

SPRAWOZDANIE Z PRZEBIEGU I WYNIKÓW KONSULTACJI projektu „Strategii Rozwoju Miasta Poznania 2020+”

I. Przedmiot i cel konsultacji

Przedmiotem konsultacji był projekt „Strategii Rozwoju Miasta Poznania 2020+”, w tym w szczególności kierunki interwencji, które będą realizowane do 2030 roku przez Miasto Poznań w celu podniesienia jakości życia mieszkańców i znaczenia miasta na arenie międzynarodowej.

II. Podstawa prawna

Konsultacje przeprowadzone zostały na podstawie:

- a) art. 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 1649 z późn. zm.),
- b) Zarządzenia Nr 713/2016/P Prezydenta Miasta Poznania z dnia 7 października 2016 r. w sprawie przeprowadzenia na terenie miasta Poznania konsultacji społecznych dotyczących projektu „Strategii Rozwoju Miasta Poznania 2020+”. Powyższe zarządzenie zostało wydane na podstawie § 3 ust. 1 i § 4 pkt 1 uchwały Nr LXXX/1200/V/2010 Rady Miasta Poznania z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji społecznych na terenie miasta Poznania (ze zmianami).

III. Czas trwania

Konsultacje rozpoczęły się konferencją otwierającą zorganizowaną w dniu 14 października 2016 r. i trwały do 18 listopada 2016 r.

Udział w konsultacjach zapewniono poprzez:

- a) ogłoszenie o rozpoczęciu konsultacji zamieszczone w Gazecie Wyborczej w dniu 13 października 2016 r.
- b) informacje o rozpoczęciu konsultacji zamieszczone na stronach:
 - www.poznan.pl/mim/main/konsultacje-spoleczne,p,15574.html
 - www.strategia2020plus.pl

Na ww. stronach internetowych zamieszczona została treść projektu dokumentu poddanego konsultacjom.

IV. Grupy docelowe

W konsultacjach uczestniczyć mogli wszyscy mieszkańcy Poznania, członkowie Stowarzyszenia Metropolia Poznań, samorząd Województwa Wielkopolskiego, partnerzy społeczni i gospodarczy oraz Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego, a także każdy zainteresowany rozwojem Poznania.

V. Forma zgłaszania uwag

Pisemne uwagi i propozycje w ramach przedmiotu konsultacji społecznych można było składać:

- a) osobiście: w trakcie konferencji w dniu 14 października 2016 r. oraz podczas spotkań w Wydziale Rozwoju Miasta, organizowanych po wcześniejszym zgłoszeniu takiej potrzeby
- b) w formie elektronicznej: bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym poprzez formularz uwag na adres: rom@um.poznan.pl
- c) pocztą tradycyjną na adres: Urząd Miasta Poznania, Wydział Rozwoju Miasta, pl. Kolegiacki 17, 61-841 Poznań.

VI. Zestawienie uwag i propozycji

Do Wydziału Rozwoju Miasta wszystkie uwagi przesłane zostały w formie elektronicznej na adres mailowy rom@um.poznan.pl.

W tabeli poniżej przedstawiono uwagi oraz sposób ich rozstrzygnięcia. Tabela nie zawiera uwag dotyczących błędów literowych, błędów w szyku zdań itp. Te omyłki zostały automatycznie usunięte w trakcie korekty językowej przeprowadzonej po ostatecznym zakończeniu prac nad treścią dokumentu.

Poprzez uwzględnienie uwagi rozumieć należy: wprowadzenie wprost do dokumentu zaproponowanej treści; uszczegółowienie zapisu; usunięcie kontrowersyjnego zapisu, uwzględnienie intencji uwagi w innych niż wskazane w uwadze miejscach itp.

Tabela nie zawiera danych osób fizycznych i instytucji zgłaszających uwagi do dokumentu Strategii z uwagi na ochronę danych osobowych i innych informacji niejawnych.

Lp.	Treść uwagi/Proponowany nowy zapis	Uzasadnienie uwagi/ propozycja alternatywnego rozwiązania	Odniesienie się do uwagi
1.	Sformułowanie wizji powinno bardziej akcentować aspekty społeczne i powinno być zrozumiałe nie tylko dla zasiedziałych mieszkańców miasta Poznania specyficznie rozumiejących pojęcie osiedla.	Wizja powinna być zrozumiała także dla tych, których chcemy ściągnąć do Poznania	Uwzględniono
2.	W dokumencie pisze się o 5 priorytetach. Na drugim miejscu (przynajmniej w tabeli, w innych materiałach różnie z tym bywa) podano nowoczesną przedsiębiorczość.	Zastanawiam się, czy nie lepiej byłoby postawić na wyeksponowanie przedsiębiorczości jako „głównego priorytetu” – wiem, że to brzmi dziwnie, ale to pokazałoby, że stawiamy na biznes, który daje pracę, podatki, PIT-y (tak nam na nich zależy), itd. Akcentujemy, że punktem wyjścia, bazą, konstrukcją nośną jest gospodarka, bez której wszystkie pozostałe priorytety stają się mrzonkami	Nie uwzględniono – kolejność przedstawienia priorytetów nie jest tożsama z postrzeganiem ich ważności lub kolejnością realizacji zadań. Priorytety należy traktować jako równoważne, ponieważ w równym stopniu przyczyniają się do realizacji wizji miasta.
3.	Sugerowałbym jeszcze większe wyeksponowanie spraw metropolitarnych – w szczególności zapisałbym oczekiwanie, że ustawodawca doprowadzi do powstania takich regulacji, że przestaniemy mówić o tych, którzy przeprowadzili się do gmin podpoznańskich jak o banitach, niewdzięcznikach, którzy opuścili Poznań w poszukiwaniu lepszego życia, z Poznaniem są związani poprzez pracę, kulturę itd., ale nie płacą PIT-u. Dzielenie fragmentu PIT-u między miejsce zamieszkania i miejsce pracy nie jest przecież wielkim osiągnięciem intelektualnym – wprowadzenie tego rozwiązania jest kwestią zdrowego rozsądku i woli politycznej		Uwzględniono
4.	Sugeruję przyjęcie jakiejś konwencji w kwestii używania terminów przemysł, branża, sektor. Nie zgadzają się rzędy wielkości liczb podanych we fragmencie dotyczącym planu finansowego realizacji strategii.		Uwzględniono
5.	Na stronie 49 napisano: Na realizację „Strategii Rozwoju Miasta Poznania 2020+” w latach 2017-2020 przeznaczona zostanie kwota 10 959 147,88 zł, a w latach następnych, tj. 2021–2030, kwota 18 556 784,08 zł. Łącznie w latach 2017–2030 środki		Uwzględniono

	<p>zewnątrzne, (których otrzymanie jest wysoce prawdopodobne) pozyskane na realizację strategii wynosić będą 2 083 499,00 zł. Czyli w tym fragmencie chodzi o miliony złotych.</p> <p>Z kolei w tabeli 7 podano dane w tys. PLN. Tam podane wielkości osiągają kwoty miliardowe. Coś się tutaj nie zgadza.</p>		
6.	<p>Po wstępnym zapoznaniu się z nową strategią miasta wydaje mi się, że powinniście Państwo również przygotować odrębny dokument zawierający podsumowanie najważniejszych tez i wniosków, jakie zawiera strategia Poznania. Osoby poszukujące poszerzonej informacji zawsze mogłyby odwołać się do pełnej strategii.</p> <p>Pozostawienie pełnej strategii jako jedyne dokumentu podawanego konsultacjom, w mojej opinii istotnie ograniczy liczbę osób, które będą chciały wypowiedzieć się na ten istotny dla mieszkańców temat.</p>		<p>Uwaga będzie uwzględniona po uchwaleniu dokumentu przez Radę Miasta Poznania. Powstanie wówczas skrócona wersja (broszura) zawierająca najistotniejsze informacje dla zainteresowanych. Przewidziane też są działania mające na celu upowszechnienie zapisów.</p>
7.	<p>Cz. II, rozdz. 7, str. 35, tabela działań strategicznych, kierunek 1.6 Ograniczenie emisji zanieczyszczeń i wzrost efektywności energetycznej, działanie 6.</p>	<p>Proponuję rozważenie wprowadzenia tramwaju towarowego jako elementu logistyki miejskiej – na początku na trasie Franowo – Wrocławska / Gwarna i Franowo – Plac Wielkopolski w godzinach nocnych / nad ranem. Skoro pętla na Franowie została zlokalizowana 20 m od toru kolejowego stacji rozrządowej i w sąsiedztwie wielkich centrów logistycznych, magazynowych, a jest problem z dostawami na Starym Mieście, to takie rozwiązanie (stosowane np. w Dreźnie) wydaje się wpisywać w ten zapis</p>	<p>Nie uwzględniono – poziom szczegółowości odpowiada zadaniom, a nie działaniom strategicznym. Propozycja zostanie przekazana zespołowi odpowiedzialnemu za wdrażanie strategii w zakresie priorytetu Zielone, mobilne miasto.</p>
8.	<p>Cz. II, rozdz. 7, str. 39, kierunek 4.2 Budowanie szerokiej integracji społecznej ze szczególnym uwzględnieniem zmian demograficznych, działanie 5. Realizacja działań na rzecz integracji cudzoziemców w środowisku lokalnym oraz integracji środowisk mniejszości etnicznych i narodowych.</p>	<p>Czasem warto najpierw zapewnić integrację mieszkańców Miasta, a zwłaszcza przybyszów z innych części Polski = integracja przybyszów (w tym cudzoziemców)</p>	<p>Uwzględniono</p>
9.	<p>Tabele wskaźników strategii (tab. 5, a zwłaszcza 6. – od str. 42)</p>	<p>Wymagają uzupełnienia miary liczbowe, co najmniej dla roku 2020.</p> <p>W wypadku braku określenia mierników trudno będzie weryfikować (monitorować) wykonanie strategii</p>	<p>Uwzględniono</p>

10.	Część I zbyt rozbudowana – wręcz zbędna (w dużej mierze stanowi uzasadnienie przyjętej procedury a merytoryczna zawartość powtarza się w dalszych częściach)	Ewentualne uzasadnienie wyboru trybu prac może być do wiadomości Radnych / instytucji ministerialnych, ewentualnie w uzasadnieniu do uchwały	Uwzględniono
11.	W projekcie zawarto zbyt mało elementów nawiązujących do Metropolii Poznań. Należałoby wzmocnić elementy współpracy metropolitalnej w priorytecie „Globalna lokalność”, gdzie powinny znaleźć się cele szczegółowe oraz kierunki interwencji odnoszące się do Metropolii.	Należałoby wzmocnić elementy współpracy metropolitalnej w priorytecie „Globalna lokalność”, gdzie powinny znaleźć się cele szczegółowe oraz kierunki interwencji odnoszące się do Metropolii. Brakuje również wskaźników, za pomocą których można byłoby mierzyć postęp integracji pomiędzy Poznaniem, a jego otoczeniem.	Uwzględniono
12.	Brakuje wskaźników, za pomocą, których można byłoby mierzyć postęp integracji pomiędzy Poznaniem, a jego otoczeniem.	Proponuję rozważyć możliwość zmiany nazwy priorytetu i dodanie w nim sformułowania „Metropolia Poznań”.	Uwzględniono
13.	Dzisiaj coraz szerszy katalog przedsięwzięć publicznych swoim charakterem wykracza poza granice administracyjne gmin. Pojawia coraz więcej problemów, których rozwiązanie wymaga wspólnego działania. Niewątpliwie do takich obszarów należy: transport publiczny, planowanie przestrzenne, gospodarka odpadami, wspólne planowanie układu drogowego, wspólna promocja, pozyskiwanie inwestorów, oferta kulturalna oraz szereg innych wspólnych usług publicznych.	Do strategicznych wyzwań dla Miasta Poznania należy dodać zmianę charakteru postrzegania pewnych zadań publicznych, przede wszystkim gminnych.	Uwzględniono
14.	Kluczowym zadaniem strategii w obszarze działalności Stowarzyszenia Metropolia Poznań powinno być rozstrzygnięcie czy Miasto Poznań chce dążyć do administracyjnego połączenia z sąsiednimi gminami, czy raczej przyjąć politykę współpracy.	Jeżeli właściwsza jest druga opcja, tzn. polityka współpracy z sąsiednimi gminami, to pojawia się szereg nowych pytań, na które odpowiedzi powinny znaleźć się w strategii.	Uwzględniono
15.	Samo pojęcie „metropolia” używane jest w różnych kontekstach.	Nawiązując do kwestii współpracy Poznania z sąsiednimi gminami dokument odnosi się do współpracy z gminami powiatu poznańskiego (str. 13), tymczasem w skład Stowarzyszenia wchodzi również gminy z poza powiatu poznańskiego (Śrem, Szamotuły, Skoki i Oborniki).	Uwzględniono
16.	W dokumencie brakuje odniesienia do głosu ekspertów z poszczególnych dziedzin, reprezentujących szersze środowiska.	Odniesienie się do głosu ekspertów z poszczególnych dziedzin, reprezentujących szersze środowiska.	Uwzględniono

17.	Str. 18 (w zakresie dziedzictwa kulturowego). Projekt jest syntetyczny i krótki, momentami jednak niepotrzebnie odnosi się do szczegółowych rozwiązań (np. na str. 18 w zakresie dziedzictwa kulturowego).	Usunięcie ze strategii zbyt szczegółowych rozwiązań.	Uwzględniono
18.	<p>CZĘŚĆ I, rozdz.1.2 „Uwarunkowania makroekonomiczne – trendy światowe ” dodać podrozdział 1.2.8 lub nowy rozdział 1.3. pt. Uwarunkowania makropolityczne – trendy światowe, europejskie i krajowe, o treść następującą :</p> <p>Programowanie strategiczne rozwoju miasta metropolitalnego takiej skali jak Poznań nie może abstrahować od istotnych, systematycznych zjawisk ujawniających się w polityce krajowej, europejskiej i globalnej. Z jednej strony, by przygotować się na oddziaływanie ich konsekwencji, zwłaszcza negatywnych – polityka miasta powinna w miarę swoich możliwości chronić mieszkańców przed destrukcją ze strony demonów zewnętrznej polityki. Z drugiej – by prowadzona polityka miejska była cegiełką dokładającą się do pozytywnych rozwiązań politycznych, nie zaś „paliwem” rozgrzewającym konflikty i problemy w szerszej skali.</p> <p>Znakiem czasu w polityce staje się rosnąca agresja, mająca między innymi postać ksenofobii, ekspresji wojujących postaw skrajnie nacjonalistycznych, rasistowskich, rosnącej nietolerancji wobec bogatych i różnorodnych przejawów życia społecznego, objawiająca się także w przemocy fizycznej, cenzurze i in.</p> <p>Podstawowym źródłem tych zjawisk i procesów w kraju i na świecie jest trwający od dziesięcioleci sposób rozwoju, określany jako neoliberalny, który generuje rosnące od lat nierówności społeczne. Obecnie następuje kumulacja frustracji i niezadowolenia na tle niesprawiedliwego, wykluczającego duże grupy ludności sposobu rozwoju, wyrażająca się poprzez agresję wewnętrzną i coraz większe</p>		Uwaga częściowo uwzględniona – wykorzystano przesłanie i intencję autora poprzez wzbogacenie dokumentu o treści związane z solidarnością społeczną, tolerancją i różnorodnością. W wartościach związanych z misją Poznania ujęte zostały: otwartość, współodpowiedzialność i współtworzenie – są to wartości, które przeciwdziałają wymienionym problemom.

	<p>poparcie dla radykalnych opcji politycznych.</p> <p>Wyzwaniem strategicznym dla miasta jest powstrzymanie przejawów agresji wewnętrznej przede wszystkim poprzez wszechstronną politykę braku akceptacji dla nich. A na pierwszym planie – rozbrajanie na gruncie miejskim, na ile to możliwe, społeczno-ekonomicznych źródeł frustracji i gniewu, biorących się z systemowych nierówności, braku szans na zaspokojenie podstawowych potrzeb, marginalizacji i wykluczenia. Poprzez sensownie egalitarną politykę solidarności społecznej.</p>		
19.	<p>CZĘŚĆ II, rozdział 1.2.</p> <p>„Wyzwania związane z wewnętrznymi uwarunkowaniami w mieście” podpunkt g) „Jak podwyższyć jakość miejsc pracy w Poznaniu?” uzupełnić następująco:</p> <p>Sektor publiczny, w szczególności władze miasta i agendy UMP muszą pełnić funkcję wzorcową, jeśli chodzi, o jakość miejsc pracy oraz warunki pracy i płacy. Przede wszystkim w zakresie stabilności zatrudnienia (umowy o pracę) oraz dróg awansu zawodowego.</p>	<p>Sektor publiczny głosząc i realizując politykę na rzecz miejsc pracy wysokiej jakości nie może sam się do niej nie stosować. Jednocześnie w tak silnym ośrodku administracyjnym, akademickim, edukacyjnym itd. zatrudnienie w sektorze publicznym jest znaczne, co stwarza szanse na efektywne konkurowanie pod względem, jakości miejsc pracy z sektorem prywatnym</p>	<p>Nie uwzględniono – Strategia jest ogólnym dokumentem i nie preferuje żadnej grupy pracodawców. Urząd Miasta Poznania respektuje prawo do godnej pracy, polityka zatrudnienia opiera się na umowach o pracę i możliwościach rozwoju zawodowego.</p>
20.	<p>CZĘŚĆ II, rozdział 1.2.</p> <p>„Wyzwania związane z wewnętrznymi uwarunkowaniami w mieście” podpunkt i)</p> <p>„Jak spełniać oczekiwania mieszkańców w zakresie rozwiązywania problemów społecznych przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniego finansowania potrzeb prorozwojowych?” uzupełnić następująco:</p> <p>Wyzwaniem dla miasta jest skala zjawiska określanego, jako „biedni pracujący”, dotykająca w szczególności ludzi młodych, ale także starszych, którzy ze względu na warunki zatrudnienia (niestabilne, tzw. umowy śmieciowe) i niskie wynagrodzenia mimo znacznej aktywności społecznej i zawodowej nie są w stanie zaspokoić swoich potrzeb życiowych na wystarczającym poziomie. Nie zawsze muszą oni spełniać kryteria uprawniające do korzystania z pomocy społecznej ani nie przynależą do sfery zjawisk określanych, jako tzw. społeczna patologia. Rozwiązywanie tego problemu</p>	<p>Problemy społeczne nie dotyczą tylko ilościowego marginesu, lecz są pochodną struktury społeczno - ekonomicznej ludności Poznania, która nie jest w Strategii przedstawiona. Pośrednio można wnioskować, że problemy te mają szeroki zasięg, stąd uwaga powyższa</p>	<p>Uwzględniono</p>

	nie polega na włączeniu „biednych pracujących” do opieki społecznej, ale cywilizowaniu warunków zatrudnienia oraz tworzeniu miejsc pracy lepiej płatnych. W przeciwnym wypadku będzie rostała skala świadczeń z pomocy społecznej oraz zasięg frustracji i gniewu.		
21.	<p>CZĘŚĆ II, rozdział 1.2. „Wyzwania związane z wewnętrznymi uwarunkowaniami w mieście” podpunkt j) „Jak poszerzyć ofertę mieszkaniową w Poznaniu?” uzupełnić następująco: Podstawowym wyzwaniem dla miasta w zakresie potrzeb mieszkaniowych jest mieszkanie dostępne dla tej znaczącej grupy osób, których dochody nie uprawniają do lokalu socjalnego a jednocześnie są one zbyt niskie, by były one w stanie skorzystać z najmu komercyjnego lub kupić mieszkanie na wolnym rynku. W tej grupie jest znaczna grupa osób młodych (do 35 roku życia) mieszkająca z konieczności z rodzicami (w skali kraju ok. 40%), pewna liczba zwłaszcza młodszych, która mobilizuje środki i kupuje mieszkanie pod Poznaniem o kilkadziesiąt procent taniej, oraz kilka tysięcy rodzin mieszkających w rozmaitych budowlach na ogródkach działkowych.</p>	Budowa mieszkań dostępnych na szeroką skalę, to już realizowany, priorytetowy program władz miasta.	Uwzględniono
22.	<p>CZĘŚĆ II, rozdział 1.2. „Wyzwania związane z wewnętrznymi uwarunkowaniami w mieście” podpunkt o) „Jak podwyższyć jakość usług publicznych świadczonych w mieście?” uzupełnić o zdanie: Szczególnie istotne jest zagwarantowanie dostępności podstawowych usług publicznych na wysokim poziomie, w tym zwłaszcza edukacyjnych i z zakresu ochrony zdrowia, ogółowi mieszkańców Poznania, bez względu na status społeczny i poziom zamożności. Usługi publiczne nie mogą stać się domeną świadczeń niskiej jakości dla osób, których nie stać na kupno ich dobrej jakości na wolnym rynku</p>	W niektórych obszarach usług publicznych, zwłaszcza w oświacie i służbie zdrowia powszechna jest tendencja do komercjalizacji usług wyższej jakości, np. elitarne gimnazja społeczne albo prywatne, wspierane przez miasto. Priorytetem muszą być usługi dostępne!	Uwzględniono
23.	<p>CZĘŚĆ II, rozdział 2. „Wizja</p>	Obok aksjologicznego, że równość (szans) i solidarność (braterstwo...) są obok wolności podstawowymi naszymi	Nie uwzględniono – zaproponowane zdanie: „– także dzięki polityce

	<p>–obraz Poznania w przyszłości” – proszę dopisać kwestię napisaną na czerwono: „Poznań w 2030 roku jest miastem dobrze skomunikowanych, zielonych osiedli posiadających własny, wyjątkowy charakter. Jego mieszkańcy</p> <ul style="list-style-type: none"> – ludzie aktywni, przedsiębiorczy i zaangażowani społecznie, realizujący swoje marzenia i aspiracje – są zadowoleni z warunków życia, jakie stwarza im miasto, oraz dumni z tego, że jest ono rozpoznawane w kraju i za granicą dzięki swojemu dziedzictwu historycznemu, kulturowemu oraz współczesnym, wyjątkowym osiągnięciom. Sprzyjający klimat społeczny i biznesowy umożliwia wszystkim mieszkańcom pełne włączenie się w życie miasta – także dzięki polityce społecznej spójności ukierunkowanej na wyrównywanie szans i zaspokojenia potrzeb życiowych ogółu poznaniaków.” 	<p>wartościami, istnieje pakiet uzasadnień wskazujących, że przewlekłe nierówności, niesprawiedliwość na szerszą skalę niszczą gospodarkę oraz zagrażają spokojowi społecznemu.</p>	<p>społecznej spójności ukierunkowanej na wyrównywanie szans i zaspokojenia potrzeb życiowych ogółu poznaniaków” zawarte jest w treści wizji pod pojęciem „sprzyjający klimat społeczny i biznesowy umożliwia wszystkim mieszkańcom pełne włączenie się w życie miasta.</p>
24.	<p>CZĘŚĆ II, rozdział 3. „Misja miasta” Proponujemy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Dla wartości, „współodpowiedzialność” wykreślić zaznaczoną kwestię: „•Współodpowiedzialność – istotą otwartości jest współodpowiedzialność, wspólne zobowiązanie i zgodność dążeń. To także odpowiedzialność za słabszych, wykluczonych, I dodać wartość „solidarność”: •Solidarność –wynikająca z empatii otwartość na potrzeby i problemy innych mieszkańców, przede wszystkim słabszych i gotowość wspierania ich. 	<p>Logiczna konsekwencja wcześniejszych uwag</p>	<p>Nie uwzględniono, jako konsekwencja uwagi nr 18 – wartości (Otwartość, Współodpowiedzialność, Współtworzenie) zostały wypracowane przez mieszkańców podczas warsztatów i przeszły weryfikację ekspertów.</p>
25.	<p>CZĘŚĆ II, rozdział 3– W zapisie o misji miasta dodanie słowa „wszystkich”: „Kształtowanie warunków dla współtworzenia miasta przez wszystkich mieszkańców.”</p>	<p>Logiczna konsekwencja wcześniejszych uwag</p>	<p>Nie uwzględniono – treść misji odnosi się do wszystkich mieszkańców i nikogo nie wyklucza</p>
26.	<p>CZĘŚĆ II, rozdział 4. „Cel główny” – dodanie słowa „ogółu” do zapisu celu: „Podniesienie jakości życia ogółu mieszkańców i znaczenia Poznania na arenie międzynarodowej”.</p>	<p>Logiczna konsekwencja wcześniejszych uwag</p>	<p>Nie uwzględniono – treść celu głównego odnosi się do wszystkich mieszkańców i nikogo nie wyklucza</p>
27.	<p>CZĘŚĆ II, Rozdział 5. „Priorytety”, podrozdział 2. „Nowoczesna przedsiębiorczość – rozwijać w Poznaniu zróżnicowaną, silną i nowoczesną</p>	<p>Ten priorytet jest sformułowany dość abstrakcyjnie, bez wskazania, JAKA nowoczesna przedsiębiorczość ma być rozwijana, czego dotyczyć ma innowacyjność,</p>	<p>Nie uwzględniono – taki zapis mógłby zawęzić grupy interesariuszy strategii. Ponadto dokument wskazuje kierunki</p>

	<p>gospodarkę.” Dotyczy też tabeli 2. Proponujemy: – Do rozwinięcia nazwy priorytetu, po słowie „gospodarkę”, dodać „zorientowaną ekologicznie”. – Opis priorytetu uzupełnić o kwestię napisaną poniżej na czerwono: „...w zakresie dostosowanie szkolnictwa do potrzeb przedsiębiorczości. W szczególności miasto stymuluje i wspiera nowoczesną, zieloną gospodarkę, w tym przemysł, czyli rozwój i wdrażanie nowatorskich technologii służących ochronie środowiska (odnawialna energetyka, technologie utylizacji odpadów, oczyszczania wody, czyste spalanie węgla i in.).Ten priorytet szczegółowy wpisuje się...”</p>	<p>kreatywność itd. Poznań ma ambicje wizerunkowe pt. ZIELONY POZNAŃ, ich zapleczem powinien być silny biznesowy sektor przemysłowo- usługowy i kreatywny w zakresie nowoczesnych technik ekologicznych o jest jednym z najbardziej przyszłościowych dziedzin gospodarki.</p>	<p>rozwoju nowoczesnej przedsiębiorczości. Priorytetem są inteligentne specjalizacje wskazane w wojewódzkich strategicznych dokumentach.</p>
28.	<p>CZEŚĆ II, Rozdział 5. „Priorytety”, podrozdział 4. „Wspólnotowość i dialog społeczny – stworzyć nowe i rozwijać istniejące mechanizmy, formy wsparcia i działania pozwalające poznaniakom na odpowiedzialne współdecydowanie o rozwoju miasta”. Dotyczy też tabeli 2. Proponujemy: –Przemianować ten priorytet następująco: „Solidarność i dialog społeczny” – stworzyć nowe i rozwijać istniejące mechanizmy i działania sprzyjające wyrównywaniu szans na zaspokojenie potrzeb zwłaszcza słabszych mieszkańców i współdecydowaniu poznaniaków o rozwoju miasta”. Przeredagować jego opis dość zasadniczo (na czerwono tekst dodany, podkreślone żółtym kolorem usunąć): Wykraczającemu poza życie prywatne zaangażowaniu się w sprawy swojej społeczności, bliższej i dalszej, sprzyja sytuacja, kiedy podstawowe potrzeby życiowe mogą być zaspokojone na podstawowym, godziwym poziomie. Dlatego solidarność z osobami i środowiskami słabszymi nie jest tylko gestem wielkoduszności, ale leży w najlepiej pojętym interesie partycypacyjnej demokracji miejskiej, ponieważ otwiera możliwość włączenia się ich w życie miasta. W Poznaniu partycypacja i aktywność obywatelska wydaje się od kilka lat rosnąć, ale nie do końca wiadomo, jaki jest jej</p>	<p>Z jednej strony istnieje pewna niespójność pomiędzy nazwą priorytetu a zapisami jego treści, z drugiej strony – nazwa proponowana oznacza prospołeczne treści tego priorytetu. Z drugiej strony –nie jest możliwe włączenie ogółu poznaniaków we współkształtowanie rozwoju miasta, bez uwzględnienia poziomu zaspokojenia ich potrzeb życiowych. Po prostu – ludzie z problemami z samodzielnym dachem nad głową, ciężko zapracowani, żeby utrzymać siebie i rodzinę przy raczej niskich zarobkach, obciążeni obowiązkami rodzicielskimi i często nienajlepszymi stosunkami w pracy nie dysponują zasobami czasu, energii ani mocami psychologicznymi, by angażować się społecznie. Stąd potrzeba solidarności z nimi i zwrócenia się ku podstawowym potrzebom mieszkańców. Zapis istniejący w ogóle ich nie dostrzega i jest zwrócony do tych mieszkańców, którzy radzą sobie dobrze i mają sporo wolnego czasu. A nie jest to grupa licznie dominująca.</p>	<p>Nie uwzględniono – wspólnotowość w strategii jest rozumiana szerzej od pojęcia „solidarność”. Tworzenie wspólnotowości opiera się na wielu filarach, w tym m.in. na solidarności społecznej</p>

<p>zasieg – pod względem pewnych wskaźników (frekwencja w wyborach miejskich albo do rad osiedli) jest niezbyt duża. Z kolei poziom wskaźników Licznika Partycypacji, opracowanego przez Instytut Spraw Publicznych, pokazuje, że mieszkańcy Poznania i organizacje pozarządowe mogą w wysokim stopniu uczestniczyć w procesie partycypacji publicznej, a skala komunikacji społecznej jest na wysokim poziomie. Wysoki poziom aktywności mieszkańców oraz rosnąca rola organizacji pozarządowych i ruchów miejskich wpływają już dzisiaj na jakość i poziom dialogu społecznego</p> <p>Poznaniu funkcjonują liczne procedury społecznej partycypacji, niektóre nowatorskie skali kraju (np. pozaustawowe konsultacje w planowaniu przestrzennym, konsultacje projektów drogowych, sondaże deliberatywne, sąd obywatelski i inne...).</p> <p>Wspólnotowość Solidarność i dialog społeczny mogą być wspierane przez rozwój lokalnych masowych wydarzeń artystyczno-kulturalnych oraz sportowych, tworzenie osiedlowych tras turystycznych na bazie wydarzeń z przeszłości Poznania (np. wjazd Ottona III jadącego na Zjazd Gnieźnieński dzisiejszą ulicą Dąbrowskiego; śladem pochodu robotników z Zakładów H. Cegielskiego do centrum miasta w czerwcu 1956 roku (Dębiec)), jak i unikatowej architektury (Secesja Poznańska, Modernizm Poznański, architektura obronna).</p> <p>W ramach tego priorytetu wdrażane będą mechanizmy i działania na rzecz podniesienia poziomu wykorzystania inteligentnych technologii w usługach publicznych oraz zaangażowania mieszkańców w rozwój miasta. Przy realizacji tego celu należy pamiętać, że dobre rządzenie (good governance) rozwija oddolną zaradność ludzi, ale nie wyręcza ich w decydowaniu o ważnych sprawach. Działania tutaj podejmowane wpisują się w Cel tematyczny 2. Umowy Partnerskiej: Zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości technologii informacyjno-komunikacyjnych oraz Cel 11 Wzmacnianie zdolności instytucjonalnych instytucji publicznych i zainteresowanych</p>		
---	--	--

	stron oraz sprawności administracji publicznej.		
29.	<p>CZĘŚĆ II, strona 28</p> <p>dodane na czerwono: Poznań staje się silnym centrum rozwojowym dla takich branż, jak: technologie informacyjno-komunikacyjne (ICT), mechatronika, wzornictwo (design), logistyka, technologie medyczne, biotechnologia, zielona gospodarka – ze szczególnym uwzględnieniem technologii odnawialnej energetyki, utylizacji odpadów, oczyszczania ścieków, ekologicznego wykorzystania paliw kopalnych i in.), przemysł spożywczy (wykorzystujący biosurowce) oraz dla branży spotkań i przemysłu jutra.</p>	Patrz wcześniejsze uwagi	Nie uwzględniono – propozycja nie odpowiada regionalnym inteligentnym specjalizacjom, do których nawiązuje dokument
30.	<p>CZĘŚĆ II, strony 29-30, podrozdział „Osiedla o wyjątkowym charakterze”.</p> <p>Proponujemy przeredagować ten fragment, wykreślając zaznaczone na żółto i dodając zaznaczone na czerwono niektóre zapisy: „POZNAŃ 2030</p> <p>W 2030 r. Poznań jest miastem zapewniającym wysoką jakość życia dla wszystkich mieszkańców.</p> <p>Poznań jest bardzo dobrym miejscem do życia dzięki swoim osiedlom.</p> <p>Na tych osiedlach o wyjątkowym charakterze odbywają się liczne wydarzenia kulturalne aktywizujące mieszkańców i budujących kapitał społeczny wśród poznaniaków. Istnieją tam warunki do uprawiania amatorskiego i wyczynowego sportu dla wszystkich grup wiekowych, co sprzyja zachowaniu dobrego stanu zdrowia. Miasto dba o dobry stan zdrowia</p> <p>mieszkańców poprzez rozwój możliwości.</p> <p>Unikatowość osiedli jest tworzona realizuje się m.in. dzięki rewitalizacji budynków, rozwojowi łatwo dostępnych terenów zieleni, aktywności lokalnych liderów, wykorzystaniu historii osiedli do budowy osiedlowej tożsamości i in. Rozwój kreatywnych mikroprzedsiębiorstw osiedlowych sprzyja łączeniu kultury z biznesem. Specjalną funkcję w krajobrazie Poznania pełni odnowione i dobrze</p>	<p>Miasto nie jest konfederacją osiedli i nie zamieszkują w nim tylko aktywiści miejscy, przeciążeni społeczną pracą, których jest w Poznaniu faktycznie ułamek procenta – nie więcej niż kilkaset osób. Warunki życia w miejscu zamieszkania, czyli na osiedlu, są jednym z najważniejszych czynników jakości życia w mieście, (choć nie jedynymi), ale leżą one w gestii miasta a nie osiedla. Osiedla nie są autonomicznymi gminami, nie prowadzą polityki społecznej, przestrzennej, zatrudnienia, oświatowej. W tym</p> <p>–polityka przeciwdziałania nierównościom społecznym nie sprowadza się do pomocy sąsiedzkiej. Proponujemy nie przerzucać zadań miasta i jego polityk sektorowych na barki osiedli, bo nic z tego nie będzie. Już przy obecnych obciążeniach i uprawnieniach rady osiedli są radykalnie przeciążone. Ten fragment powinno się w tym samym duchu afirmacji dla rangi i atrakcyjności osiedli napisać w zasadzie od nowa koncentrując się na bardzo istotnych zadaniach osiedli, ale w ramach ich realnych możliwości</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona – uwzględnienie w tekście części proponowanych zmian. Nie uwzględniono przeniesienia działania strategicznego dot. mieszkalnictwa do ostatniego priorytetu</p>

<p>zagospodarowane śródmieście, które jest atrakcyjnym miejscem do zamieszkania, uprawiania działalności kulturalnej i lokowania biznesu. Wysoki poziom bezpieczeństwa publicznego oraz dostępność lokalnej przestrzeni i świadczonych usług sprawiają, że są one przyjazne dla wszystkich grup mieszkańców i turystów. Lokalne ruchy miejskie, rady osiedli oraz organizacje i inicjatywy miejskie działają na rzecz równości społecznej i promowania wyjątkowego charakteru przestrzeni i kontaktów sąsiedzkich. Odnowioną, dobrze zagospodarowaną, estetyczną przestrzeń publiczną zapełnia zróżnicowana, nowoczesna i zabytkowa architektura oraz wykorzystująca inteligentne technologie lokalna oferta handlowo-usługowa, rekreacyjna, sportowa, kulturalna i oświatowa. Tereny targowe w centrum miasta są wykorzystywane do promocji i aktywnego spędzania czasu wolnego. Historyczne i kulturowe dziedzictwo Poznania jest ogólnodostępne, a lokalne imprezy odwołujące się do tożsamości i historii miasta oraz osiedli cieszą się dużym zainteresowaniem mieszkańców i turystów. Mieszkańcy aktywnie uczestniczą w procesach rewitalizacji, które obejmują coraz większe obszary miasta wymagające odnowy i zagospodarowania, w tym nadbrzeżne tereny Warty. Oferta mieszkaniowa jest dostosowana do potrzeb różnych grup społecznych oraz warunków lokalnych. Charakteryzuje ją dostępność, wysoka jakość oraz wykorzystanie ekologicznych i inteligentnych rozwiązań technologicznych. Konsekwentnie realizowany jest program renowacji już istniejących zasobów mieszkaniowych.</p> <p>Priorytetem dla Miasta jest zagospodarowanie istniejącej infrastruktury w sposób wielofunkcyjny, przyjazny mieszkańcom i odpowiadający ich potrzebom. Unikatowość osiedli czyni Poznań atrakcyjnym miejscem do osiedlania się i zniechęca poznaniaków do opuszczania miasta. Większa aktywność społeczna na osiedlach sprzyja także rozwojowi małej przedsiębiorczości (kiermasze, mała gastronomia, sprzedaż obwoźna itp.) . Unikatowy charakter osiedli</p>		
--	--	--

	podwyższa poczucie dumy.”		
31.	<p>CZĘŚĆ II, strony 30-31, podrozdział „Wspólnotowość i dialog społeczny” proponujemy „Solidarność i dialog społeczny”].</p> <p>Proponujemy fragment „Poznań 2030” przeredagować – oznaczenia jak wyżej</p> <p>(żółte zapisy proponujemy usunąć, dopisać zapisy oznaczone na czerwono, na zielono fragmenty do zdecydowanego skrócenia): Poznań w 2030 r. jest miastem zapewniającym wysoką jakość życia ogółowi mieszkańców, bez dużych kontrastów, konfliktów i nierówności dzięki solidarności mieszkańców i konsekwentnej polityce społecznej spójności i integracji. Podstawowe potrzeby – zatrudnienia o wysokich standardach, przynajmniej w sektorze publicznym, samodzielnego mieszkania, dostępu do usług publicznych dobrej jakości, w tym edukacyjnych, zdrowotnych, komunalnych i innych są powszechnie zaspokojone, a margines biedy i wykluczenia jest minimalny. Dzięki temu Poznań 2030 jest wspólnotą miejską, o której realnie współdecydują jego wszyscy mieszkańcy. Ważną rolę w tym procesie odgrywa Rada Miasta oraz rady osiedli. Wykorzystując miejski kapitał społeczny, wdrażane są kolejne nowe działania społeczne, mające na celu polepszenie podniesienie jakości życia mieszkańców.</p> <p>Priorytetem dla Miasta jest integracja lokalnych społeczności, opierająca się na bezpośrednich relacjach międzyludzkich, międzykulturowych i międzyśrodowiskowych. Miasto korzysta z nowoczesnych form dialogu społecznego i współzrządzenia oraz inteligentnego systemu wsparcia inicjatyw lokalnych. Mieszkańcy mogą aktywnie włączać się w życie miasta, korzystając z propozycji kształcenia ustawicznego i wolontariatu. Wspólnotowość i dialog społeczny przyczyniają się do wzrostu rangi Poznania na arenie krajowej i międzynarodowej dzięki tworzeniu innowacji społecznych, bardziej efektywnemu procesowi zarządzania zmianą gospodarczą, wzrostowi kapitału społecznego, który ma</p>	<p>Na podstawie wcześniejszych uwag, także w imię klarowności i uporządkowania zapisów Strategii –słowo kwestie społeczne są jednymi z najważniejszych dla Strategii, a Miasto jest podmiotem polityk szczegółowych w tym zakresie (mieszkaniowej, edukacyjnej, jako duży pracodawca publiczny – zatrudnienia, w zakresie pomocy i opieki społecznej, ochrony zdrowia, innych usług publicznych i komunalnych itd.), to priorytet ich dotyczący musi być zapisany wprost i jednoznacznie. Między innymi po to, żeby można było weryfikować realizację strategii. Chodzi o to, żeby stworzyć miejską wspólnotę wszystkich mieszkańców Poznania, a nie tylko dla aktywnych i dobrze sytuowanych. Większość wykreśleń ma charakter redakcyjno-merytoryczny, chodzi o kwestie luźno związane z priorytetem lub powtórzenia. Fragment oznaczony na zielono jest do skrótu, bo w sposób rozwlekły epatuje technikami wtórnymi wobec wątku głównego.</p>	<p>Uwzględniono przesłanie i intencję uwagi, nazwy priorytetu nie zmieniono</p>

<p>znaczenie dla inwestorów.</p> <p>Wspólnotowość i dialog społeczny łączą się komplementarnie z rozwojem kultury i sportu. Wspólnotowość i dialog społeczny mają silne przełożenie na rozwój branż kreatywnych w Poznaniu. Wysoki kapitał społeczny i unikatowość kultury miejskiej Poznania (gwara, tradycja, osiągnięcia historyczne i in.) są wyraźnym „znakiem rozpoznawczym” Poznania i są wykorzystywane do tworzenia pozytywnego wizerunku miasta. Dzięki wspólnotowości i dialogowi społecznemu w Poznaniu powstają innowacje społeczne, które są – tam, gdzie jest to możliwe – wykorzystywane do promocji wizerunku miasta oraz komercjalizacji przez poznańskie firmy z sektorów kreatywnych. Mechanizmy i działania wspierające ten priorytet służą także zacieśnieniu współpracy wśród poznańskich przedsiębiorców, co owocuje powstawaniem konsorcjów firm i ich łączeniem się w celu uzyskania korzyści skali.</p> <p>Solidarność i poczucie wspólnoty wspólnotowości ma pozytywny wpływ na estetykę osiedli oraz dbałość o czystość. Służby miejskie, szybko reagując na sygnały mieszkańców dotyczące zanieczyszczenia i degradacji otoczenia, przyczyniają się do poczucia wspólnotowości. Osoby z grup problemowych korzystają z oferty podmiotów ekonomii społecznej oraz przedsiębiorców realizujących wspólnie z Miastem inicjatywy rozwiązujące konkretne problemy społeczne (social business city).</p> <p>Inteligentne rozwiązania są stosowane we wszystkich dziedzinach życia, a także biznesie i zarządzaniu miastem. Miasto dostarcza usługi publiczne, opierając się na modelu relacyjnym wspieranym przez systemy informatyczne ukierunkowane na współpracę z mieszkańcami i przedsiębiorcami. Mieszkańcy korzystają z szerokiej gamy elektronicznych usług publicznych w administracji lokalnej oraz e-narzędzi konsultacyjnych, a przedsiębiorcy z e-platformy zamówień publicznych, w których Miasto stosuje klauzule społeczne i ekologiczne. Wprowadzona możliwość</p>		
---	--	--

	<p>całodobowej interaktywnej komunikacji z klientami pozwala na łatwiejszy dostęp do informacji i skrócenie czasu załatwienia spraw. Miasto w pełni udostępnia on-line informacje publiczne. Otwarte dane stają się bazą do tworzenia aplikacji ułatwiających życie w mieście. W Poznaniu działa bezpłatna platforma wykorzystująca szerokie możliwości Internetu, pozwalającego na komunikację nie tylko między ludźmi, ale także między różnymi urządzeniami (Internet Rzeczy). Daje ona mieszkańcom możliwość dostępu do informacji i usług oraz indywidualnego sterowania korzystaniem z mediów technicznych w miejscu zamieszkania. Cały obszar miasta jest objęty szerokopasmowym Internetem. Kultura i sport o charakterze lokalnym są silnymi filarami budowy miejskiej wspólnoty mieszkańców Poznania.</p>		
32.	<p>CZĘŚĆ II, Rozdział 6. „Priorytety i kierunki interwencji do 2030 roku”, tabela 3.,strony 33-34. Propozycje konkretnych zmian, w kolejności zapisu Kierunków interwencji: – 1.6 Ograniczenie emisji zanieczyszczeń i wzrost efektywności energetycznej – dodać: „zwłaszcza przez upowszechnienie odnawialnych źródeł energii”. –2.7 Wzmocnienie pozycji Poznania, jako silnego ośrodka biznesu i nowoczesnych technologii – dodać: „zwłaszcza w zakresie zielonej gospodarki”. –3.7 Zapewnienie dostępności mieszkań dla wszystkich grup społecznych – przenieść do priorytetu nr 4 jako nowy punkt 4.1. –4 Wspólnotowość i dialog społecznych – ten zapis zamienić: na „Solidarność i dialog społeczny”. – Dodać nowy punkt 4.2: „Zatrudnienie wysokiej jakości, poczynając od sektora publicznego”. –Punkt 4.5 Unowocześnienie oraz zwiększenie dostępności wysokiej jakości usług publicznych –dodać: „zwłaszcza edukacji, ochrony zdrowia i pomocy społecznej”.</p>	<p>Uzasadnienia w poprzednich uwagach są wyczerpujące dla powyższych propozycji</p>	<p>Nie uwzględniono - uszczegółowienie kierunków interwencji dla każdego z nich spowoduje rozszerzenie dokumentu i obniży jego czytelność. Sugestie zostaną przekazane do zespołu ds. wdrażania strategii jako sugestie na dalszych etapach prac.</p>

33.	<p>CZĘŚĆ II, rozdział 7</p> <p>Kierunki interwencji. Uważamy, że ten rozdział jest zbędny: albo zbyt szczegółowy, albo oczywisty albo niesie jedynie informację o działaniach komórki UMP zajmującej się danym tematem, niezależnie od takiej lub innej strategii rozwoju miasta.</p>	<p>Uzasadnienia w poprzednich uwagach są wyczerpujące dla powyższych propozycji</p>	<p>Nie uwzględniono – kierunki interwencji są elementem obligatoryjnym wynikającym z art. 17 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2016 r., poz. 2014)</p>
34.	<p>CZĘŚĆ III</p> <p>WDRAŻANIE STRATEGII</p> <p>Rozdział 8. Monitoring, czyli skuteczności wdrażania. Proponujemy uzupełnić wskaźniki realizacji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Celu głównego o wskaźnik nierówności społecznych tzw. współczynnik Giniego. – Celu głównego o stopę zatrudnienia ogółem (15-64 lata), młodzieży (15-30 lat) i osób starszych (55+). – Dla priorytetu 3 o frekwencję w wyborach rad osiedli – wartość średnia i mediana. – Dla priorytetu 4 o frekwencję w wyborach miejskich. – Dla priorytetu 4 o wskaźniki jakości zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych: liczba mieszkań na 1000 mieszkańców, średnia wielkość mieszkania, współczynnik zagęszczenia, odsetek młodych mieszkających z rodzicami. – Dla priorytetu 4 o wskaźniki, jakości nauczania w poznańskich szkołach: wyniki porównawcze egzaminów zewnętrznych, uczestnicy i laureaci olimpiad przedmiotowych, miejsce najlepszych poznańskich szkół w rankingach krajowych. – Dla priorytetu 4 o wskaźnik liczby osób korzystających z lokali socjalnych. – Dla priorytetu 4 o wskaźniki jakości i dostępności usług medycznych - Dla priorytetu 4 o wskaźnik liczby inicjatyw uchwałodawczych mieszkańców złożonych w Radzie Miasta Poznania 	<p>Uzasadnienia w poprzednich uwagach są wyczerpujące dla powyższych propozycji</p>	<p>Częściowo uwzględniono. Nie uwzględniono – zaproponowane wskaźniki są tak szczegółowe, że odpowiadają poziomowi działań strategicznych, a nie celu głównego i priorytetów, dla których ustalono w dokumencie wskaźniki.</p>
35.	<p>CZĘŚĆ I: KONTEKST BUDOWY STRATEGII 1.1.4.</p>	<p>Samochodów elektrycznych nie można uznać za element</p>	<p>Uwzględniono</p>

	<p>Jest: "Wdrożenie koncepcji „zielonych miast” odbywa się na wiele sposobów. Od bardziej oczywistych, takich jak samochody elektryczne czy promocja ruchu rowerowego"</p> <p>Powinno być: "Wdrożenie koncepcji „zielonych miast” odbywa się na wiele sposobów. Od bardziej oczywistych, takich jak promocja ekologicznych form transportu i powiększanie terenów zielonych"</p>	<p>„zielonego miasta”. Poza rodzajem silnika zachowują wszystkie wady innych typów samochodów na czele z terenochłonnością i pogorszeniem bezpieczeństwa. W dodatku w polskich warunkach sposób tworzenia energii elektrycznej nie pozwala mówić o tym, że jest to ekologiczny środek transportu.</p>	
36.	<p>CZĘŚĆ I: KONTEKST BUDOWY STRATEGII 1.1.4.</p> <p>Jest: "Ponadto ruch samochodowy i miejsca parkingowe pochłaniają duże obszary przestrzeni miejskiej zabierając ją mieszkańcom, terenom zielonym itp. Jednym ze sposobów na ograniczenie zanieczyszczenia jest współdzielenie samochodów – wspólne dojazdy (car sharing). Firma doradcza Frost & Sullivan przewiduje, że do 2020 r. w Europie z tej formy transportu może korzystać ponad 15 mln Europejczyków (w 2013 r. korzystało z tej formy transportu 1 mln osób)."</p> <p>Powinno być: "Ponadto ruch samochodowy i miejsca parkingowe pochłaniają duże obszary przestrzeni miejskiej zabierając ją mieszkańcom, terenom zielonym itp. Niezbędne jest zatem zwiększanie udziału pozostałych środków transportu. Opublikowane w październiku 2016 wyniki badań stanu miast UE wskazują, że przeciętny udział ruchu samochodowego wynosi poniżej 30%. Ze względu na komfort życia i zdrowie mieszkańców należy dążyć do zwiększenia udziału innych form transportu również w Poznaniu."</p>	<p>Car sharing w skali lokalnej to wartości pomijalne, a wysiłek włożony w promocję tej formy poruszania się nie przyniesie porównywalnych efektów do promocji innych środków transportu. Miasto w swoich działaniach może uwzględnić wprowadzenie miejskich wypożyczalni samochodów, jako sposobu na ograniczenie posiadania aut przez mieszkańców, nie ma jednak konieczności wprowadzania takiego zapisu w Strategii.</p> <p>Wspomniany wyżej raport znajduje się pod adresem: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/cities-report/state_eu_cities2016_en.pdf</p>	Uwzględniono
37.	<p>CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII</p> <p>1.1. e) Jak dbać o ogólny poziom bezpieczeństwa?</p> <p>Pisząc o bezpieczeństwie, pominięto bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Jednym z celów UE jest redukcja wypadków śmiertelnych na drogach o 50% do roku 2020. W poznańskich warunkach warto również wyeksponować tę kwestię i zwrócić uwagę na ograniczenie liczby ofiar ciężko rannych.</p>	<p>W latach 2012-2015 na poznańskich drogach zginęło łącznie 70 osób, ciężko rannych było aż 663, a lekko rannych 792. To ogromne liczby w 500-tysięcznym mieście. Zwłaszcza piesi i rowerzyści nie mogą się czuć bezpiecznie w obecnych warunkach.</p> <p>Dane o ofiarach zdarzeń pochodzą z bazy na stronie sewik.pl.</p>	Uwzględniono

38.	<p>CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII</p> <p>1.2. d) Jak efektywnie zaspokajać potrzeby transportowe osób, które pracują na terenie miasta, lecz mieszkają poza nim?</p> <p>Jest: "W ramach zaspokajania potrzeb transportowych szczególnym rodzajem wyzwania jest niedostateczna akceptacja społeczna dla ograniczenia ruchu samochodowego i promowania kosztem kierowców i pieszych ruchu rowerowego."</p> <p>Powinno być: "W ramach zaspokajania potrzeb transportowych szczególnym rodzajem wyzwania jest niedostateczna akceptacja społeczna dla faktycznego ograniczenia ruchu samochodowego na rzecz ruchu rowerowego, pieszego i transportu zbiorowego."</p>	<p>Promocja ruchu rowerowego odbywa się równoległe z wprowadzaniem ułatwień dla pieszych. Są sytuacje, gdzie pogarsza się warunki ruchu pieszego, ale jest to związane z faktycznym brakiem gotowości do ograniczania ruchu samochodowego wśród polityków. Również my jako stowarzyszenie Rowerowy Poznań podczas opiniowania projektów zwracamy uwagę na rozwiązania dla pieszych i szukamy sposobów poprawiania warunków ich poruszania się wobec sytuacji zastanej. Należy też zwrócić uwagę, że większość mieszkańców Poznania nie porusza się, na co dzień samochodami, choć wśród polityków i decydentów są to zupełnie inne proporcje. Stwierdzenie o niedostatecznej akceptacji społecznej dla ograniczeń ruchu samochodowego niekoniecznie jest poparte dowodowo, zwłaszcza w przypadku usprawnień dla transportu zbiorowego w miejscach, gdzie korzysta z niego więcej osób. Raczej można więc tutaj mówić o gotowości ustępstw ze strony kierowców wobec dzisiejszej uprzywilejowanej pozycji.</p>	Uwzględniono
39.	<p>CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII</p> <p>1.2. d) Jak efektywnie zaspokajać potrzeby transportowe osób, które pracują na terenie miasta, lecz mieszkają poza nim?</p> <p>Jest: "Kolej powinna być podstawowym środkiem transportu w dojazdach do miasta z otaczających Poznań gmin."</p> <p>Powinno być: "Transport zbiorowy w oparciu o kolej powinien być podstawowym środkiem transportu w dojazdach do miasta z otaczających Poznań gmin. Wskazana jest promocja transportu intermodalnego w przypadku obszarów najgorzej skomunikowanych."</p>		Częściowo uwzględniony. Transport intermodalny został wskazany w działaniach strategicznych
40.	<p>CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII</p> <p>1.2. e) Jak pogodzić aspiracje związane z chęcią posiadania własnego samochodu i wykorzystywania go do poruszania się po mieście z deficytem przestrzeni dla ruchu samochodowego w mieście?</p> <p>Jest: "Powoduje to nadmierne zatłoczenie ulic, zwiększoną</p>	Aspekt bezpieczeństwa nie powinien być tutaj pomijany.	Uwzględniono

	emisję spalin i hałasu, zanieczyszczenie powietrza, a w konsekwencji spadek jakości życia w mieście." Powinno być: "Powoduje to nadmierne zatłoczenie ulic, zwiększoną emisję spalin i hałasu, pogorszenie bezpieczeństwa, zanieczyszczenie powietrza, a w konsekwencji spadek jakości życia w mieście."		
41.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII 1.2. e) Jak pogodzić aspiracje związane z chęcią posiadania własnego samochodu i wykorzystywania go do poruszania się po mieście z deficytem przestrzeni dla ruchu samochodowego w mieście? Jest: "Problemem jest relatywnie wysoka skłonność do korzystania z samochodu w celu skorzystania z usług instytucji zlokalizowanych w centrum miasta." Powinno być: "Problemem jest relatywnie wysoka skłonność do korzystania z samochodu w celu skorzystania z usług instytucji zlokalizowanych w centrum miasta i akceptacja dla nielegalnego parkowania."	Akceptacja dla nielegalnego parkowania wyróżnia Poznań w skali Polski. Jest to proceder funkcjonujący na olbrzymią skalę, który jest źródłem dalszych problemów transportowych. Sprzyja wykorzystywaniu aut w dojazdach do centrum i powiększaniu się korków na drogach dojazdowych.	Uwzględniono
42.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII 1.2. e) Jak pogodzić aspiracje związane z chęcią posiadania własnego samochodu i wykorzystywania go do poruszania się po mieście z deficytem przestrzeni dla ruchu samochodowego w mieście? Jest: "Pomimo, iż po okresie 5-letniej stagnacji, w 2015 r. liczba pasażerów miejskiego transportu publicznego wzrosła, blisko co drugi mieszkaniec negatywnie ocenia ofertę komunikacji miejskiej"	W raporcie z badań PlanTAP w arkuszu z oceną jakości transportu zbiorowego nie znajdujemy takiej informacji. Można tam natomiast porównać oceny transportu zbiorowego wśród jego użytkowników i osób, które korzystają z niego tylko sporadycznie. Widać, że stali użytkownicy oceniają go znacznie lepiej, co raczej może oznaczać problem z wizerunkiem. To też zrozumiałe, że osoby poruszające się samochodami negatywnie oceniają transport zbiorowy. Dlatego raczej warto zwrócić uwagę na potrzebę pracy nad wizerunkiem komunikacji miejskiej niż skupiać się na tym, że część ogółu mieszkańców ocenia go negatywnie. Arkusz z oceną jakości transportu zbiorowego: http://www.plantap.pl/assets/Uploads/arkusz-9-4.pdf	Uwzględniono
43.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII 1.2. e) Jak pogodzić aspiracje związane z chęcią posiadania własnego samochodu i wykorzystywania go do poruszania się po mieście z deficytem przestrzeni dla ruchu	Wg Programu Rowerowego, nad którym właśnie kończą się prace, w 2025 roku udział ruchu rowerowego ma wynosić 15%. Natomiast stwierdzenie o pracach nad rozwojem priorytetu dla rowerzystów jest dużą przesadą	Uwzględniono

	<p>samochodowego w mieście? Jest: "Z transportu rowerowego korzysta obecnie jedynie 4% podróżnych, jednak prowadzone ostatnio prace nad rozwojem infrastruktury i priorytetu dla rowerzystów powodują stopniowe zwiększanie popularności korzystania z tej formy transportu." Powinno być: "Z transportu rowerowego korzysta obecnie jedynie 4% podróżnych i dopiero w ostatnich latach podjęto pierwsze działania na rzecz zwiększenia jego udziału. Za podstawowy cel wyznaczony podczas audytu polityki rowerowej BYPAD, z którego raport opublikowano w styczniu 2016 r., przyjęto osiągnięcie poziomu 10% udziału ruchu rowerowego w 2022 roku."</p>	wobec praktyki.	
44.	<p>CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII 1.2. e) Jak pogodzić aspiracje związane z chęcią posiadania własnego samochodu i wykorzystywania go do poruszania się po mieście z deficytem przestrzeni dla ruchu samochodowego w mieście? jest: "W warunkach zatłoczenia ruchu miejskiego znacznie wzrasta emisja szkodliwych związków (silnik spalinowy pracujący na wolnych obrotach emituje proporcjonalnie więcej szkodliwych substancji niż w płynnym ruchu)."</p>	<p>Rekomendujemy usunięcie tego zdania, gdyż w kontekście transportowej polityki miejskiej jest ono dezinformujące. Kryje się za nim sugestia poszerzania dróg (lub pozostawienia miejskich arterii). Z perspektywy pojedynczego kierowcy zdaje się ona uzasadniona, ale w makroujęciu transportu takie podejście pogarsza warunki ruchu. Warto tutaj odwołać się do prawa Lewisa-Mogridge'a lub paradoksu Downsa-Thomsona, które sprowadzają się do konstatacji, że inwestycje infrastrukturalne na rzecz poprawy przepustowości ruchu samochodowego przynoszą efekty odwrotne do oczekiwanych. Chcąc ograniczyć emisję szkodliwych związków, należy zatem po prostu ograniczać udział ruchu samochodowego i promować inne środki transportu.</p>	Uwzględniono
45.	<p>CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII 1.2. e) Jak pogodzić aspiracje związane z chęcią posiadania własnego samochodu i wykorzystywania go do poruszania się po mieście z deficytem przestrzeni dla ruchu samochodowego w mieście? Jest: "Poznań jako miasto „kompaktowe” jest szczególnie predestynowane do wzrostu ruchu pieszego kosztem ruchu samochodowego."</p>	<p>Poznań ma akurat problem z tym, że się rozlewa dookoła. O zalecie kompaktowości można mówić jedynie w przypadku śródmieścia. Również polityka transportowa uwzględni ten aspekt.</p>	<p>Uwzględniono. Uszczegółowiono zapis o mieście kompaktowym na miasto kompaktowe krótkich odległości. Definicja pojęcia ujęta została w Słowniku pojęć</p>
46.	<p>CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII</p>	<p>W opisie problemów osób starszych pomija się ich</p>	Uwzględniono

	1.2. i) Jak spełniać oczekiwania mieszkańców w zakresie rozwiązywania problemów społecznych przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniego finansowania potrzeb prorozwojowych?	potrzeby poruszania się. Większość starszych osób, zwłaszcza z problemami zdrowotnymi, nie porusza się samochodami. Wąskie, krzywe chodniki, trudne do przecięcia miejskie arterie czy niedostatek ławek powodują, że starsze osoby pozostają w domach i są nieobecne w miejskiej przestrzeni.	
47.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII 1.2. j) Jak poszerzyć ofertę mieszkaniową w Poznaniu? 1.2. Wyzwania związane z wewnętrznymi uwarunkowaniami w mieście j) Jak poszerzyć ofertę mieszkaniową w Poznaniu?	Opisywana w tym punkcie chęć wyprowadzenia się ze śródmieścia jest wtórna wobec niesatysfakcjonujących warunków mieszkania w tym obszarze. W interesie miasta jest nie tylko zachęta do pozostania w tym obszarze, ale również zwiększenia zaludnienia w tym obszarze. Tekst pozostawia pole do domysłów, jak radzić sobie z tym zjawiskiem. Odpowiedzią jest poprawa warunków życia w tym obszarze i to powinno być elementem miejskiej Strategii.	Uwzględniono
48.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII 5. Priorytety 1. Zielone, mobilne miasto Jest: "Poznań jako miasto „kompaktowe” powinno zachęcać mieszkańców do ruchu pieszego kosztem ruchu samochodowego, który należy ograniczyć także ze względu na duże zapotrzebowanie na przestrzeń."	W całym opisie dotyczącym transportu wprost pisze się jedynie o ograniczeniu ruchu samochodowego na rzecz pieszego. Jest to dalekie od transportowych priorytetów miasta. Podobnie stwierdzenie o kompaktowości miasta - powinno dotyczyć śródmieścia. W tym opisie powinno się napisać o rozbudowie oferty transportu zbiorowego i zwiększeniu udziału ruchu rowerowego. Dopiero takie ujęcie pozwala mówić o promocji zrównoważonego transportu w skali całego miasta.	Uwzględniono
49.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII 5. Priorytety 3. Osiedla o wyjątkowym charakterze	Należałoby zwrócić uwagę na możliwość zaspokojenia różnych potrzeb wewnątrz osiedli i dzielnic, bez konieczności ich opuszczania. Jest to istotny element zarządzania mobilnością, a w obecnym ujęciu ten priorytet jest poza zainteresowaniem instytucji zajmujących się transportem.	Uwzględniono
50.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII ZIELONE, MOBILNE MIASTO POZNAŃ 2030 Jest: "Miejska infrastruktura jest dostosowana do potrzeb przechodniów i rowerzystów, a sieć wzajemnie powiązanych dróg pieszych i ścieżek dla cyklistów obejmuje wraz z	Warunki, o których mowa, można osiągnąć w przypadku pieszych przez: wyrównanie najważniejszych ciągów pieszych, dopasowanie sygnalizacji do potrzeb wolniejszych pieszych, poszerzenie chodników, otoczenie ich zielenią i małą architekturą, wyniesione przejścia dla pieszych, strefy T30. W przypadku rowerzystów kluczowe	Uwaga częściowo uwzględniona – uwzględniono w tekście część proponowanych zmian. Projekty promujące alternatywne środki transportu znajdują się w działaniach strategicznych.

	<p>nowoczesnym zapleczem rowerowym cały obszar miasta." Powinno być: "Miejska infrastruktura jest projektowana z myślą o najsłabszych uczestnikach ruchu. Ciągi piesze pozwalają na komfortowe poruszanie się osobom starszym i z niepełnosprawnościami, zapewniają bezpieczeństwo dzieciom i zachęcają do wspólnego wychodzenia całej rodziny. Drogi dla rowerów tworzą spójną sieć, która zapewnia sprawny i atrakcyjny dojazd do centrum ze wszystkich dzielnic niezależnie od ruchu samochodowego. Miasto prowadzi cykliczne projekty promujące ruch pieszy i rowerowy, a także ożywiające przestrzeń publiczną."</p>	<p>są wydzielone drogi dla rowerów na najważniejszych trasach dojazdowych do centrum, o asfaltowej nawierzchni, bez zbędnych odgięć, bez dodatkowego oczekiwania.</p>	
51.	<p>CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII ZIELONE, MOBILNE MIASTO POZNAŃ 2030 Jest: "Mieszkańcy [...] dojeżdżają do pracy lub szkoły razem z osobami codziennie pokonującymi tę samą trasę (carpooling)."</p>	<p>Rekomendujemy usunięcie tej części zdania. Dowożenie do szkoły samochodami powinno być zjawiskiem marginalnym, a niepromowanym przez miasto. Również w przypadku pracy nacisk powinien być na inne formy transportu i nacisk na carsharing nie przyniesie oczekiwanych efektów środowiskowych ani transportowych.</p>	<p>Nie uwzględniono – strategia stawia na zrównoważony rozwój transportu, transport samochodowy stanowi jego część. Uwzględnienie uwagi oznaczałoby wykluczenie całkowitego ruchu samochodowego, co w obecnej rzeczywistości nie jest możliwe. Można jednak podejmować szereg działań zmierzających do zmniejszenia uciążliwości transportu samochodowego, zwłaszcza indywidualnego oraz zrównoważenia transportu w mieście.</p>
52.	<p>CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII ZIELONE, MOBILNE MIASTO POZNAŃ 2030 Jest: "Około 12% poznanianków korzysta z roweru, jako środka transportu przez cały rok." Powinno być: "Około 18% poznanianków korzysta z roweru jako środka transportu przez cały rok."</p>	<p>Wg ustaleń z audytu BYPAD poziom 10% ma być osiągnięty w 2022 roku. Wg Programu Rowerowego 12% ma być w roku 2025. Założenie wzrostu ruchu rowerowego o 1 punkt procentowy rocznie nie jest bardzo ambitne i w innych miastach udało się osiągnąć wyższe wyniki w krótszym czasie. Wzrost świadomości zdrowotnych i ekologicznych elementów przewagi roweru będzie ponadto powodować w kolejnych latach przyspieszenie zjawiska przesiadania się na rowery. Dlatego można przyjąć, że udział ruchu rowerowego na poziomie 18% w 2030 roku jest wysoce wskazanym i realnym założeniem.</p>	<p>Uwzględniono</p>

53.	<p>CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII OSIEDLA O WYJĄTKOWYM CHARAKTERZE POZNAŃ 2030</p> <p>Jest: "Unikatowość osiedli jest tworzona m.in. dzięki rewitalizacji budynków"</p> <p>Powinno być: "Unikatowość osiedli jest tworzona m.in. dzięki rozwojowi silnych, lokalnych społeczności, rewitalizacji zaniedbanej zabudowy"</p>	<p>W rewitalizacji kluczowy i nieodłączny jest wątek społeczny, dlatego nie można nią nazywać remontów budynków (kwestia odnawiania zabudowy powtarza się w tekście). Również w życiu osiedli nacisk powinien zostać postawiony na warunki do tworzenia lokalnych społeczności.</p>	<p>Uwzględniono</p>
54.	<p>CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII OSIEDLA O WYJĄTKOWYM CHARAKTERZE POZNAŃ 2030</p> <p>Jest: "Unikatowość osiedli czyni Poznań atrakcyjnym miejscem do osiedlania się i zniechęca poznaniaków do opuszczania miasta."</p>	<p>Kwestia zniechęcania do opuszczania miasta jest problemem bieżącym. W perspektywie roku 2030 będziemy raczej obserwować zjawisko powrotów do śródmieścia i na nim się powinniśmy skupiać w Strategii.</p>	<p>Nie uwzględniono – prognozy demograficzne dla Poznania wykazują, że zarówno śródmieście, jak i większość obszar miasta będzie się wyludniać. Zatrzymanie mieszkańców w mieście jest jednym z wyzwań strategicznych</p>
55.	<p>CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII</p> <p>6. Priorytety i kierunki interwencji do 2030 roku</p> <p>Tabela 3. Kierunki interwencji</p> <p>Priorytet 1. Zielone, mobilne miasto</p> <p>Jest: "1.5 Uspokojenie ruchu w centrum miasta"</p> <p>Powinno być: "1.5 Uspokojenie ruchu samochodowego w śródmieściu i na osiedlach"</p>	<p>Uspokojenie ruchu samochodowego w centrum jest wyzwaniem na najbliższe 2 lata, a nie kilkanaście. Celem powinno być całkowite objęcie miasta strefą Tempo 30 z wyłączonymi z niej najważniejszymi ulicami. Takie działania obserwuje się w miastach zachodnich. Należy ponadto zwrócić uwagę, że uspokojenie dotyczy ściśle ruchu samochodowego, bo przestrzenie, jako takie mają zostać ożywione, oddane mieszkańcom na rzecz innych aktywności.</p>	<p>Zmieniono treść zapisu na Uspokojenie ruchu samochodowego w mieście (proponowana zmiana wskazuje na cały obszar miasta). Proponowany wcześniej zapis wskazywał na priorytet jakim jest przywrócenie atrakcyjności i ożywienie centrum miasta kosztem ruchu samochodowego. Uspokajanie ruchu, wyprowadzanie samochodów np. z terenów osiedli mieszkaniowych przewiduje już Polityka Transportowa Miasta Poznania, przyjęta Uchwałą Rady Miasta Poznania 18 listopada 1999 roku</p>
56.	<p>CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII</p> <p>7. Kierunki interwencji</p> <p>Tabela 4. Działania strategiczne</p> <p>Kierunek interwencji: 1.1 Tworzenie nowych obszarów zieleni oraz zachowanie i poprawa jakości terenów zieleni już istniejących</p> <p>Powinno być (dodatkowo): 6. Zwiększenie przestrzeni zielonych w pasach drogowych ulic</p>	<p>Miasto powinno zapewnić każdemu mieszkańcowi bezpośredni dostęp do zieleni w sąsiedztwie jego domu. Wpływa to pozytywnie na warunki zamieszkania, jakość życia, zdrowie, estetykę przestrzeni i ceny nieruchomości. Przedstawione podejście bez takiego punktu pozostawi nas w tyle wobec miast zachodniej Europy z ich dzisiejszymi priorytetami.</p>	<p>Uwzględniono</p>
57.	<p>CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII</p>	<p>Ten punkt należy usunąć. W poznańskich warunkach</p>	<p>Uwzględniono</p>

	Kierunek interwencji: 1.2 Wykorzystanie potencjału Warty Jest: "Wykorzystanie transportu rzecznoego jako uzupełnienia systemu transportu publicznego."	transport rzeczny nie nadaje się do uzupełnienia codziennego transportu zbiorowego. Można włączyć obsługę transportu rzecznoego do zadań Zarządu Transportu Miejskiego, ale jest to wyłącznie kwestia techniczna, bez większego znaczenia i dla przejrzystości dokumentu lepiej byłoby ją usunąć. Być może należałoby włączyć całe zagospodarowanie Warty do punktu 1.1, usuwając zarazem kwestie regulacji stanu prawnego terenu nad rzeką. Takie problemy dotyczą dziesiątek innych inwestycji.	
58.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII Kierunek interwencji: 1.3 Rozwój ekomobilności Jest: "1. Zwiększenie znaczenia transportu rowerowego i pieszego dzięki wprowadzeniu pierwszeństwa dla ruchu pieszych i cyklistów." Powinno być: "1. Zwiększenie znaczenia transportu pieszego i poprawa bezpieczeństwa w ruchu ulicznym dzięki aranżacji przestrzeni z naciskiem na realizację potrzeb najślabszych uczestników ruchu"	Takie podejście stanowi esencję dobrej organizacji transportu i organizacji przestrzeni. W Poznaniu nie udało się go wciąż wprowadzić w życie.	Uwzględniono
59.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII Kierunek interwencji: 1.3 Rozwój ekomobilności Jest: "2. Rozbudowa infrastruktury rowerowej (ścieżek, parkingów i garaży rowerowych przy placówkach publicznych i edukacyjnych)." Powinno być: "2. Stworzenie spójnej sieci tras rowerowych, która zapewni bezpieczny i komfortowy dojazd z osiedli do centrum, z uwzględnieniem niezbędnej infrastruktury towarzyszącej"	Rozbudowa infrastruktury musi być przemyślana i zgodna z priorytetami ruchu rowerowego. Z tym dotychczas był problem, dlatego ogromnie istotna jest precyzyja określenia, na jakie aspekty kładziemy nacisk (sieć i dojazd do centrum).	Uwzględniono
60.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII Kierunek interwencji: 1.3 Rozwój ekomobilności Jest: "3. Wprowadzenie do systemu edukacji „Karty rowerowej”." Powinno być: "3. Upowszechnienie w poznańskich szkołach programów edukacji transportowej."	Egzaminy na kartę rowerową nie są wystarczającym rozwiązaniem. Są już w Polsce dobrze funkcjonujące programy edukacyjne i promocyjne dotyczące jazdy na rowerach. Edukacja transportowa w szkołach nie powinna się jednak ograniczać do tego obszaru.	Uwzględniono
61.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII Kierunek interwencji: 1.3 Rozwój ekomobilności	Ten punkt lepiej usunąć z listy, aby lepiej wyeksponować ważniejsze aspekty. W pierwszej kolejności należy	Uwzględniono

	Jest: "4. Tworzenie „ogródków ruchu rowerowego” przy placówkach edukacyjnych."	zapewnić wszystkim dzieciom bezpieczną drogę do szkoły - zarówno pieszo, jak i na rowerze. Miasteczka rowerowe mogą powstać w ramach programów edukacyjnych, ale nie są niezbędne.	
62.	Jest: „5. Rozbudowa systemu rowerów miejskich” Powinno być: „5. Rozwój systemu rowerów miejskich”	System rowerów publicznych służy promocji ruchu rowerowego, natomiast nie jest jego niezbędnym elementem, co pokazują przykłady najbardziej rowerowych miast. Należy go jednak traktować, jako element uzupełniający transportu publicznego. Perspektywa roku 2030 nie pozwala dokładnie określić przyszłych trendów i potrzeb w tym zakresie.	Uwzględniono
63.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII Kierunek interwencji: 1.3 Rozwój ekomobilności Jest: "8. Kampania promocyjna wśród poznaniaków mająca na celu zachęcenie do korzystania z roweru jako środka transportu miejskiego" Powinno być: "4. Miejski program promocji ruchu rowerowego nastawiony na zwiększenie udziału ruchu rowerowego i poprawę wizerunku tego środka transportu."	To coś znacznie ważniejszego niż miasteczka rowerowe czy transport rzeczny. Miasto powinno animować aktywność obywateli w kwestii wyboru środka transportu, prowadzić działania, które poprawią atrakcyjność i wizerunek ruchu rowerowego.	Uwzględniono
64.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII Kierunek interwencji: 1.3 Rozwój ekomobilności Jest: "7. Rozwój elektromobilności (wykorzystanie w komunikacji publicznej i indywidualnej ekologicznych, bezemisyjnych pojazdów elektrycznych zamiast pojazdów zasilanych paliwami kopalnymi, np. autobusów, samochodów, skuterów, etc.)" Powinno być: "7. Zastępowanie pojazdów zasilanych paliwami kopalnymi przez pojazdy elektryczne"	Samochody, nawet elektryczne, nie są ekologiczne. W interesie miasta jest ograniczanie ruchu samochodowego, a nie kupowanie nowych, elektrycznych aut przez mieszkańców.	Uwzględniono
65.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII 1.4 Zwiększenie atrakcyjności i efektywności transportu publicznego oraz wykorzystanie możliwości komunikacyjnych miasta Jest: "1. Zwiększenie atrakcyjności i efektywności zbiorowego transportu publicznego (wprowadzenie pojazdów niskopodłogowych, zeroemisyjnych)." Powinno być: "1. Zwiększenie atrakcyjności i efektywności	Niemal cała flota w tej chwili jest niskopodłogowa. Potrzeby pasażerów są znacznie dalej idące i z czasem będą się zmieniać, dlatego lepiej ich nie precyzować.	Uwzględniono

	zbiorowego transportu publicznego"		
66.	<p>CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII</p> <p>1.4 Zwiększenie atrakcyjności i efektywności transportu publicznego oraz wykorzystanie możliwości komunikacyjnych miasta</p> <p>Jest: "3. Budowa nowych tras tramwajowych."</p> <p>Powinno być: "3. Wydłużanie istniejących i budowa nowych tras tramwajowych."</p>	Finanse nie pozwolą miastu skupić się wyłącznie na nowych trasach tramwajowych. Istotne korzyści przyniesie jednak wydłużanie istniejących, co jest w planach.	Uwzględniono
67.	<p>J CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII</p> <p>1.4 Zwiększenie atrakcyjności i efektywności transportu publicznego oraz wykorzystanie możliwości komunikacyjnych miasta</p> <p>jest: "4. Budowa tras dla szybkich autobusów miejskich."</p>	Takiego punktu w ogóle nie powinno być. Poznański system transportu miejskiego oparty jest o transport szynowy. To poprzednie władze proponowały szybkie autobusy, aby uzasadnić tworzenie tras samochodowych, wątek ten w kontekście poprawy sytuacji transportowej na Naramowicach był jednym z kluczowych, a mieszkańcy odrzucili taką wizję przy poparciu specjalistów.	Nie uwzględniono – uchwalony przez Radę Miasta Poznania „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014-2025” {przyjętym uchwałą Rady Miasta Poznania w dniu 18 marca 2014r,zakłada rozwój wszystkich systemów transportu publicznego, w tym nowych odcinków sieci autobusowej. W ramach polepszenia dostępu do szybkiego transportu publicznego Plan zakłada uruchomienie do 2025 r. odcinków nowego systemu transportu publicznego - systemu szybkich autobusów miejskich, całkowicie niezależnego od ruchu samochodowego poprzez wydzielenie jezdni lub pasów ruchu. Jednym z proponowanych w Planie transportowym rozwiązanie jest np.przedłużenia sieci tramwajowej od ul. Małe Garbary do pętli na Naramowicach,
68.	<p>CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII</p> <p>1.4 Zwiększenie atrakcyjności i efektywności transportu publicznego oraz wykorzystanie możliwości komunikacyjnych miasta</p> <p>Jest: "5. Stworzenie bezkolizyjnej infrastruktury dla</p>	Nie ma planów budowy bezkolizyjnej infrastruktury w Poznaniu. Bezkolizyjna infrastruktura jest sprzeczna z wizją miasta ze zrównoważonym transportem i przyjazną przestrzenią, a także niemożliwa przy obecnym stanie finansów miasta. Ekspozowanie przedsiębiorców w tym	Uwzględniono

	zbiorowego transportu publicznego zgodnie z założeniami projektowania uniwersalnego, spełniającego potrzeby wszystkich mieszkańców i przedsiębiorców Poznania." Powinno być: "5. Wprowadzenie rozwiązań, które zapewnią szybką i punktualną obsługę osiedli przez pojazdy komunikacji miejskiej."	punkcie jest wysoce zaskakujące.	
69.	Jest: "1.5 Uspokojenie ruchu w centrum miasta" Powinno być: "1.5 Uspokojenie ruchu samochodowego w mieście"	Ruch jako taki w centrum się zwiększy, chodzi ściśle o ograniczenie ruchu samochodowego. Poza tym ograniczenie planu do centrum to perspektywa najbliższych 2 lat, a nie kilkunastu.	Uwzględniono
70.	Jest: "1. Ograniczenie ruchu spalinowych pojazdów samochodowych w centrum miasta." Powinno być: "1. Ograniczenie ruchu samochodowego w mieście, uspokojenie go w śródmieściu i na osiedlach"	W obecnej formie jest to kolejny zapis promujący samochody elektryczne, bez ograniczania ruchu samochodowego, jako całości.	Uwzględniono
71.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII 1.5 Uspokojenie ruchu w centrum miasta Jest: "2. Budowa tras samochodowych odciążających ruch w śródmieściu."	Taki zapis jest niedopuszczalny. W ogóle nie powinno być takiego punktu. Odciążeniem śródmieścia będzie ograniczenie ruchu samochodowego. Budowa tras samochodowych pochłonie pieniądze niezbędne na efektywne sposoby zarządzania transportem miejskim.	Uszczegółowiono treść zapisu podkreślając, że zapis dotyczy budowy infrastruktury drogowej poprawiającej jakość układu komunikacyjnego oraz usprawniającej funkcjonowanie transportu publicznego. Jest to zgodne z zapisami uchwalonego przez Radę Miasta Poznania „Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014-2025”.
72.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII 1.5 Uspokojenie ruchu w centrum miasta Jest: "4. Budowa wielopoziomowych parkingów w śródmieściu (w tym Smart Parkingów) 5. Budowa efektywnego systemu parkingów Park&Ride."	Są to kolejne duże samochodowe inwestycje zapisane w tej Strategii. Miasto w ogóle nie powinno zachęcać do wjeżdżania samochodem do śródmieścia. System parkingów P+R jest rzeczywiście potrzebny, ale przede wszystkim przy stacjach kolei aglomeracyjnej (poza miastem) i przy pętlach tramwajowych (poza śródmieściem). Miasto może prowadzić w wybranych miejscach działania przyspieszające proces ograniczania parkowania na ulicach śródmieścia przez wykorzystanie partnerstwa publiczno-prywatnego, takie działanie nie	Uwzględniono

		powinno znajdować się w Strategii. Koszty związane z budową Smart Parkingów są nieakceptowalne przy dostępnym w najbliższych latach budżecie i niedoinwestowaniu innych form transportu.	
73.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII 1.5 Uspokojenie ruchu w centrum miasta jest: "6. Ograniczenie ruchu autobusów międzymiastowych oraz autobusów komunikacji PKS Poznań SA w centrum miasta."	Wskazane jest ograniczenie ruchu autobusów podmiejskich. Autobusy o zasięgu regionalnym i ogólnopolskim powinny jednak korzystać z dworca przy ul. Matyi, aby zapewnić jak najwyższą atrakcyjność przejazdu, w tym w zakresie możliwości przesiadki na pociąg i komunikację miejską.	Uwzględniono
74.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII 1.5 Uspokojenie ruchu w centrum miasta Powinno być (dodatkowo): "7/8. Dwukrotne ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach na poznańskich drogach".	Poznańskie drogi są niebezpieczne, również przez promowanie ruchu samochodowego przez ostatnie lata. Wskazane w przyszłości byłoby wdrożenie programu redukcji wypadków śmiertelnych do zera.	Nie uwzględniono – poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest ujęta w dokumencie, a wartość zaproponowanych wskaźników jest wypadkową wielu czynników i zachowań uczestników tego ruchu, czyli nie zależy jedynie od organizatorów ruchu
75.	CZĘŚĆ II: KLUCZOWE ELEMENTY STRATEGII Priorytet 3. Osiedla o wyjątkowym charakterze Kierunek interwencji: 3.1 Wzmocnienie relacji społecznych i poczucia tożsamości na poziomie osiedli Jest: "1. Zwiększenie kompetencji, środków finansowych i odpowiedzialności Rad Osiedli."	Obecne rozdrobnienie osiedli (ponad 40 jednostek pomocniczych) wysoce utrudnia ich współpracę z miejskimi instytucjami oraz możliwość pełnego włączenia ich w realizację miejskiej Strategii. Niezbędne są działania, które usprawnią działanie rad osiedli, zapewnią im dostęp do miejskiego zaplecza organizacyjnego i specjalistów. Rady osiedli powinny odgrywać ważną rolę w zakresie animacji lokalnych społeczności. Projekty o wymiarze ponadosiedlowym powinny być jednak realizowane przez odpowiednie miejskie instytucje zgodnie ze Strategią miasta, co nie jest obecnie jednoznaczne. Obecny zapis w Strategii można uznać za zbyt uproszczony. Uwaga o wzmocnieniu rad osiedli powtarza się w priorytecie 4.3, punkcie 6. Nasza ocena tego postulatu jest podobna.	Uwzględniono
76.	W dokumencie zabrakło wypowiedzi na temat polityki miasta w zakresie służby zdrowia i praw pracowniczych. Nieproporcjonalnie dużo miejsca poświęcono za to dosyć schematycznym i utartym wypowiedziom udogodnieniach	W związku z tym, w dokumencie proponuje się następujące poprawki: a. misja: dodać do wyliczenia ze zdania 2 (szara ramka, str. 20): "dobrze wynagradzani" (mieszkańcy; zdanie ostatnie:	Uwzględniono przesłanie i intencję

	dla przedsiębiorczości. Bardzo duży nacisk został postawiony na globalną pozycję Poznania, proporcjonalnie mniej uwagi poświęcono pozycji w Polsce. Należałoby je zrównoważyć.	zamienić "biznesowy" na "ekonomiczny" (klimat) b. do wyczenia w nawiasie dodać "pracownikom", po "turystom"; na końcu dodać "bez względu na status społeczno - ekonomiczny".	
77.	W programie w zasadzie brak kwestii pracowniczych, co szczególnie widać w pomijaniu związków zawodowych. Skoro zaś sporo uwagi jest poświęcone aktywizacji środowisk osiedlowych to związki powinny mieć podobną rolę. Poza rolą tej czystej ochrony praw pracowniczych należy także postulować budowanie pewnej wspólnoty, szczególnie, że kilka razy w programie wspomina się czerwiec '56 jako rzecz, na której można promować historycznie i turystycznie Poznań.	Miasto powinno wziąć na siebie rolę promotora dobrych warunków pracy i dialogu społecznego. W tym celu w podległych sobie zakładach powinno podjąć rokowania zbiorowe z tamtejszymi związkami zawodowymi, zmierzającymi do zawarcia korzystnych dla zatrudnionych układów zbiorowych pracy. Szczegółowe rozwiązania powinny być wynikiem tych negocjacji. Dzięki temu Miasto będzie mogło pozytywnie oddziaływać na rynek pracy. Realnie będzie też wpływać na ogólną poprawę warunków zatrudnienia, nie tylko w innowacyjnych branżach. Miasto powinno też dążyć do odejścia od outsourcingu na rzecz zatrudniania bezpośrednio przez swoje jednostki. Zwłaszcza dotyczy to świadczeń ubocznych w tych jednostkach, takich jak ochrona osób i mienia, utrzymanie czystości, ew. również wyżywienie (np. w szkołach). Proponuję też dodatkowe wskaźniki do monitoringu: liczba zawartych układów zbiorowych pracy (można dostać z Ministerstwa Pracy albo Okręgowej PIP), uśmiecowanie rynku pracy w Poznaniu (umowy cywilnoprawne, umowy na czas określony itp.), średnia i mediana dochodów mieszkańców w Poznaniu, zadowolenie z war. pracy (jest ankietowe ale ogólnie: "z życia"), uzwiązkowienie w Poznaniu, konflikty społeczne (liczba zgłoszeń wg dialog.gov.pl albo jakoś podobnie).	Uwzględniono przesłanie i intencję
78.	Myśl ogólna: skoncentrowano się w Strategii na tworzeniu miejsc pracy w branżach kreatywnych, z pominięciem już istniejących problemowych branż. Zwłaszcza tych, które były tylko wzmiankowane w programie: gastronomia, hotelarstwo etc. Jeśli ludzie w tych branżach nie doznają bezpośrednio poprawy statusu materialnego, to nie tylko im będzie źle, ale jeszcze nie przyczynią się do rozwoju branż kreatywnych. Często zdarza się też wprawdzie, że branże	Miasto powinno wspierać też lokalną spółdzielczość, od strony porad prawnych i udogodnień czynszowych.	Uwzględniono przesłanie i intencję

	<p>kreatywne tworzą miejsca pracy w branżach związanych z turystyką (gastro i hotele), miasto powinno jednak dbać o oba końce tego łańcucha</p>		
79.	<p>Ochrona zdrowia była jedną z najczęściej wymienianych przez mieszkańców kwestii podczas konsultacji. W dokumencie zagadnienia te nie istnieją. Jest promowanie sportu, co jest częściowo związane i co oceniamy pozytywnie, ale nie dotyka bezpośrednio tej sprawy. Wiadomo, że często brakuje w ich przypadku kompetencji Urzędu Miasta. Nawet jednak w samej strategii jest wspomniane, że ma ona wykraczać poza to co robi UM. Zatem powinno to być uwzględnione jako jeden z należytych rozwiniętych kierunków interwencji. Można tu też rozważyć inicjowanie konkretnych programów miejskich w zakresie ochrony zdrowia.</p>	<p>Potrzebne byłyby wskaźniki by monitorować. Jednym z nich mogłaby być liczba osób w kolejce czekającej na dostęp do służby zdrowia danego dnia, innym: czas oczekiwania na wizytę/zabieg od momentu zgłoszenia się do rejestracji.</p> <p>Poznań często przegrywa, jako wybór miasta akademickiego także w Wielkopolsce (ludzie wybierają np. Wrocław). Proponujemy mierzenie tego poprzez wskaźnik wyboru Poznania jako ośrodka akademickiego wśród absolwentów szkół średnich w Polsce i Wielkopolsce.</p> <p>Uwaga dodatkowa - mieszkaniówka: postuluje się podanie, jako wskaźnika do monitoringu średni czas oczekiwania na przydział lokalu socjalnego/komunalnego.</p>	<p>Uwzględniono przesłanie i intencję</p>
80.	<p>1. Zielone, mobilne miasto 1.1 Tworzenie nowych obszarów zieleni oraz zachowanie i poprawa jakości terenów zieleni już istniejących</p>	<p>Proponujemy dodać działania strategiczne:</p> <p>6. Stworzyć ogólnodostępne parki i ogrody na działkach miejskich nieprzeznaczonych do zabudowy lub innego zagospodarowania.</p> <p>7. Stosować niską i wysoką zieleń w łatwych do powtórzonego wykorzystania i doniczkach.</p> <p>8. Zdefiniować docelowy zakres klinów zieleni.</p> <p>9. Zachować historyczne kliny zieleni poprzez wprowadzenie do planów miejscowych zakazu ich zabudowy.</p> <p>10. Pielęgnować roślinność na obszarach objętych klinami(przycinać, uzupełniać roślinność etc)</p>	<p>Nie uwzględniono -- poszczególne kategorie terenów zieleni na obszarze Poznania zostały przeanalizowane i zapisane w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, zwanego dalej „Studium”. Są one również ustalane w planach miejscowych. Nie ma potrzeby powtarzania zapisu w strategii.</p>
81.	<p>1. Zielone, mobilne miasto 1.6 Ograniczenie emisji zanieczyszczeń i wzrost efektywności energetycznej</p>	<p>Proponujemy dodać działania strategiczne:</p> <p>8. Poprzez ulgi i preferencyjne podatki wspierać zrównoważone budownictwo, które posiada lepsze niż wymagane prawnie parametry cieplne (potwierdzone np. certyfikatami LEED, BREEM), korzysta z odnawialnych źródeł energii, stosuje lokalne materiały.</p>	<p>Nie uwzględniono – tego rodzaju rozwiązania zaproponowane zostały – w pewnym zakresie – w Programie ochrony powietrza w zakresie pyłu PM10 oraz B(a)P dla strefy aglomeracja poznańska, którego integralną część stanowi plan działań krótkoterminowych w zakresie pyłu PM10”</p>

82.	<p>1. Zielone, mobilne miasto Wprowadzenie nowego kierunku interwencji: 1.10 Przeciwdziałać nadmiernemu hałasowi</p>	<p>Proponujemy wpisać działania strategiczne:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzić do planów miejscowych zapisy o konieczności stosowania materiałów o podwyższonych parametrach izolacyjnych i zieleni izolacyjnej w okolicach narażonych na hałas większy od normatywnego (wg raportu akustycznego Poznania). 2. Stosować materiały izolacyjne i zieleni izolacyjną przy modernizacji i budowie nieruchomości miejskich. 3. Obniżyć poziom hałasu poprzez regulacje wymagań dla nowych, publicznych środków transportu. 4. Utrzymać i nasadzać drzewa, krzewy i żywopłoty wzdłuż ulic oraz stosować zielone ekrany akustyczne. 	<p>Nie uwzględniono – do planów miejscowych tam, gdzie jest to konieczne z uwagi na istniejące lub przewidywane skażenie hałasem wprowadza się zapisy o zapewnieniu dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zgodnie z przepisami odrębnymi, jak i dopuszczeniu stosowania zasad akustyki architektonicznej i budowlanej w budynkach z pomieszczeniami przeznaczonymi na pobyt ludzi.</p>
83.	<p>1. Zielone, mobilne miasto Proponujemy wprowadzenie nowego kierunku interwencji: 1.11 Przeciwdziałać tworzeniu wysp ciepła i przegrzewaniu obszarów miejskich</p>	<p>Proponujemy wpisać działania strategiczne:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. W planach miejscowych ująć obowiązek uzupełniania i tworzenia zieleni, szczególnie w okolicach ścisłej zabudowy. 2. Zachować istniejące korytarze przewietrzania miasta. 3. Stosować tam, gdzie to uzasadnione jasną kolorystykę elewacji i dachów przy budowie i termomodernizacji nieruchomości miejskich. 	<p>Nie uwzględniono – w planach na bieżąco stosuje się zapisy dotyczące tworzenia i utrzymania zieleni urządzonej i nieurządzonej analizując oczywiście możliwości i potrzeby dla danego terenu. Średnia minimalna powierzchnia biologicznie czynna z wyłączeniem terenów komunikacji i infrastruktury technicznej wynosi: w zapisach obowiązujących mpzp ok 30% (powierzchni działki budowlanej), a w opracowywanych mpzp ok 45%.</p>
84.	<p>2. Nowoczesna przedsiębiorczość 2.2. Rozwój i wsparcie lokalnych centrów innowacji i przestrzeni do prowadzenia biznesu</p>	<p>Proponujemy dodać działania strategiczne:</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Adaptować wolne lokale miejskie do powierzchni biurowej klasy B. 6. Wspierać poprzez ulgi i programy inwestycyjne tworzenie powierzchni biurowej klasy B. 7. Adaptować wolne lokale miejskie do potrzeb przemysłów lekkich i wytwarzania niegabarytowych produktów (rzemiosło, rękodzieło, innowacyjne produkty i prototypy, niskoseryjna produkcja). 8. Wspierać poprzez ulgi i programy inwestycyjne tworzenie powierzchni dla przemysłów lekkich i 	<p>Nie uwzględniono – proponowane działania nie mają strategicznego charakteru. Zostaną przekazane do zespołu ds. wdrażania priorytetu Nowoczesna przedsiębiorczość.</p>

		wytwarzania niegabarytowych produktów.	
85.	3. Osiedla o wyjątkowym charakterze 3.1 Wzmocnienie relacji społecznych i poczucia tożsamości na poziomie osiedli	Proponujemy dodać działania strategiczne: 3. Wprowadzić czytelną identyfikację wizualną i nawigację osiedli, która uwzględni oficjalne i przyjęte lokalnie nazewnictwo oraz symbolikę, wspomaga orientację w przestrzeni, zwiększa poczucie tożsamości i podnosi jakość przestrzeni publicznych.	Nie uwzględniono – proponowane działanie nie ma strategicznego charakteru. Lokalna identyfikacja wizualna na poziomie całego miasta będzie przedmiotem odrębnych ustaleń, m.in. na podstawie dokumentów powstałych na bazie ustawy „krajobrazowej”
86.	3. Osiedla o wyjątkowym charakterze 3.3 Kształtowanie zachowań prozdrowotnych mieszkańców Poznania	Proponujemy dodać działania strategiczne: 5. Stworzyć, utrzymywać i rozwijać wielofunkcyjne centra sportowe na terenie każdego osiedla. 6. Stworzyć, utrzymywać i rozwijać sieć zewnętrznej infrastruktury sportowej zlokalizowanej w sąsiedztwie parków, szkół lub ogólnodostępnych przestrzeni publicznej osiedli (m.in. ścieżki biegowe, trasy dla rolkarzy, siłownie na powietrzu, drążki i małe gaje, stoły do tenisa stołowego, korty, boiska, stoliki szachowe, parki linowe, skate parki itd.)	Nie uwzględniono – w planach miejscowych obejmujących osiedla uwzględnia się tego typu potrzeby mieszkańców.
87.	3. Osiedla o wyjątkowym charakterze 3.6 Rewitalizacja przestrzeni miejskiej	Proponujemy dodać działania strategiczne: 5. Otworzyć dotychczas zamknięte tereny MTP. Stworzyć nowe ścieżki piesze i rowerowe przechodzące przez teren targów. 6. Stworzyć listę priorytetów, czyli listę budynków, które w pierwszej kolejności będą rewitalizowane. Na liście powinny znaleźć się ikoniczne budynki z różnych okresów. 7. Stworzyć historyczno-architektoniczne ścieżki edukacyjne dla celów promocji lokalnej architektury i urbanistyki. 8. Skomunikować Łazarz oraz Wildę nad torami kolejowymi wewnątrz dzielnic.	Nie uwzględniono – skomunikowanie Łazarza z Wildą zakłada się w Studium. Postulat ten wyrażony jest w Studium jako ciągi pośrednie tworzące powiązania pomiędzy dzielnicami ulicy Kanałowej przez wiadukt – łączący Łazarz z Wildą (obszar Wolnych Torów), jako obszar przestrzeni publicznej istotny dla całego miasta.
88.	3. Osiedla o wyjątkowym charakterze 3.7 Zapewnienie dostępności mieszkań dla wszystkich grup społecznych	Proponujemy dodać działania strategiczne: 5. Wprowadzić zachęty lub wymóg do przeznaczenia części mieszkań w nowych inwestycjach na mieszkania socjalne i sprzedaży ich miejskim zasobom lokalowym. 6. Wprowadzić długookresowe gwarancje poziomu ceny	Nie uwzględniono – kwestie te regulowane będą w dokumencie strategicznym, który jest w trakcie opracowania tj. Polityce mieszkaniowej Miasta Poznania. Programy sektorowe

		najmu za metr kwadratowy dla miejskich zasobów lokalowych	są uszczegółowieniem strategii rozwoju miasta.
89.	3. Osiedla o wyjątkowym charakterze 3.8 Ochrona i rozwój lokalnego rzemiosła, gastronomii, sklepów i punktów usługowych	Proponujemy dodać działania strategiczne: 5. Poprzez ulgi za inwestycje, fundusze pożyczkowe oraz długookresowe gwarancje cen najmu tworzyć warunki rozwoju niesieciowych usług, gastronomii i rzemiosła w miejskich zasobach lokalowych.	Nie uwzględniono – zaproponowany zapis odpowiada szczegółowości zadania a nie działania strategicznego
90.	3. Osiedla o wyjątkowym charakterze Proponujemy wprowadzenie nowego kierunku interwencji: 3.9 Zapewnić wysoką jakość życia i standard mieszkań	Proponujemy działania strategiczne: 1. Określić w wewnętrznych regulacjach minimalną powierzchnię użytkową pokoi i kuchni dla nowych inwestycji w celu zapewnienia standardów jakości mieszkalnictwa. 2. Zapewnić bliskość usług publicznych i punktów przesiadkowych różnych środków transportu na każdym z osiedli. 3. Stosować standardy CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design) w celu zwiększenia bezpieczeństwa.	Nie uwzględniono – w planach miejscowych każdorazowo analizuje się sytuację przed ustaleniem poszczególnych kategorii przeznaczenia terenu. Należy korzystać z różnych wypracowanych koncepcji projektowania przestrzeni w zależności od potrzeb i możliwości, jednak nie należy sztywno tego zapisywać w Strategii
91.	3. Osiedla o wyjątkowym charakterze Proponujemy wprowadzenie nowego kierunku interwencji: 3.10 Zwiększyć dostępność miejskiej infrastruktury	Proponujemy działania strategiczne: 1. Dostosować infrastrukturę miejską do potrzeb osób niepełnosprawnych wg zasad projektowania uniwersalnego oraz standardów dostępności. 2. Likwidować przejścia podziemne i nadziemne oraz zwiększać liczbę przejść naziemnych. 3. Zwiększać liczbę miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych, ze szczególnym uwzględnieniem pobliża usług publicznych. 4. Uzupełniać miejski system identyfikacji i nawigacji o ułatwienia dla osób niewidzących i niedowidzących. 5. Współprojektować i testować przez osoby niepełnosprawne realizacje projektów finansowanych z udziałem środków miejskich.	Uwzględniono częściowo tj. w zakresie projektowania uniwersalnego (kierunek interwencji 5.1., działanie 2). W pozostałym zakresie nie uwzględniono – nie można przyjąć kategoriycznie takiej zasady. Taki zapis może przynieść odwrotne efekty (wydłużenie czasu przejścia, zwiększenie strat czasu w transporcie publicznym.) O ile postulat jest zasadniczo słuszny w centrum, to nie uwzględnia specyfiki stref peryferyjnych; skrzyżowań z ulicami i trasami szybkiego transportu publicznego (PST; niemal wszystkie przecięcia z koleją) oraz sytuacji, w której przejścia nad lub podziemne wkomponowane są w ukształtowanie terenu lub przyległe budynki.

			Normatyw parkingowy, w tym ilość miejsc postojowych dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową ustala uchwała Rady Miasta Poznania w sprawie polityki parkingowej.
92.	3. Osiedla o wyjątkowym charakterze Proponujemy wprowadzenie nowego kierunku interwencji: 3.11 Chronić mieszkańców osiedli z wielkiej płyty	Proponujemy działania strategiczne: 1. Chronić układy urbanistyczne osiedli z wielkiej płyty poprzez odpowiednie zapisy w planach miejscowych. 2. Wprowadzić nadzór plastyka miejskiego nad termomodernizacjami istniejących obiektów.	Nie uwzględniono – jest to czynione zarówno w Studium, jak i w planach miejscowych. Polityka ochrony osiedli modernistycznych wynika z zapisów wcześniejszej Strategii i została wprowadzona do Studium z 2014 r. Jest sukcesywnie wdrażana do kolejnych sporządzanych mpzp dla osiedli modernistycznych.
93.	3. Osiedla o wyjątkowym charakterze Proponujemy wprowadzenie nowego kierunku interwencji: 3.12 Zwiększyć jakość architektury i przestrzeni publicznych	Proponujemy działania strategiczne: 1. Stworzyć spójną formę miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. 2. Prowadzić wymóg badania potrzeb i konsultacji planów z mieszkańcami dla projektów urbanistycznych oraz większych projektów architektonicznych (np. od 15 000 m ² powierzchni użytkowej). 3. Przeprowadzać konkursy dla projektów urbanistycznych oraz miejskich realizacji architektonicznych z międzysektorowym jury. 4. Stworzyć system wsparcia dla prywatnych inwestorów w przeprowadzeniu procesów konkursowych. 5. Wprowadzić standard spójnej, wizualnie akceptowanej formy reklam oraz możliwych miejsc jej stosowania. 6. Rozwijać i uaktualniać katalog mebli miejskich i małej architektury.	Nie uwzględniono – Miejska Pracownia Urbanistyczna realizuje już i na bieżąco wzmacnia standaryzację zarówno zapisów jak i oznaczeń graficznych w mpzp w Poznaniu wraz z ustandaryzowaną wektorową bazą danych (Geobaza Miasta Poznania), która pozwala przeprowadzenie zaawansowanych analiz funkcjonalno-przestrzennych. W Poznaniu od 2007 roku konsekwentnie prowadzony jest program konsultacji społecznych dot. projektów mpzp. Ponadto konkursy, o których mowa w pkt 3 już się odbywają. Wydział Urbanistyki i Architektury UMP sporządza obecnie „uchwałę krajobrazową” (w tym również politykę reklamową) dla Miasta Poznania.
94.	Skoro Strategia dotyczy perspektywy do 2020 roku, a także okresu po 2020, czy zasadna jest nazwa Strategii, w której zapisano „... 2020+”. Sugeruje ona, że dotyczy ona okresu po 2020 roku.		Nie uwzględniono – data „2020” jest nawiązaniem do Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju, zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o

			zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz.2014) Strategia Miasta ma obowiązywać w perspektywie do 2030 r., stąd 2020+
95.	W strategii nie uwzględniono dotychczasowego hasła promocyjnego (POZnań *Miasto know-how), nie zaproponowano także nowego rozwiązania. Dotychczas obowiązujący system komunikacji wizualnej był spójny pod względem graficznym i promocyjnym. Kampania miasta pod hasłem „Poznań - miasto know-how” wydaje się być jedną z najlepiej realizowanych kampanii miast w Polsce. Czy rezygnacja z tej marki wprowadzonej w 2009 roku nie będzie miało wpływu na budowany od lat wizerunek Poznania? Czy obecnego podejścia na prezentowanie miasta ze względu na wodę i zieleń nie można z obecnym wizerunkiem połączyć?		Nie uwzględniono – Miasto Poznań jest w trakcie prac nad aktualizacją strategii promocji miasta. W ramach tego procesu planuje się z pewnością także podejście do ustalenia/bądź nie hasła promocyjnego.
96.	Uwaga dotyczy braku wskazania w dokumencie przyczyn dla względnie szybkiej, kolejnej aktualizacji Strategii Poznania.	Szersze uzasadnienie dokonania aktualizacji dokumentu, w kontekście zmian sytuacji społeczno-gospodarczej w mieście. Poprzedni dokument „Strategia rozwoju miasta Poznania do 2030 roku – 2013 aktualizacja” został zaktualizowany w 2013 r. Od tego czasu minęły zaledwie trzy lata, dlatego należy postawić pytanie jaka jest przyczyna przystąpienia do kolejnej aktualizacji. Autorzy SRMP tłumaczą to przede wszystkim oparciem na uzppr, dostosowaniem zapisów strategii do wymogów Strategii Europa 2020 i koniecznością uwzględnienia poglądów mieszkańców. Uzppr nie narzuca jednak konieczności aktualizacji Strategii, Strategia Europa 2020 została natomiast przyjęta w 2010 roku, jej zapisy obowiązywały więc już w przypadku poprzedniej Strategii. W tym kontekście czy kluczową przesłanką aktualizacji Strategii jest zmieniająca się rzeczywistość społeczno-gospodarcza w Poznaniu, która diametralnie zmieniła uwarunkowania rozwojowe, na skutek których nastąpiły zmiany w podejściu do rozwoju jednego z największych miast Polski – żeby w tak krótkim czasie konieczna była	Aktualizacja strategii rozwoju miast nie jest określona ustawami, zależy od stwierdzonej przez samorząd potrzeby. Aby dokument spełniał swoją rolę wiodącą, powinien być aktualny i wyznaczać kierunki, których realizacja da impuls rozwojowy miastu. Takie podejście oznacza, iż kluczową jest aktualność poprzez merytoryczną zawartość dokumentu, a nie poprzez czas, jaki upłynął między poszczególnymi aktualizacjami. W uchwale wprowadzającej Strategię rozwoju Poznania 2020+ uwzględnia się dość krótki termin następnej aktualizacji, co jest zbieżne z dynamicznie zmieniającą się sytuacją w Polsce i na świecie. Należy jednak podkreślić stałość głównych kierunków rozwojowych miasta w całym okresie zarządzania strategicznego w Poznaniu, począwszy od 1994 r. (data

		kolejna aktualizacja Strategii?	uchwalenia pierwszej strategii).
97.	Znaczne zawężenie pola interwencji strategii – skupienie się na kwestiach związanych z komunikacją pieszą i rowerową, przemysłach kultury i innowacjach w biznesie.	Propozycja rozważenia poszerzenia pola interwencji strategii, poprzez zaakcentowanie części działań jako działań priorytetowych, ale również uwzględnienia działań wspierających pozostałe czynniki rozwoju Poznania. Sama koncepcja i pomysł na układ tego dokumentu jest niewątpliwie ciekawy. Pomysł na spojrzenie na rozwój miasta poprzez pryzmat oczekiwań i poglądów jego mieszkańców jest świetny. Zwięzłość treści jest również bardzo pożądana, jednak mimo ograniczonej objętości tekstów nie uniknięto licznych powtórzeń poszczególnych wątków, niekiedy przedstawiając je po kilka razy w różnych podrozdziałach. W całej Strategii szczególnie podkreślanymi i promowanymi obszarami są: kreatywność, kultura i sport, komunikacja piesza i rowerowa – te kwestie przewijają się przez nieomal wszystkie podnoszone wątki rozwojowe. Pozostałe działania pojawiają się tak jakby nieco na marginesie tych głównych. Na pewno nie wolno nie doceniać znaczenia rozwojowego sektorów kreatywnych, czy kultury w dużym mieście, jakim jest Poznań, jednak nie należy ich roli także przeceniać. Proponowane działania rozwojowe powinny cechować się swoistą równowagą – zrównoważony rozwój owszem tak, ale działania do niego prowadzące powinny być wyważone i zróżnicowane. Dotychczas bowiem zróżnicowanie gospodarki stanowiło jedną z silnych stron miasta.	Częściowo uwzględniono - w ramach kierunków interwencji zostały uwzględnione działania strategiczne wspierające pozostałe czynniki rozwoju miasta.
98.	Projekt SRMP nie zawiera odniesień (poza kilkoma elementami) do przestrzennych aspektów rozwoju Poznania.	Rozważenie kwestię włączenia do dokumentu w szerszym zakresie przestrzennych aspektów rozwoju miasta. Strategia rozwoju powinna obejmować wszystkie aspekty rozwoju miasta, nie tylko społeczne, ekonomiczne i przyrodnicze, ale także przestrzenne.	Uwzględniono - Przestrzenne aspekty rozwoju opisane zostały w załączniku nr 2 do Strategii – „Mapy tematyczne”
99.	Brak analizy SWOT.	Uzupełnienie SRMP o analizę SWOT. Wydaje się, że dokument tej rangi powinien zawierać analizę potencjału wewnętrznego SWOT. Wskazano, że	W trakcie prac nad strategią zrezygnowano z wykorzystania analizy SWOT, uznając iż bardziej przydatną

		diagnoza sytuacji została ujęta w innych, odrębnych dokumentach, jednakże istotne byłoby ujęcie w samej strategii, w sposób zwięzły i jednoznaczny, słabych i silnych stron Miasta, wynikające zarówno z czynników wewnętrznych, jak i zewnętrznych.	formą będą wyzwania strategiczne. SWOT kategoryzuje zjawiska na „dobre” i „złe”, a w praktyce zarządzania strategicznego często silne strony się słabymi i na odwrót (core frigiditas). Zastosowana konwencja wyzwań strategicznych wskazuje na kluczowe problemy i będzie miała lepsze zastosowanie w trakcie wdrażania strategii.
100.	W niewystarczającym stopniu uwzględniono w projekcie dokumentu kwestie związane z poznańskim obszarem metropolitalnym.	Propozycja rozważenia szerszego włączenia do dokumentu zapisów dot. kwestii metropolitalności Poznania i gmin tworzących obszar metropolitalny. Kwestia wzajemnych związków i roli poszczególnych gmin obszaru metropolitalnego jest bardzo istotna i powinna mieć znaleźć w odpowiednim wymiarze swoje miejsce w dokumencie strategicznym miasta. Autorzy generalnie widzą te kwestie głównie poprzez rolę Poznania, sprowadzającą się do „przewodniczenia” Poznania w metropolii i „koordynacji nad rozwiązaniami metropolitalnymi”. Znajduje to potwierdzenie w rozdziale 1, na s. 13., gdzie wskazuje się, że odpowiedzią na wyzwanie dotyczące zacieśniania współpracy z gminami powiatu poznańskiego jest konsolidacja budżetów samorządowych, wskazując jako przykład zmiany dokonane w Zielonej Górze. Należy mieć na uwadze istotną kwestię rzeczywistej współpracy między wszystkimi jest tworzącymi obszar metropolitalny, np. kontynuacji współpracy zainicjowanej w ramach Stowarzyszenia Metropolia Poznań, czy związku ZIT w ramach obecnej perspektywy finansowej UE. Kwestie te powinny zostać szerzej zobrazowane w SRMP.	Uwzględniono
101.	W przedstawionym dokumencie brakuje uwzględnienia kwestii odnoszących się do relacji Poznania (a właściwie metropolii poznańskiej) z regionem.	Propozycja odniesienia się w dokumencie do kwestii relacji między Poznaniem (metropolią poznańską) a resztą Wielkopolski w kontekście rozwoju całego regionu. Poznań i metropolia poznańska są częścią Wielkopolski i	Uwzględniono

		<p>Strategia powinna uwzględniać wzajemne relacje na tej płaszczyźnie.</p> <p><i>W Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020 roku. Wielkopolska 2020</i> zauważono, że z punktu widzenia rozwoju Wielkopolski istotne są relacje między metropolią a otoczeniem regionalnym, ponieważ generalnie szybciej rozwijają się regiony, których centrum stanowi silna metropolia. W Strategii regionalnej określono rolę Poznania jako „lokomotywy rozwoju” dla regionu, a nie jako „konkurencji” dla reszty regionu. Z rozwoju Poznania powinny także „korzystać” pozostałe obszary Wielkopolski, skoro Poznań, będąc największym ośrodkiem województwa także przecież „korzysta” w różnych sferach z jego „zasobów”.</p> <p>Strategia wojewódzka jako kluczowe instrumenty w tym zakresie proponuje budowanie powiązań gospodarczych i społecznych, poprawę dostępności komunikacyjnej, usług wyższego rzędu i nauki.</p>	
102.	Należy wymienić pełne nazwy dokumentów oraz zadbać o ich poprawność	W dokumencie pojawiają się niewłaściwe nazwy dokumentów strategicznych, m.in.: Umowy Partnerstwa, Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020 roku. Wielkopolska 2020, Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020 (WRPO 2014+).	Uwzględniono
103.	Wątpliwość co do możliwości mówienia o aktualizacji dokumentu.	Strategia jest aktualizacją strategii opracowanej na mocy ustawy o samorządzie gminnym art. 18 ust. 2 pkt. 6 mówiący o programach gospodarczych. Obecnie mówimy o programach rozwojów, które ujęte są w pkt. 6a ww. ustępu. W związku z tym pytanie, czy ze względu na zmianę podstaw opracowywania dokumentu można mówić o aktualizacji?	Podstawa prawna jest determinantem głównie struktury dokumentu, a także innego spojrzenia na politykę doboru priorytetów rozwoju i dodania aspektu finansowego. Merytoryczna zawartość dokumentu uwzględnia ciągłość zarządzania strategicznego w Poznaniu (od 1994r., główne kierunki rozwoju miasta pozostają ją bez zmian) i została przygotowana w dbałości o zachowanie przyjętego cyklu strategicznego oraz podmiotowości mieszkańców.

104.	Część I SRMP, Wstęp, s.2 Wątpliwość czy inicjatywę w zakresie aktualizacji Strategii podjął Urząd miasta czy może Prezydent lub Rada?	Urząd gminy jest wyłącznie jednostką organizacyjną gminy. Należy rozgraniczyć kiedy mamy na myśli kompetencje konkretnego organu, a kiedy możemy mówić o Urzędzie. Sugeruje się sprawdzić znaczenie „Urzędu Miasta” użyte w innych fragmentach tekstu.	Uwzględniono
105.	Część I SRMP, Wstęp, s. 2 Doprecyzowanie zapisów we wstępie, odnoszących się do obligatoryjnych elementów strategii jako programu rozwoju, wynikających z uzppr.	Propozycja uzupełnienia o wyjaśnienie, że wymienione elementy są obligatoryjne w przypadku programu rozwoju w myśl uzppr. Autorzy wymienili, jakie elementy powinien zawierać dokument strategiczny zgodnie z uzppr. Należałoby uściślić, że te elementy ustawa przewidziała dla programu rozwoju (art. 17 ust.1 uzppr).	Uwzględniono
106.	Część I SRMP, Wstęp, s. 2 Niejednoznaczne wskazanie dotyczące statutu dokumentów „Raport i stanie Miasta” i „Diagnoza strategiczna” w kontekście wymogów stawianych przez uzppr.	Propozycja jednoznacznego wskazania, co jest diagnozą sytuacji społeczno-gospodarczej. w dokumencie, zgodnie z wymogami uzppr. We wstępie przywołuje się dwa dokumenty: „Raport o stanie Miasta” oraz „Diagnozę strategiczną”. Nie jest jasne, czy obydwie te dokumenty są integralną częścią Strategii Poznania i spełniają wymóg określony w uzppr, zgodnie z którym jednym z elementów programu rozwoju musi być diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej.	Uwzględniono
107.	Część I SRMP, Wstęp, s. 2 Złe odniesienie do dziennika ustaw. Ponadto zwracamy uwagę, że zdecydowana większość elementów, które zawierać ma program rozwoju, były wprowadzone do ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju już w wersji z 2006 roku, nie w wyniku jej aktualizacji w 2014 roku jak zostało to zapisane. Zmiana ustawy z 2014 roku wprowadziła możliwość przyjmowania programów rozwoju, o których mowa w uzppr przez powiaty i gminy.	Należy odnieść się do aktualnie obowiązującego tekstu jednolitego ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju – Dz. U. 2016 poz. 2014 Zacytowany dziennik urzędowy z 2014 roku jest nieaktualny	Uwzględniono
108.	Część I SRMP, Wstęp, s. 3 Modyfikacja fragmentu: „do trzech podstawowych priorytetów polityki rozwoju w Unii Europejskiej (UE)1 takich jak: inteligentny rozwój gospodarczy, rozwój ekologiczny, rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu” w celu	Doprecyzowanie zapisów: „(...) takich jak: inteligentna i zrównoważona gospodarka sprzyjająca włączeniu społecznemu”. Zastosowane zbyt uproszczenie - rozwój ekologiczny to także rozwój gospodarczy	Uwzględniono

	doprecyzowania zapisów do treści Strategii Europa 2020.		
109.	Część I SRMP, Rozdział 1.2. s. 6 Niezgodność tytułu rozdziału 1.2. z zakresem jego treści.	Propozycja zmiany tytułu rozdz. 1.2. na „Uwarunkowania globalne” Rozdział nazwano „Uwarunkowania makroekonomiczne – trendy światowe”. Jednak nie wszystkie wskazane dalej uwarunkowania są uwarunkowaniami makroekonomicznymi. Może w związku z tym ten rozdział zatytułować po prostu „Uwarunkowania globalne”.	Uwzględniono
110.	Część I SRMP, Rozdział 1.1.6, s.8 Odniesienie do osób 20+ sugeruje nie tylko osoby młode.	Można użyć innego sformułowania np. dwudziestolatek.	Uwzględniono
111.	Część I SRMP, Rozdział 1.3. s. 9 Niejasność zapisu: „Strategia dla miasta Poznania wraz z prezentowaną w niniejszym dokumencie jej aktualizacją ma pomóc mieszkańcom Poznania w realizacji tych marzeń”.	Zapisać wskazaną treść w sposób zrozumiały. Zapisać stwierdzenie: „Strategia dla miasta Poznania wraz z prezentowaną w niniejszym dokumencie jej aktualizacją ma pomóc mieszkańcom Poznania w realizacji tych marzeń”. Zapis ten jest niezrozumiały. Czym w takim razie jest niniejszy dokument – aktualizacją już istniejącej strategii, ale poprzednia strategia też będzie obowiązywała nadal, czy też jest to tylko przejęzyczenie?	Uwzględniono
112.	Część I SRMP, Rozdział 1.3, s. 9 Sformułowano obszary problemowe, w tym m.in.: promocja miasta, transport publiczny. Nie jest wyjaśnione jakie cechy tych obszarów czynią je problemami. Brakuje opisu np. niska dostępność transportu itd. Należy posługiwać się jednolitym zapisem: metropolitalny zamiast metropolitarny.	Należy posługiwać się jednolitym zapisem: metropolitalny zamiast metropolitarny.	Uwzględniono
113.	Część I SRMP, Rozdział 1.3, s. 9 Jako przykład pomocy innym mieszkańcom w dotarciu do pracy wymieniono car pooling. Czy w trakcie konsultacji mieszkańcy nie poruszali roli komunikacji zbiorowej?	W przedstawionym fragmencie mowa jest o przykładach z opinii mieszkańców. Należy jednak zwrócić uwagę, że car pooling może być traktowany jako rozwiązanie dodatkowe, doraźne lub wspomagające. Podstawą komunikacji w mieście powinien być transport zbiorowy, w tym nie tylko komunikacja miejska, ale także np. kolej. Zapewnienie zbiorowego transportu lokalnego jest zadaniem własnym gminy.	Uwzględniono
114.	Część I SRMP, Rozdział 1.3, s. 9 W dokumencie określono kim są poznaniacy. Warto zwrócić uwagę, że w Poznaniu przebywa bardzo dużo osób, którzy	Warto zwrócić większą uwagę, kiedy w kontekście Poznania powinny pojawić się wzmianki o całej aglomeracji, tj. obszarze funkcjonalnie związanym z	Uwzględniono

	poznaniakami nie są, ale korzystają z miasta i też w pewnym sensie je współtworzą. Są to głównie mieszkańcy terenów podmiejskich.	miastem.	
115.	Część I SRMP, Rozdział 1.3, s. 9 W akapicie wymieniono różne miejsca w Poznaniu bez podania ich pełnej lub oficjalnej nazwy, np. Plaza, Strzeszynek. Ponadto Pływalnię na os. Batorego zapisano z dużej litery, choć nie jest to nazwa własna.	Abstrahując od formy, w jakiej zbierano przedstawione informacje, należy podać pełne lub oficjalne nazwy miejsc i obiektów. Dla mieszkańców opis będzie mniej lub bardziej zrozumiały, jednak odbiorcami Strategii będą także osoby mniej związane z miastem, dla których miejsca te mogą być trudne do identyfikacji.	Uwzględniono
116.	Część I SRMP, Rozdział 1.3. s. 10 Zapisano, iż na Stadionie INEA „nie organizuje się nic więcej poza meczami piłkarskimi”, a obiekt nie jest wykorzystywany w innych celach. Jest to nieprawda. Inne imprezy również są organizowane, rzadko, ale są.	Należy zmienić „nic” na np. niewiele więcej, a „nie jest” wykorzystywany na np. jest wykorzystywany sporadycznie/zbyt rzadko. Na INEA Stadionie obecnie planowana jest organizacja sylwestra oraz koncertu w związku z czym należy stwierdzić, że organizowane są inne imprezy niż mecze.	Uwzględniono
117.	Część I SRMP, Rozdział 1.3. s. 10 Zapisano: „Badanie pokazało także, że wielu mieszkańców Poznania zainteresowanych jest korzystaniem z alternatywnego środka komunikacji, jakim jest rower”. Nasuwa się tutaj pytanie, w jakim okresie przeprowadzono badanie – letnim, czy zimowym. Chodzi o to, czy wyniki ankietyzacji w tym zakresie można odnieść do całego roku?	Wyjaśnienie niejasności.	Uwzględniono
118.	Część I SRMP, Rozdział 1.4., s. 10 Czy uczynienie z Poznania metropolii rozpoznawalnej na świecie oraz wzmocnienie siły naukowej poznańskiego ośrodka akademickiego może być osiągnięte przez przyciąganie studentów z zagranicy?	Propozycja koncentracji na działaniach związanych ze zwiększaniem poziomu nauczania i zahamowaniem migracji naukowców przenoszących się do zagranicznych jednostek. Analizując bieżące wyniki naborów na studia, wszystko wskazuje na to, że uczelnie są zmuszone do rekompensowania niedoborów rekrutacyjnych studentami zagranicznymi. Zdolność przyciągania studentów z zagranicy została także uwzględniona w zapisach projektu Strategii – jednakże nie można jednoznacznie zgodzić się ze stwierdzeniem, że przyciąganie studentów z zagranicy przyczyni się do wzmocnienia siły naukowej poznańskich uczelni – nie	Uwzględniono

		powinno to stanowić jedyne rozwiązanie dla problemu jakim jest niedostateczny potencjał naukowy Poznania.	
119.	Część I SRMP, Rozdział 1.4., s. 10 Zapisano, że adresatami Strategii są m.in. mieszkańcy innych regionów. Nie jest to wystarczające.	Zmienić zapis na: innych części województwa i sąsiednich regionów. Skupiono się wyłącznie na rejonie Poznania i innych regionach, pod pojęciem których nie wiadomo co się kryje.	Uwzględniono
120.	Część I SRMP, Rozdział 1.4., s. 10 Zapisano, że adresatami Strategii są m.in. mieszkańcy Poznania, obszaru metropolii poznańskiej. Terminologia związana z metropolią/obszarem metropolitalnym jest niejednolita. Należy zwrócić uwagę o jakim obszarze w danych fragmencie piszemy. Z reguły używano słowa metropolia w znaczeniu miasta Poznania, jednak nie wszędzie konsekwentnie.	Należy ujednoczyć zapisy związane z pojęciami Poznania/metropolii poznańskiej/obszaru metropolitalnego/aglomeracji/ Stowarzyszenia Metropolii Poznań. W dokumencie takim jak Strategia należy używać właściwych pojęć związanych z metropolitalnością, w zależności od kontekstu. gdyż nie są one tożsame.	Uwzględniono
121.	Część II SRMP, Rozdział 1, s. 11 Uwaga ogólna: w poszczególnych wyzwaniach jedynie ogólnie opisano sytuację w mieście lub problemy. W zasadzie przytoczone teksty nie odpowiadają na zadane pytania, a treść jest często chaotyczna. Odnosi się wrażenie, że dany temat jest nie w pełni rozpoznany ani oparty na specjalistycznej wiedzy z danej dziedziny.	W danym fragmencie brakuje wielu informacji – głównie odpowiedzi na postawione pytania. Konkretnie propozycje są zawarte w dalszej części tabelarycznej. W opisach można w większym stopniu skupić się na kompetencjach miasta.	Szczegóły zawarte zostały w Diagnostyce strategicznej stanowiącej załącznik nr 1 do Strategii oraz w przypisach dokumentu
122.	Część II SRMP, Rozdział 1 – uwaga ogólna Proponuje się dodanie dwóch dodatkowych wyzwań ze względu na kluczową rolę Poznania w województwie.	Uzupełnienie o dwa dodatkowe wyzwania: - Jak wzmocnić funkcje regionotwórcze m. Poznania – z korzyścią dla całej Wielkopolski; - Jak pogodzić funkcje miasta z funkcją metropolitalną – obszaru metropolitalnego Kwestie powiązania miasta z regionem i z gminami na obszarze metropolitalnym nie zostały w dokumencie dostatecznie podkreślone.	Uwzględniono
123.	Część II SRMP, Rozdział 1.1. a) s. 11 Należy sprostować informację dotyczącą tego, że Poznań w przeszłości (tj. przed 1918 rokiem) był jedynym dużym miastem Rzeczypospolitej na zachód od Wisły. Poznań przed 1918 rokiem był pod zaborem pruskim.	Sprostowanie.	Uwzględniono
124.	Część II SRMP, Rozdział 1.1. b), s. 12	Propozycja usunięcia zapisów dot. galerii handlowych.	Uwzględniono

	Uwaga dot. zapisu: „Poznań atrakcyjnym miejscem do lokalizacji przedsiębiorstw handlowych (w tym także galerii handlowych)”	Czy Poznań nie jest jednym z najbardziej nasyconych rynków handlowych (z dominującą funkcją sklepów wielkopowierzchniowych) w Polsce?	
125.	Część II SRMP, Rozdział 1.2. a), s. 13 To wyzwanie (tj. „Jak zacieśnić współpracę z gminami powiatu poznańskiego...”) zdaje się być skierowane jednostronnie do uzyskania korzyści ze współpracy z gminami przez miasto Poznań.	Wyzwanie to należy widzieć także przez pryzmat korzyści z takiej współpracy dla gmin sąsiednich, co nie wydaje się być do końca zaakcentowane w odpowiedzi na to wyzwanie.	Uwzględniono
126.	Część II SRMP, Rozdział 1.2. b), s. 13 Pytanie postawione w pkt. B nie powinno ograniczać się tylko do poznaniaków ale do mieszkańców metropolii poznańskiej, jak również do mieszkańców pozostałej części regionu.	Jak podwyższyć jakość i wielkość oferty kulturalnej w Poznaniu, a także zachęcić poznaniaków i innych mieszkańców regionu do większego udziału w „konsumpcji” dóbr kulturowych i większej partycypacji w kulturze Poznań jest stolicą województwa i posiada w swojej ofercie usługi kulturalne o znaczeniu krajowym/międzynarodowym, z których powinni korzystać nie tylko mieszkańcy Poznania.	Uwzględniono
127.	Część II SRMP, Rozdział 1.2. b), s. 13 Odnosnie wskaźników dot. „klasy kreatywnej”, brakuje analizy sektora kreatywnego i klasy kreatywnej w diagnozie strategicznej dla miasta Poznania	Konieczność uzupełnienia diagnozy o wskazane elementy w odniesieniu do działań związanych z rozwojem przemysłowej kultury. W dokumentach wskazanych jako diagnostyczne nie znalazły się odwołania do sektora przemysłów kultury.	Uwzględniono
128.	Część II SRMP, Rozdział 1.2. d), s. 14 Kwestie podziału modalnego transportu w mieście są dyskusyjne. Od dokumentu raczej oczekiwałoby się próby sugerowania rozwiązań niż ogólnego opisywania problemów, tym bardziej w ograniczonym zakresie. Zbyt mało uwagi poświęcono komunikacji miejskiej. W zasadzie nie wiadomo jak miasto zamierza wykorzystywać zalety poszczególnych typów transportu. Słowem kluczem jest transport zrównoważony, jednak w treści brakuje jego rozwinięcia. Integracja jednego organizmu miejskiego, jakim jest cała aglomeracja, została sprowadzona do dojazdów koleją. Czy bez znaczenia pozostaje np. kooperacja w zakresie rozszerzania sieci połączeń ZTM poza miasto oraz inne alternatywy dla kolei, której dostępność jest miejscami mocno ograniczona? Ponadto kwestia kolei to nie tylko		Uwzględniono

	problem dojazdu spoza miasta. Jest to również duży atut, niewykorzystany, dla samego Poznania.		
129.	Część II SRMP, Rozdział 1.2. f), s. 15 Niejasność zapisu: „Ważnym elementem zrównoważonego transportu jest zachęcenie mieszkańców do ruchu pieszego”.	Usunięcie niejasności ze zdania. Ruch pieszy nie stanowi elementu zrównoważonego transportu, dlatego należy zmodyfikować zdanie, tak by zachować logikę i spójność	Uwzględniono
130.	Część II SRMP, Rozdział 1.2. d) s.15 Stwierdza się, że szczególnym rodzajem wyzwania jest niedostateczna akceptacja społeczna dla ograniczenia ruchu samochodowego i promowania kosztem kierowców i pieszych ruchu rowerowego. Z tego stwierdzenie można zrozumieć, że ruch rowerowy będzie promowany także kosztem pieszych, co jest stwierdzeniem ryzykownym.	Analizując zapisy strategii, jak i poprzednich jej wersji, oraz opierając się na inwestycjach dotychczas zrealizowanych, nasuwa się uwaga, że dużym wyzwaniem dla Poznania jest stworzenie wizji rozwoju systemu komunikacyjnego na terenie metropolii. Zauważyć należy, że kolej aglomeracyjna jest wciąż na etapie projektowym, natomiast nowy pomysł związany z rozwojem elektromobilności stanowi zapożyczenie od Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Stwierdzenie, że komunikacja w Poznaniu (ponad czterystatysięcznym mieście) opierać się będzie w znacznym stopniu na ruchu rowerowym (i pieszym) jest stwierdzeniem ryzykownym. Ten środek lokomocji nie może być traktowany jako panaceum na rozwiązanie problemów komunikacyjnych Poznania. Wydaje się, że istnieje potrzeba dokonania wizjonerskiego odważnego spojrzenia na te kwestie, poszukania rozwiązań, które może teraz będą się wydawały nierealne, ale w perspektywie 14 lat (2030 roku) mogą okazać się wręcz konieczne, np. kolej naziemna.	Uwzględniono
131.	Część II SRMP, Rozdział 1.2. f), s. 16 Pytanie odnosi się do mieszkańców, jak zmienić ich postawy wobec transportu publicznego. Pytanie to oczywiście nie powinno ograniczać się tylko do mieszkańców Poznania, lecz również powinno uwzględniać pozostałych mieszkańców regionu dojeżdżających własnym transportem do Poznania.	Należy rozszerzyć zakres pytania, obejmując również codziennych migrantów do Poznania.	Uwzględniono
132.	Część II SRMP, Rozdział 1.2. h), s. 16 Czy pod pytaniem „Jak lepiej wykorzystać potencjał akademicki Poznania?” powinno być traktowane kreowanie popytu w handlu i usługach przez studentów, a także	Uwzględnienie w ramach odpowiedzi na wyzwanie także innego aspektu, związanego z zatrzymaniem absolwentów poznańskich uczelni w mieście/metropolii. Koncentracja powinna polegać na tym aby kształcić wysokiej klasy	Uwzględniono

	kreowanie zysków z powodu wynajmu lokali dla nich?	absolwentów, którzy po ukończeniu studiów zostaną w regionie, w tym w Poznaniu, o czym oczywiście jest mowa, lecz obok wcześniej wymienionych przesłanek.	
133.	Część II SRMP, Rozdział 1.2. g), s. 16 Niedostateczne odniesienie do problemu zidentyfikowanego jako niedostateczna jakość miejsc pracy w Poznaniu.	Konieczność dodania propozycji zmierzenia się z tym wyzwaniem dot. podwyższenia jakości miejsc pracy w Poznaniu. Wyzwanie zostało w tym przypadku określone jako podwyższenie jakości miejsc pracy w Poznaniu, natomiast w tekście poza enigmatycznym stwierdzeniem o tworzeniu dobrze płatnych miejsc pracy i rozwoju sektorów kreatywnych nie ma żadnych propozycji.	Uwzględniono
134.	Część II SRMP, Rozdział 1.2. j), s. 17 Rozszerzenie katalogu rekomendacji w kontekście wyzwania związanego z ofertą mieszkaniową w Poznaniu.	Propozycja doprecyzowania zapisów w pkt. 1.2. m. Na końcu opisu wyzwania interpretuje się złą ocenę wystawioną przez mieszkańców nt. informowania o planowanych w otoczeniu inwestycjach, co ma wskazywać na potrzebę poprawy w zakresie dialogu społecznego i komunikacji z mieszkańcami. Warto także rozważyć czy nie wskazuje to na potrzebę zmiany w podejściu do planowania takich inwestycji, skoro ta strategia ma być zgodna z oczekiwaniami mieszkańców – odpowiedniego wcześniejszego informowania o zamierzeniach inwestycyjnych?	Uwzględniono
135.	Część II SRMP, Rozdział 1.2. j), s. 17 W punkcie tym mowa jest jedynie o tym jakie podejście mają w temacie oferty mieszkaniowej w mieście poznaniacy.	Uzupełnienie informacji na temat preferencji mieszkaniowych mieszkańców gmin podmiejskich, jako potencjalnych adresatów działań związanych z rozwojem polityki mieszkaniowej. W związku z tym, że Poznań się wyludnia, kluczowe jest też poznanie opinii osób spoza Poznania, aby odpowiedzieć na pytanie, co zachęci ich do zamieszkania w Poznaniu.	Uwzględniono
136.	Część II SRMP, Rozdział 1.2. l, s. 18 Niespójność zapisów dot. wydarzenia historycznego jakim był przejazd Otton III przez Poznań.	Uspójnienia zapisów w poszczególnych miejscach w strategii. Pojawia się niespójność dotycząca przejazdu Cesarza Ottona III – na s. 18 wskazuje się w trybie przypuszczającym, że nastąpiło to „prawdopodobnie obecną ulicą Dąbrowskiego, w drodze do Gniezna”, a s. 24 informacja ta pojawia się już w trybie twierdzącym, jako stwierdzenie faktu.	Uwzględniono

137.	Część II SRMP, Rozdział 1.2. m), s. 19 Niedostateczne odniesienie się do postawionego wyzwania w zakresie wizerunku miasta na tle kraju.	Propozycja doprecyzowania zapisów w pkt. 1.2. m. Wyzwaniem jest poprawa wizerunku miasta w kraju i za granicą, natomiast treść opisu obejmuje tylko kwestie wizerunku w skali międzynarodowej	Uwzględniono
138.	Część II SRMP, Rozdział 1.2. r), s. 20 Jeśli strategia uwzględnia też perspektywę po 2020 roku to czy punkt dot. skuteczności pozyskiwania środków i wykorzystywania funduszy unijnych powinien ograniczać się tylko do perspektywy 2014-2020?	Należy spojrzeć na potencjalne źródła finansowania także w szerszej perspektywie czasowej, wykraczającej poza 2020 rok.	Uwzględniono
139.	Część II SRMP, Rozdział 3, s. 21 Wyrażenie nieadekwatne do dokumentu tej rangi: „To także luz i spontaniczność”.	Usunięcie zapisu bądź jego modyfikacja. Wydaje się, że takie sformułowania nie powinny pojawiać się w dokumencie tej rangi.	Uwzględniono
140.	Część II SRMP, Rozdział 3, s. 21 Niedostateczne ujęcie grupy odbiorców Strategii w ramach Misji.	Proponuje się rozważenie skorygowanie zapisu misji w sposób następujący: „Kształtowanie warunków do współtworzenia miasta przez mieszkańców i inne osoby zainteresowane”. W opisie wyjaśniającym Misję w SRMP stwierdzono, że rolą instytucji powołanych do zarządzania i administrowania miastem jest stwarzanie odpowiednich warunków nie tylko dla mieszkańców, ale także dla innych zainteresowanych: rezydentów, turystów, inwestorów. Powinno to znaleźć wyraz z zapisach Misji.	Nie uwzględniono - podkreślono w innych zapisach dokumentu (nie w Misji)
141.	Część II SRMP, Rozdział 5, s. 22 Zbyt mało uwagi poświęcono kwestiom transportu zrównoważonego. Co w tym pkt kryje się pod tym pojęciem? Eliminacja aut i wzrost znaczenia ruchu pieszego to tylko wybrane elementy całego systemu. Brak kompleksowego opisu. Ponadto transport zbiorowy odnośnie celów tematycznych UE ujęty jest również w celu tematycznym 4.		Uwzględniono
142.	Część II SRMP, Rozdział 5, s. 23 Niejasne sformułowanie „średnie miejsce”.	Doprecyzowanie zapisów. Nie jest jasne co oznacza stwierdzenie „średnie miejsce” – należy to doprecyzować.	Uwzględniono
143.	Część II SRMP, Rozdział 5, od s. 23 Brak konieczności przywoływania konkretnych oznaczeń celów w poszczególnych dokumentach strategicznych wyższego rzędu.	Propozycja usunięcia oznaczeń celów. Wystarczy wskazać, że nawiązuje się do określonych celów, bez podawania poszczególnych oznaczeń, które są właściwe jedynie dla wskazanych dokumentów, a	Nie uwzględniono – przywołanie konkretnych oznaczeń celów w dokumentach strategicznych wyższego rzędu pozwala precyzyjniej wyказаć

		stosowanie ich tutaj zakłóca spójność treści.	nawiązanie celów strategii Miasta do tych dokumentów
144.	Część II SRMP, Rozdział 5, s. 23 Osiedla o wyjątkowym charakterze to bardzo ciekawy cel. Brakuje jednak informacji co rozumiemy pod pojęciem takiego osiedla. Czy są to duże, stare, ukształtowane osiedla z rozwiniętą sferą usług np. os. Kopernika czy też nowe kształtowane przez deweloperów często o mniejszej skali przestrzennej i z ograniczoną dostępnością usług? Warto byłoby pokusić się o bardziej szczegółowy i konkretny opis. Brak też informacji jakie są główne problemy na takich osiedlach.		Uwzględniono
145.	Część II SRMP, Rozdział 5, s. 24 Niezrozumiała treść we fragmencie: „Pomimo prowadzenia wielu działań rewitalizacyjnych, problemem jest utrzymanie uzyskanych efektów”.	Konieczność wyjaśnienie zapisu i wskazani przyczyn takiej sytuacji.	Uwzględniono
146.	Część II SRMP, Rozdział 5 – uwaga ogólna Przed wszystkim należy odnieść cele SRMP do celów strategii rozwoju kraju oraz do strategii rozwoju województwa. Dopiero w drugiej kolejności należy odnosić zapisy dokumentu do Umowy Partnerstwa i Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. Zwracamy przy tym uwagę, że przed 2020 przyjęta zostanie zaktualizowana strategia rozwoju województwa wielkopolskiego oraz WRPO na kolejną perspektywę finansową, co pociągać będzie za sobą aktualizację niniejszej Strategii. Ponadto, wydaje się, że nie ma potrzeby odnoszenia się zarówno do obowiązującej w obecnej chwili średniookresowej strategii rozwoju kraju, oraz projektowanej Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, która jest jej aktualizacją. Biorąc pod uwagę stan prac nad SOR i SRMP, wystarczające wydaje się odniesienie do założeń SOR, która w najbliższym czasie powinna zostać przyjęta.	Należy zmodyfikować strukturę analizy powiązania celów SRMP z zapisami dokumentów wyższego rzędu.	Uwzględniono
147.	Część II SRMP, Rozdział 5 – uwaga ogólna Uwaga generalna – obraz sytuacji w 2016 roku w poszczególnych priorytetach to generalnie powtórzenia	Usunięcie niepotrzebnych powtórzeń.	Nie uwzględniono – jest to celowy zabieg redakcyjny

	treści zamieszczonych już w poprzednich rozdziałach.		
148.	Część II SRMP, Rozdział 5, s. 22 Konieczność doprecyzowania zapisów dot. celów tematycznych wymienionych w Umowie Partnerstwa.	Doszczegółowienie zapisów. W ramach uzasadnienie działań w odniesieniu do dokumentów wyższego rzędu, pojawia się zapis dotyczący celów tematycznych, które określono w Umowie Partnerstwa. Tak naprawdę cele tematyczne ujęte w Umowie Partnerstwa zostały określone w art. 9. Rozporządzenia PE i Rady nr 1303/2013 (tzw. rozporządzenie ogólne) z dnia 17 grudnia 2013 r. W Umowie Partnerstwa uzgodniono z KE realizację przez Polskę wszystkich 11 celów tematycznych.	Uwzględniono
149.	Część II SRMP, Rozdział 5, s. 23 Nie jest jasne, jak rozumieć pojęcie „osiedla”. Należy to pojęcie zdefiniować.	Zdefiniowanie pojęcia „osiedla” Doprecyzowanie zapisu.	Uwzględniono
150.	Część II SRMP, Rozdział 5, s. 23 Doprecyzowanie zapisów o jaki poziom szkolnictwa chodzi we fragmencie: „a także w zakresie dostosowania szkolnictwa do potrzeb przedsiębiorczości”		Uwzględniono
151.	Część II SRMP, Rozdział 5, s. 30 Mowa jest także w wizji 2030 o nadbrzeżnych terenach Warty. Nie wspomina się o wykorzystaniu/zagospodarowaniu tzw. „Wolnych torów”.	Uzupełnienie zapisów wizji o zapisy dot. zagospodarowania tzw. „Wolnych torów”. W ramach działań strategicznych pojawiają się zapisy dot. zagospodarowania terenu „Wolnych torów” – warto żeby nawiązanie, uzasadniające takie działanie, pojawiło się także w wizji miasta, podobnie jak w przypadku innych działań strategicznych.	Uwzględniono (w zadaniach)
152.	Część II SRMP, Rozdział 5, s. 32. Rozważania Floridy w dużym stopniu pokrywają się z potrzebami ruchów miejskich, które walczą o dobrej jakości przestrzeń w mieście. Należy jednak pamiętać, że propagowanie tolerancji i życia dobrej jakości jest skierowane do wybranej grupy odbiorców (artystów, ludzi dobrze wykształconych itp.). Mimo iż idea 3T zdaje się być wrażliwa społecznie to niestety często izoluje pewne grupy społeczne, które w rezultacie mogą zostać wykluczone (wyeksmitowane) z dotychczas zajmowanej przestrzeni (np. Śródmieście). Florida ceni różnorodność i otwarte myślenie, jednocześnie uważa, że stabilność i stałe więzi są przeszkodą	Rozwój sektorów kreatywnych z mieście może przynieść szereg korzyści. Należy jednak pamiętać o tym aby nie utracić tożsamości miejsc, inwestować w środowisko i dziedzictwo architektoniczne, lokalną naturę, lokalne instytucje oraz kreatywność wszystkich klas ekonomicznych. Jakość miejsca z pewnością zachęci ludzi do pozostania w danym miejscu, a nie przemieszczania się do coraz bardziej atrakcyjnych i kreatywnych miast (Warszawa, później Berlin, Londyn, Paryż). Przeniesienie niekompleksowych mechanizmów z innych ośrodków miejskich i zastosowanie tych rozwiązań bez uwzględnienia lokalnej specyfiki może nie zadziałać w taki	Nie uwzględniono – uwaga nie odnosi się wprost do zapisów strategii

	w twórczym działaniu.	sposób jak jest to zamierzone.	
153.	Część II SRMP, Rozdział 5, s. 32 Brak jest odniesień do wspierania dużych przedsiębiorstw wywodzących się z Polski.	Uwzględnienie w zapisach strategii działań wspierających polskie firmy, niekoniecznie z sektora MŚP. W projekcie SRMP znalazło się dużo odniesień do wspierania lokalnej przedsiębiorczości, mikroprzedsiębiorstw, start-upów, a także do przyciągania kapitału zagranicznego (dużych globalnych przedsiębiorstw). Pominięte zostały natomiast większe polskie przedsiębiorstwa – wydaje się, że powinny one być wspierane przed korporacjami zagranicznymi, zwłaszcza biorąc pod uwagę fakt, że część z nich wywodzi się z samego Poznania.	Uwzględniono
154.	Część II SRMP, Rozdział 6 – uwaga ogólna Wśród wymienianych kierunków interwencji znalazło się wiele zadań własnych samorządu gminnego i powiatowego. Wśród takich kierunków można wskazać: utrzymanie zieleni miejskiej, zapewnienie czystości czy zaopatrzenie w energię elektryczną, ciepłą i gaz.	Wydaje się, że kierunki wskazane w dokumencie strategicznym powinny wykraczać poza standardowe zadania określone w ustawie o samorządzie gminnym i ustawie o samorządzie powiatu i wskazywać szerzej jakie działania należy podjąć dla osiągnięcia przyjętej wizji.	Uwzględniono
155.	Część II SRMP, Rozdział 6 – uwaga ogólna Zdecydowano się uwzględnić dużo kierunków rozwoju, wskazując, iż Poznań w perspektywie 15-letniej ma stać się liderem na wielu płaszczyznach. Budzi to wątpliwości związane z wykonalnością założeń Strategii.	Propozycja uznania jako kluczowe kierunki rozwoju kilku spośród wymienionej palety. W ramach kierunków interwencji wskazuje się, że Poznań ma być miastem zielonym, promującym ekomobilność i inteligentne rozwiązania w zakresie transportu miejskiego (1). Ponadto Poznań ma być centrum ochrony przyrody i zwierząt (2). Poznań ma być też centrum innowacyjnego biznesem („centrum pomysłów na rozwój biznesu” i „Miastem ludzi pracujących i bawiących się”) (3). Duży nacisk położono też na rozwój samorządności i inicjatyw oddolnych (4) oraz rozwój centrum kultury i sportu na skalę międzynarodową (5). Wizje te nie są sprzeczne, ale także nie są ze sobą dostatecznie powiązane – wydaje się, że Miasto, obierając każdą z tych płaszczyzn jako swój priorytet, nie będzie posiadało unikatowego charakteru, nie będzie „liderem” w żadnej z tych dziedzin, ponieważ obrano ich za dużo. W SRMP nie mówi się bowiem o rozwoju tych dziedzin, ale wręcz o uczynieniu Poznania	Uwzględniono

		„liderem”, „centrum”, „ośrodkiem”.	
156.	Część II SRMP, Rozdział 6, s. 33 Wątpliwość dotycząca jednego z kierunków interwencji: 1.9. „Uczynienie z Poznania centrum ochrony przyrody i zwierząt oraz edukacji przyrodniczej”.	Wątpliwość: wydaje się, że jest to zbyt daleko idące wnioskowanie, bowiem czy miasto może stać się centrum ochrony przyrody i zwierząt? Co się pod tym kryje?	Uwzględniono
157.	Część II SRMP, Rozdział 7 - uwaga ogólna Niejasne jest przyporządkowanie poszczególnych działań/celów do zidentyfikowanych priorytetów. Występują ponadto niepotrzebne powielenia.	Po analizie działań strategicznych wydaje się, że część zidentyfikowanych kierunków interwencji nie jest powiązana z priorytetem w ramach którego zostały one wyróżnione. Szczególnie przeplatają się działania wskazane w Priorytecie 3 i 4, dotyczą one bowiem kształtowania się społeczności osiedlowych.	Uwzględniono
158.	Część II SRMP, Rozdział 7 – uwaga ogólna Czy kolejność działań wymienionych w tabeli mówi też o ich randze/istotności? Jeśli tak to propozycja zmiany kolejności działań strategicznych.	Przesunięcie działania 4. „Zrównoważona polityka zagospodarowania zieleni w planowaniu przestrzennym i postępowaniach administracyjnych” w kierunku interwencji 1.1. wyżej, jako pierwsze działania w ramach tego celu. Jako 4 działanie strategiczne w ramach Kierunku interwencji 1.1. Tworzenie nowych obszarów zieleni oraz zachowanie i poprawa jakości terenów zieleni już istniejących wskazuje się konieczność dbałości o ład przestrzenny i zrównoważoną politykę gospodarowania przestrzenią. Jest to najważniejszy postulat w kontekście pozostałych i wydaje się, że powinien zostać wskazany jako pierwsze pryncypium.	Nie uwzględniono – kolejność przedstawienia działań nie jest tożsama z postrzeganiem ich ważności
159.	Część II SRMP, Rozdział 7 – uwaga ogólna Modyfikacja wybranych nazw działań strategicznych.	Warto przeanalizować nazwy działań strategicznych – niektóre sugerują, że pewne działania mają zostać podjęte od podstaw, kiedy tak naprawdę są one już wdrażane – wśród przykładów można wymienić „Wdrożenie idei mentoringu i zaangażowanie kapitału prywatnego (aniołów biznesu) w rozwój mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw” czy „Tworzenie mechanizmów współpracy pomiędzy poznańskim biznesem a światem akademickim i przedstawicielami sportu i kultury (...)”.	Uwzględniono
160.	Część II SRMP, Rozdział 7 – uwaga ogólna Dopasowania działań strategicznych do poziomu zarządzania – na poziomie miasta i niżej.	Niektóre z promowanych działań strategicznych wymagają dokonania zmiany na poziomie zarządzania wyższym niż poziom lokalny, np. „Podniesienie jakości	Uwzględniono

		kształcenia na wszystkich szczeblach edukacji ze szczególnym uwzględnieniem kształcenia zawodowego dopasowanego do potrzeb rynku pracy” – samorząd gminy odpowiada za zakładanie i prowadzenie przedszkoli, szkół podstawowych i gimnazjów, w jaki sposób Miasto zamierza wpłynąć na jakość kształcenia w zakresie szkolnictwa wyższego? Wskazuje się także na działanie: „Uzupełnienie systemu edukacji o elementy edukacji kulturalnej” – treść programu i zakresu edukacji jest ustalana na poziomie centralnym, w jaki sposób Miasto zamierza zrealizować ten cel?	
161.	Część II SRMP, Rozdział 7, s. 35 Propozycja zmiany nazwy kierunku interwencji 1.3. – pojęcie ekomobilność obejmuje więcej niż jedynie komunikację rowerową	Pojęcie ekomobilności odnosi się także do ruchu pieszego, komunikacji zbiorowej, w tym szczególnie transporcie szynowym, ruchu samochodowego (w tym zwłaszcza Car-sharing). W przedstawionym kierunku interwencji położono nacisk jedynie na aspekty związane z ruchem rowerowym (6 z 8 działań strategicznych).	Uwzględniono
162.	Część II SRMP, Rozdział 7, s. 35 Modyfikacja nazwy kierunku interwencji 1.5. Uspokojenie ruchu w centrum miasta	Zmiana nazwy na: 1.5. Uspokojenie ruchu samochodowego w centrum miasta. Proszę podkreślić o jaki ruch chodzi, ang. Traffic calming wiemy, że mamy do czynienia z ruchem samochodowym, jednak w polskim tłumaczeniu nie można to doprecyzować.	Uwzględniono
163.	Część II SRMP, Rozdz. 7, s. 35 Brak działań (wizjonerskich) zachęcających mieszkańców do korzystania z komunikacji rowerowej w okresie zimowym	Uzupełnienie zapisów w tym zakresie. Jakie wprowadzić rozwiązania w komunikacji rowerowej, aby była ona także konkurencyjnym środkiem transportu w okresie zimowym. Z uwagi na priorytetowe znaczenie komunikacji rowerowej w dokumencie, należy rozważyć uzupełnienie zakresu działań zachęcających mieszkańców do korzystania z komunikacji rowerowej w okresie zimowym. Bez rozwiązania tej kwestii trudne będzie zrealizowanie założonych celów w kontekście promowania ruchu rowerowego przez cały rok.	Nie uwzględniono – tego typu działania uwzględnione powinny być na poziomie Programu Rowerowego 2016-2022 z perspektywą do roku 2025
164.	Część II SRMP, Rozdz. 7, s. 35	Proponuje się dodanie w kierunku interwencji 1.4. działania strategicznego dotyczącego kształtowania odpowiedniej polityki cenowej w zakresie opłat za	Nie uwzględniono – poziom szczegółowości uwagi dotyczy zadania/ przedsięwzięcia, czy rozstrzygnięcia

		<p>korzystanie z komunikacji publicznej.</p> <p>Ze względu na znaczną rolę komunikacji zbiorowej w SRMP, dla zrealizowania założonych działań konieczna jest analiza opłacalności korzystania z komunikacji miejskiej w odniesieniu do kosztów komunikacji samochodowej. Z analizy tej wynikać będzie w jaki sposób należy kształtować politykę cenową, by mieszkańcy uznali komunikację zbiorową za atrakcyjną cenowo.</p>	<p>sposobu/ określonej regulacji, a nie działania strategicznego</p>
165.	<p>Część II SRMP, Rozdział 7, s.35</p> <p>Uwzględnienie wśród działań strategicznych celu związanego z rozwojem interoperacyjności transportu.</p>	<p>W projekcie SRMP wskazuje się, iż szczególnie nacisk ma być położony na rozwój komunikacji rowerowej, a także zbiorczej – autobusowej i tramwajowej w mieście oraz kolei metropolitalnej. W tym kontekście warto również rozważyć podjęcie działań mających na celu możliwe skoordynowanie punktów przesiadkowych oraz zapewnienie odpowiedniej infrastruktury.</p>	<p>Uwzględniono</p>
166.	<p>Część II SRMP, Rozdział 7, s. 35.</p> <p>Uzasadnienie możliwości wdrożenia wskazanego działania strategicznego: „Ograniczenie ruchu autobusów międzymiastowych oraz autobusów komunikacji PKS Poznań SA w centrum miasta”.</p>	<p>Budynek Dworca PKP i PKS w Poznaniu jest zlokalizowany w centrum miasta. W związku z tym niejasne jest w jaki sposób planuje się ograniczenie ruchu autobusów w centrum – czy planowane jest przeniesienie Dworca PKS czy też zaplanowane zostaną alternatywne trasy dojazdu autobusów na Dworzec, p. z kierunku południowego? Wyjaśnienia wymaga też sposób interpretacji „centrum miasta”.</p> <p>Należy przy tym zauważyć, że proponowany kierunek jest odwrotny do tego proponowanego p. w Łodzi, gdzie w ramach dworca Łódź Fabryczna w samym centrum miasta zbudowano zintegrowany dworzec (kolejowy i autobusowy z 1000 miejsc parkingowych pod ziemią).</p>	<p>Uwzględniono</p>
167.	<p>Część II SRMP, Rozdział 7 – uwaga ogólna</p> <p>Brak uszczegółowienia zakresu działań strategicznych</p>	<p>Działania strategiczne zostały określono dosyć szeroko – nie zawsze jasne jest w jaki sposób dany cel ma zostać wdrażany lub co się kryje pod konkretnych sformułowaniem, co utrudnia odniesienie się do ich zasadności.</p> <p>Np. (1) nie jest jasne, na czym miałyby polegać proponowane w ramach kierunku interwencji 3.5. działanie „Budowanie oferty turystycznej miasta wokół</p>	<p>Uwzględniono</p>

		unikatowości osiedli”; (2) „stworzenie warunków do stymulowania rozwoju umiejętności proinnowacyjnego myślenia na każdym szczeblu nauczania szkolnego” – co się kryje pod tym stwierdzeniem?	
168.	Część II SRMP, Rozdział 7, s. 36 Uwaga do zakresu kierunku interwencji 1.9. Uczynienie z Poznania centrum ochrony przyrody i zwierząt oraz edukacji przyrodniczej Uwzględnienie w zapisach tego kierunku także działań w zakresie rozwoju Palmiarni Poznańskiej i innych istotnych ośrodków edukacji ekologicznej, obok Ogródów Zoologicznych.	Nie do końca jasne jest dlaczego nie uwzględniono takich miejsc jak Palmiarnia, parki w Poznaniu, jeziora w kontekście uczynienia z Poznania centrum ochrony przyrody i zwierząt, a nawiązano kilkakrotnie do ogrodów zoologicznych.	Uwzględniono
169.	Część II SRMP, Rozdział 7, s. 36 Uwaga dot. działania 1.9.4 Ochrona gatunków zagrożonych wyginięciem - czy zidentyfikowano gatunki zagrożone wyginięciem znajdujące się na terenie Poznania?		Uwzględniono
170.	Część II SRMP, Rozdział 7, s. 37 Termin ten, ang. „leisure industry” obejmuje swoim znaczeniem gałęzie gospodarki związane z rozrywką, rekreacją, turystyką, lifestylem. Czy zaproponowane działania strategiczne rzeczywiście wpisują się w przedstawiony kierunek interwencji? Myśląc o zainwestowaniu w przemysł czasu wolnego, trzeba także uwzględnić to, że styl wypoczynku się zmienił. Warto poszukać odpowiedniego miejsca dla Poznania w bardzo szerokim zestawie aktywności kryjących się pod pojęciem przemysłu czasu wolnego.	Należałoby zastanowić się czym jest przemysł czasu wolnego i jakie dyscypliny są jego częścią? Odnosnie idei „Miasta ludzi pracujących i bawiących się” warto pamiętać, że atrakcyjność danego miejsca nie zawsze oznacza zabawę, działania powinny być skierowane do wszystkich mieszkańców, natomiast zaproponowane działania w priorytecie 2. Nowoczesna przedsiębiorczość odnoszą się głównie do osób młodych.	Uwzględniono
171.	Część II SRMP, Rozdział 7, s. 38 Cel 3.4. „Wspieranie tworzenia nowych otwartych przestrzeni publicznych” i 3.6. „Rewitalizacja przestrzeni miejskiej” pokrywają się w swoich zakresach – oba dotyczą tworzenia nowych przestrzeni publicznych bądź odnowy dotychczas istniejących.	Propozycja połączenia tych dwóch celów w jeden. Zakres celu 3.4. pokrywa się częściowo z zakresem celu 3.6. - w obu proponuje się tworzenie nowych przestrzeni publicznych na bazie niewykorzystanych terenów, np. poprzez rewitalizację. Propozycja połączenia zapisów oraz stworzenia jednego celu dotyczącego rewitalizacji obszarów miejskich i tworzenia nowych atrakcyjnych przestrzeni publicznych	Uwzględniono

172.	Część II SRMP, Rozdział 7, s. 39 Niejasność zapisów w ramach kierunku interwencji 3.8. Ochrona i rozwój lokalnego rzemiosła, gastronomii, sklepów i punktów usługowych.	W kierunku interwencji 3.8. nie jest jasne, czy wszystkie wskazane działania strategiczne odnoszą się do osiedli o wyjątkowym charakterze: co należy rozumieć pod preferencjami dla lokalnych produktów - lokalne produkty w skali osiedla?	Uwzględniono
173.	Część II SRMP, Rozdział 7, s. 39 Złe brzmienie słów: osoby z ograniczeniami. Brak informacji jakimi.	Lepiej zapisać: osoby z niepełnosprawnościami.	Uwzględniono
174.	Część III SRMP, Rozdział 8, od s. 42 Brakuje części wartości wskaźników dla 2020 oraz 2030 roku.	Uzupełnienie brakujących wartości.	Uwzględniono
175.	Część III SRMP, Rozdział 9, s. 43 Uwaga do wskaźnika 5: Internacjonalizacja uczelni/studenti – czy przyływ studentów z zagranicy jest szczególnie pożądanym aspektem? Czy nie istnieje ryzyko, że studenci ci mogą po zakończeniu studiów wrócić do swojego kraju zamieszkania?	Należy zapisać wielkimi literami: Samorząd Województwa Wielkopolskiego. Należy zapisać właściwą nazwę Stowarzyszenia Metropolia Poznań.	Uwzględniono
176.	Część III SRMP, Rozdział 9, s. 49 Samorząd województwa wielkopolskiego zapisano małymi literami. Zapisano: stowarzyszenia i gminy tworzące Metropolię Poznań. Jak należy to interpretować? Czy chodzi o Stowarzyszenie Metropolia Poznań?		Uwzględniono
177.	Część III SRMP, Rozdział 9, s. 50 Ramy finansowe dotyczą okresu do 2020 roku. W związku z tym, że strategia dotyczyć ma okresu do 2030 roku wydaje się zasadnym określenie, na poziomie ogólnym, źródeł finansowania po 2020 roku.		Uwzględniono
178.	Część III SRMP, Rozdział 9, s. 50 Uzupełnienie zapisów dot. potencjalnych źródeł finansowania.	Proponuje się w ramach Priorytetu 1. do potencjalnych źródeł finansowania zewnętrznego dodać Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, a w ramach Priorytetu 3. środki spółdzielni mieszkaniowych. Środki WFOŚiGW skierowane są m.in. na obszary wyróżnione w ramach Priorytetu 3. Poza tym zwracamy uwagę, że można oczywiście pisać RPO Województwa Wielkopolskiego, ale właściwa nazwa tego programu jest następująca: „Wielkopolski Regionalny Program	Uwzględniono

		Operacyjny na lata 2014-2020" (w skrócie WRPO 2014+).	
179.	Część III SRMP, Uwaga ogólna Wydaje się, że brakuje rozdziału dot. podstawowych założeń systemu realizacji, o czym mowa jest w uzppr.		Uwzględniono
180.	Część IV SRMP, Część IV – Załączniki Brak map tematycznych	Uzupełnienie o brakujące załączniki.	Uwzględniono
181.	Część IV SRMP, Część IV – Załączniki Słownik podstawowych pojęć nie powinien stanowić załącznika, ale być integralnym elementem opracowanego dokumentu.	Propozycja zamieszczenia słownika podstawowych pojęć we wstępie dokumentu, dla zwiększenia czytelności tekstu SRMP.	Uwzględniono
182.	Część IV SRMP, Część IV – Załączniki , s.56 Brak definicji złożonego pojęcia jakim jest „zrównoważony rozwój”.	Uzupełnienie słownika o definicję pojęcia: „zrównoważony rozwój” W związku z obecnością pojęcia w różnych naukach, oraz faktem, że jest to zagadnienie złożone, można podać może kilka definicji zrównoważonego rozwoju.	Uwzględniono
183.	Opinia pozytywna projektu z rekomendacją rozważenia uzupełnienia Strategii Rozwoju Miasta Poznania 2020+ o wskazanie powiązań miasta Poznania z sąsiadującymi z nim jednostkami samorządu terytorialnego, które wspólnie tworzą aglomerację miejską, nie tylko w zakresie wskaźników demograficznych		Uwzględniono