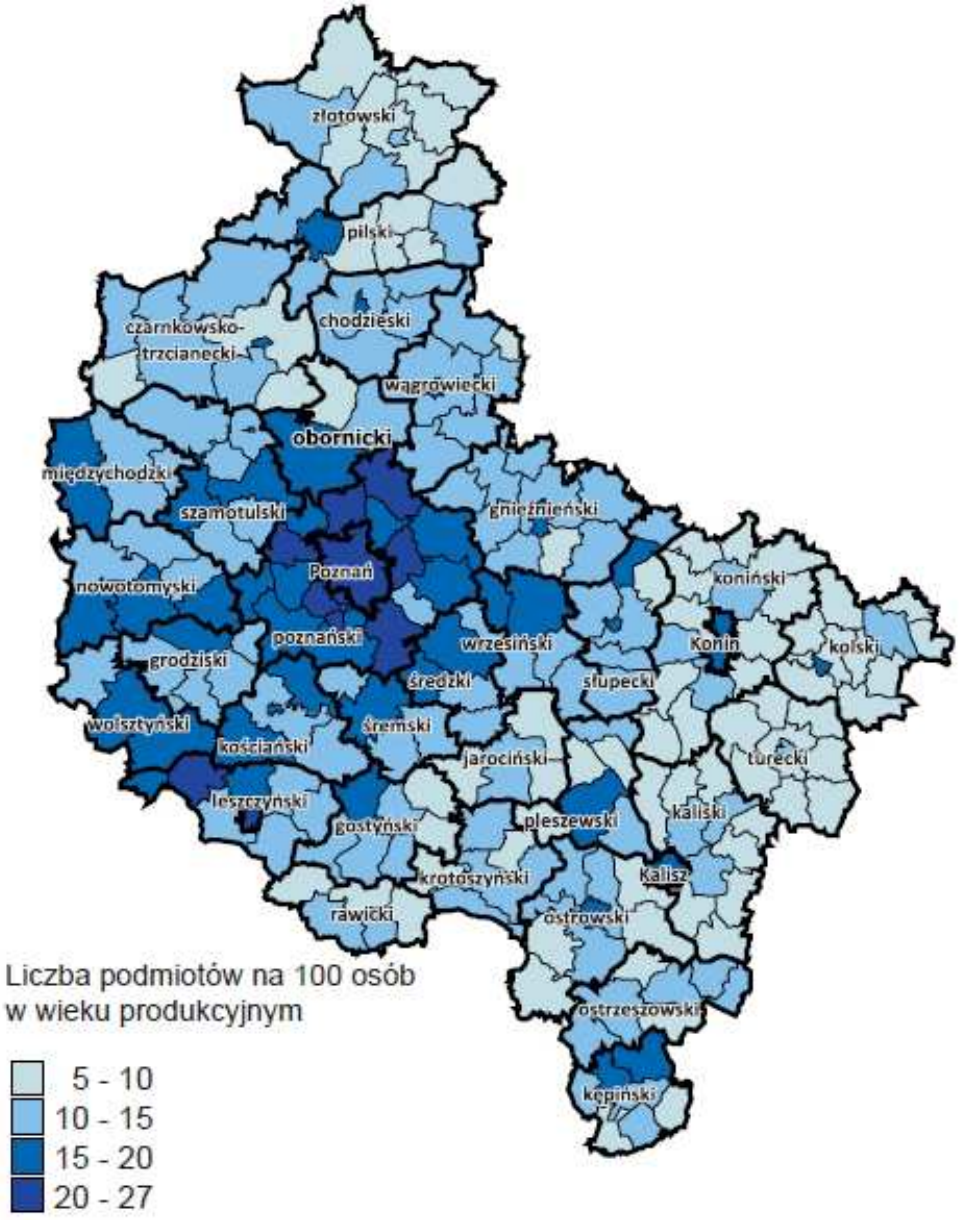
Źródło: opracowanie własne

Potencjały: demograficzny, społeczny i gospodarczy Poznania i aglomeracji poznańskiej na tle woj. wielkopolskiego w 2010 r. Dynamika w porównaniu z 2005 r.

Dane 2010	Poznań	Aglomeracja	Województwo	Udział Aglomeracji w Województwie [%]	Dynamika udziału (2005=100)
Powierzchnia [km^2]	262	2162	29826	7,25	100,05
Liczba ludności	551627	878737	3419426	25,70	101,26
Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym	69548	127734	549897	23,23	109,14
Liczba ludności w wieku produkcyjnym	376467	605027	2345434	25,80	99,34
Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym	105612	145976	524095	27,85	101,27
Liczba podmiotów gospodarczych	98092	145287	375482	38,69	104,62
Liczba osób bezrobotnych	11200	16228	135172	12,01	84,00
Liczba pracujących	228500 (2009)	324454 (2009)	1018737 (2009)	31,85	101,23
Liczba pracujących – rolnictwo, leśnictwo	1526 (2009)	10472 (2009)	206498 (2009)	5,07	93,50
Liczba pracujących – przemysł budownictwo	54285 (2009)	96545 (2009)	338133 (2009)	28,55	96,64
Liczba pracujących – handel, transport, zakwaterowanie, gastronomia	68790 (2009)	98395 (2009)	195288 (2009)	50,38	95,38
Liczba pracujących – finanse, ubezpieczenia, nieruchomości	13934 (2009)	15539 (2009)	32093 (2009)	48,42	110,44
Liczba pracujących – pozostałe	89965 (2009)	103503 (2009)	246725 (2009)	41,95	102,46
Wartość brutto środków trwałych jednostek i zakładów budżetowych gmin [PLN]	3094664	4911323	16136875	30,44	117,11
Zasoby mieszkaniowe	237586	339444	1101229	30,82	104,67
Liczba łóżek w szpitalach	5681	5979	15633	38,25	99,79
Liczba zakładów opieki zdrowotnej	341	450	1493	30,14	96,13
Liczba studentów	133640	135062	164198	82,26	105,53
Liczba uczniów szkół ponad gimnazjalnych	23067	25323	115878	21,85	107,36
Liczba miejsc noclegowych	8153	12088	42982	28,12	95,22
Liczba turystów zagranicznych	300651	336496	478999	70,25	103,92
Liczba członków klubów sportowych	13604	20687	81975	25,24	106,48
Powierzchnia lasów [km^2]	42	477	7847	6,08	100,36

Źródło: zestawienie własne na podstawie GUS.

Liczba podmiotów na 100 osób w wieku produkcyjnym w województwie wielkopolskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS.

Aglomeracja poznańska to najsilniej zurbanizowany obszar regionu Wielkopolski i całej północno-zachodniej Polski. Koncentruje 26 % całkowitej populacji województwa wielkopolskiego i generuje blisko połowę jego produktu krajowego brutto. Stolica regionu - Poznań wykazuje z nim ponad 1000-letnie silne związki historyczne, funkcjonalne i przestrzenne. Miasto Poznań jest kwintesencją Wielkopolski.

Wiele cech i symboli jest wspólnych dla mieszkańców Poznania, gmin aglomeracji oraz całego regionu Wielkopolski. Należą do nich przede wszystkim:

- dziedzictwo historyczne państwa Polan i pierwszych Piastów – kolebki polskiej państwowości,
- pamięć wielkopolskiej „najdłuższej wojny nowoczesnej Europy" i kult pracy organicznej,
- wielkopolska gospodarność, gościnność, pracowitość, solidność i zamiłowanie do porządku,
- więzi kulturowe, m.in. gwara, obyczaje i regionalna kuchnia.

Rynek pracy aglomeracji poznańskiej jest bardzo atrakcyjny i otwarty także dla mieszkających poza jej obszarem. Suma przyjazdów do pracy w aglomeracji wynosi ponad 100 tys., z czego najwięcej do Poznania (60 tys. osób dziennie). Poznań jako miasto centralne ma szeroki zasięg dojazdów do pracy, który obejmuje nie tylko najbliżej położoną strefę podmiejską (gminy powiatu poznańskiego), ale także sąsiednie powiaty Wielkopolski (obszar metropolitalny).

Szereg instytucji z siedzibami w Poznaniu ma swoje filie w regionie, szczególnie w takich miastach, jak Kalisz, Konin, Leszno, Piła, Ostrów Wlkp. i Gniezno. Poznańskie media oddziałują na cały region, współpracując ze swoimi lokalnymi partnerami. Poznań to główny ośrodek edukacyjny Wielkopolski. Regionotwórczy charakter ma działalność akademicka (60 % studentów pochodzi spoza Poznania). Liczne poznańskie uczelnie prowadzą swoje oddziały w miastach całej Wielkopolski.

Silna aglomeracja to silna Wielkopolska, połączona więzami gospodarczymi i instytucjonalnymi, kanałami transportowymi i sieciami komunikacji społecznej. To region liczący się na mapie Europy.

3.2. Centralność Poznania/aglomeracji poznańskiej na tle innych ośrodków miejskiej sieci osadniczej województwa.

Miejska sieć osadnicza woj. wielkopolskiego składa się ze 109 miast, w tym 33. miast będących siedzibą powiatu grodzkiego lub ziemskiego, tworzących szkielet układu przestrzenno-funkcjonalnego regionu. Miasto Poznań z liczbą 542.972 mieszkańców (2010 r.) generuje blisko 28,4 % ludności miejskiej województwa (1.912.830. mieszkańców). Pozostałe ośrodki powiatowe kumulują 50 % ogółu ludności miejskiej regionu (960.317. mieszkańców). Świadczy to o względnej równowadze sieci osadniczej, z silną ale nie przytłaczającą dominacją Poznania (pięć razy większe od kolejnego co do wielkości Kalisza). Dodatnią cechą sieci osadniczej regionu jest jej równomierne rozłożenie na całym obszarze, co stanowi dziedzictwo przeszłości: gęstej sieci osadniczej od czasów średniowiecza, intensywnej industrializacji i urbanizacji w czasach zaboru pruskiego i jej kontynuacji w czasach PRL oraz policentrycznej struktury administracyjnej w latach 1975-1998, która wzmocniła mezoregionalne funkcje takich ośrodków jak Kalisz, Konin, Piła i Leszno.

Sieć osadnicza Wielkopolski tworzy system hierarchiczny. Głównym centrum jest Poznań – ośrodek makroregionalny, gdzie skoncentrowana jest największa część potencjału regionu. Kolejny stopień tworzą ośrodki mezoregionalne, do których należą byłe miasta wojewódzkie: Kalisz, Konin, Piła i Leszno oraz Gniezno i Ostrów Wielkopolski. Miasta te zaliczane są do kategorii miast średnich (50-200 tys. mieszkańców). Sieć tą uzupełniają ośrodki subregionalne (I i II stopnia, w zależności od stopnia wykształcenia funkcji usługowych), miasta powiatowe o funkcjach ponadlokalnych o zbliżonej randze i podobnej specjalizacji ośrodków usługowych (np. Kościan, Wolsztyn) lub usługowo-przemysłowych (np. Śrem, Jarocin, Ostrzeszów). Liczą one najczęściej od 15 do 30 tys. mieszkańców. Warto zauważyć, że na obszarze aglomeracji poznańskie funkcjonują aż dwa ośrodki tej kategorii Swarzędz - 29,7 tys. i Luboń 29,1 tys. mieszkańców, które również należy uznać za ośrodki subregionalne (szczególnie Swarzędz, zob. Studium Uwarunkowań Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej, 2011).

Hierarchia ośrodków centralnych teoretycznego ujęcia doczekała się już w latach 30. XX w. Teoria sieci ośrodków centralnych W. Christallera to do dziś chętnie

wykorzystywana w planowaniu przestrzennym koncepcja. Wiele zagranicznych (szczególnie niemieckich) opracowań i planów odwołuje się do tej teorii, jako porządkującej sieć osadniczą i funkcjonalną z uwagi na stopień wyposażenia w usługi i zasięg ich oddziaływania, od miejscowych i lokalnych do ponadlokalnych, regionalnych i ponadregionalnych. Centralność miejscowości jest miarą skalarną, gdzie ranga ośrodka usługowego mierzona się za pomocą liczby funkcji (instytucji, punktów usługowych itp.) w nich skoncentrowanych. W niniejszym opracowaniu wykorzystano metodę skalarną stosując miernik statystyczny, ilustrujący rangę jednostki na skali centralności całej ponadlokalnej sieci osadniczej (32 miasta powiatowe). Najczęściej używana od lat jest tu prosta metoda Boustedta, rozwinięta przez Z. Kamińskiego, (1971). W metodzie tej nie bierze się pod uwagę usług powszechnych, występujących w każdej jednostce – o charakterze lokalnym, nie stwarzających pola kontaktów miedzy jednostkami (swoistej absorpcji), a jedynie te które mają charakter nie powszechny, bardziej wyspecjalizowany.

W oparciu wielkość wskaźnika centralności dokonano **rangowania hierarchicznego jednostek osadniczych województwa wielko[polskiego.**

Miasto Poznań na skali centralności jest ośrodkiem o randze makroregionalnej, nieporównywalnym z żadnym innym ośrodkiem w regionie. Jest on wyposażony nie tylko we wszystkie usługi w które wyposażona jest każda inny ośrodek, ale posiada również dziesiątki takich, które są unikatowe w skali regionu i służą wszystkim jej mieszkańcom (np. opera, wybrane teatry, szkoły specjalne).

Do określenia stopnia centralności miast wykorzystano dane wyposażenia ich w 24 rodzaje usług, pogrupowanych w działy: obiekty sportowe (stadiony, wielofunkcyjne hale sportowe, aquaparki, sztuczne lodowiska), zdrowotne (szpitale), edukacyjne (szkoły wyższe, filie uczelni i ośrodki zamiejscowe, szkoły specjalne licealne, policealne), kulturalne (biblioteki fachowe, opera, galerie i salony sztuki, muzea, filharmonie, teatry i kina).

Skala centralności miejscowości aglomeracji przedstawia się następująco (bez Poznania jako ośrodka metropolitalnej rangi) :

- Ośrodek makroregionalny - Poznań
- Ośrodki mezregionalne: Kalisz, Piła, Konin, Leszno, Ostrów Wlkp i Gniezno
- Ośrodki subregionalne I stopnia: Śrem, Kościan, Września, Koło, Turek, Gostyń, Nowy Tomyśl, Krotoszyn, Jarocin, Oborniki, Złotów, Wągrowiec, Środa Wlkp., Rawicz
- Ośrodki subregionalne II stopnia: pozostałe miasta powiatowe plus Swarzędz

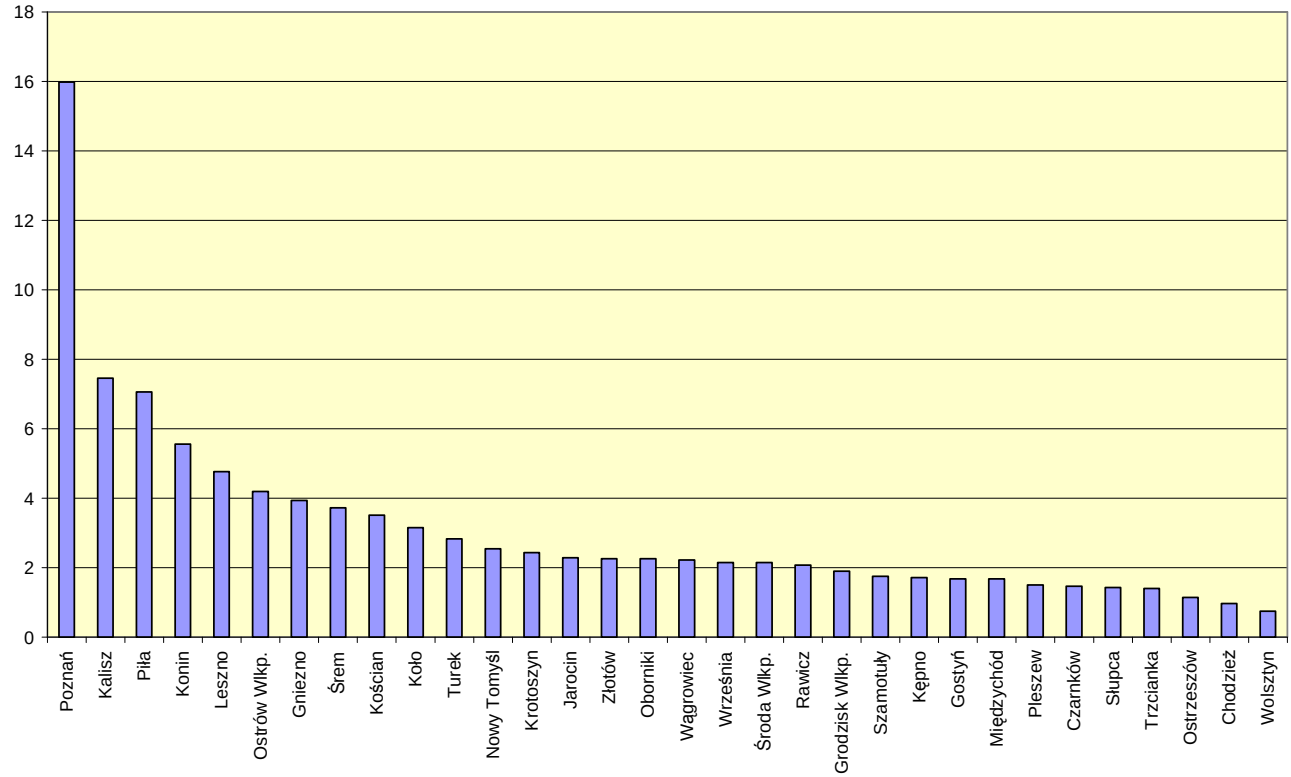
Centralność usług miast powiatowych województwa wielkopolskiego w 2010 r.

Miasto	Liczba ludności	Wskaźnik centralności	Ranga ośrodka
Poznań	**542972**	**15,98354**	Makroregionalny
Kalisz	106184	7,457549	Mezoregionalny
Piła	74476	7,06316	
Konin	79093	5,557308	
Leszno	63871	4,768529	
Ostrów Wlkp.	72574	4,194872	
Gniezno	69456	3,943896	
Śrem	29808	3,728775	Subregionalny I stopnia
Kościan	23922	3,513653	
Koło	22819	3,155117	
Turek	28644	2,832435	
Nowy Tomyśl	14923	2,545606	
Krotoszyn	29457	2,438045	
Jarocin	26256	2,294631	
Złotów	18309	2,258777	
Oborniki	18095	2,258777	
Wągrowiec	25108	2,222923	
Września	29038	2,151216	
Środa Wlkp.	22082	2,151216	
Rawicz	20976	2,079509	
Grodzisk Wlkp.	14003	1,900241	Subregionalny II stopnia
Szamotuły	18655	1,756827	
Kępno	14617	1,720973	
Gostyń	20591	1,685119	
Międzychód	10779	1,685119	
Pleszew	17471	1,505851	
Czarnków	11167	1,469998	
Słupca	14018	1,434144	
Trzcianka	16980	1,398291	
Ostrzeszów	14281	1,147315	
Chodzież	19416	0,968047	
Wolsztyn	13248	0,752926	

Źródło: obliczenia własne na podstawie GUS.

Wyniki przeprowadzonej analizy stopnia centralności ośrodków prowadzonych badań wskazują także na istnienie w ramach regionu silnych ośrodków mezo- i subregionalnych, które w pewnym stopniu równoważą siłę oddziaływania centralnej aglomeracji województwa, także w zakresie usług wyższego rzędu (np. wyższe uczelnie, teatry, obiekty sportowe o zasięgu regionalnym).

Centralność usług miast powiatowych województwa wielkopolskiego w 2010 r.



Źródło: obliczenia własne na podstawie GUS.

4. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE POZNANIA I AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ Z OTOCZENIEM REGIONALNYM

Obok wspólnej tożsamości oraz więzi historycznych aglomerację i region łączą relacje gospodarcze i społeczne. Są to migracje rezydencjalne, powiązania produkcyjne i usługowe firm oraz intensywne dojazdy do pracy i po usługi, głównie do Poznania jako centralnego ośrodka regionalnego. Poznań to podstawowy węzeł komunikacji kolejowej, autobusowej i lotniczej regionu.

Z punktu widzenia odpowiedzi na pytanie czy i w jakim zakresie dyfuzyjno-absorpcyjny model rozwoju funkcjonuje na obszarze woj wielkopolskiego ?, szczególnie istotnym zagadnieniem jest rozpoznanie kierunków i intensywności powiązań Poznania z regionem Wielkopolski.

Analiza powiązań dotyczy trzech zagadnień:

- dostępności komunikacyjnej Poznania (absorpcja),
- dojazdów do pracy do Poznania (absorpcja)
- powiązań w zakresie usług wyższego rzędu: tu szkolnictwa wyższego (dyfuzja)

4.1. Dostępność komunikacyjna

Dostępność komunikacyjna jest ważną cechą miast decydująca o ich pozycji w hierarchii jednostek w kraju i na świecie. W przypadku dostępności miasta centralnego warunkuje ona siłę powiązań z tym miastem otoczenia regionalnego, co często ma kluczowe znaczenie dla rozwoju całego regionu. Dostępność komunikacyjna uznawana jest również za istotny element organizacji przestrzeni znajdujący odzwierciedlenie w zróżnicowaniu atrakcyjności poszczególnych miejsc, zyskujących na znaczeniu poprzez położenie na ważnym szlaku tranzytowym (Guzik, 2011).

Osiągalność danego miejsca jest jednym z absolutnie podstawowych czynników lokalizacji, która określa dostępność do rynku pracy, czy usług (Bul, 2011). Miasto czy gmina, która jest trudno dostępna komunikacyjnie staje się obszarem peryferyjnym, co może skutkować spowolnieniem lub wręcz brakiem rozwoju społeczno – ekonomicznego.

Sieć transportowa oraz przepływy na niej występujące są jednym z absolutnie podstawowych elementów determinujących spójność terytorialną regionu

Wielkopolski. Szczególnie interesujące są relacje i zależności pomiędzy infrastrukturą i przepływami, które zachodzą w relacji aglomeracja poznańska – województwo wielkopolskie. Oczywistym faktem jest, że głównym hubem transportowym regionu jest miasto Poznań i jego obszar funkcjonalny. Na obszarze aglomeracji występuje zdecydowanie najgęstsza sieć transportowa, przez jej obszar wiedzie 5 dróg krajowych (autostrada A2, DK 92, DK 5, DK 11, DK 32), 9 dróg wojewódzkich oraz drogi powiatowe i gminne, których łączna długość wynosi ponad 8,7 tys. km. Aglomeracja poznańska jest także drugim najważniejszym węzłem kolejowym w przewozach pasażerskich w kraju (Bul, 2011). W Poznaniu krzyżują się najważniejsze magistrale kolejowe w Polsce (E20, E59), swój początek biorą także linie główne (272, 353, 354) oraz linie regionalne (356 i 357). Warto też podkreślić, że przez Poznań przebiegają najważniejsze szlaki transportowe wiodące przez region, a samo miasto stanowi węzeł komunikacyjny o znaczeniu krajowym i europejskim.

Najważniejszymi relacjami komunikacyjnymi w regionie są relacje pomiędzy aglomeracją poznańską i ośrodkami powiatowymi, rangi mezo- i subregionalnej. Dzieje się tak za sprawą potencjału stolicy regionu, a także ukształtowania sieci transportowych w kształcie gwiazdy, której środkiem jest aglomeracja poznańska.

Najważniejszym założeniem przeprowadzonych badań dostępności transportowej jest fakt uznania dostępności czasowej jako podstawowego miernika dostępności. To czas dotarcia określa dziś prawdziwą dostępność danych miejsc. Dostępność transportowa jest determinowana przez sposób zagospodarowania przestrzeni oraz przez system transportowy (Sierpiński G., 2010). Dostępność fizyczna (odległość) ma oczywiście wpływ na wartość dostępności, determinuje ona w pewnym stopniu dostępność czasową, natomiast nie odgrywa ona już obecnie decydującej roli. Ważnym kryterium dostępności jest również dostępność ze względu na koszty. Dla pewnej grupy społecznej ma ona znaczenie i wpływa na możliwość dotarcia do celu podróży. Jednakże z uwagi na specyfikę tego opracowania i bardzo skomplikowany sposób pomiaru odległości ze względu na koszty zdecydowano, że czynnik ten nie będzie uwzględniony w badaniu. Rezultatem przeprowadzonych analiz są mapy dostępności czasowej.

Analizie poddano:
dostępność drogową (transport indywidualny)
dostępność w komunikacji kolejowej oraz
dostępność w komunikacji autobusowej.

Punktem docelowym był dworzec główny PKP lub PKS w Poznaniu. Wykonano także mapę dostępności Poznania z regionu przy użyciu najszybszego dostępnego z danego ośrodka powiatowego środka transportu. W analizie uwzględniono wszystkie ośrodki powiatowe, oraz kilka miast będących ważnymi węzłami sieci transportowych (m.in. Krzyż Wielkopolski, Pniewy, Jastrowie).

Najlepsza **dostępność drogowa** charakteryzowała jednostki położone przy autostradzie A2 w okolicach węzłów. O sile oddziaływania autostrady świadczy fakt, że izochrony na mapie dostępności drogowej odkształciły się równoleżnikowo. Dostępność aglomeracji jest zdecydowanie lepsza z kierunku wschód - zachód niż północ – południe. Najlepiej dostępnymi ośrodkami powiatowymi są Września, Nowy Tomyśl, oraz Środa Wielkopolska i Śrem. Dobra dostępność dwóch ostatnich miast wynika z dobrego skomunikowania jednostek z Poznaniem drogą S11. Najgorzej dostępnymi jednostkami są powiaty położone peryferyjnie: na północy i południu regionu (Złotów, Kępno, Ostrzeszów). Na długi czas dojazdu do aglomeracji wpływ ma nie tylko położenie geograficzne, ale przede wszystkim niski poziom techniczny infrastruktury drogowej łączącej te powiaty z Poznaniem.

W przeciwieństwie do dostępności drogowej w przypadku **dostępności kolejowej** o jej wartości decyduje więcej elementów. Obok położenia geograficznego i ukształtowania sieci ważne jest także znaczenie węzła kolejowego, które determinuje liczbę połączeń oraz kategorie pociągów, które w danym mieście się zatrzymują. Wpływa to w istotny sposób na czas dojazdu do Poznania. Izochrony na mapie czasowej dostępności kolejowej odkształcają się wzdłuż głównych linii kolejowych. Najlepsza dostępność charakteryzuje jednostki powiatowe leżące na szlakach prowadzących do Poznania (Września, Szamotuły, Środa Wielkopolska, Oborniki, Kościan, Gniezno). Zdecydowanie słabiej na ich tle wypadają miasta, które nie mają bezpośredniego połączenia kolejowego z Poznaniem. Przykładem takiego miasta może być Gostyń, z którego - pomimo znacznie mniejszej odległości - podróż do Poznania trwa dłużej niż np. z Ostrowa Wielkopolskiego. Bardzo słaba dostępność Poznania w komunikacji kolejowej charakteryzuje drugie co do wielkości miasto regionu – Kalisz. Jest to wynik ukształtowania sieci transportowej, oraz małego znaczenia miasta jako węzła kolejowego. Spójność regionu obniża także położenie miasta na szlaku kolejowym Łódź – Wrocław.

Województwo wielkopolskie – sieć transportowa

Źródło: opracowanie własne

Bardzo słabą dostępnością czasową Poznania charakteryzuje się także Złotów. Dostępność czasowa w **komunikacji autobusowej** jest najmniej zróżnicowana. Biorąc pod uwagę specyfikę tego środka transportu (prędkość przejazdu) głównym czynnikiem wpływającym na wartość dostępności jest odległość od Poznania. Układ izochron w przypadku dostępności autobusowej przypomina niemalże rozkład koncentryczny. Należy podkreślić, że sieć komunikacji autobusowej jest uzupełnieniem sieci kolejowej, natomiast dostępność czasowa tego środka transportu jest zdecydowanie słabsza.

Ostatnią prezentowaną analizą jest mapa **sumarycznej dostępności czasowej**, prezentująca czas dojazdu do Poznania przy użyciu najszybszego możliwego środka transportu spośród trzech badanych. Mapa ta wyraźnie wskazuje, że najlepszą dostępnością czasową do stolicy regionu charakteryzują się miasta leżące w okolicach ważnych szlaków transportowych (magistrale kolejowe, autostrada). Warto podkreślić, że w przypadku najbliższych okolic Poznania zdecydowanie najszybszym środkiem transportu jest kolej, nawet z miast położonych przy autostradzie A2. Pomiary uwzględniały dojazd do centrum Poznania, co przy podobnej prędkości przejazdów dawało przewagę kolei na terenie miasta.

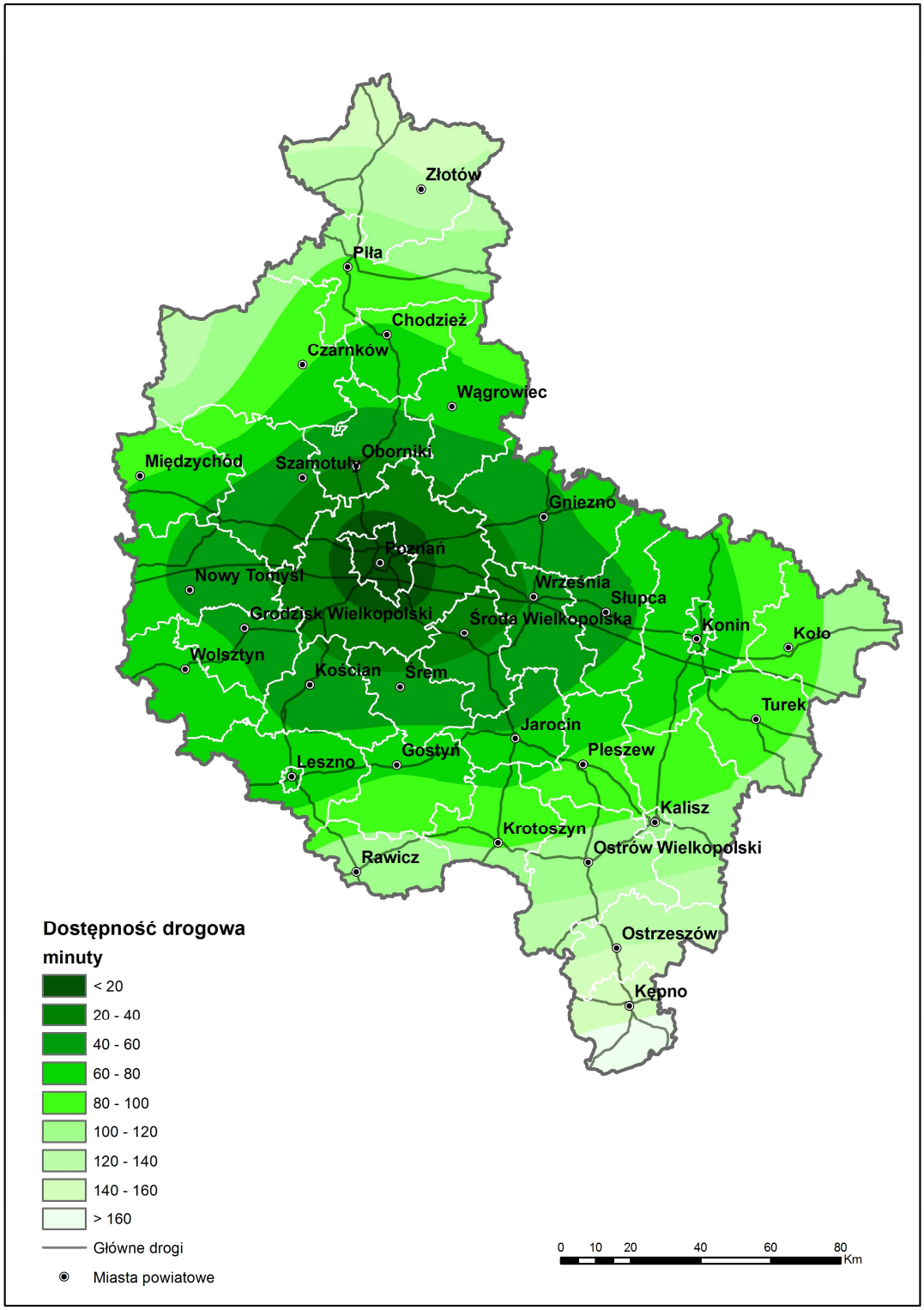
Czas dojazdu do Poznania z badanych jednostek w minutach.

L.p.	Gmina	Połączenie kolejowe	Połączenie drogowe	Połączenie autobusowe
1	Chodzież	85	76	115
2	Czarnków	91	82	87
3	Gniezno	34	50	55
4	Gostyń	128	77	90
5	Grodzisk Wielkopolski	67	54	54
6	Jarocin	50	62	80
7	Jastrowie	136	132	155
8	Kalisz	131	102	155
9	Kępno	119	155	175
10	Koło	72	90	130
11	Konin	48	70	100
12	Kościan	40	50	71

13	Krotoszyn	111	98	115
14	Krzyż Wielkopolski	67	130	150
15	Leszno	57	65	75
16	Międzychód	101	81	119
17	Nowy Tomyśl	39	54	100
18	Oborniki	38	35	45
19	Ostrów Wielkopolski	84	109	120
20	Ostrzeszów	102	141	155
21	Piła	107	95	102
22	Pleszew	64	85	98
23	Pniewy	70	50	55
24	Rawicz	86	117	139
25	Rogoźno	54	54	70
26	Słupca	42	53	78
27	Szamotuły	29	43	50
28	Śrem	69	45	55
29	Środa Wielkopolska	27	35	39
30	Trzcianka	108	101	113
31	Trzemeszno	44	68	90
32	Turek	93	89	145
33	Wągrowiec	74	69	75
34	Wolsztyn	100	77	86
35	Wronki	44	74	99
36	Września	29	41	50
37	Złotów	170	138	160

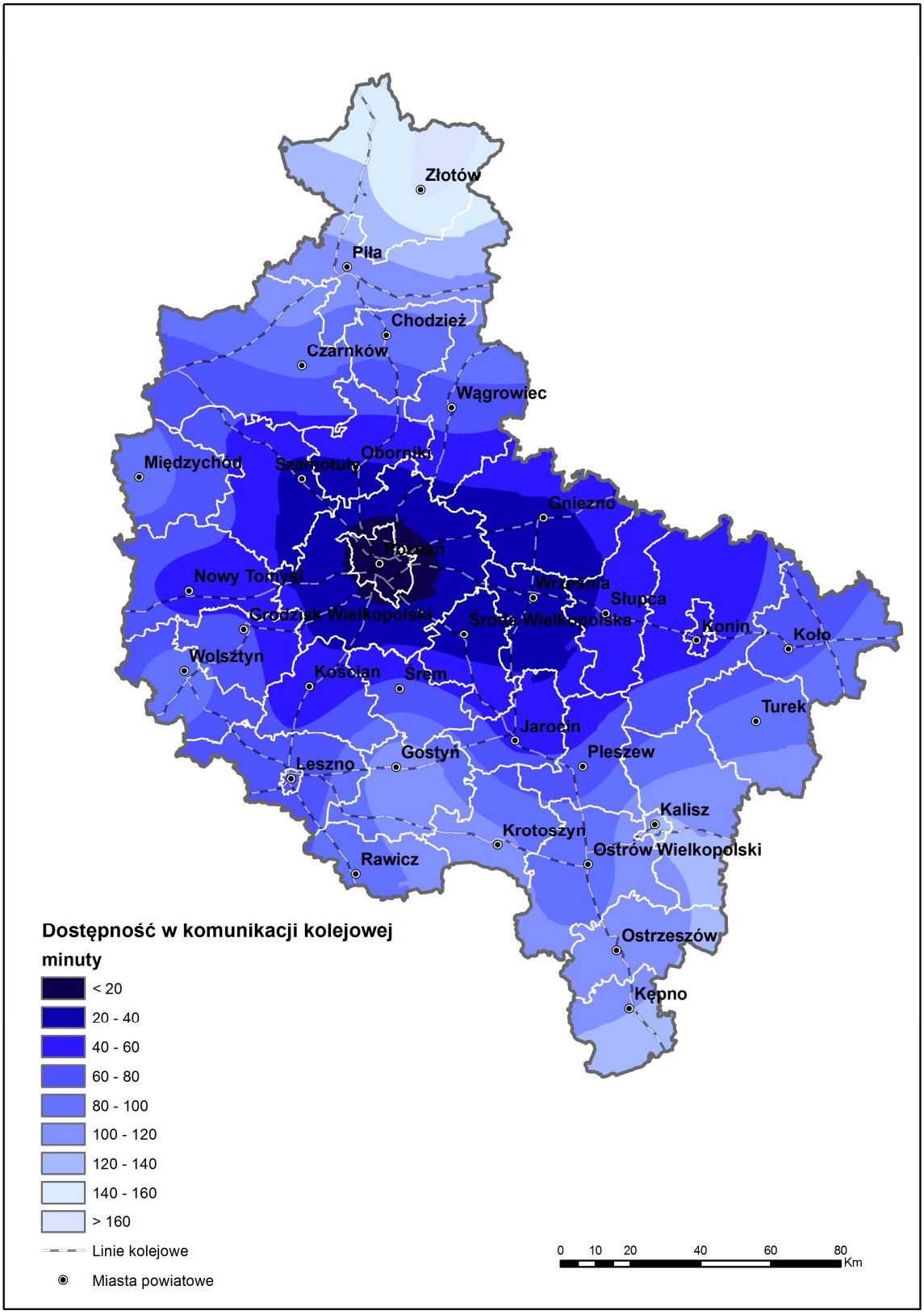
Źródło: Opracowanie własne na podstawie PKP, PKS Poznań, Google Maps

Czasowa dostępność Poznania z regionu w transporcie drogowym



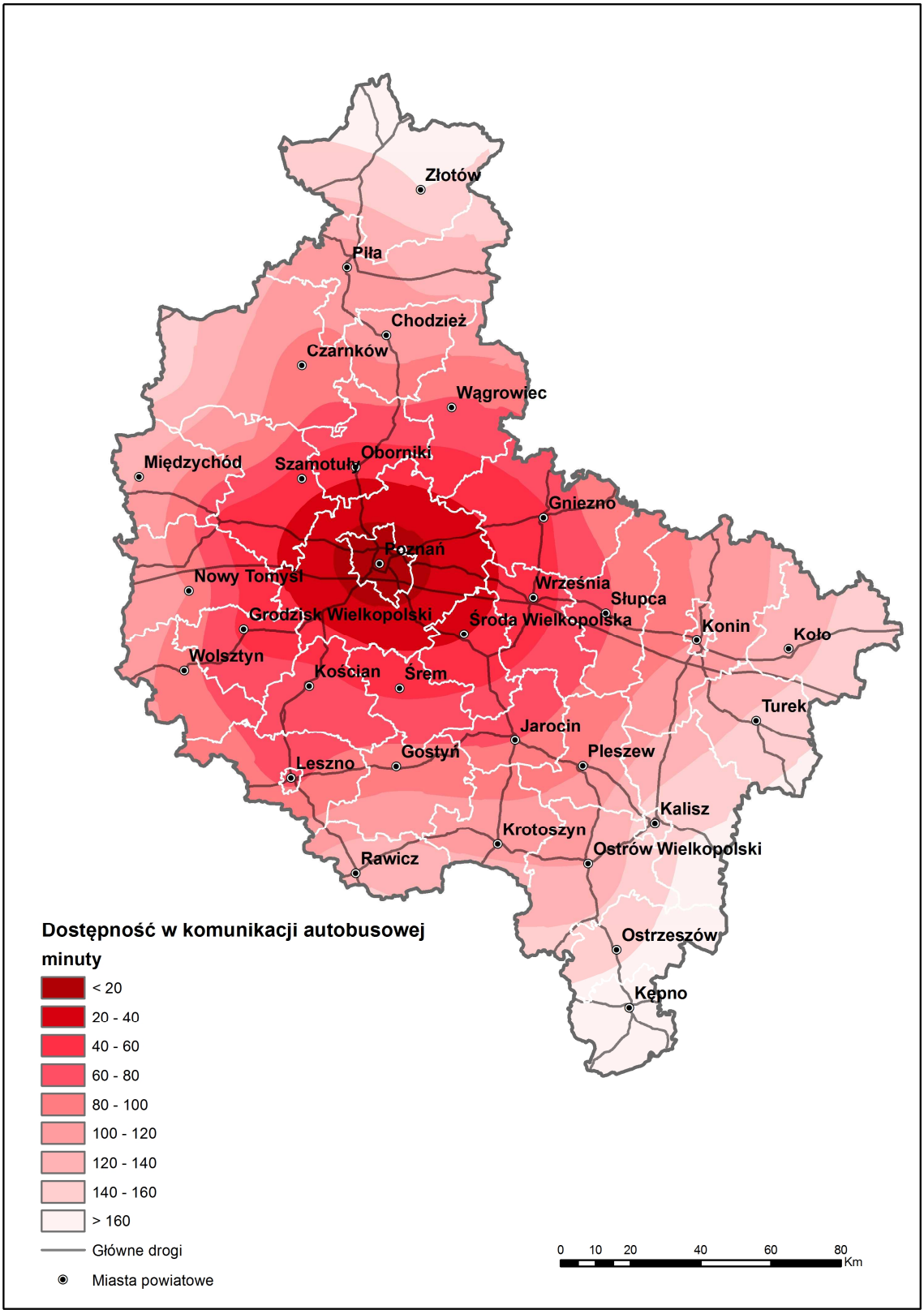
Źródło: opracowanie własne

Czasowa dostępność Poznania z regionu w transporcie kolejowym



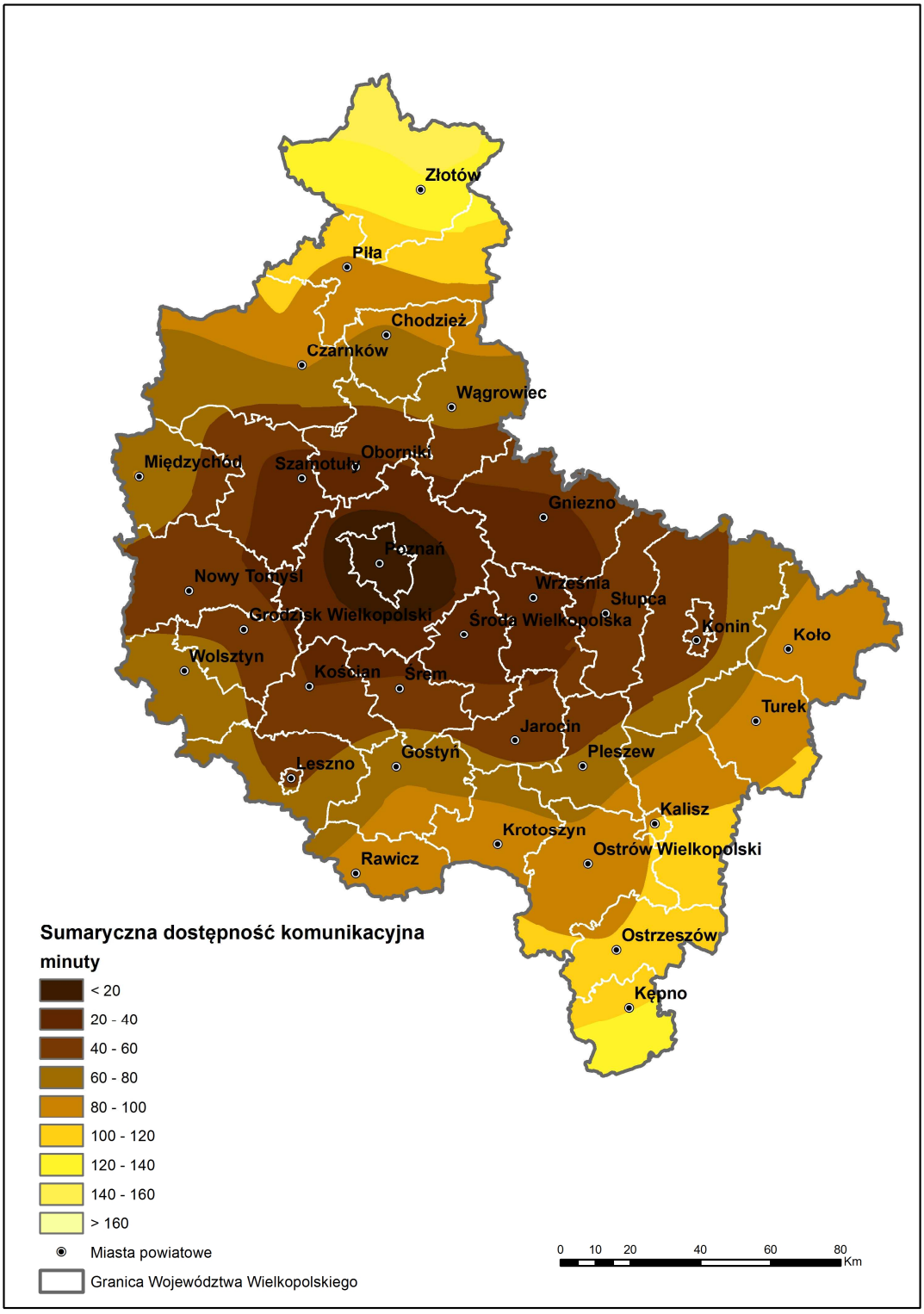
Źródło: opracowanie własne

Czasowa dostępność Poznania z regionu w komunikacji autobusowej



Źródło: opracowanie własne

Czasowa dostępność Poznania z regionu przy wyborze najszybszego środka transportu



Źródło: opracowanie własne

Obok dostępności czasowej ważną rolę w określaniu spójności obszaru na podstawie dostępności komunikacyjnej odgrywa informacja o przepływach w sieci. Niestety brak jest jakichkolwiek danych charakteryzujących przepływy pomiędzy poszczególnymi miastami regionu. Jedyną informacją która może przybliżyć wielkość zjawiska są pomiary natężenia ruchu w komunikacji indywidualnej oraz pomiar liczby pasażerów lub połączeń komunikacyjnych w komunikacji zbiorowej.

Zdecydowanie łatwiej określić jest powiązania w oparciu o dane dotyczące funkcjonowania komunikacji publicznej. Niestety bardzo trudno uzyskać informacje o liczbie pasażerów w środkach komunikacji zbiorowej. Szczątkowe dane znane są tylko dla relacji wewnątrz aglomeracji poznańskiej. W niniejszym badaniu przeanalizowano **liczbę połączeń kolejowych i autobusowych** z poszczególnych miast powiatowych regionu. Można dostrzec wyraźną zależność położenia danego miasta w układzie sieci kolejowej w stosunku do udziału poszczególnych środków transportu w przewozie pasażerów. Miasta dobrze skomunikowane z Poznaniem koleją prawie wcale nie mają połączeń autobusowych z aglomeracją (Leszno, Kościan, Ostrów Wielkopolski, Koło). Z kolei tam, gdzie sieć kolejowa nie dociera PKS jest jedynym środkiem komunikacji zbiorowej. Najwięcej bezpośrednich połączeń z Poznaniem posiadają: Grodzisk Wielkopolski, Środa Wielkopolska, Śrem, Gniezno i Leszno). Najlepszą dostępność zatem biorąc pod uwagę liczbę połączeń mają powiaty położone niedaleko Poznania (do 70km), trochę słabszą jednostki leżące dalej od miasta. Zaledwie jedno połączenie na dobę z Poznaniem charakteryzuje Złotów, co wskazuje na bardzo słabą spójność tego miasta z układem komunikacyjnym regionu. Alternatywę dla tego połączenia może stanowić linia kolejowa w kierunku Kołobrzegu, jednakże taka ewentualność wymaga ze strony mieszkańców Złotowa przesiadki w Pile lub Jastrowiu. Mała liczba połączeń charakteryzuje też powiat międzychodzki. W tym przypadku brak połączeń skutkuje zwiększonym udziałem transportu samochodowego.

Natężenie ruchu samochodowego może wskazywać na wielkość przypływów pomiędzy jednostkami regionalnymi. Niestety dane dotyczące przepływów uwzględniają także ruch tranzytowy, nie zawierają również informacji na temat ruchu lokalnego, który w dużym stopniu wpływa na liczbę samochodów na szlakach. Warto jednak podkreślić, że wyraźne są powiązania stolicy Wielkopolski i jej aglomeracji z ośrodkami powiatowymi. Wzrost natężenia ruchu występuje na drodze krajowej nr 5 do Gniezna i Leszna, na drodze krajowej nr 11 do Pleszewa i Rogoźna, oraz na

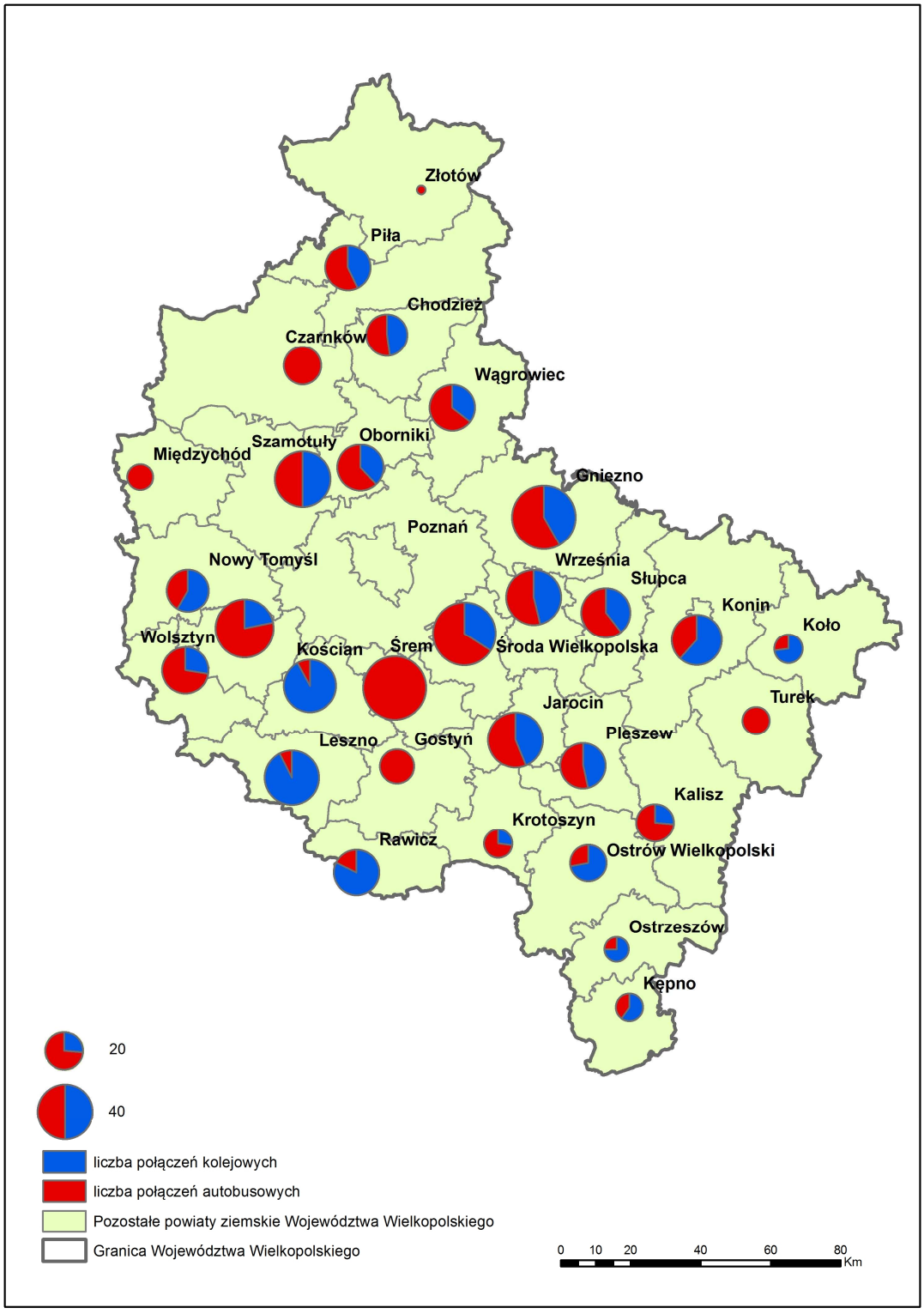
drodze nr 92 do Międzychodu i Konina. Ponadto duży przepływ pojazdów występuje na autostradzie A2 z tym że tutaj należy uwzględnić spory wpływ ruchu tranzytowego.

Liczba bezpośrednich połączeń kolejowych i autobusowych miast powiatowych Województwa Wielkopolskiego z Poznaniem.

L.p.	Miasto powiatowe	Liczba połączeń kolejowych	Liczba połączeń autobusowych
1	Chodzież	11	12
2	Czarnków	0	19
3	Gniezno	23	32
4	Gostyń	0	16
5	Grodzisk Wielkopolski	10	36
6	Jarocin	18	23
7	Kalisz	5	14
8	Kępno	6	4
9	Koło	8	3
10	Konin	21	13
11	Kościan	34	3
12	Krotoszyn	3	8
13	Leszno	37	3
14	Międzychód	0	9
15	Nowy Tomyśl	14	10
16	Oborniki	11	18
17	Ostrów Wielkopolski	13	5
18	Ostrzeszów	6	2
19	Piła	12	16
20	Pleszew	13	15
21	Rawicz	23	5
22	Słupca	13	20
23	Szamotuły	21	21
24	Śrem	0	54
25	Środa Wielkopolska	18	35
26	Turek	0	10
27	Wągrowiec	10	18
28	Wolsztyn	8	21
29	Września	19	22
30	Złotów	0	1

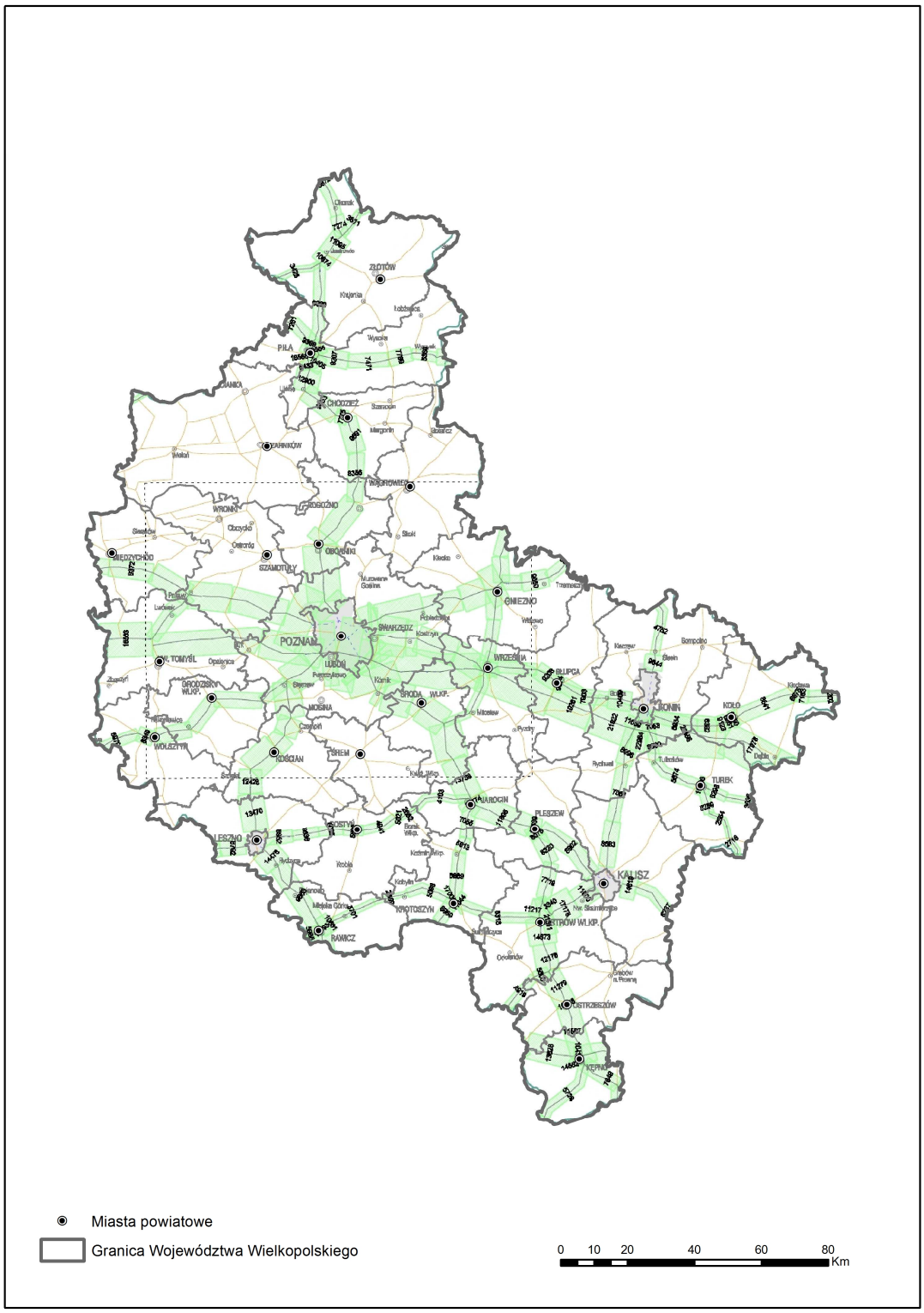
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Perdał, 2010

Liczba bezpośrednich połączeń kolejowych i autobusowych miast powiatowych Województwa Wielkopolskiego z Poznaniem.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Perdał, 2010

Natężenie ruchu pojazdów na głównych trasach województwa wielkopolskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie GDDKiA, 2010

Na podstawie przeprowadzonych badań należy stwierdzić, że dostępność miasta Poznania i aglomeracji poznańskiej należy ocenić na dobrym poziomie w stosunku do ośrodków powiatowych regionu (Bul, 2011). Korzystne położenie wraz z relatywnie wysokim poziomem rozwoju sieci transportowej mierzonej długością i gęstością szlaków transportowych wpływa na ponadprzeciętną spójność terytorialną województwa wielkopolskiego w aspekcie dostępności transportowej (Perdał, 2010). Ocena ta nie powinna jednak przesłaniać problemów, które ograniczają dostępność transportową, szczególnie w relacjach wewnątrz regionalnych.

Istniejący układ sieci transportowej województwa wielkopolskiego oraz występujące połączenia transportowe świadczą o **relatywnie wysokiej spójności terytorialnej województwa**. Szczególnie wysoka spójność cechuje powiaty centralnej oraz zachodniej i południowej części województwa. Natomiast relatywnie najniższym poziomem spójności terytorialnej w aspekcie dostępności transportowej cechują się powiaty północnej i południowo-wschodniej Wielkopolski. Sytuacja ta w dużej mierze może korzystnie wpływać na rozwój społeczno - gospodarczy powiatów, zwłaszcza tych, które cechują się wysokim poziomem dostępności transportowej oraz na wzrost spójności społecznej i gospodarczej całego województwa.

Problemem może okazać się słaba dostępność komunikacyjna powiatów peryferyjnych. Część z nich z racji położenia na szlakach łączących inne duże miasta może być łatwiej dostępna z konkurencyjnych ośrodków regionalnych (Wrocław – Rawicz, Kępno, Kalisz, Łódź – Kalisz, Zielona Góra – Wolsztyn). Z tego też względu należy dążyć do poprawy połączeń komunikacyjnych z ośrodkami peryferyjnymi.

Dostępność drogowa aglomeracji i regionu powinna się poprawiać wraz z rozbudową sieci autostrad i dróg w ekspresowych w Polsce. Z punktu widzenia powiązań komunikacyjnych między Poznaniem a Wielkopolską niezwykle istotne jest jak najszybsze wybudowanie całej trasy S5. Szczególnie istotny jest odcinek z Poznania do Wrocławia, który zdecydowanie skróci czas podróży nie tylko do stolicy Dolnego Śląska, ale także Kościana, Leszna i Rawicza. Ma to duże znaczenie dla spójności regionu, gdyż już dziś można zauważyć rosnące relacje gospodarcze pomiędzy powiatem rawickim a Wrocławiem. Bardzo ważną rolę z punktu widzenia dostępności regionu pełnic będzie trasa S11. Powinno się dążyć do wybudowania drogi ekspresowej przynajmniej na odcinkach do Piły i Ostrowa Wielkopolskiego, co również wzmocni spójność regionu. Pomimo dobrych wyników dostępności kolejowej

miasta, należy działać w celu rozwoju tego środka transportu. Z uwagi na zły stan infrastruktury kolejowej i olbrzymi potencjał tkwiący w rozwoju połączeń kolejowych powinno się w pierwszej kolejności modernizować główne szlaki kolejowe kraju. Z punktu widzenia Aglomeracji i regionu należy działać w celu skrócenia podróży do Warszawy i Berlina (podniesienie parametrów linii E20 do 200km/h) oraz rewitalizacji i przebudowie linii E59 , szczególnie na odcinku od Krzyża Wielkopolskiego do Rawicza (160km/h). Pozostałe linie główne (272 w kierunku Ostrowa Wielkopolskiego, 353 do Gniezna oraz 354 w kierunku Piły) należy dostosować do parametrów umożliwiających jazdę przy prędkości 120km/h. Z punktu widzenia aglomeracji i jej powiązań z regionem bardzo ważnym projektem jest uruchomienie kolei metropolitalnej, która powinna odciążyć układ drogowy miasta Poznania i skomunikować w jeszcze lepszym stopniu Poznań z ośrodkami subregionalnymi.

4.2. Powiązania w zakresie dojazdów do pracy

Dojazdy do pracy stanowią niezwykle ważny element powiązań pomiędzy jednostkami. Zróżnicowanie terytorialne miejsca pracy i miejsca zamieszkania stanowi najczęstszą przyczynę generowania powiązań i wzrostu pracy transportowej. Z uwagi na wagę tego zjawiska w codziennym funkcjonowaniu tak regionów jak i dużych zespołów miejskich niezwykle ważne jest prowadzenie badań i analiz wielkości i kierunków migracji codziennych.

Niestety w przypadku Polski bazy danych na temat dojazdów do pracy są bardzo skromne. Informacje wykorzystane w niniejszej analizie pochodzą z roku 2006 i stanowią pierwszą od wielu lat próbę przedstawienia zjawiska dojazdów. Ze względu na metodykę badania oraz jego eksperymentalny charakter wartości liczbowe należy traktować jako szacunkowe. Silną stroną danych jest fakt, że nie zostały one zebrane w ramach spisu powszechnego lecz pochodzą one z urzędów skarbowych i systemu POLTAX. Dzięki temu możemy uważać je za wiarygodne. W przypadku badania przepływu osób za pomocą tego systemu za osobę dojeżdżającą do pracy uważa się taką, która pracuje w gminie innej niż jego gmina zamieszkania, oraz ponosi dodatkowe koszty uzyskania przychodu z tytułu dojazdów. Istotną wadą systemu jest fakt że uwzględnia on jedynie osoby pracujące na umowę o pracę co sprawia, że mogą być one obarczone błędem.

Szczegółowej analizie poddane zostaną dojazdy do pracy do Poznania. Jedynie w przypadku stolicy regionu GUS udostępnił dane o wielkości i pochodzeniu migrantów dobowych. Informacje dostępne na stronach GUS o dojazdach do pozostałych jednostek odnoszą się tylko do wielkości zjawiska, nie precyzując kierunków.

Spośród polskich województw w 2006 r. najwięcej osób dojeżdżało do pracy w województwie śląskim (394073), wielkopolskim (269192), mazowieckim (265373) i małopolskim (235294). Dojazdy do pracy w województwie wielkopolskim stanowiły 11,5 % dojazdów do pracy w skali kraju. Z kolei miasto Poznań znajduje się na 3 pozycji pod względem liczby osób dojeżdżających codziennie do pracy *ex aequo* z Krakowem z liczbą ponad 60 tys. osób codziennie. Poznań jest największym rynkiem pracy w zachodniej Polsce, a o sile ekonomicznej miasta świadczą przede wszystkim drugi najwyższy wskaźnik PKB w kraju (po Warszawie) i najniższa w Polsce stopa bezrobocia.

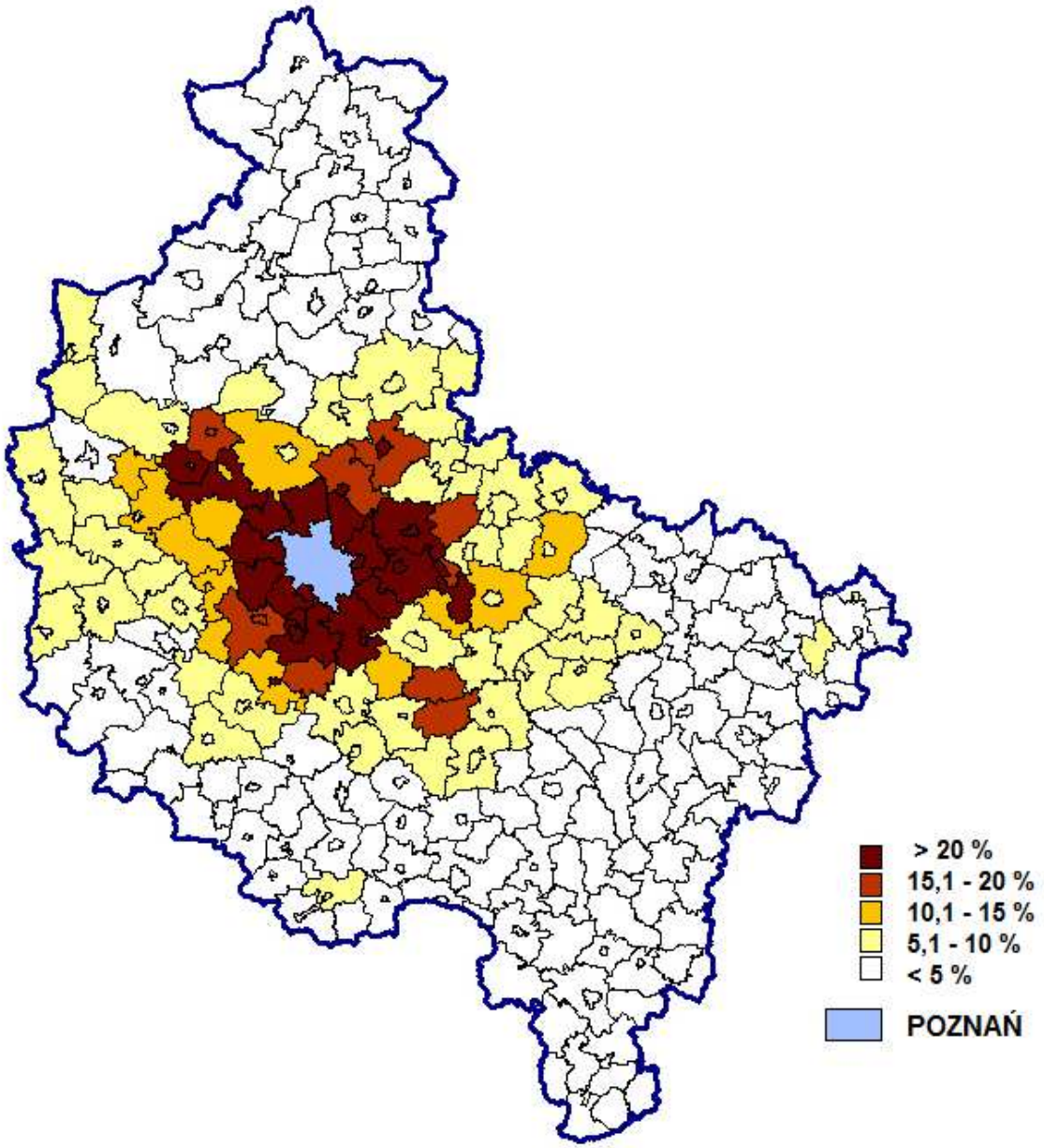
Miasto zawsze stanowiło **silny ośrodek migracji wahadłowych**, już w latach 60` było 5 największym miejscem migracji codziennych (Lijewski, 1967). W chwili obecnej w Aglomeracji Poznańskiej następują najintensywniejsze procesy suburbanizacji w kraju, czego efektem jest prognozowany wysoki wzrost liczby osób migrujących wahadłowo. Bardzo charakterystycznym wskaźnikiem dla miasta Poznania jest najwyższa spośród wielkich polskich miast liczba osób wyjeżdżających do pracy do innych gmin. Wynika ona przede wszystkim z najmniejszego zróżnicowania gospodarczego miasta centralnego i gmin aglomeracji. W przypadku aglomeracji poznańskiej można stwierdzić, że jej obszar jest najbardziej spójny spośród wszystkich aglomeracji w kraju. Bardzo wiele nowych wielkich zakładów pracy lokuje się przy granicy miasta w gminach ościennych położonych przy najważniejszych szlakach komunikacyjnych. W najbliższych latach prognozuje się zwiększenie liczby miejsc pracy w gminach podpoznańskich kosztem pewnej liczby miejsc w mieście centralnym. Dane dotyczące migracji dobowych wskazują ponadto, że mieszkańcy Poznania w porównaniu do mieszkańców innych wielkich polskich miast są (wg liczb bezwzględnych) osobami najbardziej mobilnymi. Saldo migracji zarobkowych w Poznaniu podobnie jak w przypadku innych wielkich polskich miast jest wybitnie dodatnie i wynosi ponad 47 tys. osób.

Analizując **strukturę przestrzenną dojazdów** do pracy należy stwierdzić, że miasto Poznań jest przede wszystkim celem migracji codziennych dla mieszkańców

środkowej części regionu Wielkopolski. Przyjazdy pracowników z innych województw występują rzadko, a główną przyczyną tego stanu jest duża powierzchnia województwa oraz słabość systemu transportowego, który sprawia, że podróże dzienne powyżej 50 km w jedną stronę są bardzo uciążliwe. Liczba pracowników najemnych dojeżdżających do Poznania zależy przede wszystkim od odległości miejsca zamieszkania do miasta głównego, liczby i częstotliwości połączeń komunikacyjnych, a także od szeroko rozumianego poziomu rozwoju gmin macierzystych osób dojeżdżających. Szczególnie istotnym wskaźnikiem jest poziom bezrobocia w gminie, który w dużym stopniu warunkuje konieczność przemieszczenia się osób do miasta centralnego.

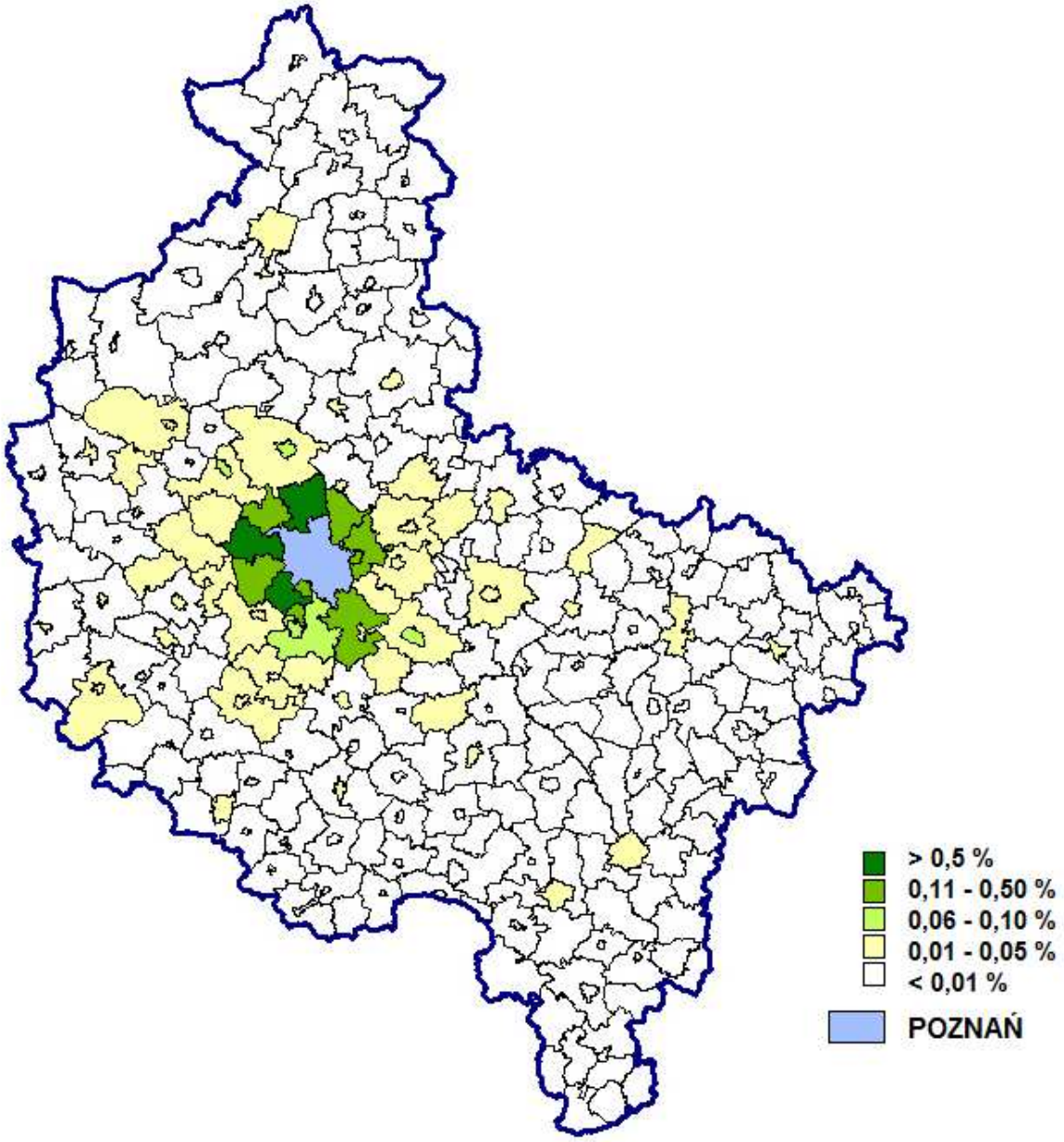
Na podstawie analizy danych udziału liczby osób przyjeżdżających do pracy do Poznania w liczbie zatrudnionych w gminie zamieszkania można wywnioskować, że najwięcej osób dojeżdża do pracy do Poznania z terenu powiatu poznańskiego. W zdecydowanej większości gmin powiatu liczba osób dojeżdżających przewyższa 20% ogółu zatrudnionych w gminie. Jednostki te leżą blisko granicy miasta i są z nim bardzo dobrze powiązane komunikacyjnie. Istotne jest również postępujące zróżnicowanie funkcjonalne miasta głównego (które zawsze stanowiło główne miejsce pracy mieszkańców aglomeracji) oraz gmin, w których mieszkańcy coraz chętniej budują swoje domy. Rokrocznie około 4 tys. osób przeprowadza się z Poznania do gmin ościennych, czego skutkiem jest lawinowy wzrost osób dojeżdżających do pracy do Poznania. Dane te identyfikują aglomerację poznańską jako obszar o najintensywniejszych procesach suburbanizacyjnych w Polsce (Zielona Księga aglomeracji Poznańskiej). Interesujące wyniki przynoszą dane dotyczące udziału mieszkańców miasta Poznania wyjeżdżających do pracy do innych gmin. Mimo, iż wartości nie są duże, warto zaznaczyć, że coraz więcej osób mieszkających w Poznaniu pracuje w gminach graniczących z miastem. Szczególnie intensywnie rośnie liczba miejsc pracy w jednostkach położonych przy głównych szlakach komunikacyjnych (pierwszy pierścień gmin wokół Poznania). Jest to dowód na spójny rozwój aglomeracji w której różnica w poziomie rozwoju pomiędzy miastem centralnym a gminami ościennymi zaciera się.

Udział mieszkańców poszczególnych gmin regionu dojeżdżających do pracy do Poznania



Źródło: GUS, 2006

Udział mieszkańców Poznania dojeżdżających do pracy w gminach Województwa Wielkopolskiego



Źródło: GUS, 2006

Dużą liczbę osób dojeżdżających odnotowuje się także z terenu gmin leżących poza powiatem poznańskim w odległości do 50 km od Poznania. Najczęściej są to gminy z powiatów: szamotulskiego, nowotomyskiego, kościańskiego, średzkiego, wrzesińskiego, gnieźnieńskiego, wągrowieckiego i obornickiego. Wysokim udziałem osób przyjeżdżających do Poznania cechują się przede wszystkim gminy leżące na szlakach łączących Poznań z miastami powiatowymi. Silna pozycja miasta centralnego widoczna jest także w wynikach badań migracji pracowników w powiatach przyległych do powiatu poznańskiego. Każdy z badanych powiatów

graniczących z powiatem poznańskim ma ujemne saldo migracji pracowniczych. Najwyższe wartości dotyczą powiatu gnieźnieńskiego, kościańskiego i szamotulskiego (ponad 4 tys. osób). Należy zaznaczyć jednak fakt, że zdecydowanie największe przepływy występują pomiędzy miastem centralnym a powiatem poznańskim. Miasto Poznań niewątpliwie oddziałuje także na powiaty graniczące z powiatem ziemskim (czego rezultatem jest ujemne saldo migracji w tych jednostkach) jednak nie są to wartości duże. Chcąc określić faktyczny zasięg oddziaływania miasta Poznania konieczne są dokładniejsze studia na poziomie gmin. Analizując strukturę dojazdów pracowniczych do Poznania odnotowuje się także udział pracowników z gmin położonych w znacznej odległości od miasta (spoza drugiego pierścienia powiatów, powyżej 50 km od miasta), którzy ze względu na dużą stopę bezrobocia w gminie i dobre połączenia komunikacyjne z Poznaniem decydują się na codzienne dojazdy do pracy do stolicy regionu. Pod tym względem wyróżniają się gminy powiatu jarocińskiego, międzychodzkiego i czarnkowsko-trzecianeckiego.

Liczba dojeżdżających i wyjeżdżających do pracy w województwie wielkopolskim (10 najwyższych wartości)

L.p.	Jednostka absorpcyjna	Liczba dojeżdżających	L.p.	Jednostka dyfuzyjna	Liczba wyjeżdżających
1	Poznań	61488	**1**	Poznań	14209
2	Tarnowo Podgórne	8375	**2**	Swarzędz - miasto	4569
3	Kalisz	7548	**3**	Czerwonak	4389
4	Konin	7091	**4**	Luboń	4324
5	Ostrów Wielkopolski	7012	**5**	Śrem - miasto	3488
6	Leszno	6197	**6**	Konin	3261
7	Kleczew - miasto	4020	**7**	Gniezno	3117
8	Ostrzeszów - miasto	3720	**8**	Ostrów Wielkopolski	3020
9	Gniezno	3551	**9**	Leszno	3001
10	Jarocin - miasto	3390	**10**	Jarocin – obszar wiejski	2905

Źródło: GUS, 2006

O silnej pozycji powiatu poznańskiego jako miejsca pracy świadczą przede wszystkim wartości dojazdów do pracy w ramach tej jednostki administracyjnej. Mimo, że saldo migracji jest ujemne (w relacji z Poznaniem), to powiat jest miejscem dojazdu do pracy dla ponad 38 tys. osób dziennie. Biorąc pod uwagę, że wyjazdy do

pracy z Poznania dotyczą tylko ok. 14 tys. osób należy stwierdzić, że już sam powiat bardzo mocno oddziałuje na pozostałe powiaty leżące w województwie (22 tys. dojeżdżających do Powiatu, głównie z powiatów ościennych. Jest to kolejny dowód na siłę całej aglomeracji poznańskiej.

Wyniki badań wskazują, że najważniejsze relacje dotyczące migracji pracowników w regionie zachodzą na dwóch poziomach: Poznań – powiat poznański i powiat poznański - reszta regionu, natomiast w trzeciej kolejności dopiero relacje Poznań – pozostałe powiaty województwa. Można zatem pokusić się o stwierdzenie, że potencjał absorpcyjny regionu to już nie tylko potencjał samego miasta Poznania, ale także powiatu poznańskiego.

Analizując dane dotyczące liczby osób dojeżdżających do pracy w województwie (269.192) i aglomeracji poznańskiej (100.316, z czego 61.488 do Poznania i 38,828 do powiatu) należy stwierdzić, że udział liczby dojazdów aglomeracji w stosunku do liczby osób dojeżdżających w województwie wynosi 37,3%. Nie jest to ekstremalnie wysoki odsetek, gdyż dla porównania sama Warszawa skupia łączenie 63,1% dojazdów do pracy w województwie mazowieckim. Oznacza to, że **Poznań i aglomeracja jest miejscem absorpcji - „zasysania" - pracowników z regionu, natomiast sam region również stanowi silny rynek pracy, a co za tym idzie rozwój regionu wydaje się być pod tym kątem zrównoważony.**

Wyniki GUS wskazują także na silną rolę w kreowaniu lokalnych rynków pracy ośrodków subregionalnych. Spośród siedmiu największych miast Wielkopolski wszystkie mają dodatnie saldo migracji. Na tym tle wyróżnia się mniej korzystnie jedynie Gniezno, które znajduje się strefie dojazdów do Poznania, wskutek czego dodatnia wartość salda migracji jest niewielka. Pozostałe ośrodki posiadają salda wybitnie dodatnie. Warto jednak jeszcze raz zaznaczyć, że obecnie drugą po Poznaniu jednostką będącą celem codziennych dojazdów do pracy jest silny gospodarczo powiat poznański.

Liczba dojeżdżających i wyjeżdżających do pracy w 7 największych miastach województwa wielkopolskiego i w powiecie poznańskim

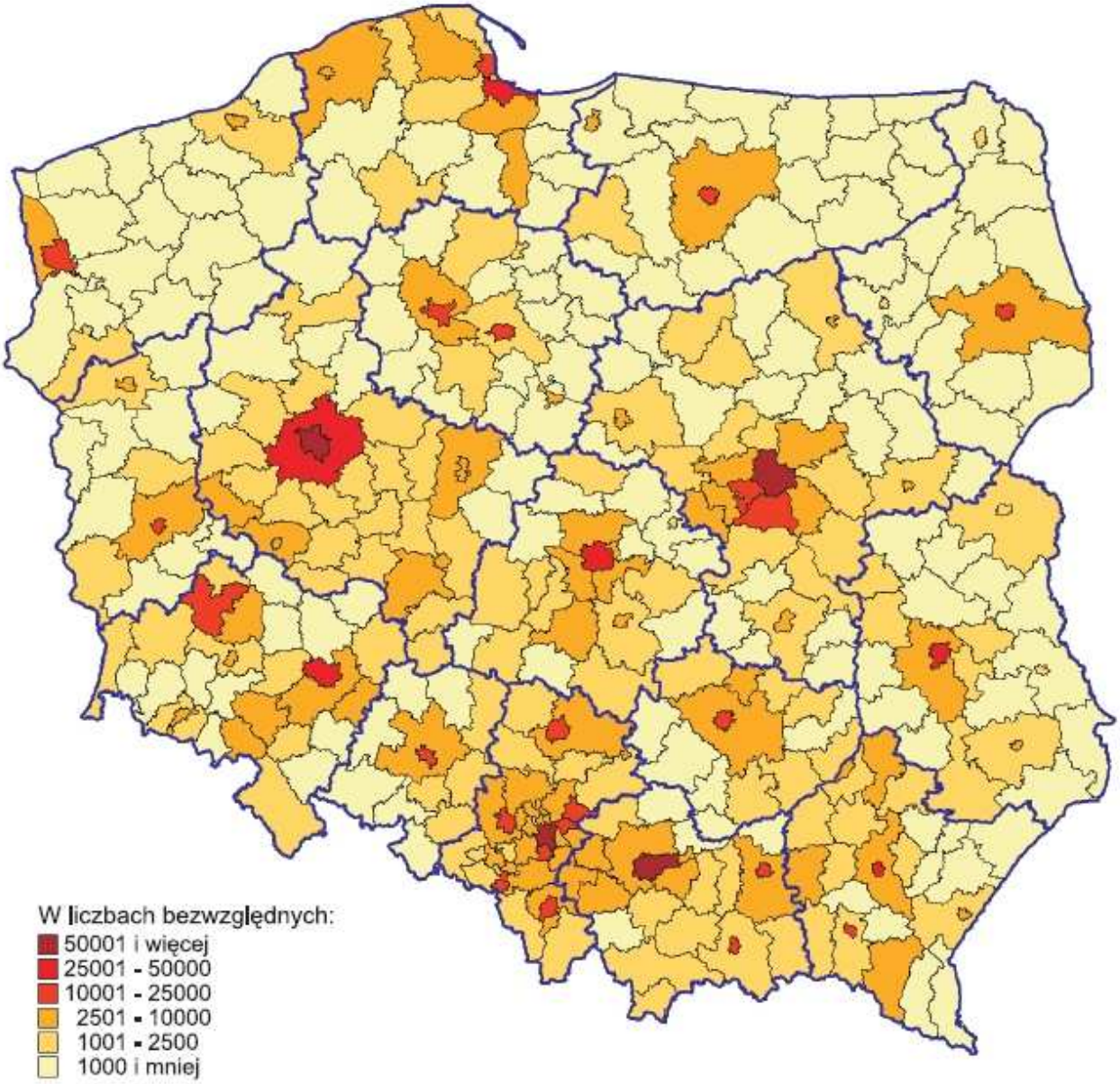
L.p.	Gmina	Liczba dojeżdżających	Liczba wyjeżdżających	Saldo migracji
1	Poznań	61488	14209	47279
2	Kalisz	7548	2487	5061
3	Konin	7091	3261	3830
4	Ostrów Wielkopolski	7012	3020	3992
5	Leszno	6197	3001	3196
6	Gniezno	3551	3117	434
7	Piła	2804	1573	1231
-	Powiat poznański	38828	42893	- 4065

Źródło: GUS, 2006

Wskazane w tabeli jednostki stanowią silne centra mezoregionalne, co przekłada się także na zjawisko migracji dobowych. **Warto podkreślić, że również w przypadku tych miast mamy do czynienia z dużym subregionalnym rynkiem pracy**. Już nie tylko Konin, Kalisz, czy Leszno stanowią centrum dojazdów, ale także powiaty ziemskie tych miast są miejscem docelowym migracji dobowych. Obok aglomeracji poznańskiej pod względem liczby osób dojeżdżających do pracy wyróżnia się powiat ostrowski, miasto Kalisz, powiat leszczyński i miasto Leszno, powiat wolsztyński, oraz powiat koniński wraz z miastem Koninem. Wszystkie te jednostki charakteryzuje liczba osób dojeżdżających do pracy na poziomie powyżej 2,5 tys. dziennie.

Podsumowując w przypadku dojazdów do pracy możemy mówić o dobrze funkcjonującym modelu dyfuzyjno – absorpcyjnym, ale o charakterze policentrycznym. Udział dojazdów do pracy do aglomeracji poznańskiej odpowiada niemalże idealnie udziałowi liczby podmiotów gospodarczych działających w Poznaniu i powiecie w stosunku do liczby podmiotów w województwie (38,7%). W przeciwieństwie zatem do Warszawy, Poznań „nie zasysa" aż tak bardzo potencjału regionu, choć należy także zaznaczyć, że jest jednostką dominującą i stanowi niewątpliwie regionalny biegun wzrostu. Dzięki sporej odległości i sile oddziaływania Poznania obok stolicy regionu istnieją 3 umiarkowanie silne subregionalne rynki pracy (kalisko - ostrowski, koniński i leszczyński), które uzupełniają w dużym stopniu potencjał regionu. **Zaletą takiego układu jest zrównoważony rozwój Wielkopolski**.

Liczba osób przyjeżdżających do pracy wg powiatów



Źródło: GUS, 2006

4.3. Powiązania poznańskich uczelni z regionem

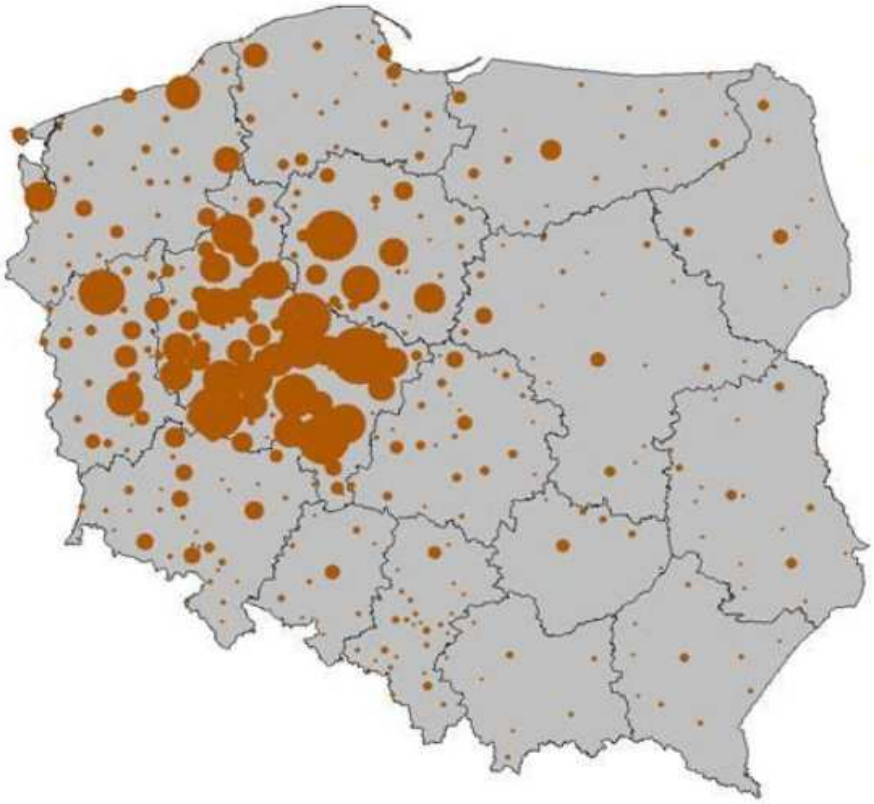
Powiązania pomiędzy aglomeracją poznańską a regionem mogą powstawać w oparciu o różne dziedziny życia społeczno - gospodarczego. Jednym z ciekawszych przykładów jest uchwycenie powiązań pomiędzy Poznaniem jako ośrodkiem akademickim a regionem na podstawie analizy funkcjonowania szkolnictwa wyższego. Poznań niewątpliwie odgrywa dominującą rolę w regionie, ciekawym zagadnieniem jest natomiast odpowiedź na pytanie o potencjał miasta jako ośrodka akademickiego i czy potencjał ten jest wykorzystywany jedynie do absorpcji studentów i kadry akademickiej do ośrodka głównego, czy też korzysta na tym cały region.

Aby odpowiedzieć na w/w pytanie należy przeanalizować strukturę szkolnictwa wyższego w regionie. W województwie wielkopolskim studiuje łącznie 164.198 studentów (2010 r.), z czego 135.062 uczy się na obszarze aglomeracji poznańskiej. Daje to w sumie 82,3% studentów wśród wszystkich osób studiujących w regionie. Dane te wskazują, że mamy do czynienia z **wyraźną dominacją jednego ośrodka akademickiego**. Należy w tym miejscu podkreślić, że jest to sytuacja w Polsce typowa. W rzadko którym województwie istnieje więcej niż jeden silny ośrodek akademicki. Wynika to również z faktu, że szkolnictwo wyższe jest jedną z funkcji o zasięgu regionalnym, z tego też względu istnienie jednego ośrodka akademickiego jest z czysto ekonomicznego punktu widzenia najkorzystniejszym wyborem. Dodatkowo na obraz ośrodków akademickich w kraju mają wpływ aspekty historyczne, do II wojny światowej w Polsce funkcjonowały w zasadzie tylko 3 ośrodki akademickie.

Dla określenia potencjału miasta jako ośrodka akademickiego należy podjąć próbę oszacowania zdolności **do przyciągania (absorpcji) studentów przez uczelnie wyższe**. Najważniejszym zagadnieniem wydaje się być odpowiedź na pytanie o liczbę i pochodzenie terytorialne osób podejmujących studia w wybranym ośrodku akademickim. Informacja ta wskazuje na siłę oddziaływania uczelni wyższej w skali kraju i regionu. Próbę odpowiedzi na to pytanie podjął Herbst (2009), który na podstawie danych z portalu społecznościowego Nasza-Klasa przeprowadził analizy potencjałów poszczególnych ośrodków akademickich. Badania te zostały wykonane na podstawie danych o około 2 mln osób będących studentami, które na w/w portalu stworzyły konto. Badania przeprowadzone przez autora wskazują, że **Poznań jest**

ośrodkiem akademickim, który jest atrakcyjny głównie dla studentów z północno - zachodniej części kraju. Niewątpliwie największy udział studentów wybierających Poznań jest wśród mieszkańców Wielkopolski. Ponadto miasto i aglomeracja poznańska jest wybierana przez maturzystów z województw ościennych, szczególnie z województwa Kujawsko – Pomorskiego (Bydgoszcz, Inowrocław, Włocławek), Lubuskiego (Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra) i Zachodniopomorskiego (Szczecin, Koszalin)

Pochodzenie studentów poznańskich uczelni.

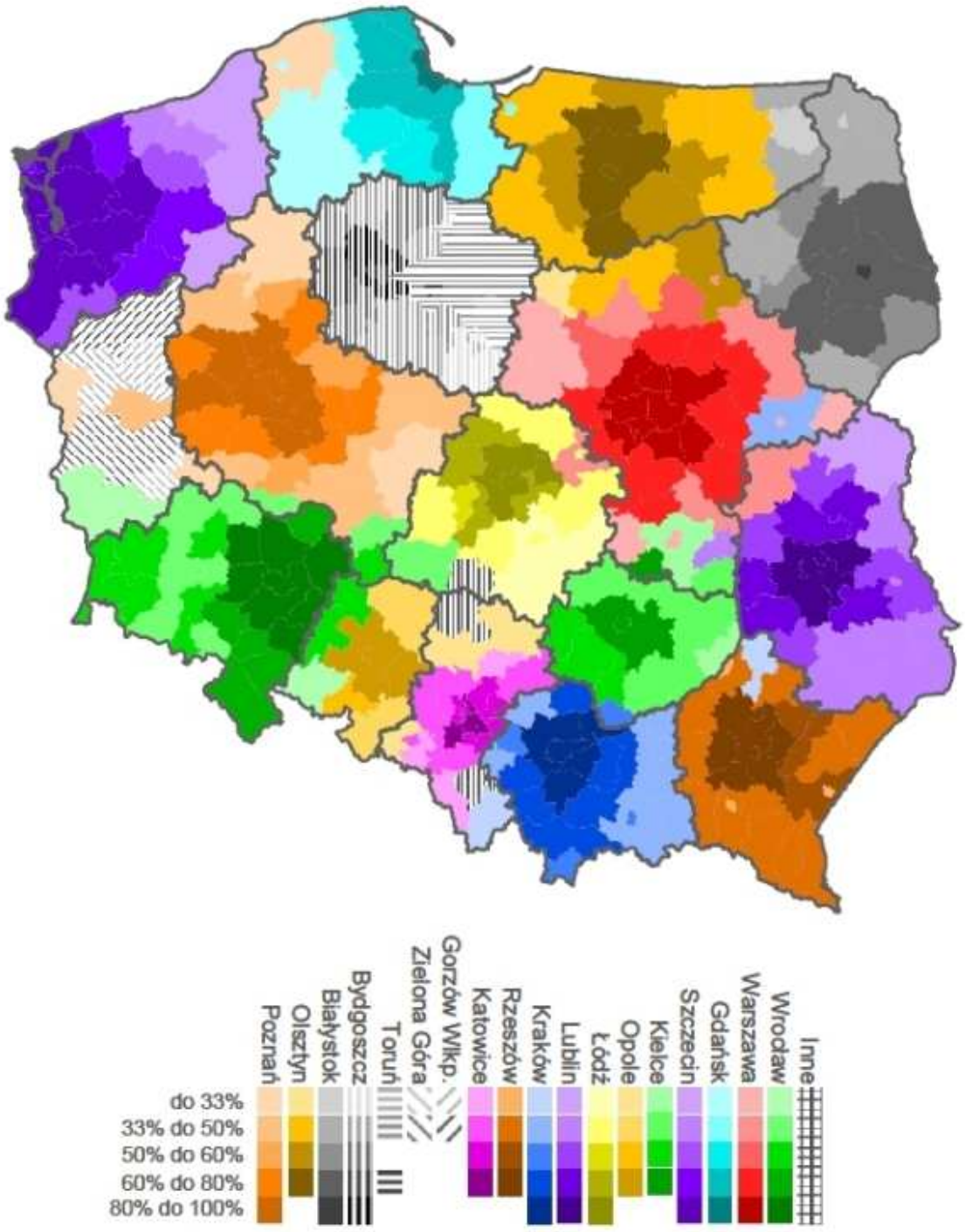


Źródło: Herbst, 2009

Interesującym zagadnieniem jest również odpowiedź na pytanie o potencjał pozostałych ośrodków i czy potencjały te pokrywają się z granicami administracyjnymi regionów. Na podstawie analiz stworzono mapę powiatów wraz z informacją na temat wyboru ośrodka akademickiego przez mieszkańców poszczególnych jednostek. Badania wskazały na **silne oddziaływanie ośrodka wrocławskiego na południowe powiaty województwa wielkopolskiego**. Szczególnie wysoki odsetek osób wybierających Wrocław charakteryzował powiat kępiński. Należy podkreślić, że w tym aspekcie spójność województwa zostaje

zachwiana. Ponadto większa liczba studentów powiatu ostrzeszowskiego i rawickiego decydowała się na studia częściej we Wrocławiu niż w Poznaniu. Bez wątpienia obok potencjału ośrodka wrocławskiego wpływ na ten wynik miała mniejsza odległość od ośrodka akademickiego, która pozwalała w przypadku Kępna i Rawicza nawet na dojazdy codzienne.

Siła przyciągania poszczególnych miast akademickich w kraju.



Źródło: Herbst, 2009

Jak już zostało wspomniane Poznań skupia ponad 82% studentów województwa, co oznacza, że niemalże cały potencjał akademicki Wielkopolski związany jest ze stolicą regionu. Warto jednak zwrócić uwagę na próbę rozproszenia usług związanych ze zdobywaniem wykształcenia wyższego, czego efektem jest ich lepsza dostępność dla mieszkańców pozostałych części województwa i co wpływałoby na podniesienie rangi i prestiżu ośrodków subregionalnych. Jednym z przykładów wzmocnienia powiązań pomiędzy Poznaniem a regionem jest tworzenie filii i ośrodków zamiejscowych poznańskich uczelni w miastach powiatowych. Warto zauważyć, że taka sama idea przyświecała utworzeniu Państwowych Wyższych Szkół Zawodowych, jako rekompensaty dla utraty funkcji wojewódzkich. PWSZ powstały w Kaliszu, Pile, Koninie a także w Gnieźnie. Ich powstanie i funkcjonowanie opiera się wciąż na kadrze naukowo-dydaktycznej wyższych uczelni Poznania.

W 2010 r. w ośrodkach regionalnych województwa funkcjonowało 5 filii i 8 ośrodków zamiejscowych poznańskich uczelni. Najwięcej z nich uruchomionych zostało przez Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu (1 filia i 6 ośrodków zamiejscowych). Zdecydowanie tańszym sposobem funkcjonowania placówki zamiejscowej jest utworzenie zamiejscowego ośrodka dydaktycznego, w którym w przeciwieństwie do filii część zajęć może odbywać się w jednostce macierzystej i który nie musi posiadać stale rezydującej w placówce kadry dydaktycznej. Spośród miast regionu najwięcej placówek tego typu funkcjonowało w Kaliszu i Koninie (po dwie).

Liczba studentów filii poznańskich uczelni w miastach powiatowych województwa wielkopolskiego.

L.p.	Filie poznańskich uczelni	Liczba studentów
1	UAM - Wydział Zamiejscowy w Kaliszu	2874
2	Wyższa Szkoła Pedagogiki i Administracji w Poznaniu - Wydział Zamiejscowy w Nowym Tomyślu	957
3	Wyższa Szkoła Handlu i Rachunkowości w Poznaniu - Wydział Zamiejscowy w Obornikach	35
4	Wyższa Szkoła Umiejętności Społecznych - Wydział Zamiejscowy w Koninie	131
5	Wyższa Szkoła Handlu i Rachunkowości w Poznaniu - Wydział Zamiejscowy w Wrześni	334

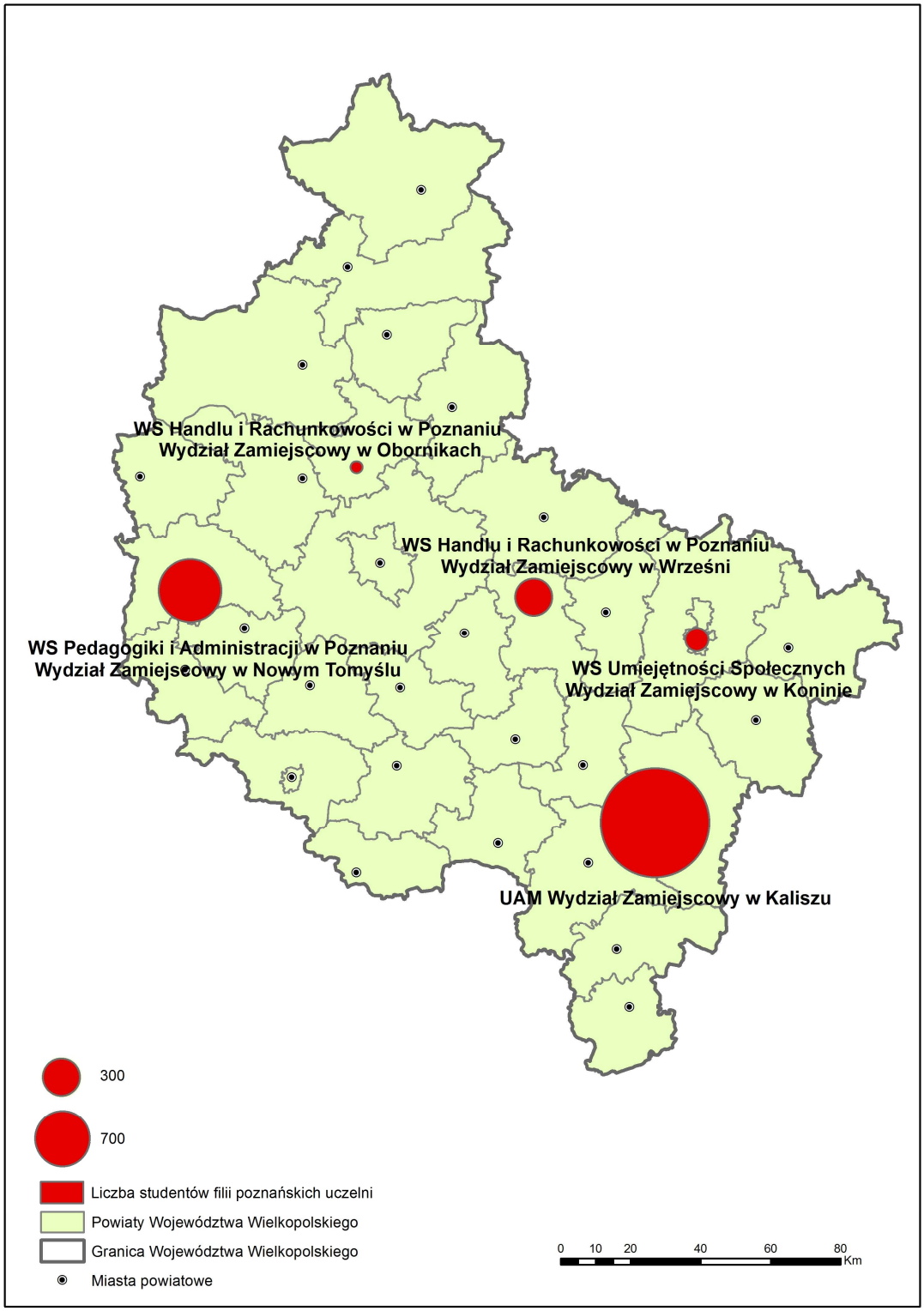
Źródło: GUS, 2010

Tab. Liczba studentów w ośrodkach zamiejscowych poznańskich uczelni w miastach powiatowych Województwa Wielkopolskiego.

L.p.	Ośrodki dydaktyczne poznańskich uczelni	Liczba studentów
1	UAM - Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Pile	117
2	UAM - Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Wągrowcu	1
3	UAM - Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Gnieźnie	777
4	UAM - Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Kościanie	260
5	UAM - Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Śremie	94
6	UAM - Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Ostrowie Wielkopolskim	199
7	Politechnika Poznańska - Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Kaliszu	161
8	Politechnika Poznańska - Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Koninie	76

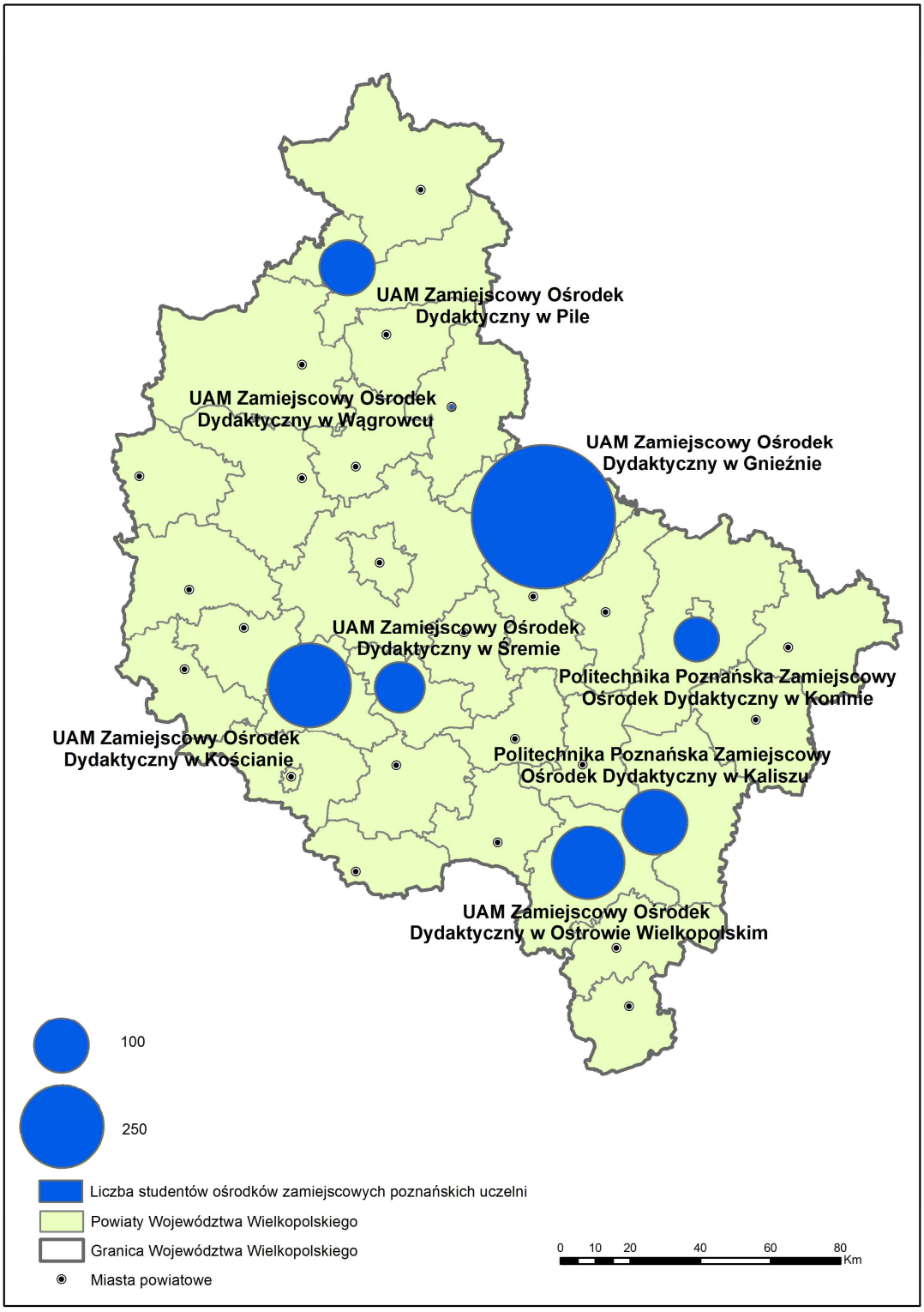
Źródło: GUS, 2010

Liczba studentów filii poznańskich uczelni w miastach powiatowych województwa wielkopolskiego



Źródło: opracowanie własne

Liczba studentów w ośrodkach zamiejscowych poznańskich uczelni w miastach powiatowych województwa wielkopolskiego.



Źródło: GUS, 2010

Tworzenie filii i ośrodków zamiejscowych wpisuje się w model dyfuzyjno - absorpcyjnego modelu rozwoju tych usług wyższego rzędu, tu funkcji akademickich. To układ, w którym obok dominującego ośrodka głównego działać będą dodatkowe jednostki w ośrodkach subregionalnych, które do tej pory były białą plamą na akademickiej mapie Polski. Idea ta miała i ma nadal zarówno zwolenników jak i przeciwników. Niewątpliwie dużą przeszkodą okazały się być koszty, nie tylko finansowe, również czasowe (w przypadku kadry dydaktycznej dojeżdżającej do ośrodków), przy jednak niższych kosztach społecznych beneficjentów - studentów. Problemem jednak okazało się stosunkowo małe zainteresowanie tymi jednostkami ze strony studentów. Biorąc pod uwagę zmiany w ustawie o szkolnictwie wyższym wydaje się, że mimo próby rozproszenia usług edukacyjnych udział liczby studentów studiujących poza głównym ośrodkiem regionu będzie malał.

Analizując spójność terytorialną województwa Wielkopolskiego należy podkreślić także problem powiatów peryferyjnych. Szczególnie silne oddziaływanie ośrodka wrocławskiego na południu województwa wielkopolskiego, powinno zmusić do refleksji i zastanowienia nad próbą „odzyskania" utraconych jednostek i zwiększenia konkurencyjności Poznania, ale także Kalisza.

5. ZWIĄZEK MIĘDZY WOJEWÓDZTWEM I METROPOLIĄ A CELE POLITYKI REGIONALNEJ W WIELKOPOLSCE

Jak słusznie zauważa się w Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020, diagnoza społeczno-gospodarcza i analiza strategiczna nie wystarczają do sformułowania celów rozwoju Wielkopolski. Wymaga to także rozstrzygnięć dodatkowych. Przesłanek dla tych decyzji nie dostarczy tylko analiza. Powinna być ona uzupełniona wynikiem decyzji politycznych i uzgodnień z partnerami społecznymi.

Podstawowym dylematem rozwoju regionalnego jest rozstrzygnięcie kwestii, czy kształtując rozwój Wielkopolski należy kierować się zasadą efektywności, czy zasadą zaspokajania potrzeb (tamże). Zasady te nie idą w parze. Najczęściej największą efektywność uzyskuje się tam, gdzie skala problemów rozwojowych jest mniejsza. Z kolei rozwiązywanie problemów rozwojowych nie oznacza najefektywniejszego wykorzystania środków. Jedynym racjonalnym rozstrzygnięciem tego dylematu jest przyjęcie kompromisu. Należy wspierać miejsca, branże lub grupy najefektywniejsze, lecz przede wszystkim wtedy, gdy efekty tego wsparcia promieniują na inne, bardziej problemowe obszary. Zasada kompromisu nie oznacza, że środki przeznaczone na rozwój należy dzielić równo, między efektywnych i słabych. Kompromis, to przynajmniej nierosnące dysproporcje między „lokomotywami" a obszarami problemowymi. Oznacza to, że priorytetem powinny być mechanizmy wyrównujące tempo rozwoju, a przynajmniej, utrzymujące różnice na niezmiennym poziomie.

Problem ten najwyraźniej widać w relacji aglomeracja poznańska – pozostała część regionu. Inwestycje w Poznaniu i okolicy oznaczają największą wartość dodaną, czyli najefektywniejsze wykorzystanie środków. Z drugiej strony, trzeba zrozumieć głosy, że koncentracja nakładów w Poznaniu powiększa dysproporcje tempa rozwoju regionu. Dyskutując o tym problemie należy jednak pamiętać, że intensyfikacja rozwoju reszty Wielkopolski nie może odbywać się poprzez hamowanie rozwoju Poznania, a wręcz przeciwnie. Należy mieć świadomość, iż bez pozytywnego wpływu rozwoju tego ośrodka wzrostu, rozwój Wielkopolski może być wolniejszy (Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020 r.)

Przedstawiony powyżej dylemat weryfikacji paradygmatu rozwoju regionalnego wielkopolski, w kontekście aktualizacji strategii regionalnej sprowadza się do dylematu rozwojowego: rdzeń czy peryferia, konkurencyjność czy spójność.

Próbę rozwiązania tego dylematu przynosi Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego Kraju do 2030 r. W Strategii tej ustalono następujące **cele polityki regionalnej do 2020 roku**:

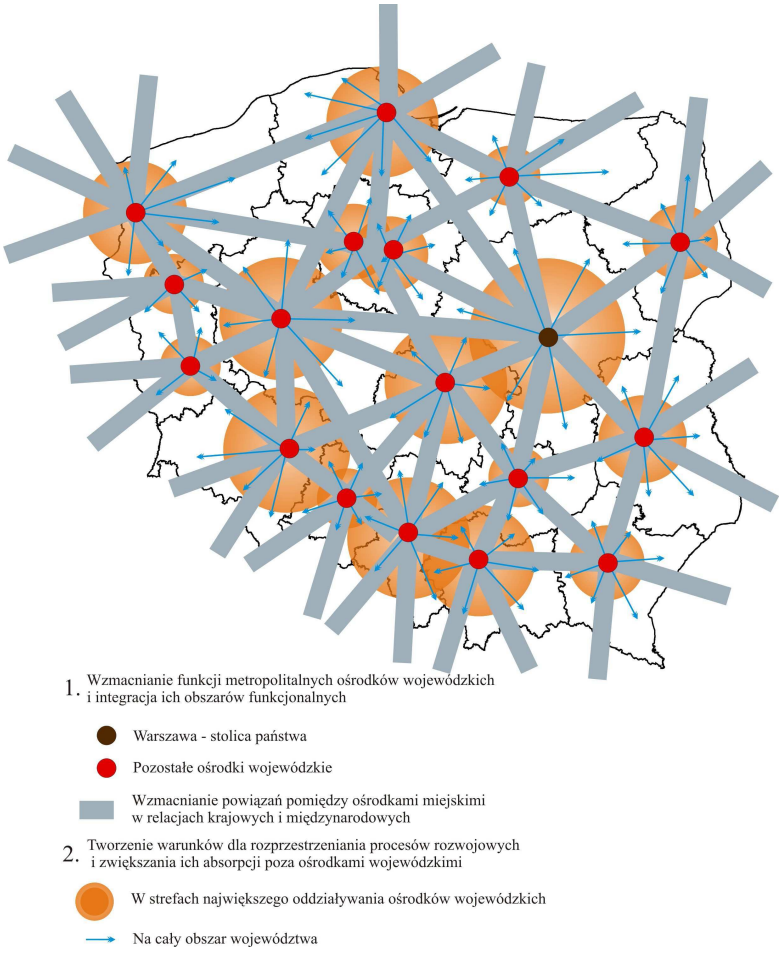
1. Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów („konkurencyjność")
2. Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych („spójność")
3. Tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań. rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie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

W założeniach Strategia wskazuje na dyfuzyjno-absorpcyjny model rozwoju regionalnego (w projekcie strategii początkowo określany jako model polaryzacyjno-dyfuzyjny). W myśl zapisów strategii są to **przestrzenne kierunki działań w ramach realizacji celu: wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów.** Według zapisów KSRR, generowany przez ośrodki wojewódzkie wzrost gospodarczy może i powinien zostać wykorzystany przez ich regiony funkcjonalne.

Przedstawiona w niniejszym opracowaniu charakterystyka relacji aglomeracja poznańska - region Wielkopolski skłania do konstatacji, że relacje te rozpatrywane mogą być w dwóch ujęciach:

- Modelu absorpcji potencjałów regionalnych w rdzeniu regionu
- Modelu dyfuzji niektórych z tych potencjałów na obszary peryferyjne w stosunku do rdzenia regionu

Metropolia-region. Relacje przestrzenno-funkcjonalne



W kontekście absorpcyjnym można rozpatrywać wpływ aglomeracji poznańskiej na spójność regionu jako częściowo negatywny, poprzez efekt wymywania. Wynika to z dużego poziomu polaryzacji związanego z bardzo wysoką koncentracją działalności społeczno-gospodarczej na obszarze aglomeracji poznańskiej w stosunku do pozostałych części regionu wielkopolskiego. Polaryzacja ta, jak zauważa Churski (2009) wpływa na pogłębianie wewnątrzregionalnych różnic w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego, co „w negatywny sposób oddziałuje na spójność rozpatrywaną w ujęciu wyrównawczym". Jednocześnie trzeba mieć na uwadze pozytywny wpływ aglomeracji poznańskiej na dynamikę rozwoju i konkurencyjność regionu wielkopolskiego. Wiąże się to przede wszystkim z bardzo wysoką koncentracją działalności społeczno-gospodarczej na obszarze tej aglomeracji (25% ludności regionu wielkopolskiego z relatywnie wyższym poziomem wykształcenia, 37% podmiotów gospodarki narodowej regionu, 40 % udziałem w sferze usług

wyższego rzędu). Absorpcję, dzięki wysokiej dostępności komunikacyjnej ze znacznej części obszaru regionu potęguja dojazdy do pracy, migracje rezydencjalne i edukacyjne np. do usług akademickich. Sytuacja taka tworzy jednak naturalne warunki dla komplementarności układu regionalnego w wymiarze społecznym i gospodarczym (Churski 2009).

Jak wykazały analizy w aglomeracji poznańskiej nie wykształciły się jeszcze silne układy powiązań funkcjonalnych o zasięgu regionalnym. Wynika to z własności regionu Wielkopolski, jego znacznych rozmiarów oraz specyfiki układu osadniczego W układzie tym oprócz obszaru rdzeniowego, kształtującej się metropolii Poznań, występują silne ośrodki mezoregionalne (dawne stolice wojewódzkie), które same generują rozwój, stając się mezoregionalnymi ośrodkami absorpcji w zakresie gospodarki, życia społecznego, w tym także usług wyższego rzędu. Sieć ta doskonale uzupełniona jest mniejszymi ośrodkami powiatowymi o zasięgu subregionalnym. **Funkcjonujący model absorpcyjny w województwie wielkopolskim można nazwać modelem absorpcji policentrycznej, z wyraźną jednak przewagą aglomeracji poznańskiej nad innymi ośrodkami osadniczymi regionu.** Tę cechę (swoista „kaskadowść sieci osadniczej") należy uznać za bardzo korzystną z punktu widzenia rozwoju regionalnego, o innym wymiarze niż ma to miejsce w regionach monocentrycznej absorpcji (np. województwo mazowieckie).

Na podstawie badań należy sformułować tezę, że województwo wielkopolskie jest przykładem jednostki regionalnej, której funkcjonowanie opiera się o dyfuzyjno - absorpcyjny model rozwoju. Z jednej strony istnieje jeden silny ośrodek, którego oddziaływanie sięga do około 60 km od granic miasta (zasięg poznańskiego obszaru metropolitalnego WBPP określiło głównie w oparciu o dojazdy do pracy – metropolitalny rynek pracy). Z drugiej strony są 4 silne ośrodki mezoregionalne, które spełniają część funkcji ośrodka głównego dla obszarów położonych powyżej 60 km od Poznania. Są to w większości funkcje subregionalne, aczkolwiek realizowane są na ich obszarze implementacje pewnych funkcji o zasięgu wojewódzkim (np. szkolnictwo wyższe). Aglomeracja nie zdominowała rozwoju gospodarczo regionu, w związku z tym nie jest w stanie „zassać" jego całego potencjału społecznego i gospodarczego. Drugim czynnikiem jest duża powierzchnia województwa, która wymusza policentryczny rozwój (w przeciwieństwie do Warszawy, której potencjał „wymywa" województwo mazowieckie a także obszary województw ościennych np. łódzkiego). Warszawa, której potencjał szacuje się na 60-70% potencjału regionu jest

ośrodkiem tak silnym, że pozostałe subregionalne zostały przez stolicę całkowicie zdominowane, a co za tym idzie ich rola i funkcje uległy ograniczeniu.

Podobne wnioski formułuje aktualna Strategia rozwoju województwa Wielkopolskiego, wskazująca na **istnienie w ramach regionu ośrodków subregionalnych, które w pewnym stopniu równoważą siłę oddziaływania centralnej aglomeracji województwa**. Są to miasta, których obecna pozycja jest efektem potencjału własnego, który wykształcił się głównie dzięki wprowadzonemu podziałowi administracyjnemu w roku 1975. W wyniku reformy z roku 1999 jednostki te utraciły status miasta wojewódzkiego, stając się ośrodkami powiatowymi nowego województwa. Do jednostek tych należą: kalisko – ostrowski zespół miejski, Konin, Leszno i Piła. Nie należy się jednak z dzisiejszej do końca zgodzić z tezą w ww. dokumencie „że pomimo podobnej klasy wielkości z uwagi na bliskie położenie Poznania i brak funkcji administracyjnych trudno jako ośrodek subregionalny zaklasyfikować Gniezno". Miasta takie jak Piła czy Leszno *de facto* nie pełnia już żadnych regionalnych funkcji administracyjnych, a potencjał Gniezna jako ośrodka szkolnictwa wyższego jest już znaczący (np. Gniezno – 2.800, Piła – 4500 studentów). Warto przy okazji zwrócić uwagę na następujące zagadnienie. Problemem ośrodków zamiejscowych i filii uczelni wyższych jest zbyt mała oferta jeżeli chodzi o kierunki. Problemem jest też niższy, tak odbierany przez studentów poziom nauczania, który jest pochodną braków w wyposażeniu oraz koniecznością dojazdów kadry dydaktycznej. Należy się więc liczyć (zwłaszcza wobec nizu demograficznego na rynku edukacyjnym) ze likwidacją części ośrodków akademickich lub też przeciwdziałając temu zjawisku zmianą sposobu funkcjonowania ośrodków (rozszerzenie oferty dydaktycznej i kadrowej)

Z punktu widzenia spójności terytorialnej bardzo ważne jest zapewnienie szybkich dojazdów komunikacją zbiorową do rdzenia regionu i do najważniejszych ośrodków mezoregionalnych. Konieczne jest zwiększenie liczby bezpośrednich połączeń i skrócenie czasu podróży. Uwaga ta odnosi się najbardziej do Kalisza, który będąc drugim co do wielkości ośrodkiem województwa ma słabe połączenia ze stolicą Wielkopolski. - **dla utrzymania i wzmocnienia policentrycznego modelu dyfuzyjno - absorpcyjnego** ważne jest zintensyfikowanie częstotliwości kursowania komunikacji w ośrodkach subregionalnych (Piła, Leszno, Konin, Kalisz-Ostrów), szczególnie w godzinach szczytu związanego z dojazdami do pracy. Pozwoli to na wykreowanie

subregionalnych stref dojazdów do pracy. Rekomendacją dla rozwoju ośrodków regionalnych może być tworzenie filii instytucji regionalnych, np. oddziałów urzędu wojewódzkiego i marszałkowskiego.

Instrumentem rozwoju ośrodków subregionalnych mogą być plany zagospodarowania i plany strategiczne rozwoju subregionów. Warto byłoby przygotować osobne dokumenty strategiczne dla wskazanych subregionów jako uzupełnienie strategii regionalnej i strategii rozwoju obszaru metropolitalnego. Ich powstanie zaangażowane byłyby lokalne środowiska (w tym naukowe) na wzór Strategii rozwoju aglomeracji Poznańskiej 2020.

Istotne wydaje się bowiem znaczenie dla realizacji strategii regionalnej ma tworzenie kaskadowych systemów powiązań wewnątrzregionalnych średnich miast województwa, uzupełniających funkcje regionalne Poznania. Zaspokajałoby to zapewne także lokalne ambicje tych ośrodków, wciąż istotne po utracie funkcji administracyjnych stopnia wojewódzkiego

Metropolia – region. Relacje strategiczno-polityczne

Krajowa strategia rozwoju regionalnego 2020, podobnie jak wiele innych dokumentów (Strategia Europa 2030, raport Polska 2030, Karta Lipska, zob. rozdz. 1) zaleca tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie („sprawność").

Najbardziej sprzyjająca polityce rozwoju regionalnego, w tym wzrostu spójności i konkurencyjności regionu, jest koncepcja regionalnego współzarządzania (*governance*), dająca największe szanse na sharmonizowany, zrównoważony przestrzennie i funkcjonalnie rozowój. *Governance* powinno się traktować jako poszukiwanie rzeczywistych i przynoszących korzyści platform współdziałania różnych poziomów i podmiotów administracji – na różnych jej szczeblach: ponadpaństwowym, państwowym, regionalnym i lokalnym, poprzez tzw. **„wieloszczeblowe rządzenie" (*multi-level governance*)**. Przykładem powinien być tutaj wypracowanie w województwie wielkopolskim modelu współdziałania metropolia-region.

Dotychczasowa działalność Rady Aglomeracji Poznańskiej i jej następcy Stowarzyszenia Metropolia Poznań wskazuje na deficyty współpracy z ważnym

partnerem wdrażania strategii (zarówno regionalnej jaki metropolitalnej – o tym samym horyzoncie czasu 2020) jakim jest samorząd regionalny. Rola tego szczebla administracji publicznej w inicjowaniu i koordynacji współpracy samorządowej jest szczególnie widoczna w aglomeracji trójmiejskiej i wrocławskiej, gdzie marszałkowie województw są członkami Rady Metropolitalnej. Pomimo braku prawnych przeciwwskazań, województwo wielkopolskie jako jednostka samorządowa nie wchodzi w skład Stowarzyszenia Metropolia Poznań. Stąd też kluczowego znaczenia nabiera wypracowanie mechanizmów współpracy metropolii z samorządem województwa i podległymi mu jednostkami. Za najbardziej istotną należy uznać kooperację w dziedzinach wymienionych w poniższej tabeli (wg Koncepcja wdrażania… 2011)

Kluczowe dziedziny współpracy Stowarzyszenia Metropolia Poznań z samorządem województwa i podległymi mu jednostkami (wg zapisów strategii rozwoju Aglomeracji Poznańskiej, 2011)

Dziedzina współpracy	Programy strategiczne	Kompetencje samorządu województwa
Polityka przestrzenna	1.1. Koncepcja zagospodarowania przestrzennego metropolii poznańskiej	opracowanie kierunków zagospodarowania przestrzennego Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego
Ochrona przyrody	1.5. Kształtowanie i ochrona terenów o wysokich walorach przyrodniczych	wyznaczanie parków krajobrazowych i obszarów chronionego krajobrazu, zarządzanie parkami krajobrazowymi
Gospodarka odpadami	1.7. Zintegrowany system gospodarki odpadami	aktualizacja Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Wielkopolskiego, określenie regionów działania zakładów zagospodarowania odpadów
Infrastruktura drogowa	2.1. Metropolitalny wielofunkcyjny węzeł transportowy	ustalanie sieci dróg wojewódzkich, ich budowa, modernizacja i bieżące utrzymanie
Infrastruktura lotnicza	2.1. Metropolitalny wielofunkcyjny węzeł transportowy	współudziałowiec Portu Lotniczego Poznań-Ławica

Infrastruktura i transport kolejowy	2.1. Metropolitalny wielofunkcyjny węzeł transportowy 2.2. Kolej metropolitalna 2.3. Zintegrowany transport publiczny	modernizacja linii kolejowych o znaczeniu regionalnym, organizacja regionalnych przewozów pasażerskich
Wspieranie gospodarki	3.1. Harmonizacja wspierania gospodarki 3.2. Powiązania i transfer technologii	wspieranie przedsiębiorców i jednostek naukowych w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego
Kultura	4.2. Współpraca i uczestnictwo w kulturze	prowadzenie instytucji kultury o znaczeniu regionalnym (teatry, filharmonia, muzea)
Turystyka	4.3. Metropolitalna oferta turystyczna	
Polityka społeczna	4.5. Bezpieczeństwo publiczne w metropolii 4.6. Metropolia równych możliwości społecznych	prowadzenie szpitali i stacji pogotowia ratunkowego, działalność Wojewódzkiego Urzędu Pracy i Regionalnego Ośrodka Pomocy Społecznej

Przykładowy zakres współdziałania samorządu regionalnego i samorządów lokalnych przedstawiono w zakresie realizacji koncepcji kolei metropolitalnej.

Program 2.2. Strategii Metropolia 2020. Kolej metropolitalna (źródło: System wdrażania strategii rozwoju aglomeracji poznańskiej, 2011)

Nazwa działania	Koordynator	Realizatorzy i partnerzy	Priorytetowe zadania do wykonania
2.2.1 Zwiększenie częstotliwości połączeń kolejowych w metropolii. 2.2.2. Wprowadzenie taktowanego rozkładu jazdy i kompleksowego systemu informacji pasażerskiej.	Samorząd województwa	Przewozy Regionalne, Koleje Wielkopolskie	1. Zakup taboru kolejowego 2. Zwiększenie częstości przewozów 3. Remont kolejnych linii kolejowych
2.2.3. Integracja kolei metropolitalnej z lokalnymi systemami transportu zbiorowego. 2.2.4. Modernizacja i budowa nowych stacji, przystanków i węzłów przesiadkowych.	Stowarzyszenie Metropolia Poznań – stanowisko ds. transportu	Samorząd województwa, Przewozy Regionalne, Koleje Wielkopolskie, MPU, WBPP, CBM, urzędy gmin, organizatorzy transportu publicznego	1. Aktywne włączenie się w negocjacje dotyczące integracji taryfowo-biletowej kolei metropolitalnej z lokalnymi systemami transportu zbiorowego. 2. Wykonanie przeglądu gminnych opracowań planistycznych pod kątem zgodności z propozycją

2.2.5. Kolej metropolitalna w polityce i planach zagospodarowania przestrzennego gmin.			kolei metropolitalnej w wersji WBPP lub CBM 4. Rewitalizacja dworców 5. Budowa nowych przystanków kolejowych 6. Tworzenie parkingów park&ride
2.2.6. Promocja kolei metropolitalnej	Samorząd województwa Przewozy Regionalne, Koleje Wielkopolskie Stowarzyszenie Metropolia Poznań – stanowisko ds. transportu	Urzędy gmin, organizatorzy transportu publicznego	

Konkluzja

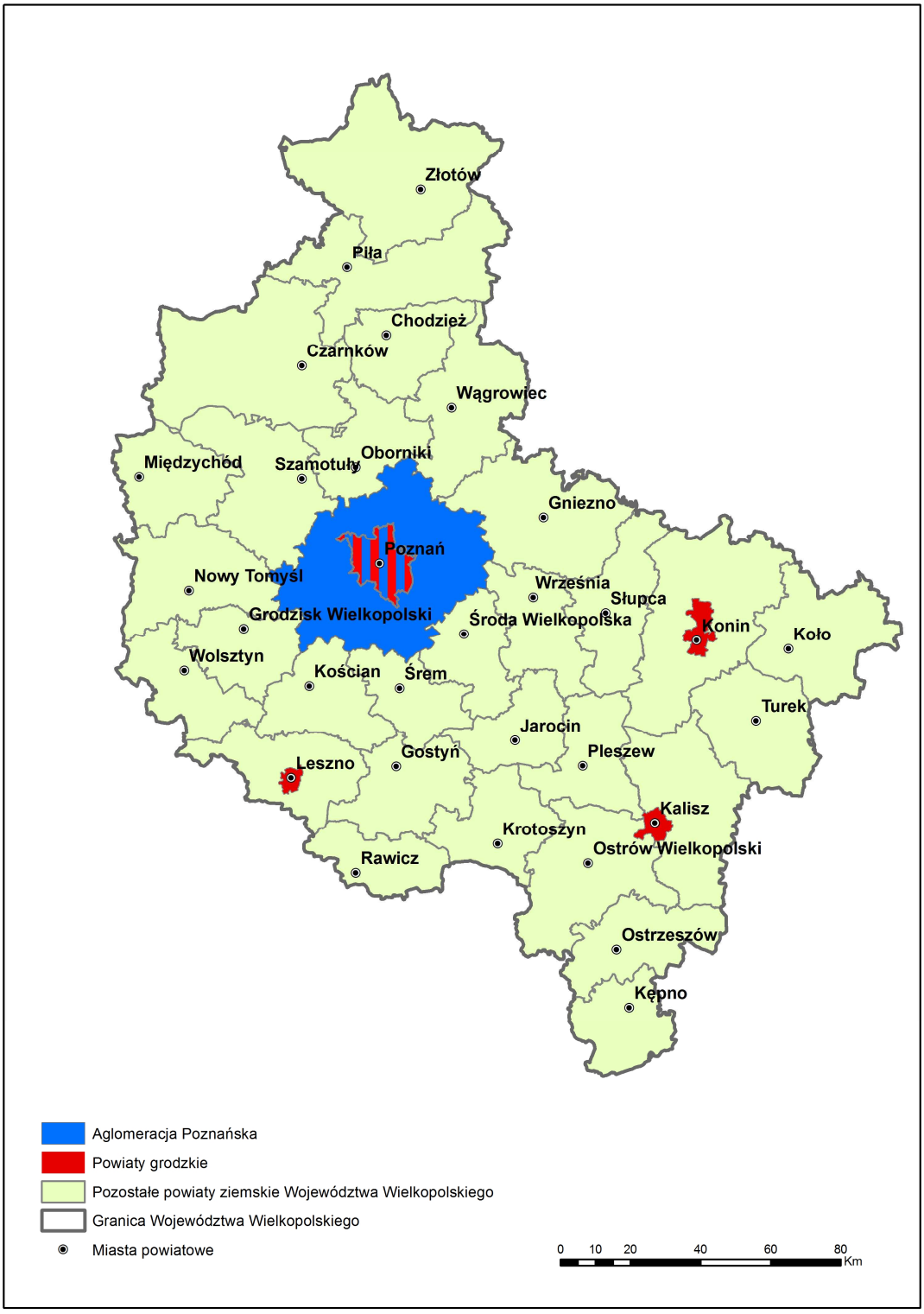
W konkluzji należy stwierdzić, że pod względem funkcjonalno-przestrzennym sieć osadnicza województwa wielkopolskiego jest równomiernie ukształtowana, co sprzyja zrównoważonemu rozwojowi regionalnemu. Niezwykle istotne dla utrzymania dynamiki wzrostu w województwie jest wzmacnianie regionotwórczych funkcji Poznania i aglomeracji poznańskiej. Wysokim tempem rozwoju charakteryzują się tylko te regiony, w których funkcjonuje dynamiczny ośrodek metropolitalny, zdolny do tworzenia, transferu oraz dyfuzji informacji, technologii i innowacji. Koncentracja tych funkcji w Poznaniu nie może jednak oznaczać konkurencji dla reszty regionu, lecz powinna być dla niego dodatkowym czynnikiem rozwoju. Niezwykle istotnym ogniwem w sieci osadniczej i gospodarczej są ośrodki mezo- i subregionalne, które wykształcając swe własne, specyficzne funkcje powinny stać się ważnym czynnikiem aktywizującym region. **Oznacza to w myśleniu strategicznym i planistycznym wdrażanie policentrycznego modelu absorpcyjno-dyfuzyjnego w województwie wielkopolskim, którego centralnym elementem jest aglomeracja poznańska, czy też szerzej (w sensie planistycznym) Poznański Obszar Metropolitalny a uzupełniającymi komponentami są kaskadowo budowane zespoły miejskie, składające się z ośrodków mezoregionalnych jako centrów, i pozostałych ośrodków powiatowych jako subcentrów rozwoju regionalnego.**

Jak wynika z dokumentu Strategia Polska 2030, podstawową rolą państwa w dynamizowaniu rozwoju kraju jest **likwidacja barier uczestnictwa w procesie sprawnego zarządzania**. Z kolei KSRR do 2020 akcentuje **wspieranie integracji obszaru funkcjonalnego** poszczególnych ośrodków miejskich poprzez działania o charakterze prawnym i organizacyjnym w zakresie dążenia do spójności i optymalizacji usług publicznych w obrębie tych obszarów.

Zapisy te wychodzą naprzeciw rzeczywistym potrzebom i oddają poważne zapóźnienia ustawodawcze w zakresie regulacji mechanizmów zarządzania i planowania na obszarach wokół dużych i średnich miast (brak nowoczesnych instrumentów wspomagających proces integracji metropolitalnej oraz integracji regionalnych zespołów miejskich)

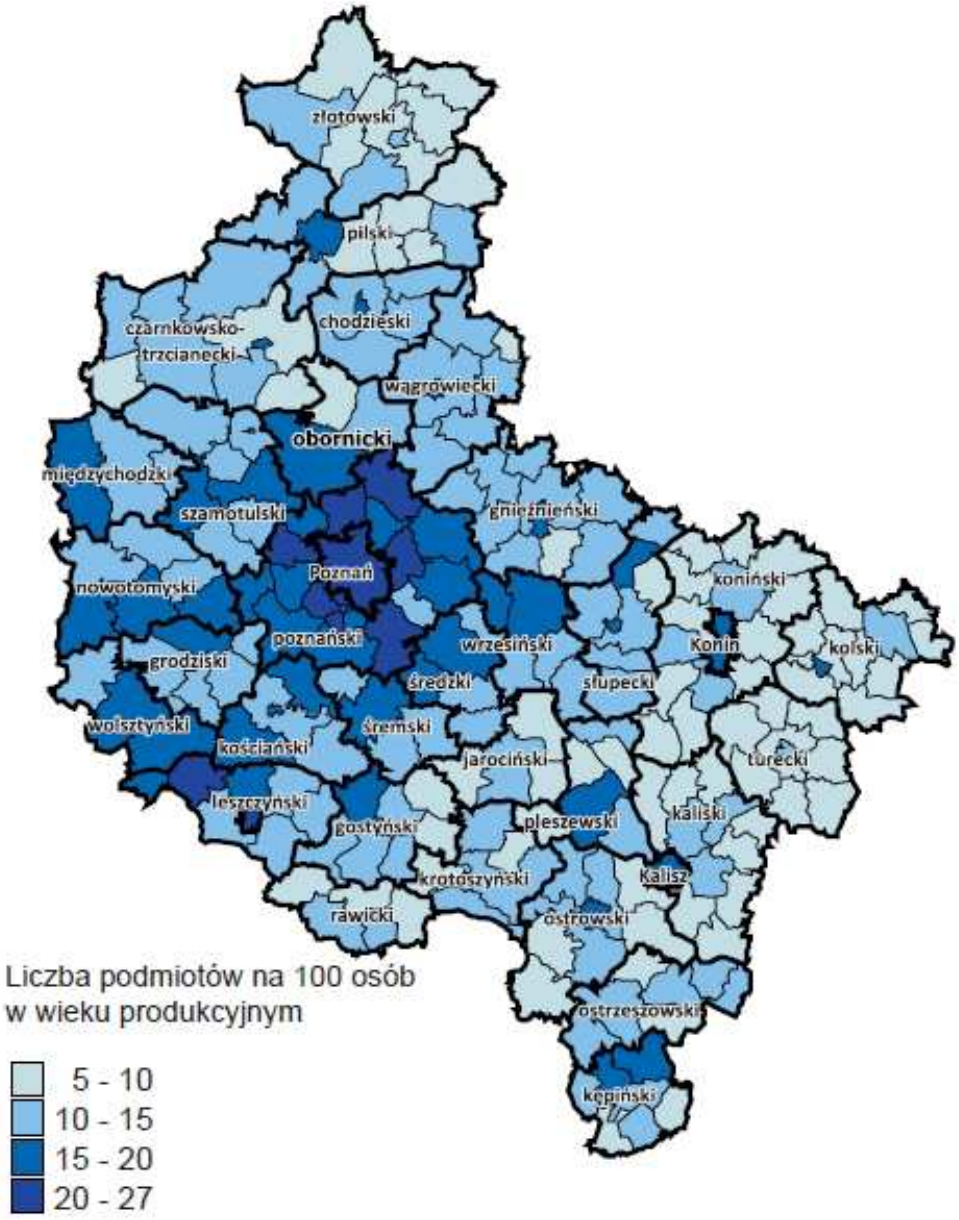
Skuteczna integracja metropolitalna w obecnym systemie prawnym napotyka na wiele ograniczeń. Ich likwidację może zapewnić nowa ustawa regulująca status obszarów metropolitalnych i zespołów miejskich w Polsce, która leży także w interesie szeroko pojmowanego rozwoju regionalnego.

Poznań i aglomeracja poznańska na tle podziału terytorialnego województwa wielkopolskiego



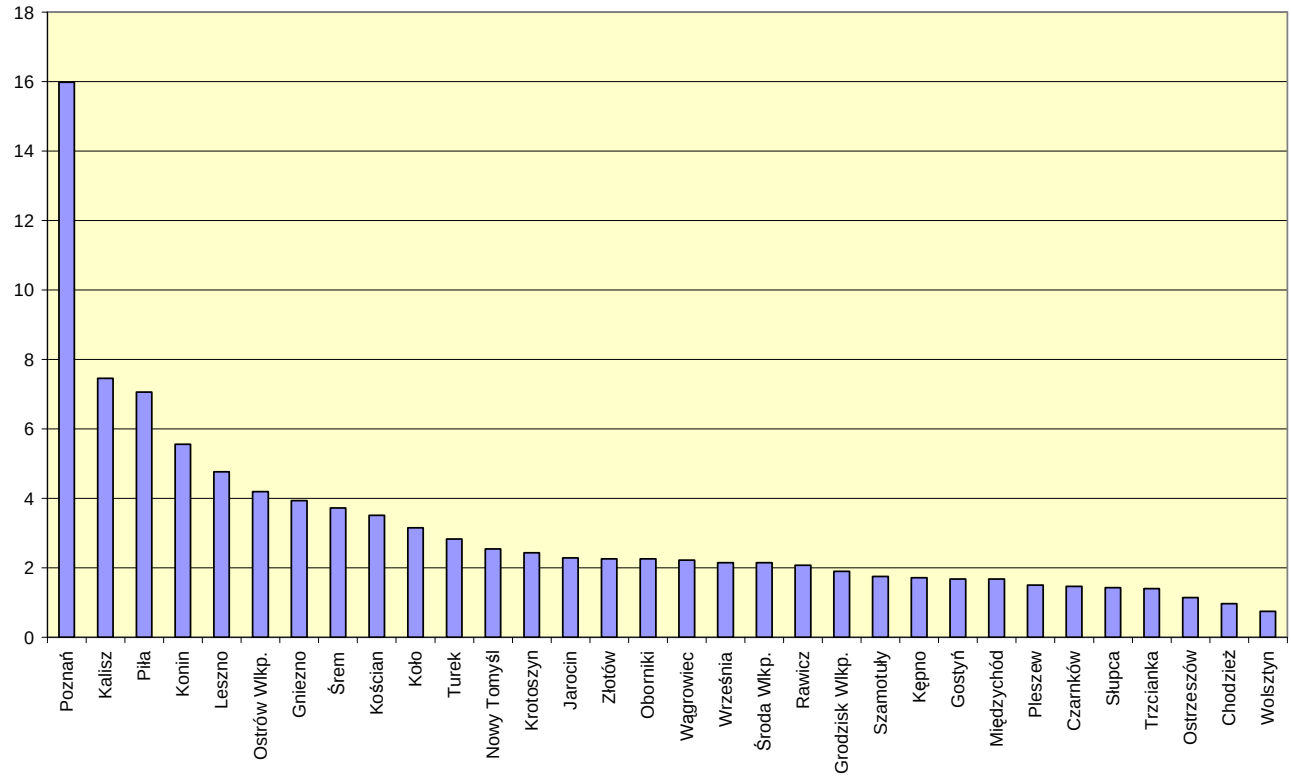
Źródło: opracowanie własne

Liczba podmiotów na 100 osób w wieku produkcyjnym w województwie wielkopolskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS.

Centralność usług miast powiatowych województwa wielkopolskiego w 2010 r.

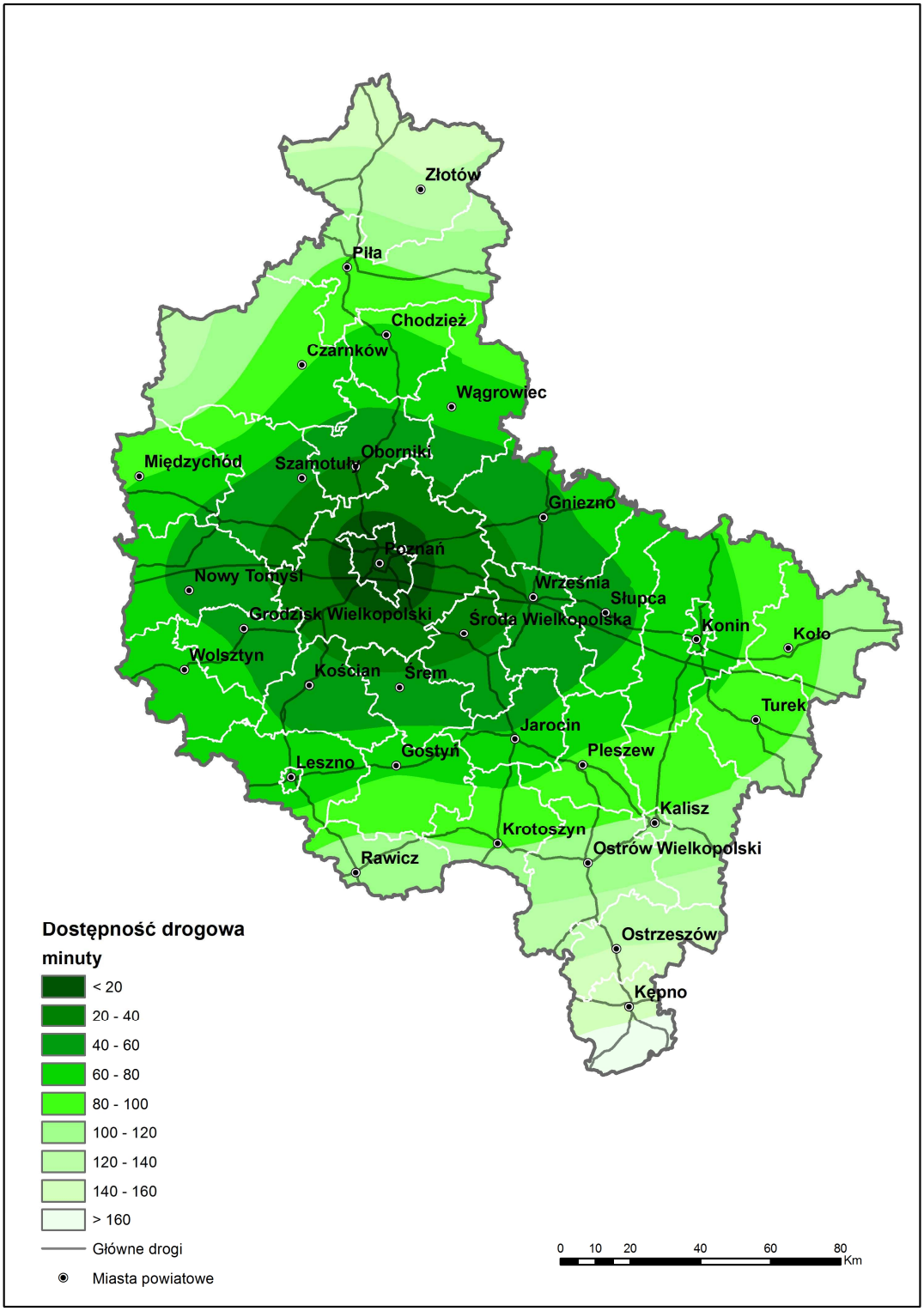


Źródło: obliczenia własne na podstawie GUS.

Województwo wielkopolskie – sieć transportowa

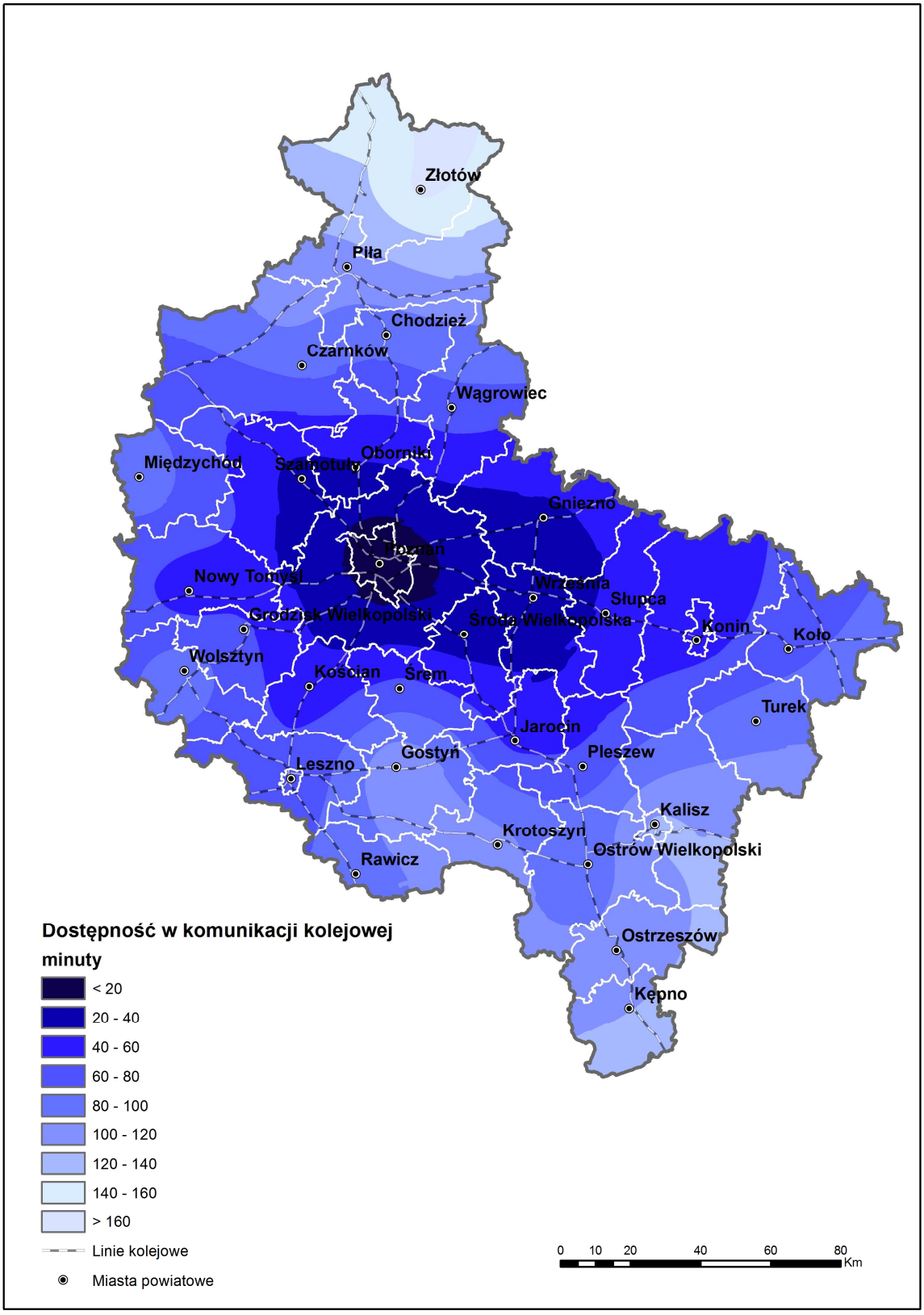
Źródło: opracowanie własne

Czasowa dostępność Poznania z regionu w transporcie drogowym



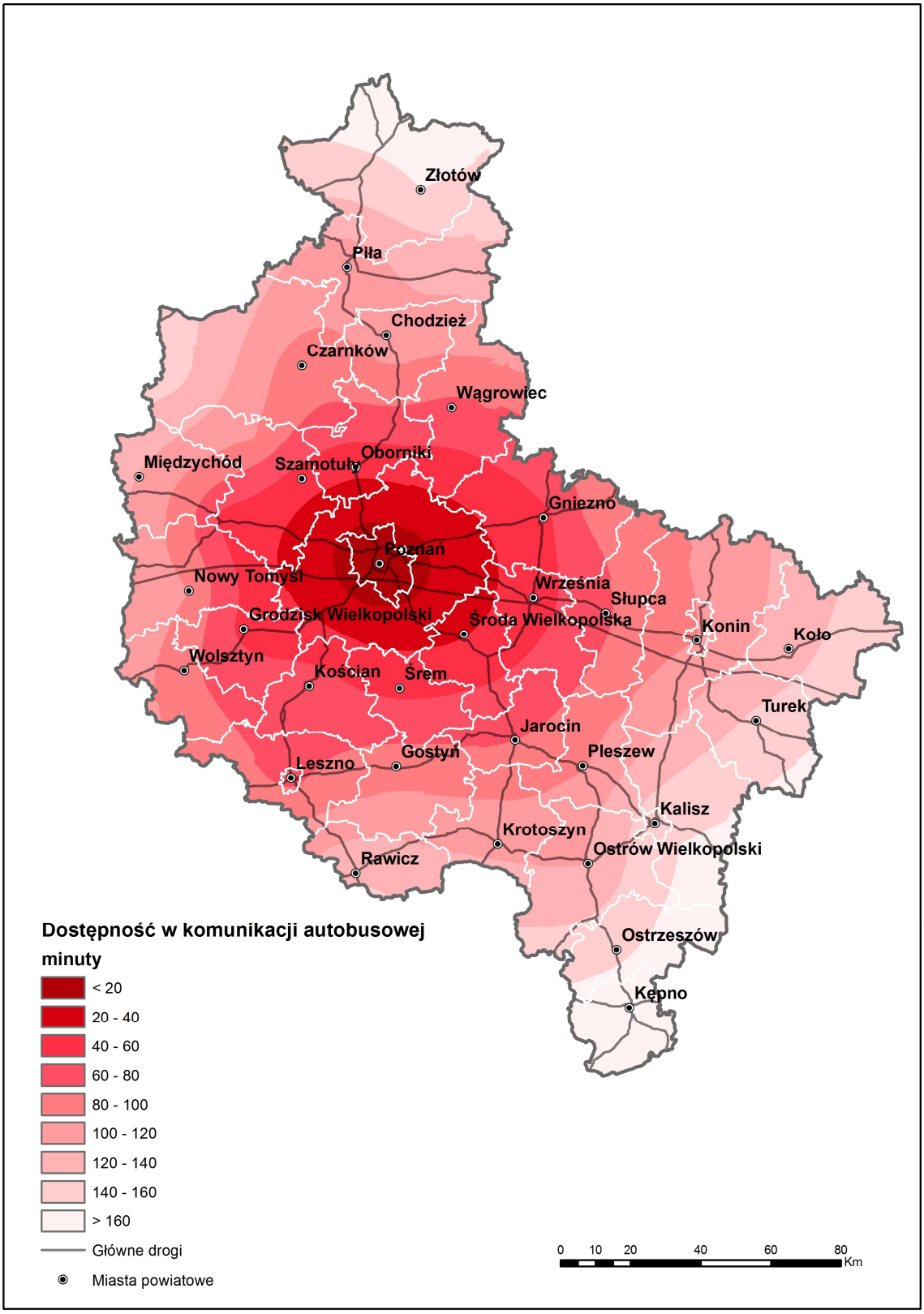
Źródło: opracowanie własne

Czasowa dostępność Poznania z regionu w transporcie kolejowym



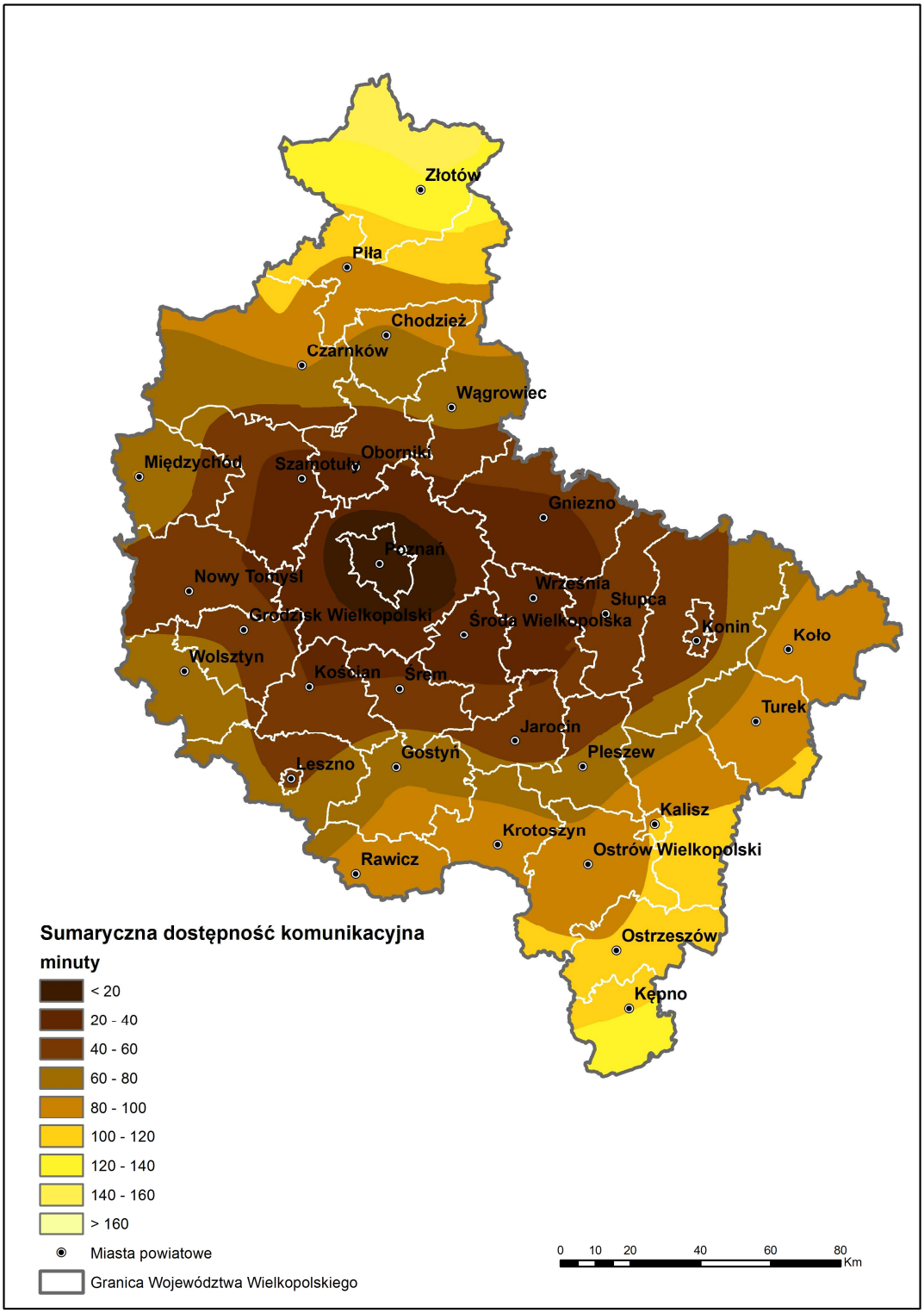
Źródło: opracowanie własne

Czasowa dostępność Poznania z regionu w komunikacji autobusowej



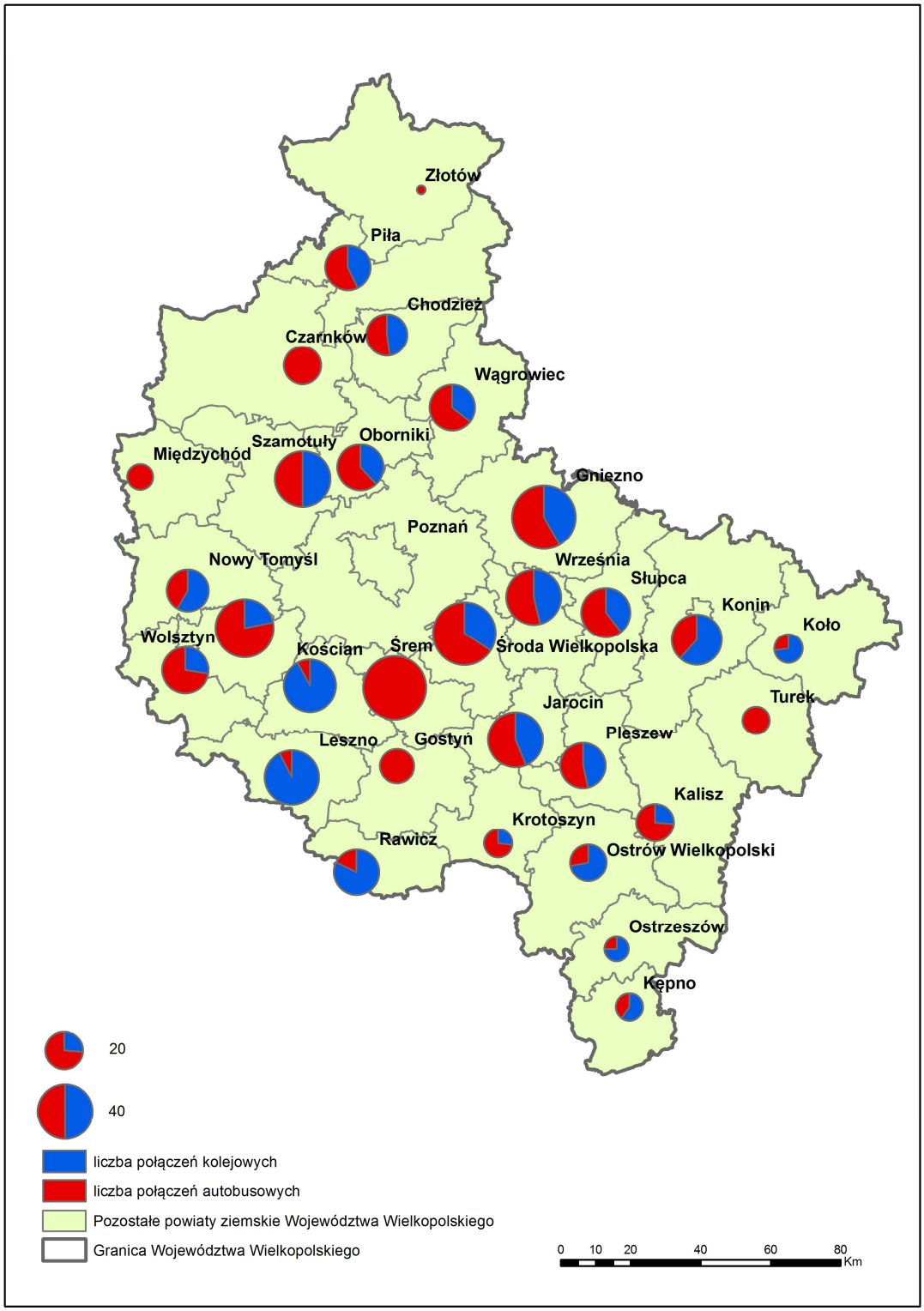
Źródło: opracowanie własne

Czasowa dostępność Poznania z regionu przy wyborze najszybszego środka transportu



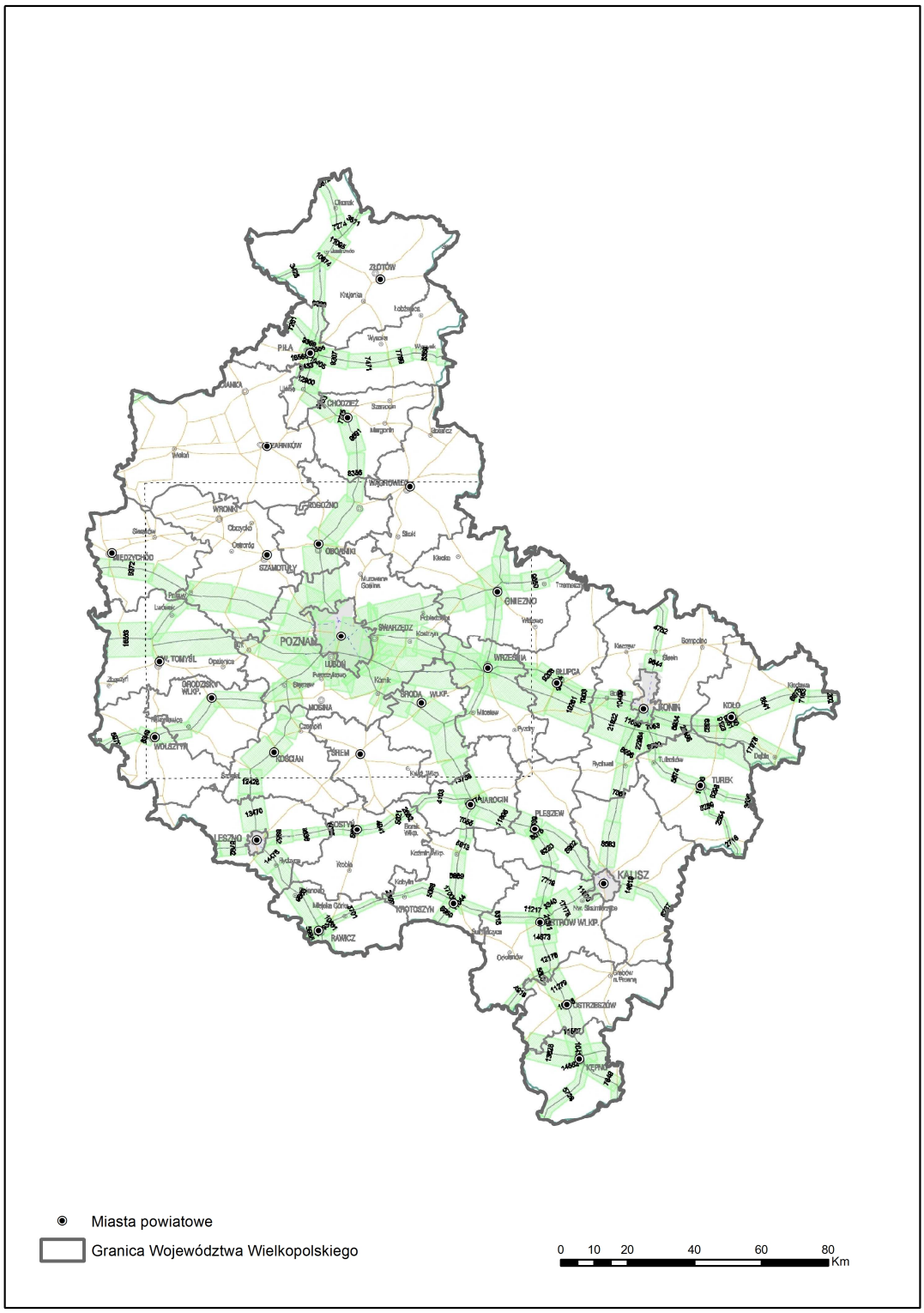
Źródło: opracowanie własne

Liczba bezpośrednich połączeń kolejowych i autobusowych miast powiatowych Województwa Wielkopolskiego z Poznaniem.



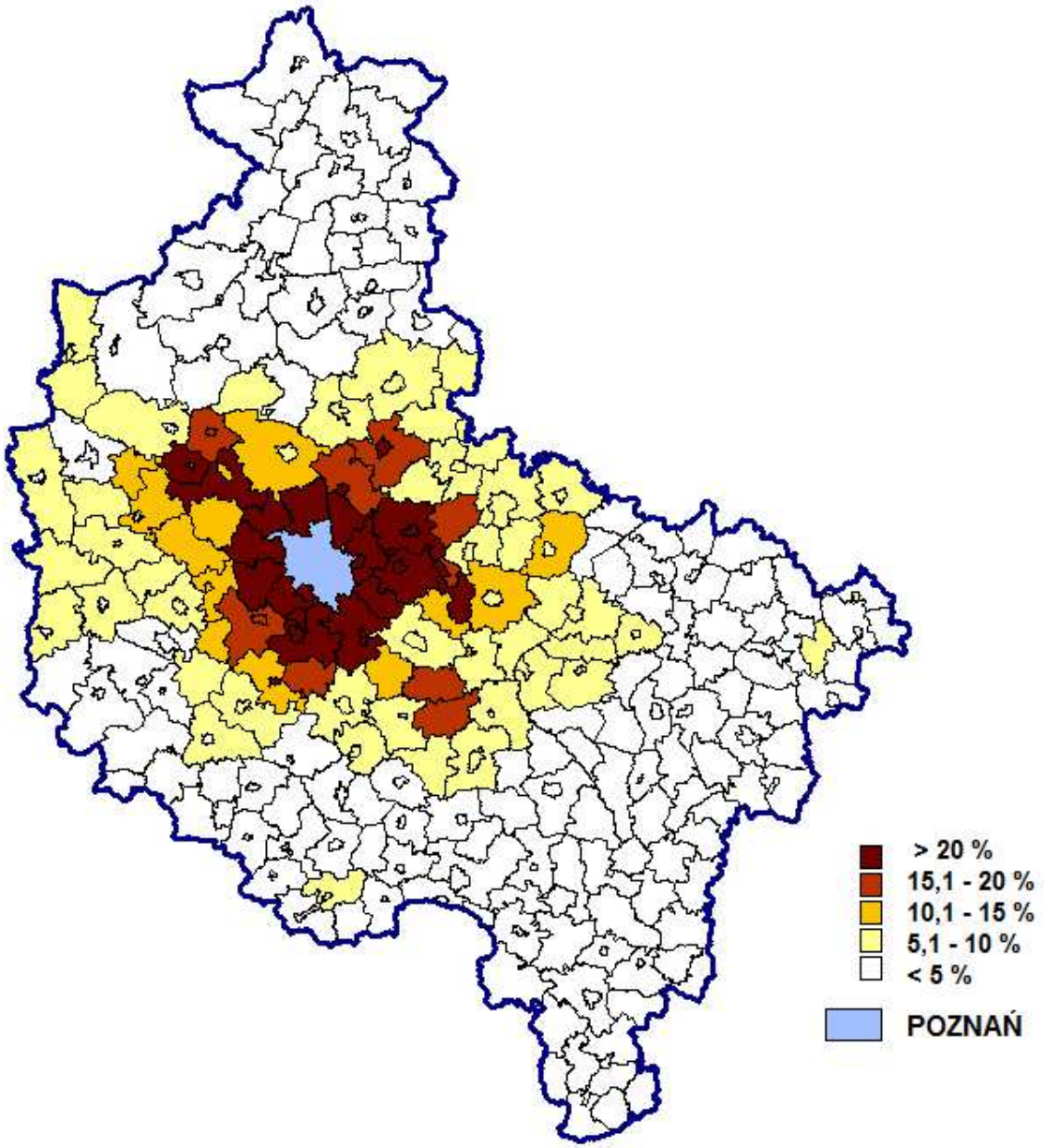
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Perdał, 2010

Natężenie ruchu pojazdów na głównych trasach województwa wielkopolskiego



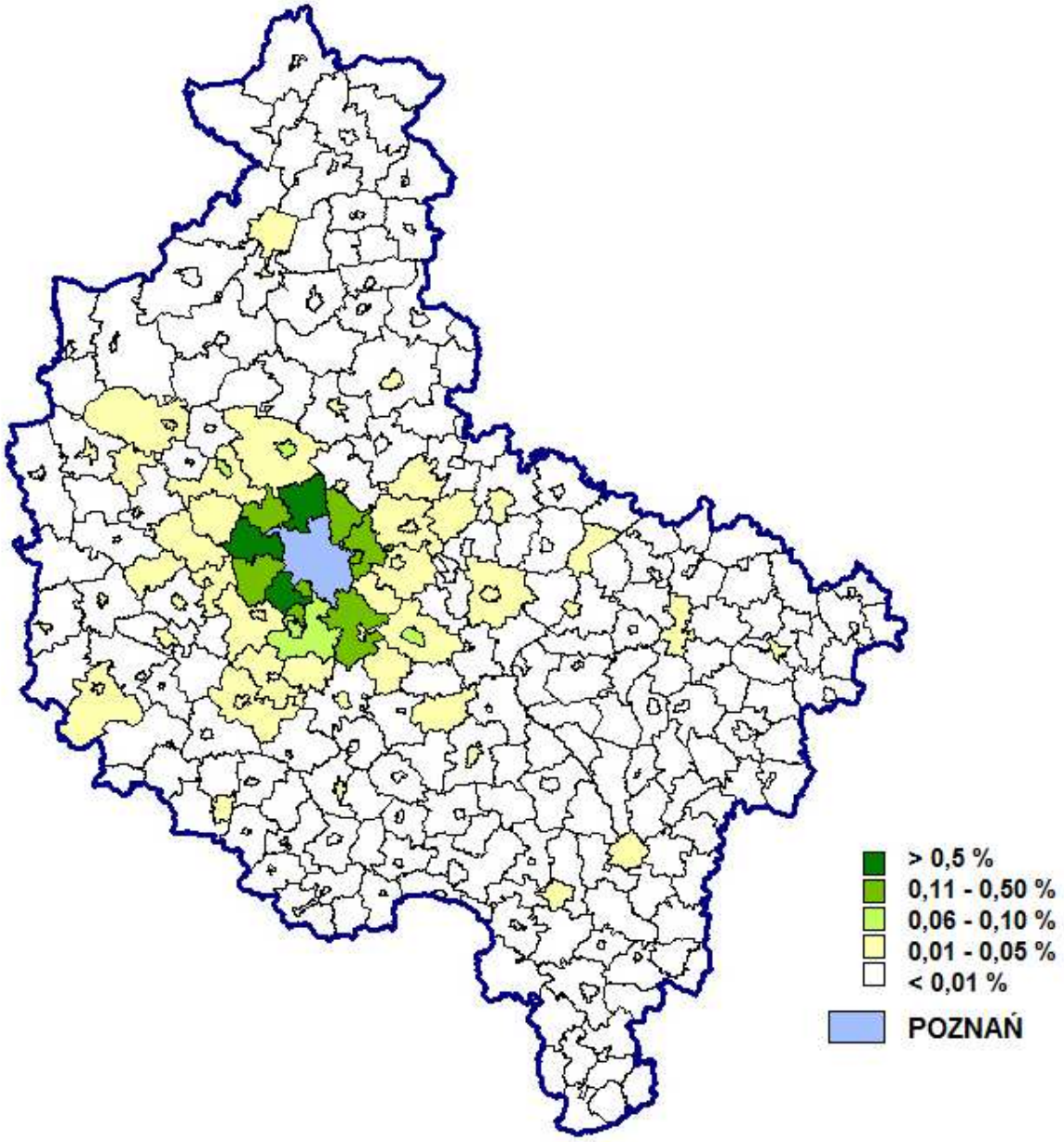
Źródło: opracowanie własne na podstawie GDDKiA, 2010

Udział mieszkańców poszczególnych gmin regionu dojeżdżających do pracy do Poznania



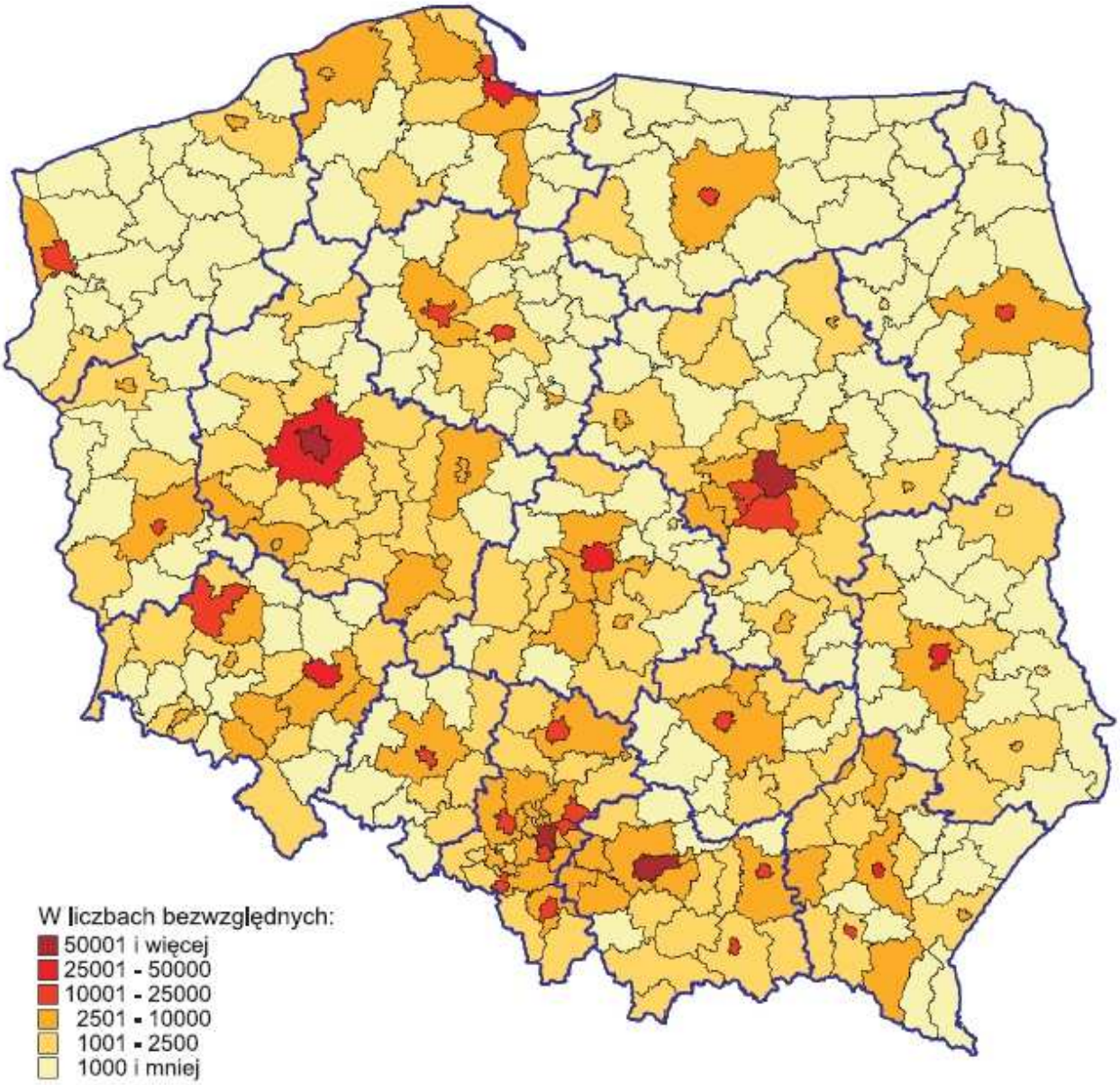
Źródło: GUS, 2006

Udział mieszkańców Poznania dojeżdżających do pracy w gminach Województwa Wielkopolskiego



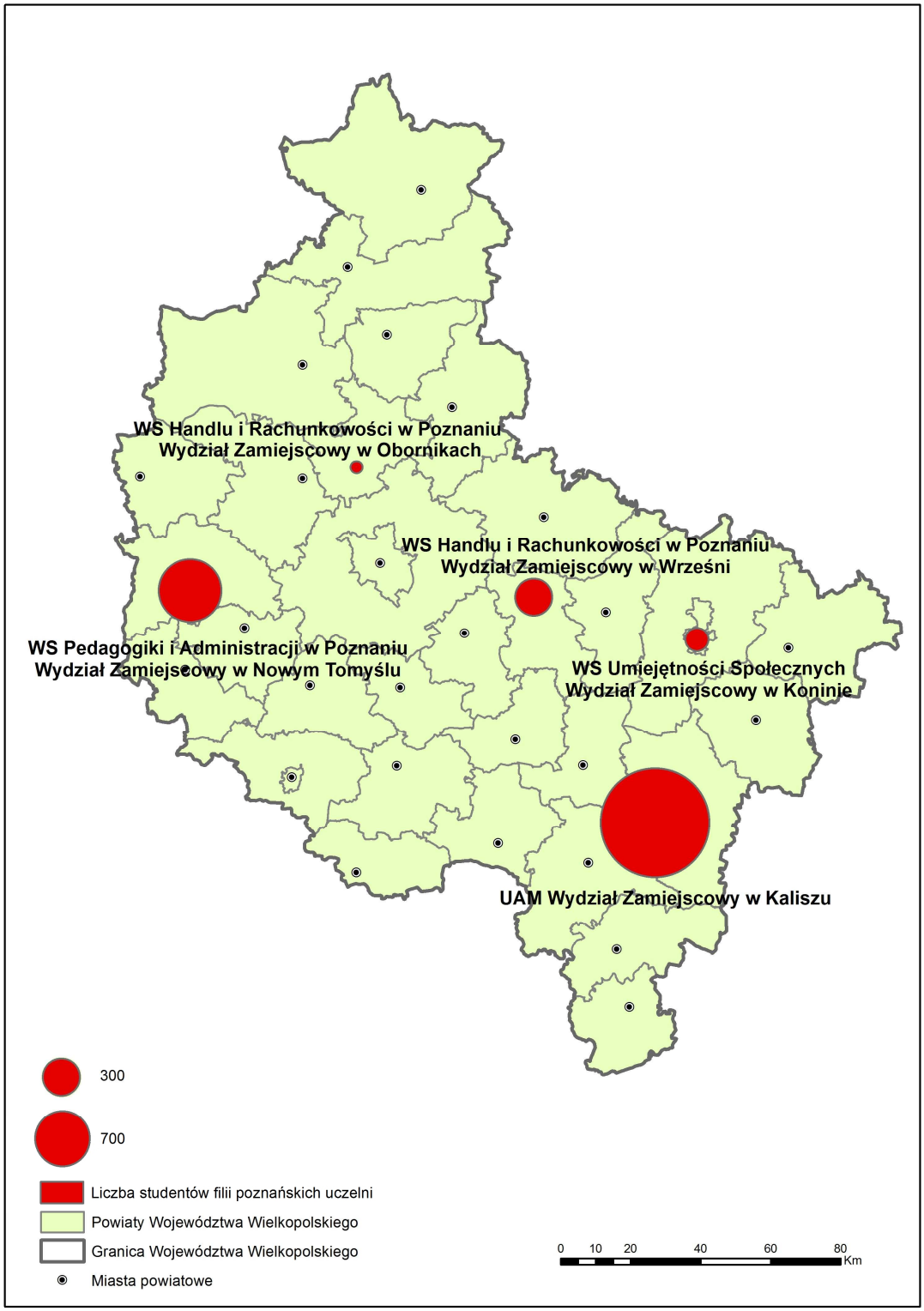
Źródło: GUS, 2006

Liczba osób przyjeżdżających do pracy wg powiatów



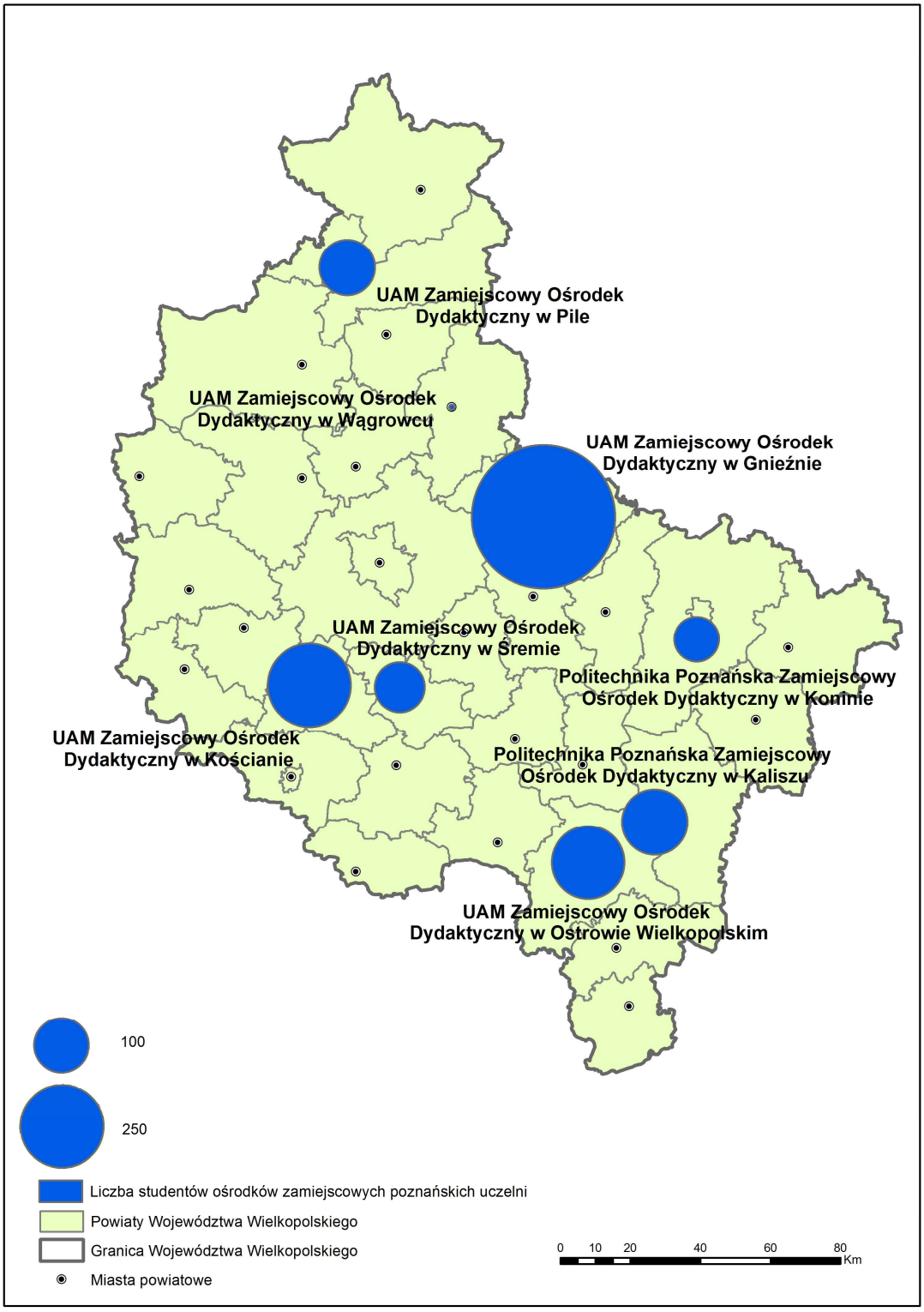
Źródło: GUS, 2006

Liczba studentów filii poznańskich uczelni w miastach powiatowych województwa wielkopolskiego



Źródło: opracowanie własne

Liczba studentów w ośrodkach zamiejscowych poznańskich uczelni w miastach powiatowych województwa wielkopolskiego.



Źródło: GUS, 2010

Literatura

1. Boudeville J.R. 1966. Problem of Regional Economic Planning. Edinburgh University Press. Edinburgh.
2. Bul R. 2011. Dojazdy ludności do pracy w aglomeracji poznańskiej. W: Transport Miejski i Regionalny. Red. W. Starowicz). Wydawnictwo PiT. Kraków
3. Bul R. 2011. Dostępność transportowa. W: Pozycja konkurencyjna Poznania i aglomeracji poznańskiej w sieci metropolii europejskich i krajowych (red. T. Kaczmarek). Centrum Badań Metropolitalnych. Poznań
4. Bul R. Rychlewski J. 2011. Koncepcja Kolei Metropolitalnej. W: Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej (red. T. Kaczmarek). Bogucki Wydawnictwo Naukowe. Poznań
5. Castells M. 1998. The information age: Economy, Society and Culture – The rise of network society, t.II. Blackwell. Oxford.
6. Cities, Regions and Competitiveness. Second Report from the Working Group of Government Departments. 2003. Office of Deputy Prime Minister. London.
7. Churski P. (red.). Spójność i konkurencyjność regionu wielkopolskiego. 2009. UAM. Poznań
8. Domański B. 2007. Metropolitan areas as “switching points” in the networks of relationships. W: Metropolises and metropolitan areas – structures, functions and role. (red. T. Marszał, W. Zmitrowicz). Studia Regionalia, nr 20.
9. Domański B. 2008. Rozwój polskich metropolii a regiony peryferyjne. Bezzwrotna separacja czy współzależność rozwoju?. Studia KPZK PAN, nr 120.
10. Fürst D. 2005. Metropolitan governance in Germany. W: Metropolitan Governance. Capacity, democracy and the dynamics of place. (eds. H. Heinelt, D. Kübler). Routledge, London
11. Generalny Pomiar Ruchu GPR 2010. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Warszawa
12. Gorzelak G. 2009. Metropolizacja a globalizacja. W: Czy metropolia jest miastem? (red. B. Jałowiecki). Wydawnictwo Naukowe Scholar. Warszawa
13. Gorzelak G., Smętowski M. 2005 Metropolia i region w gospodarce informacyjnej. Wydawnictwo Naukowe Scholar. Warszawa
14. Guzik R. 2011. Dostępność komunikacyjna wybranych miast Małopolski 2011-2020, Ekspertyza zrealizowana na zlecenie Departamentu Polityki Regionalnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego. Kraków
15. Herbst M., 2009, Tworzenie i absorpcja kapitału ludzkiego w polskich miastach akademickich w kontekście realizacji Narodowej Strategii Spójności, raport na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Warszawa

16. Herrschel T., Newman P. 2002. Governance of Europe's City Regions. Planning, policy and politics. Routledge, London.
17. Kaczmarek T. 2008. Aglomeracja poznańska jako przedmiot badania i działania. W: Powiat Poznański. Jakość przestrzeni i jakość życia. (red. T. Kaczmarek, A. Mizgajski). Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
18. Kaczmarek T., Mikuła Ł. 2007. Ustroje terytorialno-administracyjne obszarów metropolitalnych w Europie. Bogucki Wydawnictwo Naukowe. Poznań.
19. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. 2011. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
20. Koncepcja wdrażania strategii rozwoju aglomeracji poznańskiej. (red. T. Kaczmarek, Ł. Mikuła). 2011. CBM UAM. Poznań
21. Kozak M. 2009. Metropolia jako produkt turystyczny. W: Czy metropolia jest miastem?. (red. B. Jałowiecki). Wydawnictwo Naukowe Scholar. Warszawa
22. Krajowa Strategia Rozwoju Kraju 2010-2020. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
23. Lackowska M. 2009. Dlaczego w Polsce potrzebna jest ustawa metropolitalna? Ograniczenia dobrowolnej współpracy samorządów w obszarach metropolitalnych. Samorząd Terytorialny - Nr 3/2009
24. Lijewski T. 1967. Dojazdy do pracy w Polsce. Studia KPZK PAN, tom XV, Warszawa
25. Markowski T. 2002. Marketing miasta. W: Marketing terytorialny. Studia KPZK PAN, CXII. Warszawa
26. Markowski T. 2007. Funkcja NSRR na lata 2007-2013 - wybrane zagadnienia rozwoju przestrzennego w projekcie NSRR. Ekspertyza zlecona przez Departament Polityki Regionalnej w MGiP.
27. Markowski T., Marszał T. 2006. Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe. KPZK PAN. Warszawa
28. Metropolitan Governance. Capacity, democracy and the dynamics of place. (eds. H. Heinelt, D. Kübler). 2005. Routledge. London.
29. Parysek J. 2008. Aglomeracje miejskie w Polsce oraz problemy ich funkcjonowania i rozwoju. W: Powiat poznański. Jakość przestrzeni i jakość życia (red. T. Kaczmarek, A. Mazgajski). Bogucki Wydawnictwo Naukowe. Poznań.
30. Parysek J. 2010. Aglomeracja poznańska – wybrane problemy rozwoju i funkcjonowania. W: Wyzwania i kierunki rozwoju aglomeracji poznańskiej. Bogucki Wydawnictwo Naukowe. Poznań.
31. Perdał R. 2010. Spójność terytorialna województwa wielkopolskiego w aspekcie dostępności transportowej. Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna – Varia, Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno – Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM
32. Perroux F. 1955. Note sur la notion de pole de croissancie. Economie Appliquee, nr 7.

33. Polska regionalna i lokalna w świetle badań EUROREG-u. 2007. (red. G Gorzelak). Wydawnictwo Naukowe Scholar. Warszawa
34. Powiat Poznański. Jakość przestrzeni i jakość życia. 2008. red. T. Kaczmarek, A. Mazgajski. Bogucki Wydawnictwo Naukowe. Poznań.
35. Proces integracji metropolitalnej – „od dołu" i „od góry". Wydawnictwo Uniwersytetu im. Mikołaja Kopernika w Toruniu (w druku).
36. Przegląd polityki miejskiej OECD. Polska. Ocena i rekomendacje. 2011. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
37. Sagan 2009. Czym są i jak funkcjonują dzisiejsze regiony Polski?. W: Jak uczynić regiony motorami rozwoju i modernizacji Polski. (red. J. Szomburg). Polskie Forum Obywatelskie nr 19. Gdańsk.
38. Sagan I., Canowiecki Z. 2011. Między integracją a konkurencją Gdańsko-Gdyński Obszar Metropolitalny. Wydawnictwo Naukowe Scholar. Warszawa
39. Salet W., Thornley A., Kreukels A., 2003. Metropolitan governance and spatial planning. Comparative Case Studies of European City-Regions. Spon Press. London.
40. Sassem S. 1991. The globar city. Princetown University Press. Princetown.
41. Sierpiński G. 2010. Miary dostępności transportowej miast i regionów. Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. seria Transport z. 66. Gliwice
42. Smętkowski M. 2009. Nowe relacje między metropolią I regionem: od terytorialnej do sieciowej organizacji przestrzeni. W: Czy metropolia jest miastem?. (red. B. Jałowiecki). Wydawnictwo Naukowe Scholar. Warszawa
43. Smętkowski M. 2010. Konwergencja międzyregionalna w europejskich makroregionach metropolitalnych. Studia Regionalne i Lokalne, nr 2. Wydawnictwo Naukowe Scholar. Warszawa.
44. Smętkowski M., Jałowiecki B., Gorzelak G. 2009. Obszary metropolitalne w Polsce: problemy rozwojowe i delimitacja. Raporty i analizy EUROREG. Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych EUROREG. Warszawa.
45. Stoker C. 1989. Regime theory and Urban politics. W: Theories of urban politics. (ed. D. Judge, G. Stoker, H. Wolman). Sage Publications. London
46. Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej – Metropolia Poznań 2020. (red. T. Kaczmarek). 2011. Centrum Badań Metropolitalnych UAM. Poznań
47. Strategia Rozwoju Miasta Poznania do 2030 r. 2010. Urząd Miasta Poznania
48. Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej. (red. T. Kaczmarek). 2011. Bogucki Wydawnictwo Naukowe. Poznań
49. Zielona Księga Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań-2020. 2010. Centrum Badań Metropolitalnych UAM. Poznań.