

## 1. Informacje o projekcie – część merytoryczna

### 1.1. Tytuł projektu

Badanie powiązań funkcjonalno-przestrzennych w zakresie parkingów dla obszaru Aglomeracji Poznańskiej (z uwzględnieniem wpływu sąsiadujących powiatów – SPPOFAP)

1.2. Czas trwania projektu od 01-04-2014 do 30-06-2015

1.3. Wstępna analiza oraz uzasadnienie doboru działań w ramach projektu i planowanych obszarów współpracy.

*Należy powołać się na przeprowadzone badania, spotkania robocze, dokumenty lokalne/regionalne opisujące dany obszar. Przeprowadzona analiza powinna być rzetelna, poparta faktami i przedstawiać relacje wynikające z powiązań funkcjonalnych. Zaplanowane działania w sposób wyraźny powinny wynikać z przeprowadzonej analizy. (nie więcej niż 3000 znaków)*

**Podstawą identyfikacji problemów i tym samym potrzeb** oraz delimitacji obszarów funkcjonalnych w obrębie problematyki parkingowej były:

1. Badania i opracowanie planu transportowego Aglomeracji Poznańskiej – wykonany przez Biuro Inżynierii Transportu Poznań – 2014
2. Diagnoza społecznego zapotrzebowania na usługi transportowe Poznańskiej Kolei Metropolitarnej, grudzień 2012;
3. Dokumenty opracowywane w ramach projektu „Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitarnej”;
4. Polityka Parkingowa Miasta Poznania 2008,
5. Dane GUS (m.in. Prognozy ludności na lata 2003-2030)
6. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020 (KSRR)
7. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033.
8. Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej 2020 (SRAP) z maja 2011 roku
9. Założenia Krajowej Polityki Miejskiej do roku 2020 – materiał opracowany przez MRR
10. Zasady uwzględniania wymiaru miejskiego polityki spójności UE w tym realizacja Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych – projekt MRR-2013
11. Strategia Rozwoju Miasta Poznania do 2030 (SRMP), przyjęta w maju 2010r,
12. Migracje mieszkańców dużych miast. Supplement – Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu;
13. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania-2008
14. Raport z konsultacji z inwestorami dla przedsięwzięcia „Budowa systemu parkingów

w Poznaniu” -2012

15. Analiza popytu na parkingi typu „parkuj i jedź – P&R” oraz „parkuj i idź – P&G” w Poznaniu i jego bezpośrednim sąsiedztwie – wykonane przez Biuro Inżynierii Transportu, czerwiec 2014

16. Analizy własne w modelu symulacyjnym.

W oparciu o powyższe zidentyfikowano następujące **POTRZEBY**:

### 1. Społeczno-gospodarcze

Wg GUS (06.2012) Poznań (MP) liczy 552393 mieszkańców, wobec 577117 jeszcze w 2002r (spadek o ok. 24 tys. osób). Wg SRMP i GUS do 2035 ubędzie kolejne 68,9 tys. osób w wieku produkcyjnym oraz 13,3 tys. w wieku przedprodukcyjnym (demografia, migracja w tym na przedmieścia za tańszym mieszkaniem), co istotnie zmniejsza potencjał gospodarczy MP. Powyższe dane (wg dok z poz.1,2) korelują z trendami innych miast w Polsce i Europie. Mimo ww. danych (dokument z poz.1 i 3-11), MP pozostanie centrum pracy, nauki i kultury obszaru funkcjonalnego.

Równocześnie wg GUS populacja całej Aglomeracji Poznańskiej (AP), obejmującej MP z gminami Powiatu Poznańskiego (PP) wzrośnie w 2035r. do 969,5tys os-co uczyni PP najliczniejszym powiatem ziemskim w Polsce (w poz. 11 założono jeszcze populację AP=866tys.osób). Zjawisku towarzyszyć będzie nasilenie podróży do centrum AP (wg SRMP)z coraz ludniejszych peryferii (PP),które przejmować będą funkcje mieszkalne i przemysłowe MP (wg SRMP).

Wg badań w AP(poz. 1) najwięcej podróżują uczniowie oraz studenci, których ruchliwość w podróżach ogółem wynosi odpowiednio 2,28 oraz 2,18 podróży (dane z poz.1), przy czym połowa podróży niepieszych mieszkańców AP (52%) odbywa się z wykorzystaniem samochodu (so). Grupa ta (przyciągnięta do MP m.in. najniższym w Polsce bezrobociem=4,7% w 03.2013, ofertą akademicką), po zakończeniu edukacji i założeniu rodziny, wybiera minimalizację kosztów utrzymania i bezpieczeństwo peryferii(PP),pozbawioną zwłaszcza na nowych osiedlach, oferty komunikacji publicznej (dane z poz. 5-8).

Potwierdzają to statystyki: So najchętniej wybierają mieszkańcy PP, realizując w ten sposób prawie 70% podróży. Najwyższy procent podróży odbywanych publicznym transportem zbiorowym (TZ) występuje w motywacji na uczelnię (75,5%) oraz rozrywkę (53,1%)-badania poz1.

Istotnym elementem jest rynek pracy. Gospodarczo MP - według SRMP (podobnie do innych miast), stawia na rozwój sektora BPO (Business Process Offshoring, 2,7 razy bardziej produktywnego niż przemysł, który wyprowadza się poza MP do PP), powodując zaburzenia w istniejącym systemie transportowym. Jego niedostosowanie do zmian gospodarczych i społecznych ogranicza potencjał AP (30,3% PKB województwa) – drugiego ośrodka gosp.

W kraju z PKB 72 664 zł/os (3,5% PKB Polski – za Warszawą, a przed Krakowem-wg GUS,2012).

Wg dokumentów z poz. 9-13 brakuje łącznika w postaci sieci parkingów, umożliwiających przesiadkę z samochodu na szybszą, tańszą i bardziej ekologiczną komunikację publiczną MP, co obniżyłoby koszty dojazdu i rosnące obciążenie sieci drogowej. Powstały dzięki temu transport modalny, spójny z publicznymi środkami transportu w PP, poprawiłby mobilność, warunki funkcjonowania i przyciągną do AP malejące w skali kraju zasoby siły roboczej i inwestycji (Wg danych ZUS, 2013 liczba ludności Polski do 2060r spadnie do 30,1mln os).

Według polityki ludnościowej Polski 2013 (dok. Rządowej Rady Ludnościowej) oraz Krajowej Strategii Zatrudnienia 2007-2013, konieczność koordynacji polityk transportowych i komunikacyjnych gmin wpisuje się w mainstream rozwiązań polityki demograficznej i powiązanych z nią polityki mieszkaniowej i rynku pracy (zagadnienia:1,4,5,7,8,10 zakresu tematycznego wg dok. konkurs).

**Po przeprowadzeniu konsultacji i analiz z udziałem zainteresowanych samorządów wspólnie należy opracować do roku 2015, a następnie przyjąć przez organy stanowiące JST spójną Politykę Parkingową AP.**

## **2. Konieczność integracji systemów transportowych**

Dokumenty i badania (poz.1,2,5,8,10,11) wykazują znaczne i rosnące zatłoczenie układu drogowego na trasach wjazdowych i tranzytowych, przebiegających drogami wojewódzkimi nr 196, 184, 307, 430 i krajowymi nr 11 i 92 oraz sieci kolejowej, z/do AP (na granicy powiatów takich jak Września, Szamotuły, Oborniki, Wągrowiec czy Gniezno), MP (na granicy z gminami sąsiadującymi np.: Czerwonak, Suchy Las, Dopiewo, Swarzędz, Komorniki) oraz w centrum MP. Z badań prowadzonych w miesiącach maj/czerwiec 2013 (poz.1) wynika, że na kordonie zewnętrznym PP nastąpił, w stosunku do roku 2000 wzrost ruchu o 100%, z równoległym spadkiem popularności TZ, pomimo znacznych inwestycji transportowych MP. Z badań 2013 (poz.1) 20,17% mieszkańców Poznania zrezygnowało z samochodu osobowego (SO) na rzecz TZ a aż 29% odwrotnie (TZ na SO). Warto zauważyć, że 15,45% osób „przesiadło się” z TZ na rower. Wśród mieszkańców PP (podobnie jak wśród Poznaniaków) 29,77% zrezygnowało z TZ na rzecz SO, a 16,79% zamieniło autobusy podmiejskie na SO, co potwierdza społ. - ekonom. tendencje w pkt. 1 (migrację ludzi i części biznesu poza MP). Dotyczy to zarówno mieszkańców PP dojeżdżających do MP jak i MP w dojeździe do gmin PP.

Z analiz dok.poz.1,10,11 wynika konieczność **stworzenia efektywnego z punktu widzenia AP systemu parkingów, umożliwiający przesiadkę z SO na TZ z uwzględnieniem także roweru miejskiego, czy sieci kolejowej**, w związku z obowiązującym (od 9 grudnia 2012 r) wspólnym biletem KOLEJ-BUS-TRAMWAJ.

**Jednocześnie wielokierunkowość geograficzna ww. wspólnych dla JST AP problemów,**

wymaga zintegrowanego podejścia do kształtowania transportu w całej AP i podjęcia *wspólnych ram strategicznej koordynacji planowania i inwestycji (zwłaszcza systemu Parkuj i Jedź)-co stanowić będzie produkt projektu.*

**3. Brak szczegółowej wiedzy w zakresie zachowań transportowych obecnych i potencjalnych użytkowników oferty parkingowej.**

Badania w. poz.1, wskazują, że z możliwości przesiadki na TZ skorzystałoby 25,42% osób z PP a 20,79% z MP. Już taka zmiana znacząco poprawiłaby korzyści płynące z TZ (efekt ekologiczny, rewitalizacyjny, ekonomiczny). Dotychczasowi użytkownicy, wybierają TZ ponieważ jest tańszy (odpowiednio z MP i PP: 28,72% i 17,09%) oraz szybszy (22,68% i 10,92%). Jednak prawie 60% kierowców nie byłoby skłonnych do pozostawienia swojego SO na parkingu i dalszej podróży TZ - co wynika m.in. z przyzwyczajień czy specyfiki podróży. Nastawienie do TZ mogłoby poprawić akcja promocyjno - informacyjna i towarzysząca projektowi aktywizacja poprzez konsultacje społ. Dopiero jednak badania (uzupełnienie poz.1) w wymiarze AP pozwolą na dostosowanie parkingów do potrzeb podróżujących i tym samym stymulowanie ich zachowań tak, aby przesiadli się z SO (pozostawienie samochodu na parkingu) na transport zbiorowy (PKP/Tramwaj/Autobus). Brakuje zwłaszcza analiz popytu pozwalających na efektywne planowanie i prowadzenie np. Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

**Produkty w postaci badań i analiz dostarczyłyby wykaz optymalnych lokalizacji konkretnych projektów ważnych z punktu widzenia rozwoju całej AP. Uwzględniłyby one aspekty: czystości środowiska naturalnego, stymulowania rynku pracy i polityki mieszkaniowej, zrównoważonego rozwoju.**

**4. Brak dokumentów inwestorskich umożliwiających przystąpienie do realizacji w momencie pozyskania środków na inwestycję.**

Ograniczone możliwości finansowania inwestycji parkingowych przez JST (w tym zabezpieczenia wkładu własnego w przypadku inwestycji z udziałem środków UE) powodują konieczność pozyskiwania do współpracy partnerów prywatnych. Praktyka negocjacyjna oraz wykonane w 2012 r. na zlecenie MP testy rynku (poz.12) wskazują, że potencjalni inwestorzy prócz spójnej polityki parkingowej oczekują konkretnych dokumentów, umożliwiających oszacowanie wartości inwestycji i ryzyka jej realizacji oraz określenia okresu zwrotu z nakładów.

**Produkty, w postaci programów funkcjonalno-użytkowych, draftu studium wykonalności oraz dokumentów dla wybranych wskutek badań lokalizacji (np. analizy popytu, badania geotechniczne, koncepcje zagospodarowania), pozwalają na skrócenie etapu przygotowawczego budowy konkretnego parkingu i sprawniejsze pozyskiwanie dofinansowania z perspektywy 2014-2020.**

1.4. Grupa docelowa objęta projektem

*Należy przedstawić na jakiej podstawie zaplanowano kształt porozumienia. Należy przedstawić opis JST wchodzących w skład planowanego obszaru współpracy wraz*

z uzasadnieniem doboru takiej grupy.

## 1. Zarządy JST

Grupą docelową projektu są JST z AP, dzielące problemy w pkt. 2.3, którym projekt pomoże dokładnie zidentyfikować i rozwiązać problemy komunikacyjne w obszarze parkowania, a także ułatwi realizację zadań własnych w zakresie organizacji ruchu drogowego czy lokalnego transportu zbiorowego, w odpowiedzi na te problemy.

Planowany obszar funkcjonalny obejmuje: MP (miasto na prawach powiatu) – lider projektu oraz pozostałe JST z PP: 2 miasta: Puszczykowo i Luboń, 7 gmin wiejskich: Czerwonak, Dopiewo, Kleszczewo, Komorniki, Rokietnica, Suchy Las i Tarnowo Podgórne i 8 gmin miejsko-wiejskich: Buk, Kostrzyn, Kórnik, Mosina, Murowana Goślina, Pobiedziska, Stęszew, Swarzędz i uwzględni wzajemne oddziaływanie PP (Obszar Metropolii Poznań) i okolicznych Powiatów: Wrzesińskiego, Kościańskiego i Wągrowieckiego.

**Udział w projekcie potwierdziły gminy o różnym potencjale ludnościowym: Poznań (pow. 261,8km<sup>2</sup>, ludność: 552 393), Buk (91km<sup>2</sup> 12 297 – w tym miasto 6 221), Czerwonak (82km<sup>2</sup>, 26 285), Dopiewo (108km<sup>2</sup>, 19 391), Kleszczewo (74km<sup>2</sup>, 6 384), Komorniki (66km<sup>2</sup>, 20 890), Kostrzyn (155km<sup>2</sup>, 17 242 – w tym miasto 9 386), Kórnik (186km<sup>2</sup>, 21 495 – w tym miasto 7 293), Luboń (14km<sup>2</sup>, 30 066), Murowana Goślina (172km<sup>2</sup>, 16 530 – w tym miasto 10 329), Rokietnica (79km<sup>2</sup>, 13 294), Stęszew (175km<sup>2</sup>, 14 600 – w tym miasto 5 767), Suchy Las (116km<sup>2</sup>, 15 253), Tarnowo Podgórne (101.38 km<sup>2</sup> 22 565), Mosina (171 km<sup>2</sup>, 29 238), Puszczykowo (16,7. km<sup>2</sup>, 8 544), powiat Wrzesiński (704km<sup>2</sup>, 76 328), powiat Wągrowiecki (1040,8 km<sup>2</sup>, 70 257), powiat Kościański (722 km<sup>2</sup>, 78 907), powiat Poznański (1 900 km<sup>2</sup>, 337 883), z którymi Poznań podpisał już listy intencyjne o współpracy. Obszar funkcjonalny objęty niniejszym projektem, będzie sukcesywnie rozwijany (poszczególne gminy nadal zgłaszają swój akces udziału w projekcie).**

**ROLA PARTNERÓW ZOSTAŁA OPISANA W PKT 2.8.** Poza JST, ważnymi z punktu widzenia projektu są:

**Mieszkańcy AP** - MP, gmin PP, którzy wpływają na generowanie ruchu SO przejeżdżając przez poszczególne kordony zewnętrzne lub wewnętrzne AP. Największy udział w ruchu indywidualnym mają użytkownicy z gmin, posiadających najlepsze połączenia drogowe i jednocześnie o stosunkowo słabej alternatywie w postaci publicznego TZ. Wybór zainteresowanych JST wynika z potrzeb (1 i 2), opisanych w pkt. 2.3.

### **Inni użytkownicy**

Powiaty sąsiadujący z PP (**zarządy, mieszkańcy**), takich jak np. Kościan, Wągrowiec, Września, których mieszkańcy lokują cele podróży (związane np. z pracą lub edukacją) w AP. Dowodzi tego fakt, iż zgodnie z badaniami (poz. 1) ruch 12-godzinny na kordonie powiatowym (zewnętrznym) wzrósł w stosunku do roku 2000 aż o **44%**, przy jednoczesnym znaczącym spadku potoków pasażerskich w dalekobieżnym TZ (kolej, autobusy PKS).

**Podmioty świadczące usługi transportu publicznego (miejsca pracy) oraz potencjalni partnerzy prywatni (nowe miejsca pracy), którzy mogą zaangażować się w budowę parkingów parkuj i jedź, deweloperzy, podmioty użyteczności publicznej (np. szpitale).**

#### 1.5. Cele projektu

*Należy opisać główny cel projektu oraz cele szczegółowe oraz wskazać ich powiązanie z zasadami i celami polityki przestrzennego zagospodarowania kraju określonymi w rozdziale IV KPZK 2030 Nie więcej niż 2000 znaków.*

**CEL GŁÓWNY-** Podniesienie spójności powiązań transportowych w obszarze polityki parkingowej w ramach aglomeracji z wzajemnym dalszym oddziaływaniem na wybrane samorzady Województwa Wielkopolskiego w perspektywie do 2030 roku, poprzez realizację celów szczegółowych w latach 2014-2015.

#### **CELE SZCZEGÓŁOWE**

**1. Dążenie do uzyskania kompromisu JST (wg 2.4) na płaszczyźnie strategicznej (dokumenty kierunkowe oraz wspólne normatywy) poprzez opracowanie do roku 2015 Spójnej Polityki Parkingowej dla Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Poznańskiej (SPPOFAP).**

**Produktem będzie SPPOFAP (szt.1), która jako dokument kierunkowy** powinien przyczynić się do m.in. zamortyzowania skutków zmian demograficznych, migracji mieszkańców MP do gmin ościennych (wpływ na potrzebę 1 i 2), dla których stolica Wielkopolski pozostaje miejscem pracy, nauki i spędzania wolnego czasu. SPPOFAP uwzględni spójne wytyczne dot. sposobu zarządzania wytworzoną w przyszłości infrastrukturą parkingową, **co realizuje cele szczegółowe Nr 1,4,7,8,9 pkt. 2.5 dokumentacji konkursowej.**

**2. Podniesienie i usystematyzowanie wiedzy nt. preferencji i oczekiwań użytkowników systemu transportowego (wpływ na potrzeby 1-4) w kontekście lokalizacji parkingów w ramach aktualnych, wzajemnych powiązań funkcjonalnych miasta, pełniącego rolę centrum metropolii i otaczających gmin wchodzących w skład obszaru funkcjonalnego, poprzez badania i analizy przeprowadzone do roku 2015.**

**Produktem będą analizy popytu (min. dla 11 lokalizacji), które w rezultacie wpłyną na efektywne planowanie przestrzenne rozmieszczenia infrastruktury parkingowej, funkcjonowanie systemu transportowego i w konsekwencji także skuteczne prowadzenie np. Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych i rozwój gospodarczy (mobilność siły roboczej - elastyczność rynków pracy, atrakcyjność dla osób w wieku produkcyjnym w odpowiedzi na problemy demograficzne), co realizuje cele szczegółowe Nr 2,4,5,6,10 pkt. 2.5 dokumentacji konkursu.**

**3. Podniesienie do roku 2015 potencjału inwestycyjnego JST (wpływ na funkcjonowanie rynku pracy, politykę mieszkaniową itp. zarówno w Poznaniu jak i u Partnerów-potrzeby 1,2,4) poprzez opracowanie kompletu dokumentów przygotowawczych (produktów)**

służących procesowi inwestycyjnemu (koncepcje architektoniczne, studia wykonalności, badania geotechniczne, programy funkcjonalno-użytkowe,) dla parkingów o znaczeniu aglomeracyjnym.

**Produktem będą dokumenty techniczne** (w ilości ok. 11 kompletów), które będą mogły być użyte w aplikowaniu o środki unijne w nadchodzącej perspektywie unijnej 2014-2020. Zadania z zakresu integracji transportu będą jednym z celów tematycznych, dla których przewiduje się środki unijne w najbliższych 7 latach. Dokumenty pozwolą też na prowadzenie postępowań na wybór potencjalnych partnerów prywatnych gotowych uczestniczyć w procesie inwestycyjnym, **co realizuje cele szczegółowe Nr 2,7,9,11 pkt.**

#### **2.5 dokumentacji konkursu.**

Cele się wzajemnie wzmacniają: badania wg celu nr 2, służyć będą powstaniu parkingów w oparciu o dokumenty wg celu 3, zarządzane wg strategii z celu nr 1.

Cele projektu są zbieżne z dokumentami opisanymi w pkt. 2.3 Ich realizacja odpowiada m.in. zasadom wg rozdziału IV KPZK:

zrównoważonego rozwoju (w aspekcie przestrzennym i transportowym w odniesieniu do obszaru AP), racjonalności ekonomicznej (kształtowanie polityki przestrzennej i transportowej – w tym parkingowej – AP z uwzględnieniem oceny społecznej, gospodarczej i przestrzennej), kompensacji ekologicznej TZ).

Zgodność z 4 celami polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030: Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski.

Poprawę dostępności terytorialnej (...) poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej..

Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających (...) utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego...

**Projekt poprzez integrację transportu indywidualnego i zbiorowego w AP, upowszechni podejście funkcjonalne. Będzie miał pozytywny wpływ na zrównoważony rozwój (promocja ekologicznego transportu) oraz politykę równości szans (większa mobilność to możliwość podjęcia pracy przez oboje rodziców). Przyczyni się do społeczno – gospodarczo – przestrzennej harmonii AP i niwelacji problemów. Wskazanych w 2.3 (tj. pkt.1,4,5,7,8,10 zakresu tematycznego wg dokumentacji konkursowej).**

1.6. Opis planowanych konsultacji społecznych, zaangażowania mieszkańców lub organizacji pozarządowych

*Nie więcej niż 2000 znaków. Należy opisać czy i w jaki sposób w projekt będą zaangażowani mieszkańcy czy też organizacje pozarządowe. Opis planowanych konsultacji społecznych oraz sposób uwzględnienia ich wyników w realizacji projektu*

Podczas trwania projektu prowadzone będą konsultacje z mieszkańcami AP i przyległych powiatów oraz organizacjami pozarządowymi (NGO):

1. **NA BIEŻĄCO** z tematyki projektu – od początku realizacji projektu, głównie w oparciu o stronę internetową: prezentacja założeń, wyrażenie opinii, zgłoszenia problemów

w zakresie tematyki parkingowej, zapoznania się z produktami projektu.

2. **NA WYODRĘBNIONYCH SPOTKANIACH** –mające na celu zachowanie funkcji partycypacji społecznej w zakresie powiązań transportu indywidualnego i zbiorowego w węzłach przesiadkowych i z wykorzystaniem parkingów. Głównym przedmiotem spotkań będzie podsumowanie badań, opiniowanie **SPPOFAP** z dyskusją na temat wzajemnego wpływu projektu i zmian gospodarczych, społecznych, demograficznych oraz idei zrównoważonego transportu, w tym zastępowaniu w codziennych podróżach transportu indywidualnego (samochód) transportem zbiorowym (autobus, kolej, tramwaj). Poprzez wskazanie korzyści z takiej formy podróżowania zakłada się przyciągnięcie większej liczby użytkowników parkingów oraz komunikacji publicznej.

Podjęte działania pozwolą na **MOBILIZACJĘ LOKALNYCH SPOŁECZNOŚCI**, ich uczestnictwo zarówno przy formułowaniu założeń (możliwość składania wniosków i uwag), **WYELIMINOWANIE NIEUNIKNIONYCH KONTROWERSJI** (niechciane sąsiedztwo, ochrona przyrody, ceny i zasady usług parkingowych). Dodatkowo **BADANIA FOCUSOWE** (jakościowe, dotyczące konkretnych obszarów – wstępnie lokalizowanych parkingów) powinny prowadzić do **LEGITYMIZACJI** działań władz JST.

Konsultacjom towarzyszyć będzie rzetelna informacja, zachęcająca mieszkańców, NGO, partnerów do współuczestniczenia w konsultacjach/badaniach i w efekcie w tworzeniu polityki parkingowej.

Przedmiotem konsultacji, przeprowadzonych na reprezentatywnej grupie zainteresowanej danym podobszarem, będą produkty wynikające z realizacji celów szczegółowych nr 1 (SPPOFAP) i 2 (WNIOSKI Z ANALIZ POPYTU). Uzyskane wyniki - w formie raportu (z podziałem na wnioski uwzględnione i nieuwzględnione oraz ukazaniem skutków podejmowanych/zaniechanych działań.), zostaną opublikowane na stronie internetowej.

#### 1.7. Opis funkcjonalnie zintegrowanych działań podejmowanych w projekcie przez JST.

##### Koordinacja działań JST.

*Należy opisać w jaki sposób zagwarantowane będzie to, że podejmowane działania będą miały charakter zintegrowany tj. nie będą odnosić się tylko do pojedynczych gmin osobno, będą dotyczyć wszystkich gmin wspólnie, oraz będą skorelowane pomiędzy sobą, tak aby nie stanowiły grupy niepowiązanych ze sobą funkcjonalnie czynności, musi zostać zapewniony efekt synergii realizowanych działań (np. spójne powiązanie polityki transportowej z rynkiem pracy). Nie należy rozumieć tego tylko przez pryzmat integracji terytorialnej, działania muszą być ze sobą powiązane przede wszystkim funkcjonalnie, tak aby tworzyły logiczną i spójną całość. Należy też opisać w jaki sposób będzie zapewniona koordynacja działań między JST. (nie więcej niż 2000 znaków).*

Realizacja projektu oddziałuje na wszystkie JST (18 miast i gmin w PP) w granicach i bezpośrednim sąsiedztwie obszaru funkcjonalnego (Poznański Obszar Metropolitalny)

#### **WSPÓLNA ODPOWIEDZIALNOŚĆ**



Umowa partnerstwa (regulująca obowiązki, zakres działań oraz partycypację finansową w projekcie) będzie posiadać zapis o wspólnej pracy i solidarnej odpowiedzialności partnerów. Partnerzy będą na bieżąco informowani o pracach nad realizacją projektu (i angażowani w zakresie właściwym dla przestrzeni ich kompetencji, z wiodącą rolą Lidera projektu). Wszystkie podejmowane działania będą miały za zadanie dążenie do realizacji celów szczegółowych 1-3.

Na każdym spotkaniu partnerów rozpatrywana będzie informacja Lidera dot. realizacji projektu (dot. m.in. zrealizowanych działań, zidentyfikowanych ryzyk i osiągniętych rezultatów, a także szczegółowych planowanych zakresów i form współpracy Partnerów, uwzględniające dotychczasowe doświadczenia oraz wymagane rezultaty).

Spotkania partnerów (Rady projektu) będą inicjowane przez Kierownika projektu – przedstawiciela Miasta Poznania. Zgodnie z podpisaną umową partnerską poszczególne JST będą partycypować zarówno finansowo (część zadeklarowanego wkładu własnego) jak i uczestniczyć w pracach nad poszczególnymi etapami projektu. Powstanie lista teleadresowa oddelegowanych pracowników Partnerów. Ustalona zostanie ścieżka komunikacji. Będzie obowiązywać zasada pełnego dostępu Partnera do informacji o projekcie. Temat parkowania jest wrażliwy i likwidacja problemów z tym związanych będzie w interesie wszystkich gmin powiatu. Wyniki analiz popytu wskażą konkretne miejsca lokalizacji parkingów, dlatego wyznaczona (jako potencjalny realizator zadania) gmina będzie mogła otrzymać wzorcowe materiały przedinwestycyjne do aktualizacji dla własnych potrzeb. Opracowane studia do danej inwestycji uwzględnią interesy innych gmin. Wspólna polityka zintegruje działania partnerów i powiąże je z trendami społeczno-ekonomicznymi.

### **WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE**

Lider projektu (Miasto Poznań) zapraszając do współpracy gminy ościenne zakłada ich czynny udział w bieżących pracach nad projektem, również podczas spotkań dotyczących wszelkich aspektów związanych z planowaniem i przebiegiem zadań w ramach projektu. Realizacja poszczególnych zadań zostanie wykonana pod przewodnictwem Koordynatora wskazanego przez Lidera, przy udziale osób pracujących nad projektem z ramienia Lidera oraz Partnerów i działające w oparciu o ustalony harmonogram, zakres i formy współpracy. Partnerzy będą opiniować i uzgadniać dokumenty finalne (w zakresie ich dotyczącym). Właściwe zaangażowanie wszystkich gmin łącznie (konsultacje społ. obejmą wszystkich Partnerów), pozwoli stworzyć koncepcję SPPOFAP do przedłożenia organom stanowiącym JST. Badania, analizy, konsultacje obejmą wszystkie gminy AP, w których dana gmina weźmie aktywny udział (również gminy, które nie zgłoszą oficjalnej chęci współpracy w projekcie będą proszone o współpracę z wykonawcą badań i analiz oraz pomoc podczas przeprowadzania konsultacji). Partnerzy projektu otrzymają wytyczne do prowadzenia polityki parkingowej na swoim obszarze, spójnej dla całego regionu, oraz zbiór „dobrych praktyk” w zakresie budowy i prowadzenia parkingów buforowych, funkcjonowania systemu P&R, Stref Płatnego Parkowania, wzory

dokumentów przedinwestycyjnych oraz zestawy dokumentów opracowanych dla wybranych lokalizacji (patrz pkt. 2.5. – 3 cel szczegółowy).

## **SYNERGIA**

Projekt poprawi spójność planowania na styku JST (poprzez wspólną politykę-strategię), stworzy wspólny system inwestycyjny infrastruktury drogowej i komunikacyjnej (badania-wskażą wspólne potrzeby oraz narzędzia ich realizacji, w postaci optymalnych lokalizacji inwestycji). Parkingi, poprzez uwzględnienie roli przystanków kolei/rowerów/busów/PKS, (dla których są naturalną lokalizacją) oraz transportu niepublicznego, pozwolą zintegrować publiczny system transportowy i zoptymalizować oraz uatrakcyjnić całość komunikacji dla odbiorcy (jest to ważne zwłaszcza w przypadku gmin wiejskich o słabej komunikacji publicznej). Będzie miało to pozytywny efekt środowiskowy, poprzez ograniczenie ruchu SO. Obniży to cenę/koszt przejazdu, podniesie dostępność środków alternatywnych, wobec SO oraz samodzielność i mobilność mieszkańców peryferii AP. Ograniczy bariery komunikacyjne w dostępie do rynku pracy, usług, kultury, edukacji (w centrum), tańszego (dostępnego) mieszkania/domu, bezpieczeństwa, spokoju w relacji centrum-peryferia, co zapewnią dalsze działania wg wspólnej strategii. Pozwoli prowadzić bardziej efektywną politykę mieszkaniową AP i efektywniej przyciągać inwestycje. Badania i strategia pozwolą uwzględnić interes inwestorów, (dla których często ważne są rozwiązania komunikacyjne w całej AP) oraz zmianę profili gospodarczych gmin w AP. Powoduje to zwiększenie atrakcyjności AP i jej szans w pozyskaniu/zatrzymaniu siły roboczej (w perspektywie załamania demograficznego).