

Poznańska Kolej Metropolitalna

RUSZA 10 CZERWCA

Pociągi najpierw pojadą po torach linii Poznań–Grodzisk Wielkopolski, Poznań–Nowy Tomyśl, Poznań–Jarocin i Poznań–Wągrowiec. Wszystkie warunki niezbędne do uruchomienia projektu zostały spełnione. Na wymienionych liniach w godzinach szczytu zwiększy się częstotliwość kursowania pociągów.

W kwietniu i maju podpisane zostały umowy o dofinansowanie projektu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej pomiędzy województwem wielkopolskim a samorządami położonymi wzdłuż czterech linii kolejowych. 10 czerwca projekt Poznańska Kolej Metropolitalna zacznie fizycznie funkcjonować. Pociągi z logo PKM najpierw kursować będą na czterech wymienionych liniach, później, do roku 2021, na pozostałych pięciu: do Rogoźna, Wrześni, Kościana, Szamotuł i Gniezna. Obecnie trwa duża, koordynowana przez Stowarzyszenie Metropolia Poznań akcja promująca Poznańską Kolej Metropolitalną. Poznańska Kolej Metropolitalna to system regularnych kolejowych połączeń regionalnych o częstotliwości kursowania pociągów w godzinach szczytu co 30 minut. PKM obejmie swoim zasięgiem obszar w promieniu ok. 50 km od Poznania. Założeniem projektu jest przekazanie mieszkańcom metropolii Poznań alternatywy dla indywidualnych dojazdów samochodowych. Połączenia w systemie PKM obsługiwać będą Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. Pasażerów będą wozić nowoczesne, komfortowe składy.

Paweł Napieralski



JACEK JAŚKOWIAK
prezes Zarządu Stowarzyszenia
Metropolia Poznań, prezydent Poznania

Co najbardziej doskwiera dziś poznaniakom, to z pewnością uciążliwe korki. PKM stanowi jedno z najważniejszych działań ukierunkowanych na rozładowanie ruchu w mieście. Główny cel to zredukowanie liczby samochodów wjeżdżających do Poznania każdego dnia. Podstawę stanowi alternatywa sprawnego dojazdu komunikacją publiczną, a taką właśnie jest PKM. To bardzo istotne dla dojeżdżających codziennie do pracy spoza Poznania. Cieszą się duzi pracodawcy, jak Volkswagen czy Bridgestone, bo kolej znacznie ułatwi docieranie do miejsc pracy zatrudnionym tam tysiącom ludzi. Jestem pewien, że wkrótce wszyscy się przekonamy, jak bardzo warto było zabiegać o realizację tego projektu.



JAN GRABKOWSKI
wiceprezes Zarządu Stowarzyszenia
Metropolia Poznań, starosta poznański

Dla mnie, z perspektywy blisko 30 lat pracy w samorządzie, podpisanie umów na Poznańską Kolej Metropolitalną oznacza nie tylko ważny dzień. To przede wszystkim sukces i dowód na to, że dojrzelśmy do partnerstwa i projektów na taką skalę. Wszystkim współtwórcom PKM zależy na tym, by dać naszym mieszkańcom możliwość godnej alternatywy przemieszczania się w ramach miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania. Stowarzyszenie Metropolia Poznań ma partnera w marszałku województwa oraz w gminach i trzech powiatach – wągrowieckim, średzkim i poznańskim. Wiele osób dziesięć lat temu głośno pytało – po co wam stowarzyszenie? Dziś mają odpowiedź. A przed nami są już kolejne projekty.



WOJCIECH JANKOWIAK
wicemarszałek województwa
wielkopolskiego

Poznańska Kolej Metropolitalna jest dobitnym przykładem solidarnego współdziałania samorządów różnych szczebli w interesie mieszkańców aglomeracji poznańskiej. Bez solidaryzmu nas wszystkich nie można byłoby zaoferować mieszkańcom możliwości najszybszego sposobu podróżowania nowoczesnym taborem, w komfortowych warunkach i z tak dużą częstotliwością. W tym roku Samorząd Województwa Wielkopolskiego zakupi kolejne pociągi, które będą służyć pasażerom korzystającym z kolei w ramach systemu PKM. Myślę, że wspólny wysiłek podjęty przez Samorząd Województwa Wielkopolskiego, miasto Poznań oraz gminy i powiaty aglomeracji poznańskiej przyczyni się do sukcesywnego zwiększenia popularności podróżowania koleją.

W SKRÓCIE

■ NOWE KOMFORTOWE SKŁADY KOLEJOWE DLA WIELKOPOLSKI. Wojciech Jankowiak, wicemarszałek województwa wielkopolskiego, podpisał umowę o dofinansowanie projektu „Zakup taboru dla aglomeracyjnych kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze Poznańskiej Kolei Metropolitalnej”. Beneficjentem projektu jest województwo wielkopolskie. Projekt przewiduje objęcie dofinansowaniem zakupu pięciu sztuk nowych, pięcioczołowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi połączeń na odcinku kolejowym Opalenica–Poznań–Września. Ponadto pojazdy będą mogły być również wykorzystywane na innych odcinkach wchodzących w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Poznania, tj. na trasach Poznań–Oborniki–Rogoźno, Poznań–Szamotuły–Wronki, Poznań–Mosina–Czempiń, Poznań–Pobiedziska–Gniezno.

Zakupiony tabor będzie mógł się poruszać z prędkością do 160 km/h. Dla każdego pojazdu przewidziano m.in. minimum 240 miejsc siedzących, pięć automatów biletowych, dwie toalety w układzie zamkniętym, klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, system Wi-Fi, system dynamicznej informacji pasażerskiej, monitoring, miejsca dla niepełnosprawnych i do przewozu rowerów, pętle indukcyjne dla osób słabosłyszących, automatyczne odświeżacze powietrza, defibrylatory itp. Ponadto pojazdy będą gotowe do zainstalowania systemu Poznańskiej Karty Aglomeracyjnej (PEKA) na pokładzie. Zakup będzie współfinansowany ze środków UE w ramach POIiS na lata 2014–2020. Całkowita wartość projektu wynosi ponad 120 mln zł brutto, a planowane dofinansowanie z UE to 50 proc. kosztów kwalifikowanych, czyli prawie 49 mln zł.

■ NAJWIĘCEJ MASZYNISTEK JEST W WIELKOPOLSCIE. Wśród 17 tys. maszynistów kobiety prowadzące pociągi to w Polsce rzadkość. Z danych opublikowanych przez Urząd Transportu Kolejowego wynika, że w tym zawodzie jest 17 pań. Największe prawdopodobieństwo spotkania kobiety w kabine maszynisty jest w Wielkopolsce w pociągu PolRegio. W wielkopolskim oddziale Przewozów Regionalnych na stanowisku maszynisty pracuje 12 kobiet, a jedna zatrudniona jest również przez Koleje Wielkopolskie. Średnia wieku pań posiadających licencję maszynisty to 35 lat. Najmłodsza kobieta z licencją maszynisty ma 20 lat, najstarsza 50. Średnia wieku wszystkich maszynistów jest znacznie wyższa i wynosi 49 lat. Największą grupę stanowią wśród nich osoby w przedziale wiekowym 50–59 lat (41 proc.), a najmniejszą – najmłodsi maszyniści poniżej 30. roku życia (7 proc.).

oprac. pn

Kolej wygrywa z samochodem!

Z Pobiedzisk do Poznania równocześnie wyruszyły samochód osobowy i kolej. Metę dla uczestników wyścigu wyznaczono w gabinecie Macieja Sytki, członka zarządu województwa wielkopolskiego. Zanim w biurze pojawiły się osoby jadące samochodem, pasażerowie Kolei Wielkopolskich zdążyli już wypić kawę.

Wyścig rozpoczął się na dworcu kolejowym w Pobiedziskach w środę 16 maja o 7.15. Pasażerowie kolei dojechali na dworzec Poznań-Garbary, a stamtąd do urzędu marszałkowskiego dotarli pieszo. Czas dojazdu wraz z dojściem wyniósł 48 minut. Podróżującym samochodem przejechanie odcinka z Pobiedzisk do urzędu zajęło 1 godzinę i 19 minut. W drużynie kolejowej uczestniczyła Dorota Nowacka, burmistrz Pobiedzisk, natomiast w Urzędzie Marszałkowskim na uczestników wyścigu czekali wicemarszałek województwa Wojciech Jankowiak, Maciej Sytek, członek zarządu województwa, i Tomasz Łubiński, wicestarosta poznański.



Dorota Nowacka, burmistrz Pobiedzisk (z prawej) na chwilę przed startem

Podróżujący koleją pokonali 27 km pomiędzy Pobiedziskami a Poznaniem szybciej o 31 minut. Jeżeli w drogę powrotną różnica jest podobna, korzystając z kolei, dziennie zaoszczędzimy godzinę, a w miesiącu, gdy pracujemy

22 dni – ponad 22 godziny. Oprócz korzyści płynących z oszczędności czasu, korzystając z kolei, zaoszczędzimy też pieniądze. Jeżdżąc samochodem 54 km 22 dni w miesiącu, pokonamy w sumie 1188 km. Przy spalaniu 6 litrów paliwa

na 100 km i cenie 5 zł za litr miesięczny koszt dojazdu samochodem wyniesie ok. 356,4 zł.

Dodatkowe koszty związane są ze użytkowaniem samochodu. Natomiast bilet okresowy Bus-Tramwaj-Kolej normalny na miesiąc z Pobiedzisk do Poznania i z powrotem kosztuje 219 zł. Bilet upoważnia do przejazdu koleją z Pobiedzisk do Poznania, ponadto pozwala poruszać się komunikacją miejską w granicach Poznania. Czy zatem warto przesiąść



Czas dotarcia do celu osób jadących koleją



Czas dotarcia do celu pasażerów samochodu

się z samochodu na pociąg? Po przełknięciach okazuje się, że jest to pytanie retoryczne. **pn**

Reaktywacja połączenia kolejowego Śrem–Czempiń

Kończą się prace związane z wykonaniem koncepcji projektowej dla odtworzenia linii kolejowej Śrem–Czempiń. Następnymi krokami będą: opracowanie koncepcji, znalezienie środków na realizację projektu i przekonanie PKP PLK SA do jego realizacji.

Lata 90. to czas odwracania się od kolei i fascynacja coraz łatwiej dostępnymi samochodami. Najmniej wykorzystywane przez pasażerów lokalne połączenia kolejowe zawieszano i tak w 1995 roku na odcinku linii 369 Śrem–Czempiń zaprzestano przewozów pasażerskich.

A jest to jedna z 21 linii tworzących szkielet sieci kolejowej systemu transportowego województwa wielkopolskiego. Reaktywacja połączenia kolejowego Śrem–Czempiń jest ważną z punktu widzenia Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, ponieważ połączenie to pozwoli

na włączenie Śremu, bardzo ważnego ośrodka dysponującego dużym potencjałem społecznym i gospodarczym, do systemu umożliwiającego mieszkańcom tej gminy sprawniejszy dojazd do Poznania jako centrum metropolii. Obecnie ruch pomiędzy Śremem a Poznaniem odbywa się przede wszystkim komunikacją samochodową. Dojazd samochodem ze Śremu do Poznania trwa godzinę, natomiast po uruchomieniu połączenia kolejowego czas przejazdu pomiędzy tymi dwoma miastami skróciłby się o połowę.

Przedstawiciele Stowarzyszenia Metropolia Poznań, województwa wielkopolskiego i gminy Śrem podpisali umowę na sfinansowanie prac związanych z opracowaniem koncepcji projektowej „Rewitalizacja linii nr 369 na odcinku Śrem–Czempiń w celu przywrócenia pa-

rametrów eksploatacyjnych i wznowienia ruchu kolejowego”. Na realizację zadania przeznaczono prawie 155 tys. zł. Pieniądze pochodzą z trzech źródeł. Stowarzyszenie Metropolia Poznań przekaże blisko 55,5 tys. zł, a po 50 tys. województwo wielkopolskie oraz gmina Śrem. Koncepcja wielobranżowa zawierać będzie: analizę stanu istniejącego, techniczną, analizę możliwości wariantów inwestycyjnych, podsumowanie analiz technicznych i rekomendację wybranego wariantu oraz oszacowanie kosztów wybranych wariantów inwestycyjnych. Termin jej wykonania ustalono na 30 czerwca 2018 roku.

Linia jest obecnie niezelektryfikowana. W studium rewitalizacji odcinka Śrem–Czempiń rozpatrywana będzie wraz z elektryfikacją, linia Poznań–Czempiń jest bowiem zelektryfikowana. **pn**

Dworce czekają na modernizację



Remont dworców w Kobylnicy bardzo się przyda

PKP SA unowocześni prawie 200 dworców kolejowych w całym kraju. Część zmodernizuje, powstaną też nowe. Wśród wybranych do modernizacji dworców są również obiekty znajdujące się na terenie funkcjonowania Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.

To największe tego typu przedsięwzięcie w historii polskiej kolei. Wartość wszystkich inwestycji szacowana jest na ok. 1,4 mld złotych. Program realizowany będzie w latach 2018–2023. Z dworców, które służyć będą pasażerom Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, modernizację przejdą

obiekty w Nowym Tomyślu, Opalenicy, Palędziu, Biskupicach, Kobylnicy, Pierzyskach, Pobiedziskach, Pobiedziskach Letnisku oraz dworce Poznań Główny, Poznań-Garbary i Poznań Zachodni. – Inwestycje są w bardzo różnych fazach – od początkowych, związanych z wyborem koncepcji przebudowy w ramach studium wykonalności, po etap prac projektowych czy budowlanych. W aglomeracji poznańskiej roboty budowlane trwają np. na dworcach Poznań-Garbary i Poznań Zachodni – mówi Michał Stilger, rzecznik prasowy PKP SA. **pn**



Nieużywane od lat torowisko zdążyło zarosnąć trawą

Nie ma PKM bez węzłów



FOT. DAWID DROBNIĆ

Węzeł przesiadkowy w Szamotułach został oddany do użytku jako jeden z pierwszych

Węzły przesiadkowe są elementem tworzonej Poznańskiej Kolei Metropolitalnej. Są usytuowane w pobliżu istniejących stacji i przystanków kolejowych, a w Poznaniu również w okolicach pętli tramwajowych lub w innych miejscach newralgicznych pod względem dużego natężenia ruchu pasażerów.

Węzły przesiadkowe obejmują m.in. parkingi dla samochodów, rowerów, razem z drogami dojazdowymi i ścieżkami, chodnikami, przystankami autobusowymi lub tramwajowymi oraz systemem informacji wizualnej. Ich celem jest umożliwienie pasażerom dogodnej zmiany środka transportu. W sumie w ramach ZIT na terenie metropolii Poznań oraz przy stacjach Czempin

i Środa Wlkp., które są stacjami mieszczącymi się w zasięgu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, najpóźniej do 2023 roku powstaną 54 węzły przesiadkowe. Po zakończeniu inwestycji przybędzie m.in. 4256 miejsc parkingowych dla samochodów oraz 1720 przeznaczonych dla rowerów. Ponadto wybudowane zostaną 94 km ścieżek rowerowych. Wartość wymienionych inwestycji wyniesie ogółem ok. 680 mln zł, z czego ok. 442 mln stanowić będzie dofinansowanie ze środków UE przeznaczonych na realizację projektów w ramach ZIT dla MOF Poznania.

Na terenie Poznania zintegrowane węzły przesiadkowe będą powstawać przy najważniejszych z punktu widzenia funkcjo-

nowania systemu transportu pętach lub przystankach tramwajowych. Pierwszy punkt przesiadkowy w Poznaniu przy ul. Szymanowskiego na Piątkowie już działa, kolejne powstaną przy ul. św. Michała, w pobliżu przystanku kolejowego na Strzeszynie, przy rondzie Starołęka, na Górczynie, Miłostowie i przy rondzie Rataje oraz na ul. Grunwaldzkiej razem z tunelem pod torami kolejowymi na granicy z Plewiskami w gminie Komorniki. Poza Poznaniem do tej pory zakończono budowę węzłów przesiadkowych w Skokach, Środzie Wlkp. oraz na terenie gminy Szamotuły – w Szamotułach, Baborówku i Pamiątkowie. W przeważającej liczbie innych miejsc roboty są bardzo zaawansowane.

pn

Na jednym bilecie

Już ok. 8 tys. osób miesięcznie korzysta z okresowego biletu Bus Tramwaj Kolej. Jedną trzecią tej liczby stanowią osoby korzystające z biletów normalnych, taką samą pasażerowie jeżdżący na podstawie ulgi szkolnej, pozostała grupa to studenci.

Zintegrowany bilet Bus Tramwaj Kolej to kolejowy, imienny bilet miesięczny. Funkcjonuje od 2012 roku. Na początku obszar działania biletu obejmował strefy A, B i C, czyli z propozycji można było korzystać na terenie Poznania, najbliższych okolic miasta i powiatu poznańskiego. Od września ubiegłego roku strefa działania biletu została rozszerzona na obszar ok. 50 km od Poznania i adresowana jest do pasażerów korzystających ze wszystkich 9 linii kolejowych, które docelowo obejmie system Poznańskiej Kolei Metropolitalnej. Najdalej wysunięte miejscowości na tych liniach to: Nowy Tomyśl, Wronki, Rogoźno Wlkp., Wągrowiec, Gniezno, Września, Jarocin, Kościan, Grodzisk Wlkp.

Bilet zintegrowany wykupiony na miesiąc upoważnia do korzystania z kolei na trasie do Poznania i z powrotem oraz ze środków komunikacji miejskiej organizowanych przez Zarząd Transportu Mie-



FOT. ZTM POZNAŃ

Dojeżdżający pociągiem do Poznania mają bardzo łatwy dostęp do komunikacji miejskiej

skiego w Poznaniu (strefy: A, A+B, A+C, A+B+C). Proponowane ceny biletów zintegrowanych są bardzo atrakcyjne. Np. mieszkaniec Obornik za miesięczny normalny bilet Bus Tramwaj Kolej płaci 244 zł, a mieszkaniec Swarzędza 169 zł. Zintegrowany bilet Bus Tramwaj Kolej można kupić w kasach biletowych wszystkich przewoźników kolejowych (Koleje Wielkopolskie, PolRegio, PKP

Intercity). Szczegóły dotyczące biletu można znaleźć na stronie internetowej bustramwajkolej.pl.

Oferta biletu zintegrowanego została przygotowana przez regionalnych przewoźników kolejowych – PolRegio i Koleje Wielkopolskie oraz Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu i Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego.

pn



FOT. ARCHIWUM KOLEI WIELKOPOLSKICH

Pasażerowie są bardzo zadowoleni

Operatorem systemu połączeń kolejowych w ramach Poznańskiej Kolei Metropolitalnej będą Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. To przewoźnik, który w ciągu blisko siedmiu lat funkcjonowania wyrobił sobie u pasażerów bardzo dobrą opinię.

Pod koniec ubiegłego roku, już po raz ósmy, w pociągach Kolei Wielkopolskich przeprowadzone zostało wśród pasażerów badanie jakości świadczonych usług. Za każdym razem celem badania jest zebranie od podróżnych opinii, które mają pomóc w jak najlepszym dostosowaniu oferty spółki do potrzeb klientów. Wyniki badań pozwalają poznać oczekiwania podróżnych co do rozkładu jazdy, poszczególnych elementów podróży czy też otoczenia stacji i przystanków kolejowych. W trakcie ostatniego badania ankiety wypełniło ponad 2 tys. osób. Podróżni korzystający z pociągów Kolei Wielkopolskich bardzo wysoko ocenili łatwość zakupu biletu – 92 proc., punktualność odjazdu pociągu – 87 proc., czystość w pociągu – 92 proc., bezpieczeństwo pozytywnie oceniło aż 94 proc. pasażerów, a otoczenie podczas podróży – dworzec, peron – 71 proc. ankietowanych. Pozy-

tywnych ocen dotyczących otoczenia będzie zapewne coraz więcej, wraz z oddawaniem do użytku kolejnych węzłów przesiadkowych budowanych w ramach ZIT. Najniżej podróżni ocenili dostosowanie rozkładu jazdy do oczekiwań klientów. W tym punkcie zadowolonych było 65 proc. ankietowanych. To oznacza, że popularność połączeń kolejowych jest bardzo duża, a pasażerowie oczekują większej częstotliwości kursowania pociągów. Zapewne liczba ocen pozytywnych wzrośnie wraz ze zwiększeniem częstotliwości kursowania pociągów po wprowadzeniu do rozkładu dodatkowych połączeń funkcjonujących w ramach Poznańskiej Kolei Metropolitalnej. – Jeśli przyjrzymy się rankingowi oczekiwań naszych klientów, to zawsze na pierwszym miejscu jest częstotliwość, a na drugim rozkład jazdy. Na piątym miejscu wśród siedmiu punktów jest dopiero cena. Pasażer chce jechać o odpowiedniej porze, oczekuje punktualnego przyjazdu pociągu na peron i dotarcia do stacji docelowej zgodnie z rozkładem jazdy, poza tym chce podróżować bez tłoku – podsumowuje Włodzimierz Wilkanowicz, prezes zarządu Kolei Wielkopolskich Sp. z o.o.

pn

PKM nie tylko do pracy

Wykorzystując połączenia Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, łatwo można dojechać do miejsc, które pozwolą ciekawie spędzić czas wolny.

Projekt Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM) adresowany jest do mieszkańców obszaru położonego w promieniu ok. 50 km od Poznania. Głównym celem połączeń realizowanych w ramach systemu PKM jest zachęcenie osób dojeżdżających do pracy lub szkół poznańskich do rezygnacji z samochodu jako środka komunikacji najczęściej wykorzystywanego do codziennych dojazdów do Poznania i zastąpienia go koleją. Z PKM można też korzystać w innych celach, np. wziąć pod uwagę przy organizacji rodzinnych wycieczek. W pobliżu pierwszych czterech linii kolejowych (do Grodziska Wlkp., Nowego Tomyśla, Wągrowca i Jarocina), na których 10 czerwca zostanie uruchomiony system PKM, znajduje się wiele obiektów turystycznych, są też atrakcje sportowo-rekreacyjne, a także ciekawe tereny przyrodnicze. Spośród wielu szczególnie interesujących obiektów hi-

storyczno-muzealnych można wymienić np. Muzeum Narodowe Rolnictwa w Szreniawie (gm. Komorniki), Zamek w Kórniku (gmina Kórnik) lub zespół pocysterski w Owińskach (gmina Czerwonak). Z atrakcji przyrodniczych położonych wzdłuż czterech wymienionych tras wymienić można: Arboretum w Kórniku (gmina Kórnik), Park Krajobrazowy Puszcza Zielonka (gminy Czerwonak i Murowana Goślina) i Rezerwat Snieżycowy Jar. Coraz większą popularność zyskuje też Park Dzieje położony na terenie Murowanej Gośliny.

W dystrybucji dostępna jest publikacja *Atrakcje turystyczne. Okolice Poznania*. W folderze wymienione są również inne miejsca, które można zobaczyć, wykorzystując do dojazdu połączenia Poznańskiej Kolei Metropolitalnej. Folder wydany został w wersji kieszonkowej, w języku polskim, angielskim i niemieckim, a dostępny jest bezpłatnie w punktach informacji turystycznej. Wersję PDF przewodnika można pobrać ze strony internetowej www.plot.poznan.pl.

pn

ZASIĘG TERYTORIALNY

Stan w dniu 1.01.2017 r.

Metropolia Poznań

– wspólnie tworzymy rozwiązania

Poznańska Kolej Metropolitalna, działania mające na celu zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza, uporządkowanie kwestii związanych z zagospodarowaniem przestrzennym – to główne cele najważniejszych projektów realizowanych przez Stowarzyszenie Metropolia Poznań.

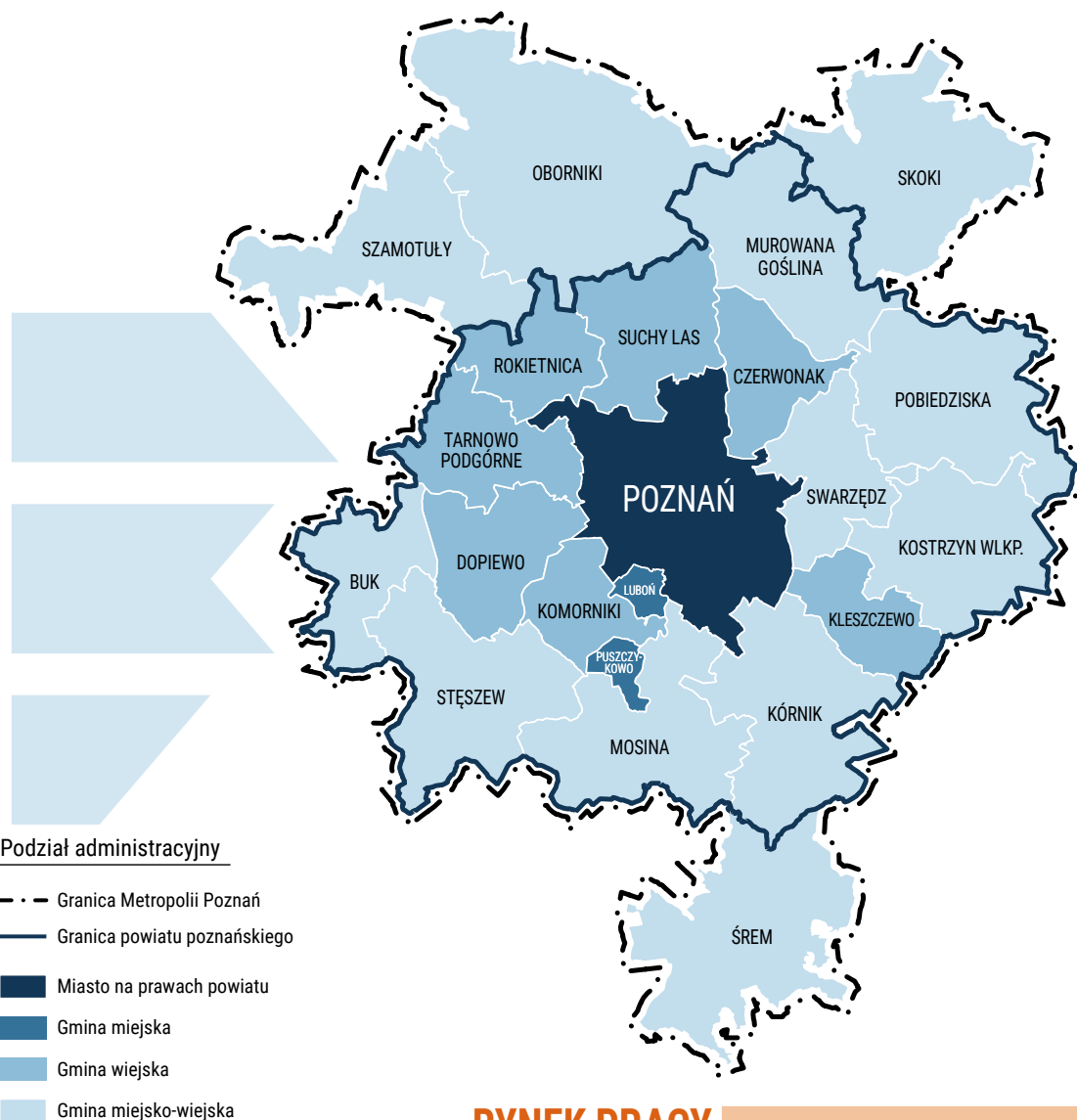
W kwietniu 2018 roku Stowarzyszenie Metropolia Poznań obchodziło siódmą rocznicę istnienia. W skład organizacji wchodzi 23 jednostki samorządu terytorialnego, w tym miasto Poznań, powiat poznański, 17 gmin z powiatu poznańskiego oraz cztery gminy powiatów ościennych (Oborniki, Szamotuły, Skoki, Śrem). Stowarzyszenie działa na obszarze o powierzchni ok. 3080 km kw. zamieszkiwanym przez ponad milion mieszkańców.

Celem Stowarzyszenia jest wspieranie rozwoju metropolii oraz współpracy gmin i powiatu poprzez realizację służących temu projektów. Docelowo adresatem działań Stowarzyszenia są mieszkań-

cy obszaru objętego jego działalnością. W ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania na terenie samorządów tworzących Stowarzyszenie powstają m.in. zintegrowane węzły przesiadkowe, ocieplane są obiekty użyteczności publicznej, a zabudowa przebiega renowację. Dotacje uzyskują też ważne projekty społeczne, np. wspierające kształcenie zawodowe i ogólne oraz tworzenie nowych miejsc opieki nad dziećmi do lat 3. Pula dotacji dla ZIT wynosi ok. 800 mln zł, a środki dystrybuowane są przy dużym udziale Stowarzyszenia Metropolia Poznań jako Instytucji Pośredniczącej przy rozdzielaniu dotacji.

Nie sposób krótko wymienić całego zakresu działań podejmowanych przez Stowarzyszenie Metropolia Poznań. Wszystkie projekty realizowane przez Stowarzyszenie oraz przez nie wspierane łączy jednak wspólny cel, którym jest poprawa warunków i komfortu życia mieszkańców metropolii Poznań.

pn



Podział administracyjny

- Granica Metropolii Poznań
- Granica powiatu poznańskiego
- Miasto na prawach powiatu
- Gmina miejska
- Gmina wiejska
- Gmina miejsko-wiejska

RYNEK PRACY

Stan w dniu 31.12.2016 r.

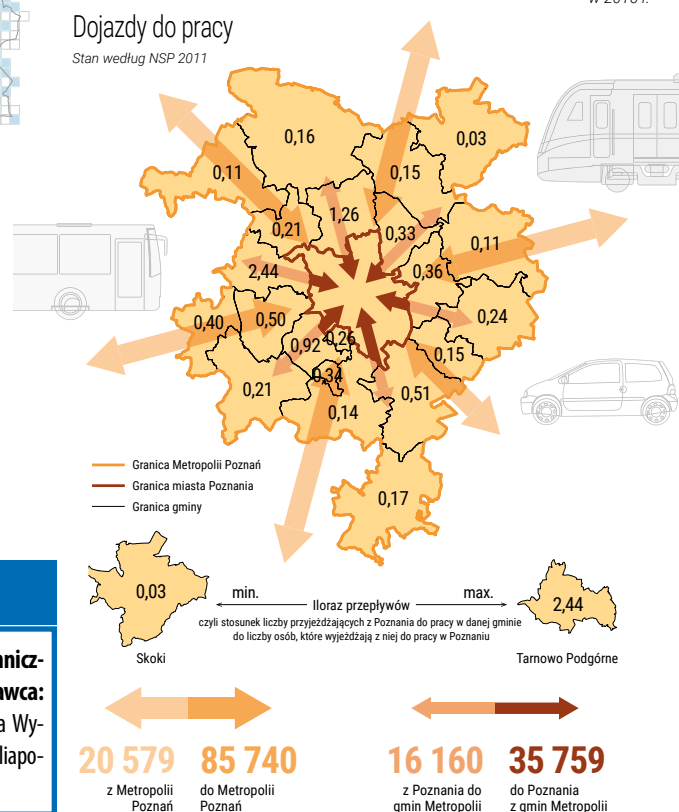
Pracujący według sekcji PKD

w 2016 r.



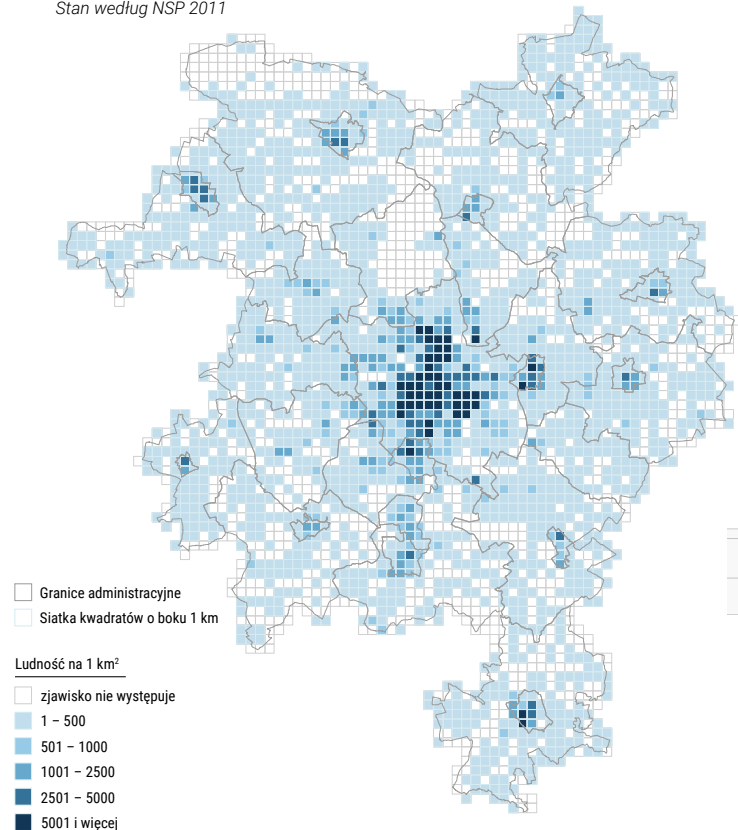
Dojazdy do pracy

Stan według NSP 2011



Gęstość zaludnienia

Stan według NSP 2011



REDAKCJA

KURIER
METROPOLITALNY

Redaktor naczelny: Paweł Napieralski, **Redaktor techniczny:** Wojciech Szybisty, **Korekta:** Anna Nowotnik, **Wydawca:** Stowarzyszenie Metropolia Poznań, ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego 8, 61-124 Poznań, e-mail: kurier@metropoliapoznan.pl, tel. +48 61 669 80 52.

Źródło danych: URZĄD STATYSTYCZNY W POZNANIU