Miasto Leszno | Powiat Leszczyński | Miasto i Gmina Rydzyna | Gmina Osieczna | Gmina Święciechowa | Gmina Lipno

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego – aktualizacja 1.0



Październik 2026

Strategia terytorialna
Partnerstwa: Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego

Wsparcie przy opracowaniu
Związek Miast Polskich w ramach projektu CWD+
Zespół autorski
Marian Adamek, Piotr Górka, Jakub Jaźwiec, Krzysztof Rosenkiewicz, Wojciech Zarzycki, we współpracy z członkami Grupy Roboczej Partnerstwa i Komitetu Sterującego.

Projekt „Centrum Wsparcia Doradczego Plus" było drugą edycją programu Centrum Wsparcia Doradczego, zainicjowanego przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. Obecna edycja CWD wdrażana jest przez Fundację Fundusz Współpracy oraz Związek Miast Polskich. Bezpośrednim wsparciem doradczym ekspertów FFW i ZMP objęto 77 partnerstw samorządowych. Program ma na celu popularyzowanie idei partnerstwa międzysamorządowego oraz budowanie kompetencji samorządów lokalnych do strategicznego planowania rozwoju we współpracy z innymi JST i planowania kompleksowych przedsięwzięć, rozwiązujących problemy rozwojowe i odpowiadających zidentyfikowanemu potencjałowi obszaru partnerstwa.

Projekt „Centrum Wsparcia Doradczego Plus" realizowany był w okresie od kwietnia 2022 do grudnia 2023 roku w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020.

2023 © Związek Miast Polskich

Skład Partnerstwa

- Miasto Leszno
- Powiat Leszczyński
- Miasto i Gmina Rydzyna
- Gmina Osieczna
- Gmina Święciechowa
- Gmina Lipno

Skład Komitetu Sterującego

- Grzegorz Rusiecki – Prezydent Miasta Leszna, Przewodniczący Komitetu Sterującego Partnerstwa;
- Maciej Wiśniewski – Starosta Leszczyński;
- Rafał Jagodzik – Wicestarosta Leszczyński;
- Kornel Malcherek – Burmistrz Miasta i Gminy Rydzyna;
- Sławek Kosmalski – Burmistrz Gminy Osieczna;
- Mikołaj Kostaniak – Wójt Gminy Święciechowa;
- Łukasz Litka – Wójt Gminy Lipno.

Skład Grupy Roboczej

- Izabela Wojciechowska – Naczelnik Wydziału Promocji i Rozwoju Urzędu Miasta Leszna;
- Magdalena Kuczma – Starszy inspektor ds. strategii i rozwoju miasta Leszna;
- Natalia Staniewska – Inspektor ds. planowania strategicznego i rozwoju powiatu leszczyńskiego;
- Łukasz Bartkowiak – Wiceburmistrz Miasta i Gminy Rydzyna;
- Tomasz Biernaczyk – Kierownik Referatu Inwestycyjnego Gminy Osieczna;
- Oliwia Firlej- Specjalista ds. pozyskiwania funduszy zewnętrznych Gminy Święciechowa;
- Monika Raczyńska – Główny specjalista ds. rozwoju lokalnego Gminy Lipno.

Spis treści

1. Wstęp 8

1.1. Metodologia prac 9

2. Synteza diagnozy 12

2.1. Delimitacja OF w strukturze przestrzennej województwa 19

2.2. Analiza statystyczna 20

2.2.1. Ogólny wskaźnik rozwoju 20

2.2.2. Wymiar społeczny 23

2.2.3. Wymiar gospodarczy 26

2.2.4. Wymiar środowiskowo-przestrzenny 28

2.3. Diagnoza zrównoważonej mobilności w obszarze Partnerstwa 31

2.3.1. Opis i ocena uwarunkowań transportowych 31

2.3.2 Ocena funkcjonowania systemu transportowego z punktu widzenia zrównoważonej mobilności 39

2.3.3. Ocena zachowań transportowych 56

2.3.4. Analiza interesariuszy 63

2.3.5. Analiza SWOT dotycząca polityki transportowej 64

2.3.6 Wizja transport i mobilności do 2030 roku 66

2.3.7 Wyzwania i cele mobilności miejskiej 66

2.3.8 Monitorowanie i ocena wdrażania 70

2.4. Wyniki badań społecznych 70

2.5. Analiza zdiagnozowanych uwarunkowań rozwojowych 72

2.5.1. Kluczowe potencjały rozwojowe Partnerstwa 72

2.5.2. Kluczowe problemy rozwojowe Partnerstwa 75

2.5.3. Kluczowe potrzeby rozwojowe Partnerstwa 82

2.6. Analiza powiązań gospodarczych, społecznych i środowiskowych w obszarze Partnerstwa 84

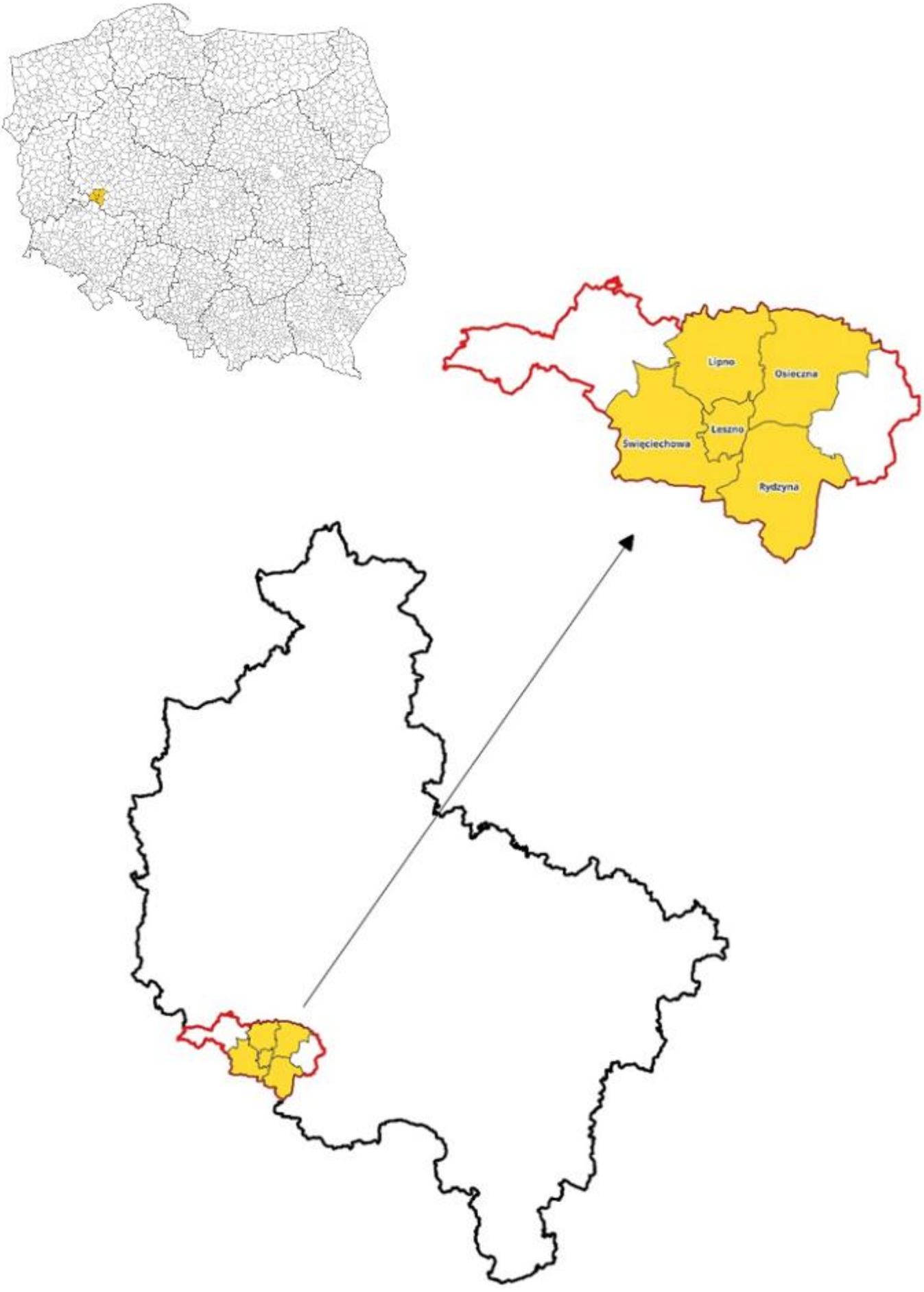
3. Cele Partnerstwa i ich operacjonalizacja 87

3.1. Misja Partnerstwa 87

3.2. Wizja i cele strategiczne Partnerstwa 87

3.2.1. Wizja Partnerstwa 88
3.2.2. Cele strategiczne Partnerstwa 89
3.2.3. Kierunki działań strategicznych 90
3.2.4. Zgodność logiczna celów strategicznych 96
3.2.5. Kierunki działań wykraczających poza horyzont realizacji strategii 101
4. Projekty 102
4.1. Proces identyfikacji i wyboru projektów 102
4.2. Lista projektów 104
4.2.1. Lista projektów kluczowych 105
4.3. Powiązanie pomiędzy projektami (wiązki projektów) 106
5. Warunki i procedury obowiązujące w realizacji strategii 110
5.1. Zarządzanie wdrażaniem strategii 110
5.2. Obowiązywanie i aktualizacja strategii 114
5.3. Funkcja strategii terytorialnej w realizacji lokalnych polityk 115
5.4. Monitorowanie i ocena wdrażania 116
5.4.1. Efekty rzeczowe i strategiczne 116
5.4.2. Monitorowanie procesu wdrażania Strategii 123
5.4.3. Ewaluacja strategii 123
6. Opis procesu zaangażowania partnerów społeczno-gospodarczych 125
6.1. Partycypacja społeczna na etapie przygotowywania strategii 125
6.1.1. Partnerzy społeczno-gospodarczy 126
6.1.2. Badania i ankiety 127
6.1.3. Spotkania warsztatowe 129
6.1.4. Informacja o sposobie uwzględnienia praw osób ze specjalnymi potrzebami, równości płci i niedyskryminacji w pracach nad przygotowaniem dokumentu 132
6.1.5. Konsultacje społeczne i opiniowanie 132
6.1.6. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko 135
6.2. Partycypacja społeczna na etapie wdrażania i oceny strategii 136
7. Źródła finansowania 138
7.1. Program regionalny 138

7.1.1. Zintegrowane Inwestycje Terytorialne 138
7.2. Programy krajowe 141
7.3. Pozostałe źródła finansowania 146
7.3.1. Analiza finansowa 147
8. Wykazy i spisy 150


Lipno
Osieczna
Leszno
Święciechowa
Rydzyna

1. Wstęp

Strategia terytorialna Partnerstwa „**Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego**” definiuje kluczowe kierunki dotyczące rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru Partnerstwa, wynikające z istniejących uwarunkowań społecznych, ekonomicznych, środowiskowych i infrastrukturalnych, będące podstawą jego konkurencyjności.

Dokument został opracowany w ramach projektu **Centrum Wsparcia Doradczego** na zlecenie Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. Materiał został opracowany przez Związek Miast Polskich, we współpracy z członkami Partnerstwa.

Celem dokumentu jest określenie pożądanych **wyzwań i kierunków rozwojowych Partnerstwa**, mających na celu poprawę jakości życia jego mieszkańców, a także wzrost konkurencyjności poszczególnych Partnerów łącznie. Strategia jest wynikiem podjętych decyzji strategicznych – wyboru kluczowych kierunków rozwojowych i koncentracji interwencji na wyzwaniach, wypracowanych w procesie uspołecznionym, których efektem jest propozycja projektów kluczowych.

Niniejsza Strategia terytorialna przewidziana jest **na lata 2023-2032** i ma być **podstawą do kształtowania propozycji projektów i inwestycji do realizacji** w oparciu o wyznaczoną wizję Partnerstwa i cele strategiczne, w tym w szczególności do realizacji działań w oparciu o pozyskane środki zewnętrzne publiczne i prywatne. W opracowaniu uwzględniono dostępne dane zastane i wygenerowane w trakcie procesu, wnioski z przeprowadzonego procesu diagnostycznego. Opracowano uporządkowane logicznie i procesowo matryce i tabele strategiczne wraz z opisem kontekstu i rekomendacji w zakresie zidentyfikowanych obszarów interwencji, które odpowiadają wymaganiom interwencji zintegrowanej w ramach instrumentów opisanych w założeniach Umowy Partnerstwa na lata 2021-2027.

Strategia składa się z **czterech zasadniczych części** (tj. diagnostycznej, strategicznej, wdrożeniowej oraz włączenia społecznego w jej realizację). W części diagnostycznej sformułowano syntetycznie najistotniejsze wnioski wynikające z przygotowanego Raportu diagnostycznego Partnerstwa, ukazującego deficyty Partnerstwa ograniczające jego rozwój oraz identyfikujące potencjały wewnętrzne będące podstawą dla ukierunkowania rozwoju. Część strategiczna określa pożądane kierunki rozwojowe, przedstawione w formie wizji i celów strategicznych Partnerstwa. Część wdrożeniowa zawiera propozycję projektów wraz z systemem

wdrażania, monitorowania, ewaluacji strategii oraz źródeł finansowania zaplanowanych działań. W części ostatniej opisano zaangażowanie społeczne w procesie przygotowania, realizacji i oceny strategii.

1.1. Metodologia prac

Niniejsze opracowanie jest wynikiem prac zespołu autorskiego opracowującego Strategię terytorialną Partnerstwa. Prace strategiczne są konsekwencją poprzedniego etapu – diagnostycznego, w ramach którego zidentyfikowano wewnętrzne potencjały oraz ograniczenia będące podstawą do ukierunkowania rozwoju. Prace nad częścią strategiczną trwały od listopada 2022 do kwietnia 2023 roku i objęły wyselekcjonowany zakres zagadnień i narzędzi strategicznych.

Niniejszy dokument został opracowany na podstawie kilku zasadniczych grup źródeł oraz narzędzi i danych strategicznych:

1. Wnioski wynikające z przeprowadzonej **analizy w ramach Raportu Diagnostycznego**, w tym w szczególności: zidentyfikowane potencjały obszaru partnerstwa (zasoby i produkty); bariery, problemy, deficyty obszaru partnerstwa; determinanty potrzeb rozwojowych obszaru partnerstwa; kluczowe wyzwania.

2. Ogólnodostępne oraz dostarczone przez Partnerów zastane, dotychczas **istniejące dane, informacje i dokumenty** o charakterze strategicznym, analitycznym, statystycznym (strategie, opracowania diagnostyczne, badania, raporty, sprawozdania, bilanse, itd.). Podstawowymi kryteriami ich wykorzystania były: aktualność, merytoryczny związek z problematyką strategii oraz jakość – rzetelność źródła.

3. **Monitor Rozwoju Lokalnego (MRL)**, specjalnie przygotowane, uzupełnione i zasilone danymi na potrzeby procesu, dostępne pod adresami: https://partnerstwa.monitorrozwoju.pl (MRL Partnerstwa), https://gminy.monitorrozwoju.pl/ (MRL Gminy) i https://analizy.monitorrozwoju.pl/ (MRL Analizy).

MRL stanowi kompleksową bazę statystyczną pogrupowaną w kluczowe kategorie i obszary rozwojowe skupione wokół trzech wymiarów: gospodarczego, społecznego i środowiskowo-przestrzennego. MRL zawiera najbardziej aktualne dane dostępne w źródłach publicznych, zebrane dla poszczególnych lat, w celu wykazania aktualnej sytuacji, ale również dynamiki zmian i potencjalnych trendów rozwojowych.

4. **Matryce logiczne** jako narzędzie pozwalające na przedstawienie i powiązanie istotnych zagadnień w uporządkowany sposób, przygotowane dla określenia zachodzących relacji funkcjonalnych oraz przyczynowo skutkowych w zakresie problemów (drzewo problemów) i celów (drzewo celów) dla całego obszaru Partnerstwa. Matryce wypracowano w toku prac warsztatowych w okresie listopad-grudzień 2022 roku wspólnie z przedstawicielami samorządów Partnerstwa.

Głównym celem matryc jest zidentyfikowanie kluczowych problemów (wyzwań), celów strategicznych (kierunków) wspólnych dla całego obszaru Partnerstwa, uzupełnionych o kluczowe zależności przyczynowo skutkowe dla poszczególnych problemów i celów (geneza, skutki). Pozwoliło to na zobrazowanie faktycznego ciągu logicznego dla wybranych zagadnień.

5. **Ankieta pomysłów na projekty** – przeprowadzona online od grudnia 2022 roku do stycznia 2023 roku, w którym zgłoszono łącznie 92 pomysły na projekty. Ankieta było ogólnodostępna dla wszystkich zainteresowanych.

Głównym celem ankiety było zebranie uproszczonych pomysłów na projekty, stanowiących inspirację do opracowania projektów kluczowych i uzupełniających oraz określenia ich założeń.

6. **Fiszki projektów kluczowych** – narzędzie do opracowania kluczowych projektów strategicznych, ich założeń, celów i efektów.

Głównym celem fiszki było zebranie opracowanych propozycji projektowych, wraz z kluczowymi danymi dla określonych kluczowych projektów strategicznych i ich założeń.

7. **Matryca wskaźników** – narzędzie porządkujące oczekiwane efekty (rezultaty) strategiczne realizowanych interwencji.

Celem matrycy było określenie wskaźników rezultatu strategicznego na potrzeby monitoringu celów strategicznych wraz z podstawowymi informacjami niezbędnymi do monitoringu.

8. **Spotkania z interesariuszami** jako kluczowy element współpracy i uspołecznienia z grupą dostarczającą szerokiej wiedzy i informacji o sytuacji na obszarze Partnerstwa, zapewniając różnorodność wniosków i propozycji w trakcie całego procesu.

Głównym celem narzędzia było zapewnienie współpracy partnerskiej najważniejszych przedstawicieli, reprezentantów, liderów obszaru Partnerstwa, z czterech grup interesów (liderów administracji, liderów gospodarki, liderów

sektora społecznego i liderów opinii). Pozwoliło to na uzyskanie zróżnicowanych ocen i opinii od reprezentantów kluczowych środowisk w zakresie rozwoju Partnerstwa.

9. **Spotkania Grupy Roboczej i Komitetu Sterującego**, jako cykliczne narzędzie pomocnicze, w formie spotkań zdalnych i stacjonarnych odbywających się w pełnej reprezentacji i w stałych terminach z udziałem kluczowych przedstawicieli samorządów Partnerstwa oraz przedstawicieli Związku Miast Polskich.

Głównym celem narzędzia była ciągła i transparentna komunikacja, współuczestniczenie wszystkich stron w procesie diagnostycznym oraz sprawne wykorzystanie narzędzi, wypracowanie kluczowych wniosków oraz zatwierdzanie poszczególnych zadań.

2. Synteza diagnozy

Partnerstwo samorządów pt.: „Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego" tworzy sześć samorządów: Miasto Leszno, Powiat Leszczyński, Miasto i Gmina Rydzyna, Gmina Osieczna, Gmina Święciechowa, Gmina Lipno[1].

Samorządy zawarły 15 kwietnia 2022 roku Porozumienie, zmienionego Aneksem nr 1 z dnia 07 czerwca 2024 r. w którym określono organy ZIT LOF, zasady współpracy i podejmowania decyzji oraz finansowania realizowanych celów. Ustalono, że obsługę merytoryczną i administracyjną działań realizowanych w celu programowania, negocjowania i przygotowania dokumentów strategicznych oraz wszelkich innych dokumentów niezbędnych do realizacji ZIT w ramach perspektywy finansowej 2021-2027 zapewnia Miasto Leszno – Lider.

W Porozumieniu określono następujące cele:

- ustalenie praw i obowiązków oraz zasad współpracy stron Porozumienia przy przygotowaniu Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego (LOF) do nowej perspektywy finansowej 2021- 2027;
- określenie zasad współpracy stron Porozumienia przy programowaniu, wdrażaniu, koordynacji, finansowaniu, ewaluacji oraz rozliczaniu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego (ZIT LOF);
- zasięg terytorialny określony Porozumieniem;
- czas funkcjonowania Porozumienia, określony na okres programowania, negocjowania i przygotowania dokumentów strategicznych oraz wszelkich innych dokumentów niezbędnych do realizacji ZIT.

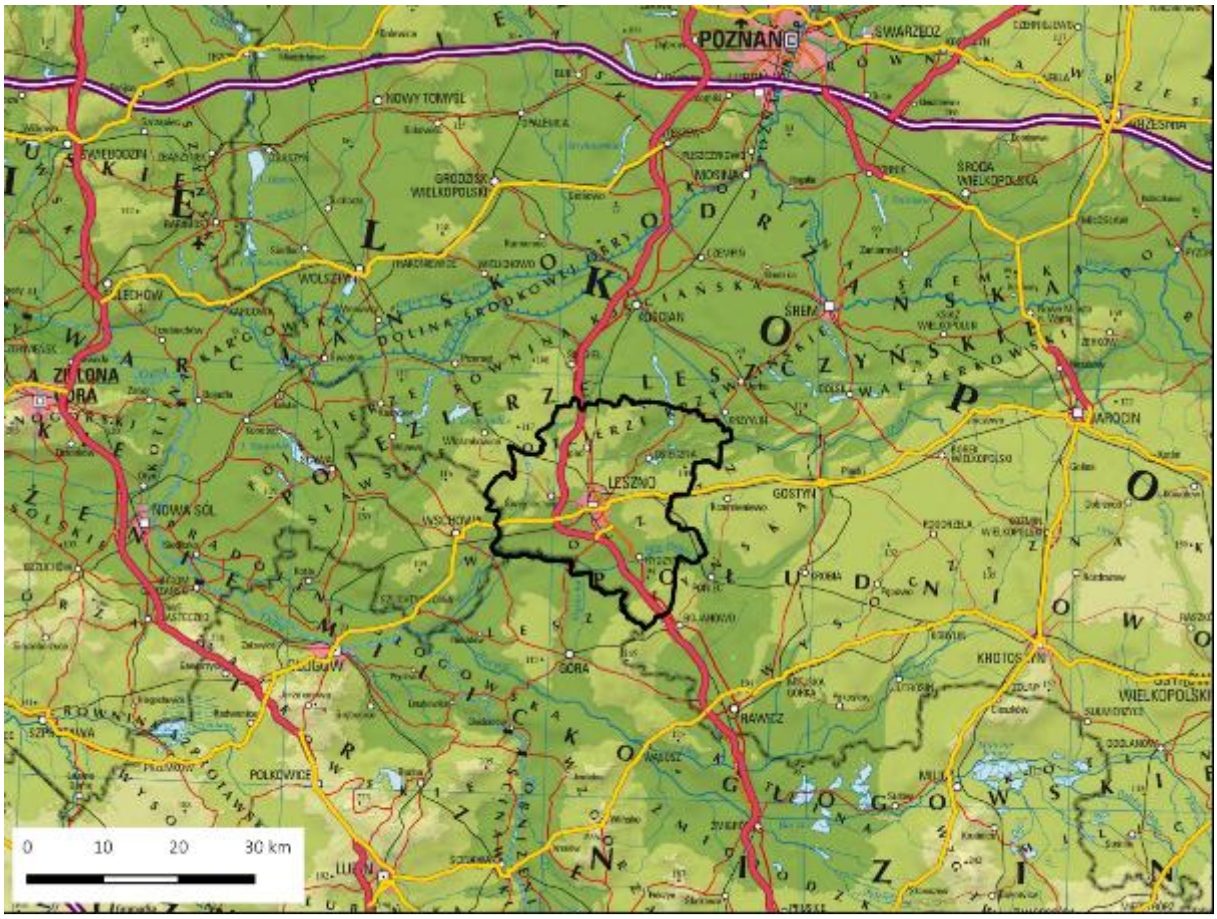
Partnerstwo posiada doświadczenie we współpracy w ramach funkcjonowania Leszczyńskiego Obszaru Strategicznej Interwencji. Podczas poprzedniego etapu współpracy, w wyniku delimitacji Obszarów Strategicznej Interwencji Ośrodków Subregionalnych zgodnie z dokumentem „Zasady i kryteria wyznaczania obszarów

[1] W ramach niniejszego rozdziału zostały opisane kluczowe wnioski i komentarze wynikające z przeprowadzonej diagnozy obszaru wyłącznie w formie syntetycznej (skróconej), natomiast wszystkie wątki opisane i przenalizowane w sposób pogłębiony znajdują się w Raporcie diagnostycznym z dnia 24.10.2022 r.

funkcjonalnych w województwie wielkopolskim", przyjętym Uchwałą Nr 478/2015 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 30 kwietnia 2015 r. wskazano w Leszczyńskim OSI następujące gminy: Leszno, Lipno, Osieczna, Rydzyna, Święciechowa.

Leszczyński Obszar Funkcjonalny (LOF) położony jest w południowo-zachodniej części województwa wielkopolskiego graniczącego w z województwem dolnośląskim i lubuskim. Obszar Partnerstwa usytuowany jest pomiędzy dwoma silniejszymi ośrodkami regionalnymi w zachodniej części Polski – Poznaniem i Wrocławiem.

Rysunek 1: Obszar partnerstwa i otoczenie



Źródło: Opracowanie ZMP na podstawie danych GUGiK oraz GDDKiA

Liderzy samorządów obszaru Partnerstwa opisali charakterystykę obszaru LOF, skupiając się na zagadnieniu wspólnoty samorządowej jako wspólnocie mieszkańców, na próbie scharakteryzowania genius loci danej społeczności oraz na fizycznym opisie obszaru Partnerstwa. Przedstawiciele samorządów scharakteryzowali ww. zagadnienia następująco:

LESZNO

Najlepszą wizytówką Leszna jest opinia samych mieszkańców, których cytujemy poniżej. Według nich Leszno jest miastem, które oferuje wiele możliwości rozwoju, ciekawe atrakcje, piękną architekturę, a przede wszystkim tworzy przyjazne i inspirujące środowisko do życia i pracy.

(…) „Leszno jest miastem, które spełnia warunki do wygodnego życia. Posiada komunikację miejską, szkoły na różnych szczeblach, przedszkola, urzędy, sąd, urozmaicone usługi handlowe, miejsca kulturowe. W jednym mieście można załatwić wiele spraw, a z jednego do drugiego końca miasta można dość szybko się przemieścić."

„Odpowiada mi wielkość i charakter miasta, gdzie mimo wszystko nie jest problemem znalezienie pracy i można niekiedy skorzystać z rozrywek jakie oferują miejscowe biznesy/placówki. Miasto nie jest zabetonowane, ale istniejąca zieleń często jest niezadbana. Nie jestem największym żużlowym fanem, ale cieszę się, że mamy coś czym możemy się wyróżnić, ponadto dobrze jest się czasami przejść na mecz/widowisko. To samo tyczy się balonów, szybowców, czy dowolnych aktywności na lotnisku. Dobrze, że miasto ma pewną ofertę, jeśli chodzi o edukację czy miejsca pracy. Lokalizacja Leszna jest także na plus, pomiędzy dwoma dużymi miastami z bardzo dobrą komunikacją."

„Leszno uwielbiam, ale rynek pracy i oferta życia kulturalno-społecznego zmuszają mnie obecnie do zamieszkiwania poza nim. Chciałbym wrócić, ale dla ludzi młodych i dobrze wykształconych, nie mających jeszcze własnej rodziny Leszno niestety nie jest ofertą. Dobrym prognostykiem jest oczywiście powrót pływalni Akwawit, czy studyjnego kina w teatrze, ale to nadal mało, a i w tym zakresie trzeba ludzi aktywizować, żeby były to przedsięwzięcia opłacalne. W okresie letnim super - rowery, spacery, Osieczna, Rydzyna..., ale jesienią i zimą miasto jest w letargu."

„Mieszkam w Lesznie częściowo, z uwagi na pracę. Lubię Leszno za kompaktowość, brak korków, zadbaną przestrzeń miejską wyróżniającą się na tle innych, małych miast, dostępność zieleni w mieście i dookoła (choć brakuje szerzej zakrojonej współpracy z nadleśnictwami - parkingi, mała architektura - altany, siłownie, miejsca wypoczynku, śmietniki). Dobra oferta edukacyjna do poziomu szkoły średniej." (…)[2]

2 https://leszno.pl/Strategia_Zintegrowanych_Inwestycji_Terytorialnych_dla_leszczynskiego_obszaru.html

Leszno jako wspólnota samorządowa dąży do pełnego wykorzystania swojego potencjału i tworzenia atrakcyjnego, przyjaznego i zrównoważonego środowiska dla swoich mieszkańców. Przez aktywną działalność samorządową Leszno stara się być miejscem, gdzie mieszkańcy mają możliwość rozwoju, realizacji swoich pasji oraz cieszenia się wysokim standardem życia. Leszno jest ośrodkiem, w którym obywatel otrzymuje pełny zakres usług publicznych. Co jednak najważniejsze daje poczucie bycia u siebie. Mieszkańcy mogą wieść swoje spokojne codzienne życie w naturalnie ukształtowanej przestrzeni. Polityka przestrzenna miasta oceniana jest pozytywnie. Położenie między ważnymi ośrodkami Wrocław-Poznań jest niepodważalnym atutem, jak również środowisko naturalne i infrastruktura techniczna.

POWIAT LESZCZYŃSKI

„Powiat Leszczyński tworzy 7 gmin. Są to dwie gminy miejsko-wiejskie: Osieczna i Rydzyna oraz pięć gmin wiejskich: Krzemieniewo, Lipno, Święciechowa, Wijewo i Włoszakowice. Powiat Leszczyński to zatem wspólnota mieszkańców wszystkich ww. gmin. Powiat na skutek reformy administracyjnej, przeprowadzonej w 1998 roku, otrzymał rangę powiatu ziemskiego. Funkcję miasta powiatu grodzkiego (miasta na prawach powiatu) w subregionie leszczyńskim powierzono byłemu ośrodkowi wojewódzkiemu - miastu Leszno.

Gospodarka powiatu leszczyńskiego ma charakter rolniczo – przemysłowo–usługowy. Powiat leży w południowo – zachodniej części województwa wielkopolskiego. Sąsiadujące z nim jednostki to: od północy – powiat wolsztyński i kościański, od wschodu-powiat gostyński, od południa rawicki w województwie wielkopolskim, a także górowski w województwie dolnośląskim oraz od zachodu–powiat wschowski w województwie lubuskim. Sieć osadniczą powiatu tworzą 2 niewielkie miasta (poniżej 3 tyś. mieszkańców): Osieczna i Rydzyna (stolice dwóch gmin powiatu) oraz 137 miejscowości (wsi). Rzeźba terenu jest zróżnicowana. Blisko 20 540 ha powierzchni powiatu zajmują lasy, natomiast 53 581 ha stanowią użytki rolne. Północna część powiatu charakteryzuje się ciągami wzgórz i pagórków morenowych oraz skupiskami jezior. Jego teren wyróżnia się dużym udziałem atrakcyjnych krajobrazowo lasów i powierzchni zadrzewionych. Za najważniejsze walory powiatu leszczyńskiego uznaje się jego położenie, rozwiniętą gospodarkę rolną oraz atrakcyjność turystyczno-wypoczynkową. Powiat chlubi się też dużą liczbą obiektów zabytkowych."

GMINA RYDZYNA

„Gmina Rydzyna położona jest w południowej części Województwa Wielkopolskiego, w bezpośrednim sąsiedztwie Leszna (ok. 10 km), w powiecie leszczyńskim. Teren gminy kształtują trzy malownicze krainy: Równina Leszczyńska, Wał Bojanowski

i dzielące je Obniżenie Rowu Polskiego. Rydzyna jest miastem – zabytkiem, objętym opieką konserwatorską z uwagi na zachowany XVIII wieczny układ przestrzenny oraz liczne zabytkowe budowle. Rydzyna nazywana jest „perłą polskiego baroku" i uznawana jest za największą atrakcję regionu leszczyńskiego. Miasto założył na początku XV w. Jan z Czerniny, wywodzący się z rodu Wierzbnów rycerz Władysława Jagiełły. W końcu XVII w. Właścicielami miasta i dóbr rydzyńskich były najwybitniejsze rodziny magnackie Rzeczpospolitej: Leszczyńscy i Sułkowscy.

Najcenniejszym z rydzyńskich zabytków jest Zamek z XV/XVII w., dawna rezydencja króla Stanisława Leszczyńskiego i książąt Sułkowskich. Zamek wraz z przylegającym do niego parkiem i terenami przyległymi stanowią jeden z najcenniejszych w Polsce zespołów pałacowo-parkowych. Usytuowana jest w północno-wschodniej części Rydzyny. W jej skład wchodzą: zamek, rozległy park, monumentalne oficyny i budynki gospodarcze oraz założenie ogrodowe z budynkiem strzelnicy.

Rydzyna z całym zespołem rezydencjonalno-urbanistyczny została wpisana na listę Pomników Historii. Rydzyna powiązana z otoczeniem urbanistycznym jest cennym i czytelnym do dziś przykładem kompozycji wiążącej przestrzennie kilka sprzężonych osiowo elementów ukształtowanych w XVII i XVIII wieku. Odznacza się wyjątkowymi wartościami historycznymi, urbanistyczno-architektonicznymi i naukowymi.

Wszystkie zabytkowe budowle Rydzyny są dziełami wybitnych architektów i budowniczych, ściąganych z różnych krajów Europy przez magnacki dwór Leszczyńskich i Sułkowskich.

Rydzyna zajmuje powierzchnię 135,56 km^2. Sąsiaduje z pięcioma gminami Województwa Wielkopolskiego: Święciechową, Osieczną, Krzemieniewem, Poniecem, Bojanowem i miastem Leszno oraz Gminą Góra (Województwo Dolnośląskie). Przez gminę przebiega droga ekspresowa S5 oraz droga wojewódzka nr 309 Poznań – Wrocław. Gminę Rydzyna zamieszkuje ponad 10 tys. osób, w tym w mieście Rydzyna blisko 3 tys. osób. System osadniczy tworzą 22 jednostki osadnicze, z czego 16 posiada status sołectw."

GMINA OSIECZNA

„Wspólnotę samorządową tworzą wszyscy mieszkańcy naszej gminy- Gminy Osieczna, bez względu na okres zamieszkiwania na jej terenie. W skład wspólnoty wchodzą nie tylko obywatele, ale również cudzoziemcy. Gmina Osieczna ma ponad 9 tys. mieszkańców, czyli zamieszkuje ją ok.17% ludności powiatu.

Osieczna to prężnie rozwijająca się gmina miejsko-wiejska. Nakłady inwestycyjne poniesione na jej rozwój w ostatnich latach zwiększają jej atrakcyjność. Działalność

produkcyjna i usługowa w ciągu ostatnich kilku lat stale wzrasta, rośnie również możliwości pozyskania pracowników na lokalnym rynku.

Gmina Osieczna usytuowane są w południowo-zachodniej Polsce, w odległości 9 kilometrów na północy wschód od Leszna, przy drodze Leszno - Śrem. Miasto od strony wschodniej położone jest nad brzegami Jeziora Łoniewskiego, pośród wzgórz leszczyńskiego pasma moren czołowych.

Dla turystów dostępny jest nad jeziorem ośrodek wypoczynkowy na terenie, którego poza domkami letniskowymi, miejscem dla kamperów, zapleczem gastronomicznym czy wypożyczalnią sprzętu wodnego znajduje się również piaszczysta plaża z największymi w regionie pomostami i "wodną ścieżką", która zapewnia wyjątkową rozrywkę. *Przez centrum miasta przepływa rzeka Samica."*

GMINA ŚWIĘCIECHOWA

„Mieszkańcy Gminy Święciechowa identyfikują się z gminą, w której mieszkają, a jeszcze bardziej z miejscowością. W każdej miejscowości jest grupa, która inicjuje różne działania, aktywizuje społeczność – angażuje do współorganizacji wydarzeń i akcji promocyjnych.

To typowa gmina wiejska, większość powierzchni gminy to użytki rolne, prawie 35% składa się na grunty leśne i zadrzewione, zaś resztę stanowią pozostałe grunty i nieużytki. Gmina ma potencjał przyrodniczy (lasy, grunty leśne, tereny zadrzewione, łąki) – na terenie gminy znajdują się fragmenty Przemęckiego Parku Krajobrazowego, obszar Natura 2000 itp. Gmina stara się w zaspokoić potrzeby mieszkańców np. w zakresie infrastruktury – prawie cała gmina jest skanalizowana.

Gmina zajmuje powierzchnię 134,9 km2, czyli niespełna 17% obszaru powiatu i 0,45% powierzchni województwa. Sieć osadniczą gminy tworzy 14 miejscowości, które składają się na 12 sołectw. Korzystne położenie – graniczenie z miastem Leszno, lokalizacja przy drodze S5, walory krajobrazowe."

GMINA LIPNO

„Wspólnota mieszkańców Gminy Lipno jest aktywna, zorganizowana, chętna do współpracy, ale i wymagająca. Tworzy ją ponad 9 tys. mieszkańców, którzy cenią sobie otoczenie, spokój oraz środowisko przyrodnicze.

Gmina Lipno to gmina wiejska. Jej dynamiczny rozwój związany jest z dogodnym położeniem pomiędzy Poznaniem i Wrocławiem, w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Leszna. Prężnie działa przedsiębiorczość, dobrze funkcjonuje rolnictwo.

Intensywnie rozwija się budownictwo mieszkaniowe, co przekłada się na szybki wzrost liczby mieszkańców.

Gmina położona jest w południowo – zachodniej części województwa wielkopolskiego. Graniczy z 5 gminami. Tworzy ją 18 miejscowości w 15 sołectwach. Ma korzystną lokalizację oraz szczególne walory przyrodnicze i krajobrazowe."

W sieci osadniczej Wielkopolski, Leszno jest ośrodkiem subregionalnym (obok Kalisza i Ostrowa Wielkopolskiego oraz Konina, Piły i Gniezna). Na Leszno i cały obszar Partnerstwa wpływ ma zarówno metropolia poznańska (gdzie skoncentrowana jest największa część potencjału gospodarki regionu) jak i w pewnym stopniu aglomeracja wrocławska. Obszar Partnerstwa to 534,9 km².

Tabela 1: Powierzchnia i gęstość zaludnienia gmin Partnerstwa

Gmina Obszaru Partnerstwa	Powierzchnia w km²	Udział powierzchni gmin w ramach Partnerstwa	Gęstość zaludnienia
Miasto Leszno	31,9 km²	5,96 %	1959,5 os./km²
Miasto i Gmina Rydzyna	135,6 km²	25,35 %	67 os./km²
Gmina Osieczna	128,6 km²	24 %	71 os./km²
Gmina Święciechowa	134,9 km²	25,22 %	59 os./km²
Gmina Lipno	103,9 km²	19,42 %	74 os./km²
Suma:	534,9 km²	100 %	---

Źródło: https://www.polskawliczbach.pl/ [dostęp 12.08.2022]

Sam powiat leszczyński, otaczający Leszno ma powierzchnię 804,6 km². Na obszarze Powiatu Leszczyńskiego funkcjonują gminy, które współtworzą Partnerstwo – są to Rydzyna, Osieczna, Święciechowa i Lipno. Ponadto na obszarze Powiatu Leszczyńskiego funkcjonują gminy, które nie należą do Partnerstwa – są to gminy wiejskie: Krzemieniewo, Wijewo, Włoszakowice.

W poniższej części rozdziału zostały opisane kluczowe wnioski i komentarze wynikające z przeprowadzonej diagnozy obszaru wyłącznie w formie syntetycznej (skróconej), natomiast pełne wątki pogłębione wraz ze szczegółowymi analizami znajdują się w publicznym raporcie diagnostycznym z dnia 24 października 2022 r.

2.1. Delimitacja OF w strukturze przestrzennej województwa

Partnerstwo posiada doświadczenie współpracy w ramach funkcjonowania Leszczyńskiego Obszaru Strategicznej Interwencji. Podczas poprzedniego etapu współpracy, w wyniku delimitacji Obszarów Strategicznej Interwencji Ośrodków Subregionalnych zgodnie z dokumentem „Zasady i kryteria wyznaczania obszarów funkcjonalnych w województwie wielkopolskim", przyjętym Uchwałą Nr 478/2015 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 30 kwietnia 2015 r. wskazano w Leszczyńskim OSI następujące gminy: Leszno, Lipno, Osieczna, Rydzyna, Święciechowa.

Sejmik Województwa Wielkopolskiego podjął Uchwałę NR V/70/19 z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie uchwalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego wraz z Planem zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania, wskazując między innymi Miejski Obszar Funkcjonalny Ośrodka Subregionalnego[3] – LESZNO. MOF Leszno został następująco scharakteryzowany:

„Leszno to jeden z subregionalnych biegunów wzrostu w Wielkopolsce, tworzący, wraz z bezpośrednio sąsiadującymi z nim gminami, obszar funkcjonalny. Za względu na położenie miasta oraz jego rangę w hierarchii osadniczej, Leszno posiada silnie ugruntowaną pozycję w regionie. Pomimo dość znacznej odległości od stolicy województwa, pozostaje ono w zasięgu silnego oddziaływania Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego. Leszno to centrum administracyjne południowo-zachodniej Wielkopolski oraz ośrodek skupiający funkcje gospodarcze i przemysłowe, usługowe, biznesowe i edukacyjne, stanowiące podstawę obecnego rozwoju miasta i jego najbliższego otoczenia, wymagające dalszego wzmacniania i uzupełniania. Znaczącym potencjałem obszaru są zasoby środowiska przyrodniczego i kulturowego, umożliwiające rozwój turystyki. Istotnym zagadnieniem dla wzmacniania gospodarczej roli miasta i jego okolic, a jednocześnie w znacznym stopniu warunkującym dalszy rozwój obszaru, jest rozbudowa elementów komunikacji drogowej i kolejowej, jak również infrastruktury technicznej. Ważnym zasobem podnoszącym atrakcyjność inwestycyjną tego obszaru jest sportowe lotnisko zlokalizowane w Lesznie-Strzyżewicach. Zasięg przestrzenny: w granicach obszaru funkcjonalnego ośrodka subregionalnego miasta Leszno znalazło się 5 gmin, w tym: – **1 gmina miejska: Leszno, – 2 gminy miejsko-wiejskie: Osieczna i Rydzyna, – 2 gminy wiejskie: Lipno i Święciechowa.**".

[3] https://bip.umww.pl/artykuly/2824952/pliki/20190328121632_70.pdf

2.2. Analiza statystyczna

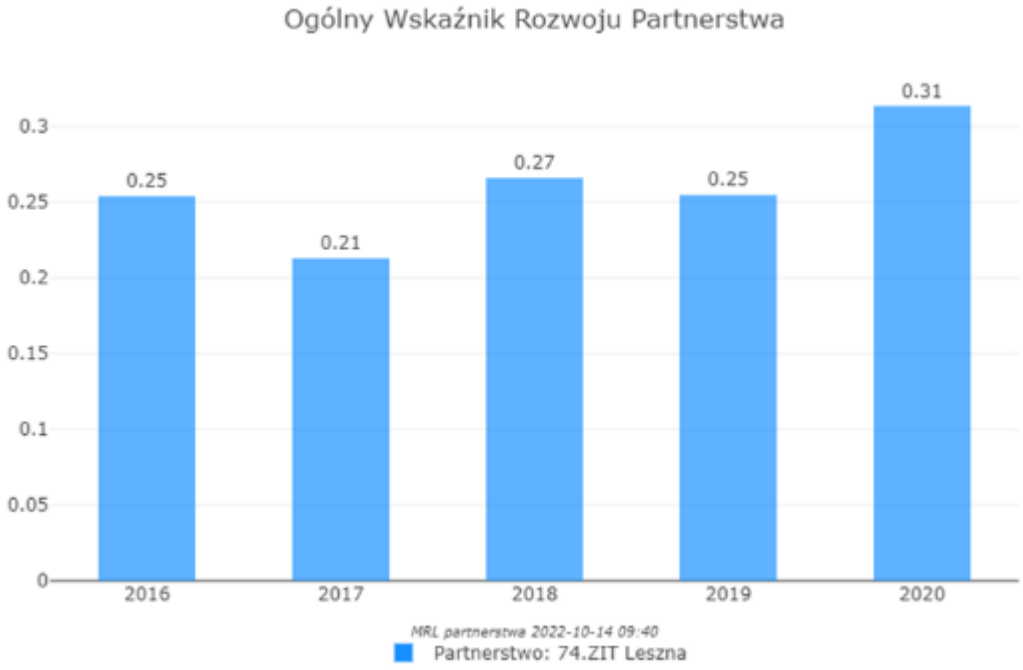
Portret statystyczny przygotowano dla zobrazowania sytuacji społeczno-gospodarczej i środowiskowo-przestrzennej obszaru Partnerstwa. Zgodnie z teorią zrównoważonego rozwoju został przedstawiony w następujących wymiarach:

- **Ogólny**, stanowiący podsumowanie kompleksowego obrazu statystycznego Partnerstwa;
- **Społeczny**, obrazujący obszary: Demografia; Edukacja i wychowanie; Kultura i sztuka; Sport i rekreacja; Aktywność społeczna i integracja mieszkańców, w tym pomoc społeczna; Bezpieczeństwo; Mieszkalnictwo;
- **Gospodarczy**, obrazujący obszary: Przedsiębiorczość; Rynek pracy; Sektor rolny; Stan finansów lokalnych; Gospodarka o obiegu zamkniętym; Inne wyzwania w wymiarze gospodarczym;
- **Środowiskowo-przestrzenny**, obrazujący obszary: Uwarunkowania rozwoju wynikające z położenia partnerstwa w regionie/kraju; Środowisko przyrodnicze – zasoby i przyrodnicze uwarunkowania rozwoju; Zabytki i krajobraz kulturowy; Komunikacja, transport oraz aspekty zrównoważonej mobilności; Infrastruktura techniczna i OZE.

2.2.1. Ogólny wskaźnik rozwoju

Na obszarze Partnerstwa, obszarami najmocniejszymi są rynek pracy i kwalifikacje siły roboczej, sytuacja materialna mieszkańców (ich zarobki), potencjał i konkurencyjność lokalnej gospodarki, dostępność i jakość zasobów mieszkaniowych. Pozytywne wartości posiadają zasoby instytucjonalne, integracja i kapitał społeczny, lokalne środowisko przyrodnicze, dostępność i jakość usług oraz infrastruktury oraz ład i struktura przestrzenna obszaru oraz sytuacja demograficzna. Natomiast najsłabsze zdecydowanie obszary to sytuacja finansów lokalnych (zdolność finansowania rozwoju) i dostępność komunikacyjna (zewnętrzna i wewnętrzna). Wskaźnik ogólny rozwoju charakteryzuje się systematyczną tendencją wzrostową z minimalnymi spadkami w roku 2017 i 2019.

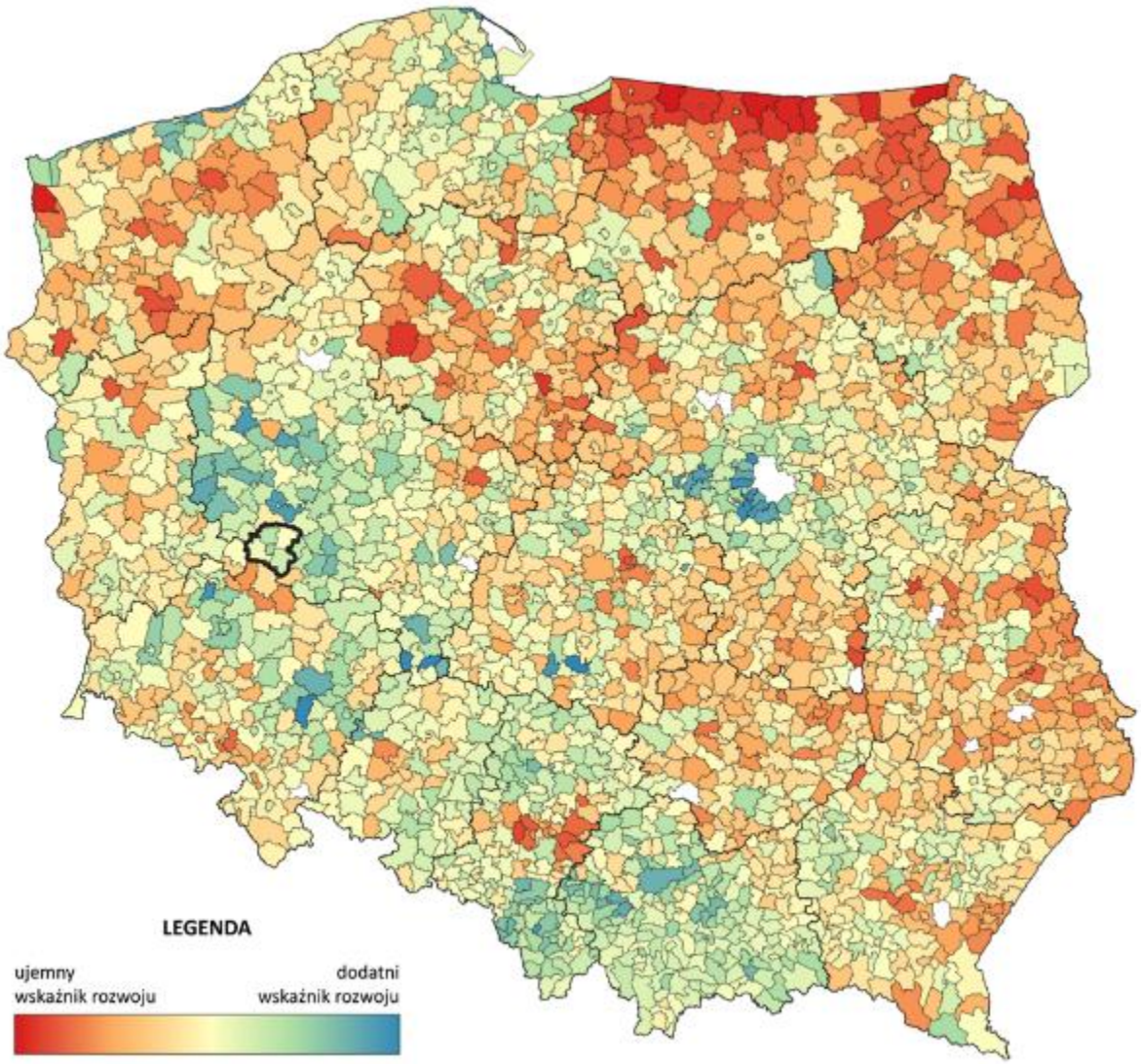
Rysunek 2: Ogólny wskaźnik rozwoju Partnerstwa



Źródło: Opracowanie ZMP na podstawie Monitora Rozwoju Lokalnego

Ogólny wskaźnik rozwoju Partnerstwa wskazuje, iż ogólna sytuacja w roku 2020 w Partnerstwie jest zdecydowanie lepsza niż średnia dla grupy referencyjnej. Spośród 80 partnerstw w Projekcie CWD, Partnerstwo znajduje się na 4 miejscu pod względem ogólnego wskaźnika rozwoju.

Rysunek 3: Ogólny wskaźnik rozwoju na tle kraju



Źródło: Opracowanie ZMP na podstawie Monitora Rozwoju Lokalnego

Podsumowując obraz obszarów z dwóch punktów widzenia – aktualnej sytuacji i zmian w ostatnich latach, ogólny obraz statystyczny Partnerstwa pokazuje, że jest ono na lepszej (statystycznie) pozycji względem podobnych jednostek i dodatkowo dynamika zmian jest pozytywna. Najmocniejszymi obszarami są rynek pracy i kwalifikacje siły roboczej, sytuacja materialna mieszkańców (ich zarobki), potencjał i konkurencyjność lokalnej gospodarki, dostępność i jakość zasobów mieszkaniowych oraz sytuacja demograficzna. Te obszary mogą być motorem pozytywnych zmian na terenie Partnerstwa. Najsłabiej wypadają natomiast obszary finansów lokalnych (zdolność finansowania rozwoju), i dostępność komunikacyjna (zewnętrzna i wewnętrzna). Są to obszary, które wymagają szczególnej analizy podczas procesu identyfikowania kierunków rozwoju i strategicznej interwencji.

2.2.2. Wymiar społeczny

Na obszarze Partnerstwa, wskaźnik rozwoju społecznego zachowuje na przestrzeni ostatnich lat wartości dodatnie. Oznacza to, że pozycja Partnerstwa, jest silniejsza niż przeciętnie wskaźniki w podobnych związkach partnerskich. Należy jednak zauważyć, że od 2018 roku sytuacja ta pogarsza się, następuje tendencja spadkowa.

Analiza zagadnień sfery społecznej w obszarach:

- Edukacja i wychowanie
- Kultura i sztuka
- Sport i rekreacja

Obszar edukacji i wychowania oceniany jest pozytywnie. Na obszarze partnerstwa znajduje się 16 żłobków (publicznych i niepublicznych) posiadających 698 miejsc dla dzieci w wieku od 0-2 lat. Funkcjonuje tutaj 31 szkół podstawowych do których uczęszcza 9231 uczniów. Wszystkie szkoły średnie (licea ogólnokształcące oraz technika i szkoły branżowe) mieszczą się na terenie Leszna (z wyjątkiem Liceum Ogólnokształcące dla młodzieży słabosłyszącej i niesłyszącej działającego przy Specjalnym Ośrodkiem Szkolno-Wychowawczym im. Franciszka Ratajczaka w Rydzynie). Do sześciu liceów ogólnokształcących uczęszcza 2346 uczniów. W siedmiu technikach i szkołach branżowych uczy się około 4300 uczniów.

W badaniach społecznych trzech grup respondentów: młodzieży, mieszkańców i liderów, ofertę edukacyjną obszaru Partnerstwa najwyżej ocenili liderzy a najniżej młodzież. Jednak w opinii młodzieży oferta edukacyjna i kształcenia się, jest w większym stopniu oceniana jako silna strona Partnerstwa.

Pozytywnie oceniana jest również działalność kulturalna. Na terenie Partnerstwa funkcjonuje siedem domów kultury, klubów i świetlic (publiczne i prywatne), w których prowadzi swoją działalność trzydzieści siedem grup artystycznych oraz siedemnaście bibliotek i fili bibliotecznych (w tym biblioteki naukowe). Analizując usługi związane z kulturą na terenie Partnerstwa zauważalny jest od roku 2017 systematyczny wzrost wydatków, mimo wpływu pandemii SARS-19. Szansą na rozwój jest planowanie inwestycji w obiekty kultury o ponadlokalnym zasięgu oddziaływania.

Oprócz zasobów Partnerstwa związanych z kulturą i rozrywką, mieszkańcy korzystają także z ośrodków kulturalnych jakim są Wrocław i Poznań.

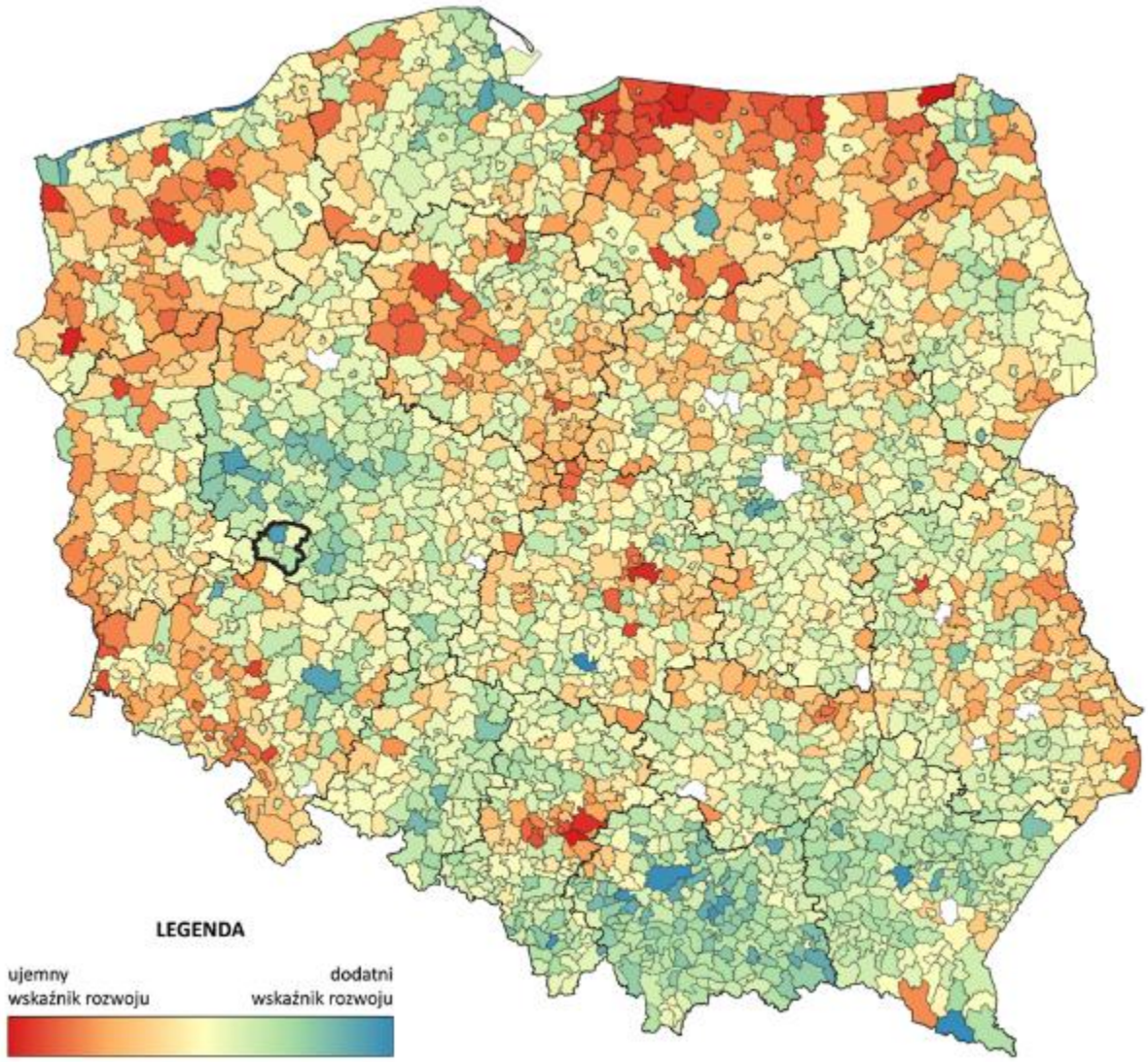
W opinii wszystkich respondentów, we wszystkich badaniach, usługi sportowe wskazano jako mocną stronę, lepiej rozwiniętą niż kultura i sztuka. Funkcjonuje

tutaj czterdzieści osiem klubów sportowych (łącznie z klubami wyznaniowymi i UKS), w których zrzeszonych jest 2534 członków.

Leszno ma silne rozwiniętą tradycję sportów motorowych. Tradycja leszczyńskiego sportów motorowych sięga 1938 roku i jest jedną z cech pozwalającą na rozpoznanie obszaru Partnerstwa w Polsce i na świecie. Ważną i rozpoznawalną cechą sportowej tradycji subregionu leszczyńskiego jest lotnictwo. Leszno jest ważnym ośrodkiem, sportów lotniczych. Posiada niezbędną infrastrukturę, zasoby kadrowe I doskonały sprzęt, by zapewnić standardy na najlepszym, światowym poziomie.

Cennymi zasobami w Partnerstwie są jeziora położone na terenie Partnerstwa. Jeziora i ich otoczenie umożliwiają podejmowania zróżnicowanej aktywności: sporty wodne, wędkarstwo rekreacyjne, wypoczynek na bezpiecznych plażach.

Rysunek 4: Wskaźnik rozwoju partnerstwa – społeczny (2020)



Źródło: Opracowanie ZMP na podstawie Monitora Rozwoju Lokalnego

Podsumowując obraz obszarów społecznych, należy zauważyć, że wskaźniki mają generalnie wartości dodatnie. Dotyczy to wskaźników z obszarów: dostępności i jakości usług i infrastruktury, dostępności i jakości zasobów mieszkaniowych w gminie, zasobów instytucjonalnych, integracji i kapitału społecznego gminy, poziomu bezpieczeństwa oraz sytuacji demograficznej. Mimo wartości dodatnich wskaźników w obszarach takich jak: zasoby instytucjonalne, integracja i kapitał społeczny gminy oraz demografia wskaźniki mają ujemną dynamikę. Największą przewagę konkurencyjną Partnerstwo osiąga (i stale umacnia) w obszarze dostępności i jakości zasobów mieszkaniowych. Należy zauważyć, że w obszarze sytuacja demograficzna widoczny jest spadek ludności na obszarze Partnerstwa, ale prognozowane dla Partnerstwa trendy demograficzne można zaliczyć do w miarę

korzystnych. Do roku 2030 liczba mieszkańców Partnerstwa będzie rosnąć. W późniejszym okresie liczba ta nieznacznie zmaleje. Wymiar społeczny wymaga szczególnego zainteresowania, w obszarach które posiadają wyraźnie ujemną dynamikę w okresie pięcioletnim. Są to zasoby instytucjonalne, integracja i kapitał społeczny oraz poziom bezpieczeństwa. Są to obszary, które wymagają szczególnej analizy podczas procesu identyfikowania kierunków rozwoju i strategicznej interwencji.

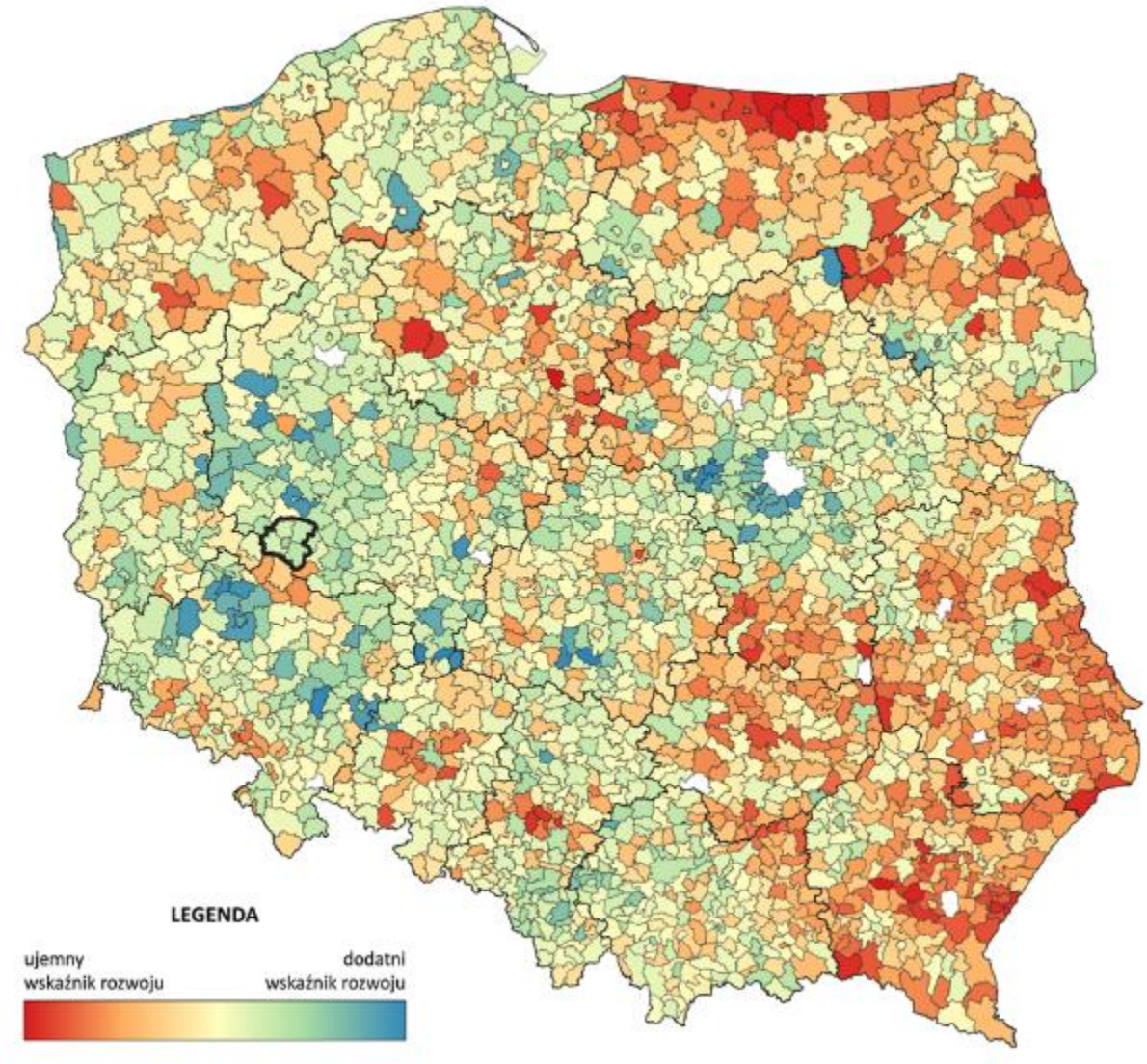
2.2.3. Wymiar gospodarczy

Atutami Partnerstwa jest umiejscowienie na szlaku międzynarodowych korytarzy transportowych i położenie pomiędzy dwoma ośrodkami metropolitalnymi: Poznaniem i Wrocławiem, niski poziom bezrobocia, duży potencjał rolniczy oraz dobre warunki do rozwoju turystyki z uwagi na walory przyrodniczo-krajobrazowe, dziedzictwo kulturowe i tereny rekreacyjno-wypoczynkowe.

Wszystkie obszary w wymiarze gospodarczym mają pozycję lepszą niż średnia w grupie porównawczej. Największą przewagę konkurencyjną Partnerstwo osiąga w obszarze rynek pracy i kwalifikacje siły roboczej. Również obszary potencjał i konkurencyjność lokalnej gospodarki oraz sytuacja materialna mieszkańców (ich zarobki) mają wysokie wartości wskaźnika.

Najmniejszą przewagę nad grupą porównawczą Partnerstwo osiąga w obszarze stan finansów lokalnych (zdolność finansowania rozwoju), jednak obszar ten dynamicznie się poprawia. Na obszarze LOF identyfikuje się czynniki spowalniające jego dynamiczny rozwój, jak brak ośrodków innowacji i postępu technologicznego, niewystarczające uprzemysłowienie lokalnej gospodarki.

Rysunek 5: Wskaźnik rozwoju partnerstwa – gospodarczy (2020)



Źródło: Opracowanie ZMP na podstawie Monitora Rozwoju Lokalnego

Spośród 80 partnerstw w projekcie CWD Plus Partnerstwo ZIT LOF plasuje się na czwartej pozycji w zakresie wartości wskaźnika gospodarczego. Wskaźnik ten posiada również czwartą najlepszą dynamikę, spośród wszystkich partnerstw CWD Plus. Obszar funkcjonalny Leszna w wymiarze gospodarczym zajmuje pozycję lidera, który stale powiększa swoją przewagę konkurencyjną.

Według Barometru zawodów zamieszczonego na stronie internetowej Powiatowego Urzędu Pracy w Lesznie w całym objętym analizami okresie (od 2015 r.) nasilał się brak fachowców. Coraz bardziej deficytowe są zawody budowlane, ślusarze, elektrycy, kierowcy, masarze, mechanicy i operatorzy maszyn, a także nauczyciele przedmiotów zawodowych. W ostatnich latach daje o sobie znać niedobór kadr medycznych – lekarzy i pielęgniarek.

Na obszarze LOF identyfikuje się również inne czynniki spowalniające jego dynamiczny rozwój, jak brak ośrodków innowacji i postępu technologicznego czy niewystarczające uprzemysłowienie lokalnej gospodarki. W obrębie Partnerstwa widoczne są potrzeby kształcenia kadr pod innowacyjne branże rynku pracy a one mają największy wpływ na rozwój innowacyjnej gospodarki. Szkolnictwo nie otwiera się jednoznacznie na rynek pracy i często produkuje bezrobotnych. Rynek pracy nie zawsze komunikuje się z przedsiębiorcami a kierunki kształcenia zawodowego nie odpowiadają aktualnym potrzebom rynku pracy. Odczuwalny jest także brak ośrodka kształcenia takich pracowników, a osoby, które wyjeżdżają w tym celu do większych miast już nie wracają do Leszna. System kształcenia wymaga dostosowania do wymogów współczesnej gospodarki a szkoły i pracodawców należy zachęcać do większej współpracy w zakresie kształcenia uczniów dla potrzeb lokalnego rynku pracy.

W opinii liderów i mieszkańców, technika i szkoły branżowe nie kształcą uczniów w zawodach, na których zapotrzebowanie jest na lokalnym rynku pracy. Ponadto poruszana jest kwestia braku współpracy (lub niedostatecznej współpracy) pomiędzy środowiskiem przedsiębiorców a przedstawicielami jednostek oświatowych.

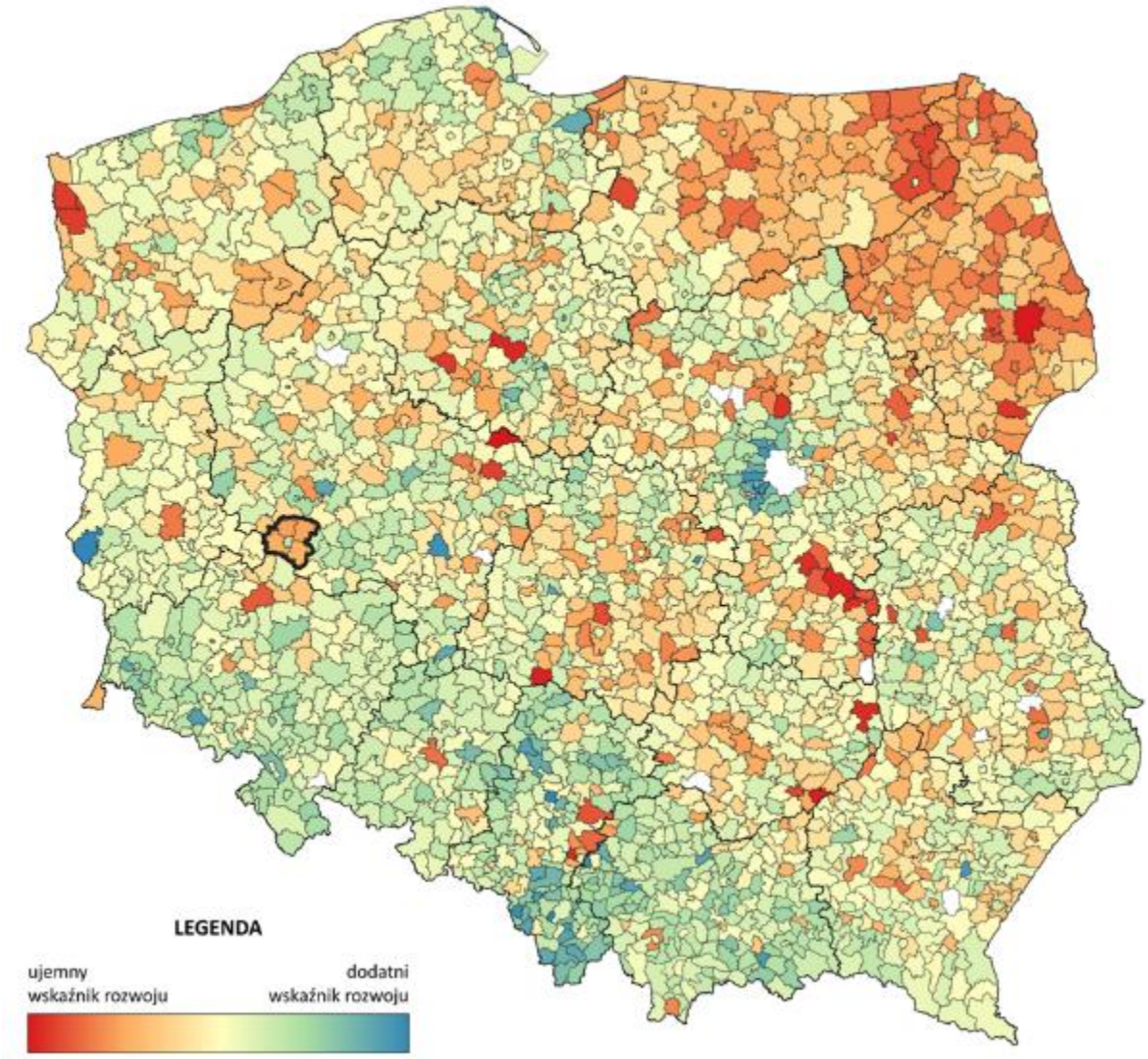
Podsumowując obraz obszarów gospodarczych z dwóch punktów widzenia – aktualnej sytuacji i zmian w ostatnich latach, należy stwierdzić, że wszystkie obszary w wymiarze gospodarczym stanowią koło zamachowe rozwoju lokalnego partnerstwa ZIT LOF. Widoczne jest, że system kształcenia wymaga nowego podejścia, musi zakładać współdziałanie i współpracę instytucji państwowych, samorządowych, biznesu, społeczności lokalnych i powinien być nastawiony na rozwiązywanie problemów różnych sfer życia społecznego. Z założenia ma wykorzystywać pomysłowość obywateli, organizacji społecznych, przedsiębiorstw czy instytucji państwowych. Szczególnie ważne i istotne z punktu widzenia życia społeczno-gospodarczego jest innowacyjne podejście do gospodarki. To kształcenie kadr pod innowacyjne branże rynku pracy i poprawa istniejącej infrastruktury oraz techniki i technologii wykorzystywanych przez podmioty gospodarcze. Te elementy motywują do podejmowania i rozwijania działalności gospodarczej oraz posiadają ogromny wpływ na uprzemysłowienie lokalnej gospodarki. Wymiar ten wymaga współpracy i działań, jednak interwencje w obszarach gospodarczych będą miały charakter optymalizacji i maksymalizacji korzyści, a nie przezwyciężania negatywnych trendów

2.2.4. Wymiar środowiskowo-przestrzenny

Wskaźniki rozwoju partnerstwa w wymiarze środowiskowo-przestrzennym dla obszarów ład i struktura przestrzenna i lokalne środowisko przyrodnicze posiadają

wartości dodatnie z minimalną tendencją wzrostową. Dostępność komunikacyjna (zewnętrzna i wewnętrzna) charakteryzuje się wskaźnikami na niskim poziomie, ale w ostatnich dwóch latach posiadają wartości ujemne. Na obszarze Partnerstwa, obszarem generalnie najmocniejszym w wymiarze środowiskowo-przestrzennym jest ład i struktura przestrzenna obszaru, natomiast obszar dostępność komunikacyjna (zewnętrzna i wewnętrzna) jest najsłabszy. Obszar lokalne środowisko przyrodnicze oscyluje w okolicach średniej dla grupy porównawczej zgodnie z danymi pochodzącymi z Monitora Rozwoju Lokalnego.

Rysunek 6: Wskaźnik rozwoju partnerstwa – środowiskowo-przestrzenny (2020)



Źródło: Opracowanie ZMP na podstawie Monitora Rozwoju Lokalnego

Gminy na obszarze partnerstwa posiadają dobrze rozwinięty system ścieżek i tras rowerowych. Wyzwaniem jest budowa spójnej sieci w skali poszczególnych JST oraz całego terenu Partnerstwa oraz powiatu.

Na terenie Partnerstwa występują dobre warunki do rozwoju energetyki wiatrowej. Obszar Partnerstwa znajduje się w II – czyli bardzo korzystnej strefie energetycznej wiatru. W związku z rozwiniętą działalnością rolniczą na terenie Partnerstwa występują dobre warunki do rozwoju energetyki opartej o produkcję biogazu.

Podsumowując obraz obszarów środowiskowo-przestrzennych z dwóch punktów widzenia – aktualnej sytuacji i zmian w ostatnich latach, najmocniejszy obszar to Ład i struktura przestrzenna obszaru, który utrzymuje pozycję wyższą niż średnia w grupach porównawczych, a także zauważalną pozytywną dynamikę. Ten obszar może być silnym potencjałem do wykorzystania w kontekście inicjatyw rozwojowych na terenie Partnerstwa. Minimalnie słabiej wypada obszar lokalne środowisko przyrodnicze, który utrzymuje pozycję nieznacznie lepszą od średniej dla samorządów w grupach porównawczych, przy dodatniej dynamice.

W zakresie dostępności komunikacyjnej, należy zauważyć stałą, nieznacznie ujemną tendencję i stagnację rozwoju. Dynamika rozwoju tego obszaru jest minimalnie ujemna, co powoduje coraz większy problem z dostępnością komunikacyjną i faktyczne duże deficyty w tym zakresie, wynikające z zaniedbań i niewystarczającej infrastruktury w poszczególnych fragmentach obszaru Partnerstwa. Zagadnienia dostępności komunikacyjnej zostały wskazane jako ważne i wymagające strategicznej interwencji w przeprowadzonych badaniach.

Jednym z wyzwań jakie stoi przed partnerstwem jest poprawa dostępności wewnętrznej w obrębie Partnerstwa, co powinno się przyczynić do poprawy dostępności zewnętrznej przez lepsze połączenie całego obszaru Partnerstwa z Lesznem i przebiegającymi przez nie głównymi szlakami komunikacji zewnętrznej. Zagadnienia dostępności komunikacyjnej zostały często wskazane jako ważna i wymagające interwencji zarówno w przeprowadzonych badaniach liderów oraz mieszkańców, jak i w podczas prac warsztatowych Grupy Roboczej.

Lider Partnerstwa – Miasto Leszno, wspólnie z samorządami wchodzącymi w skład Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego, w latach 2022 – 2025 został beneficjentem projektu pn.: „Wsparcie dla polskich miast/obszarów miejskich/obszarów metropolitalnych w przygotowaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej” realizowanego przez Komisję Europejską i Ministerstwo Infrastruktury. W ramach I etapu ww. projektu opracowany został „Raport diagnostyczny dla Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego”, który podsumowuje stan przygotowania dokumentów diagnostycznych i strategicznych służących do dalszych prac nad opracowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego, obejmującego: Leszno, Powiat Leszczyński oraz gminy: Lipno, Osieczną, Rydzynę i Święciechowę. Celem ww. raportu jest przede wszystkim określenie potencjału i możliwości realizacji SUMP we wskazanym obszarze.

Otrzymane wsparcie techniczne w ramach projektu miało na celu zwiększenie kompetencji LOF w zakresie planowania i realizacji przedsięwzięć w dziedzinie transportu, przestrzeni, środowiska, w tym z wykorzystaniem funduszy europejskich. Przystąpienie do projektu, potwierdza, że gminy traktują obszar mobilności jako bardzo istotne zagadnienie i zamierzają podjąć szeroką współpracę w tym zakresie, a w efekcie deklarują opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego.

2.3. Diagnoza zrównoważonej mobilności w obszarze Partnerstwa

2.3.1. Opis i ocena uwarunkowań transportowych

Główną ideą planowania zrównoważonej mobilności jest dążenie do stworzenia zrównoważonego systemu transportu na Leszczyńskim Obszarze Funkcjonalnym poprzez realizację takich celów, jak m.in.: zwiększenie bezpieczeństwa transportu, redukcja negatywnego wpływu transportu na środowisko, poprawa skuteczności i efektywności transportu osób i towarów, poprawa atrakcyjności i jakości LOF czy poprawa dostępności usług transportowych dla mieszkańców. Planowanie mobilności swoim zasięgiem obejmuje wszystkie rodzaje i formy transportu na obszarze, zarówno transport publiczny jak prywatny, pasażerski i towarowy, zmotoryzowany i niezmotoryzowany.

Ocena uwarunkowań transportowych Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego została przeanalizowana i poddana ocenie na etapie opracowywania diagnozy obszaru funkcjonalnego Leszna. Na podstawie zebranych danych i wyników analizy, możliwe było określenie silnych i słabych stron systemu transportowego, identyfikacja obszarów wymagających poprawy oraz wypracowanie kierunków rozwoju dostosowanych do potrzeb i warunków danego obszaru. W wyniku przeprowadzonych prac diagnostycznych wyodrębniono m.in problemy i potrzeby w wymiarze środowiskowo-przestrzennym. Problemem kluczowym, okazało się wewnętrzne wykluczenie komunikacyjne. Wpływ na ten problem ma słaba infrastruktura wewnętrzna, ograniczony transport publiczny i brak wystarczających, alternatywnych środków transportu na terenie Partnerstwa. Skutkuje to ograniczeniem rozwoju społeczno-gospodarczego i atrakcyjności LOF.

Tabela 2: Kluczowe potrzeby Partnerstwa w zakresie mobilności

WYMIAR OGÓLNY		
PRZYCZYNA	**PROBLEM KLUCZOWY**	SKUTEK
SŁABA INFRASTRUKTURA WEWNĘTRZNA (DROGI, TRANSPORT PUBLICZNY, ALTERNATYWNE ŚRODKI TRANSPORTU)	**WEWNĘTRZNE WYKLUCZENIE KOMUNIKACYJNE**	OGRANICZONY ROZWÓJ SPOŁECZNO-GOSPODARCZY I NISKA ATRAKCYJNOŚĆ OBSZARU (MOBILNOŚĆ, CZAS WOLNY)
WYMIAR ŚRODOWISKOWO-PRZESTRZENNY		
1 wysokie koszty utrzymania 2 rozproszenie mieszkańców po różnych ośrodkach 3 potrzeby dzieci, osób starszych i niemobilnych 4 brak infrastruktury alternatywnych środków transportu (rowery, elektromobilność, carsharing) 5 brak pełnej współpracy ponadlokalnej	**Ograniczona dostępność komunikacyjna (wewnętrzna)**	1 przeludnione autobusy w mieście 2 ograniczona mobilność dzieci i osób starszych i niepełnosprawnych 3 wykluczenie komunikacyjne 4 brak dostępu do części usług publicznych (szkoła, kultura, praca, rozrywka) 5 zanieczyszczenie środowiska - indywidualne środki transportu (samochody)

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie sporządzania diagnozy określono również kilka zasadniczych potrzeb kierunkowych Partnerstwa z punktu widzenia środowiskowo-przestrzennego.

Tabela 3: Zdiagnozowane potrzeby Partnerstwa w zakresie mobilności

MATRYCA POTRZEB	
1	Wspólne inicjatywy w obszarze usług publicznych (edukacyjnych, medycznych, komunikacyjnych, mieszkaniowych, itd.)
2	Zwiększenie potencjału stref inwestycyjnych (infrastruktura, uzbrojenie, oferta)
3	Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej
4	Rozwój alternatywnych środków komunikacji wewnętrznej
5	Rozwój infrastruktury publicznej (wodnej - ujęcia, kanalizacja sanitarna i deszczowa, retencja, transportowej)
6	Integracja różnych środków transportu
7	Wprowadzenie działań edukacyjnych i prewencyjnych oraz monitorowanie

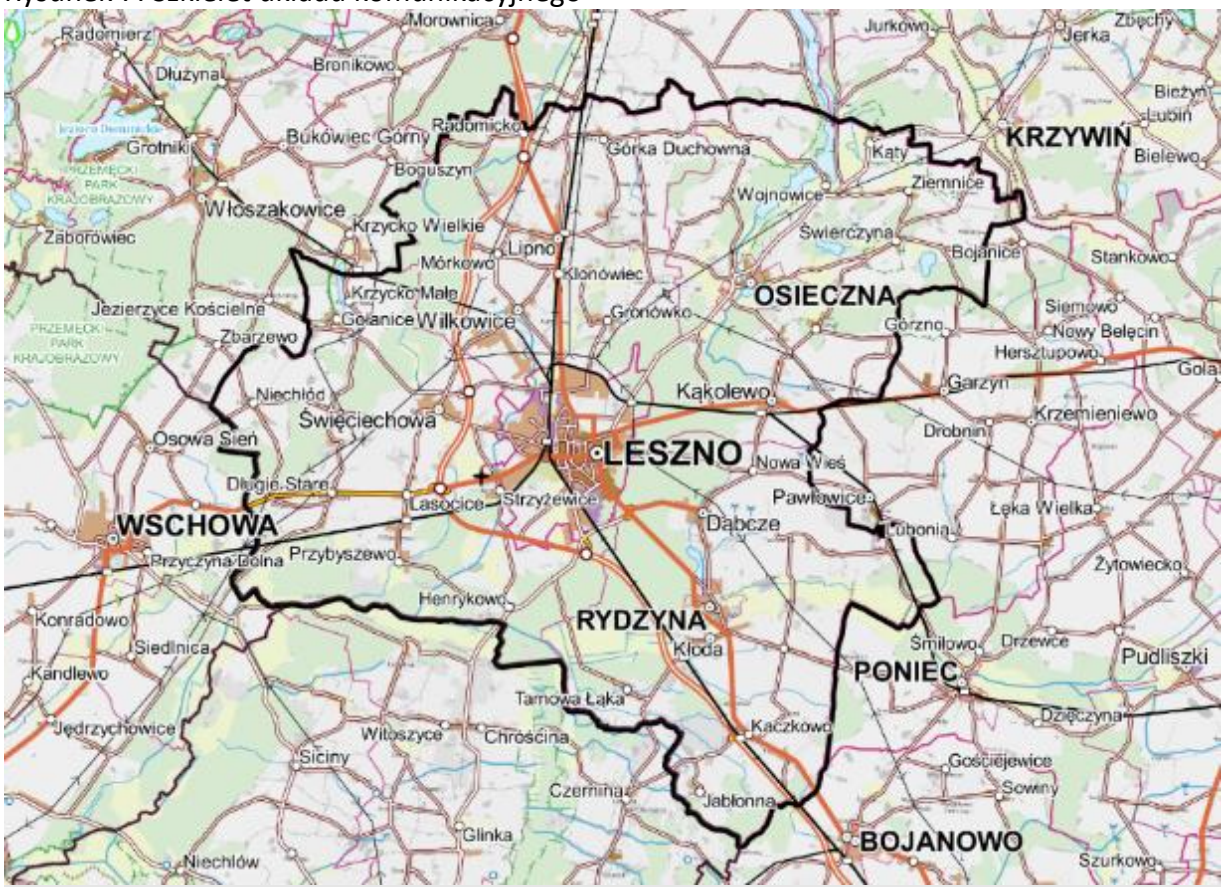
Źródło: Opracowanie własne

Analiza systemu transportowego na obszarze Partnerstwa.

a) Dostępność komunikacyjna zewnętrzna

Szkielet układu drogowego stanowią: trasa S5 Wrocław – Poznań na osi północ - południe oraz droga krajowa nr 12 na osi wschód – zachód. Przejazd z centrum Leszna do centrum Wrocławia oraz Poznania zajmuje ok 1h15min. Dojazd do autostrady A2 pod Poznaniem zajmuje ok 40 minut. Dojazd do autostrady A4 pod Wrocławiem zajmuje ok 1h. W odległości ok. 50 km na zachód od terenu Partnerstwa przebiega trasa S3. Na terenie Partnerstwa znajduje się dobrze rozbudowana sieć dróg gminnych i powiatowych. Poszczególne gminy, a także powiat leszczyński prowadzą działania inwestycyjne w zakresie modernizacji oraz remontów dróg.

Rysunek 7: Szkielet układu komunikacyjnego



Źródło: Opracowanie ZMP na podstawie Bazy Danych Obiektów Ogólnogeograficznych (BDOO)

Leszno jest ważnym węzłem kolejowym, w którym spotyka się kilka linii kolejowych. Największe znaczenie ma niedawno zmodernizowana linia kolejowa 271 Wrocław Główny – Leszno – Poznań Główny. Z Leszna można bez trudu dojechać w dowolne miejsce kraju pociągami dalekobieżnymi. Czasy dojazdu wynoszą odpowiednio:

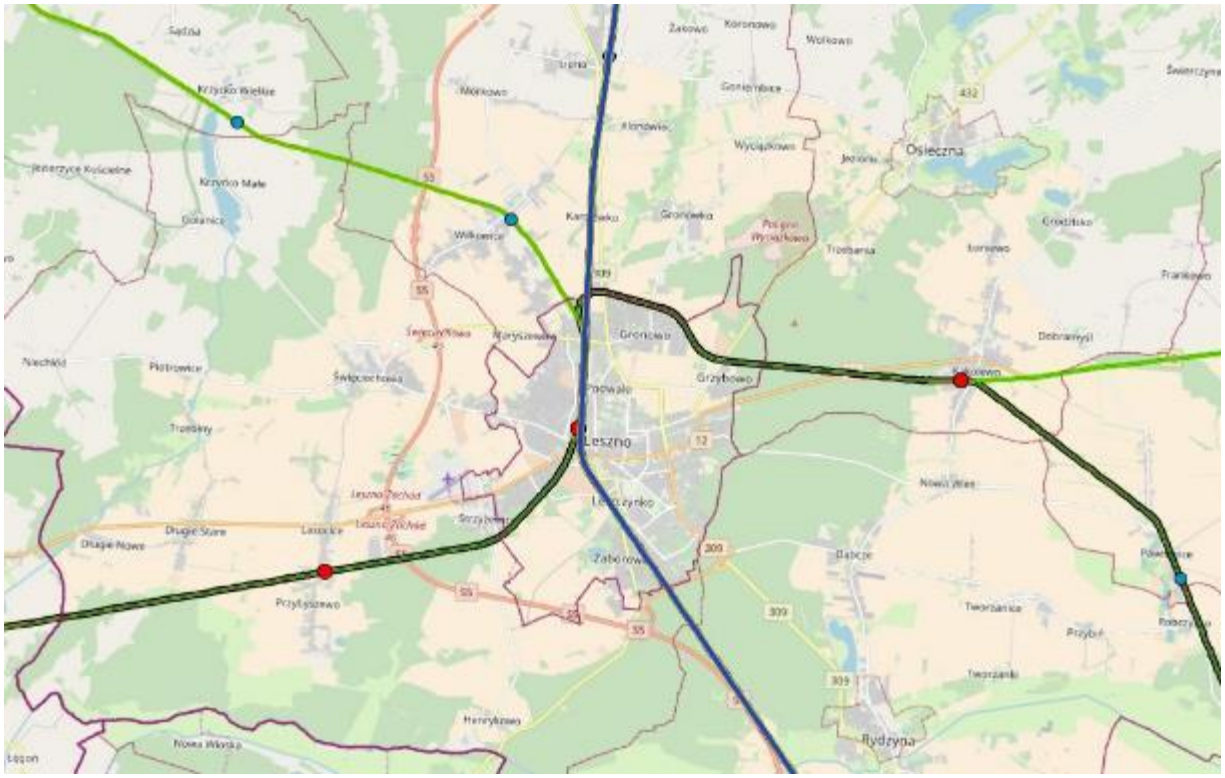
Poznań – 45min, Wrocław – 1h, Berlin – 4h, Warszawa – 4h, Gdańsk – 4h20min, Kraków -5h.

Pozostałe linie na terenie partnerstwa to: linia numer 14 Łódź Kaliska – Ostrów Wielkopolski – Krotoszyn – Leszno – Głogów – Tupice; linia kolejowa o znaczeniu regionalnym nr 359 Leszno – Wolsztyn – Zbąszyń. Z uwagi na małą liczbę połączeń, linie te nie mają dużego znaczenia na dostępność zewnętrzną Partnerstwa. Linia kolejowa o znaczeniu regionalnym nr 360 Leszno – Gostyń – Jarocin, planowana jest do rewitalizacji w ramach programu „Kolej Plus".

Na terenie partnerstwa znajduje się Lotnisko Leszno, które jest jednym z największych w Europie lotnisk trawiastych. Lotnisko posiada odpowiednią infrastrukturę do obsługi indywidualnego ruchu lotniczego.

Należy zauważyć, że pomimo doskonałej dostępności zewnętrznej samego Leszna, dostępność komunikacyjna pozostałych gmin w ramach LOF zależy od jakości komunikacji, łączącej Leszno jako główny węzeł komunikacyjny z pozostałymi gminami z terenu Partnerstwa.

Rysunek 8: Linie kolejowe



Źródło: mapa.plk-sa.pl

b) Transport zbiorowy

Leszno jest ważnym węzłem kolejowym. Gęsta sieć połączeń na trasie Poznań – Leszno – Rawicz – Wrocław zapewnia dobre skomunikowanie Leszna z Lipnem (22 pary pociągów) i w mniejszym stopniu z Rydzyną, gdzie stacja kolejowa znajduje się pewnym oddaleniu od centrum miejscowości (16 par pociągów). Ruch na trasie kolejowej Leszno - Wschowa - Głogów jest mniejszy (6 par pociągów). Linia ta biegnie przez teren gminy Święciechowa (przystanek Lasocice). Najmniejszy ruch kolejowy występuje na linii Leszno – Poniec - Krotoszyn przez Kąkolewo (2 pary pociągów). Obecnie trwają prace nad przywróceniem ruchu kolejowego na trasie Leszno – Gostyń. Projekt ma być realizowany w ramach programu „Kolej Plus".

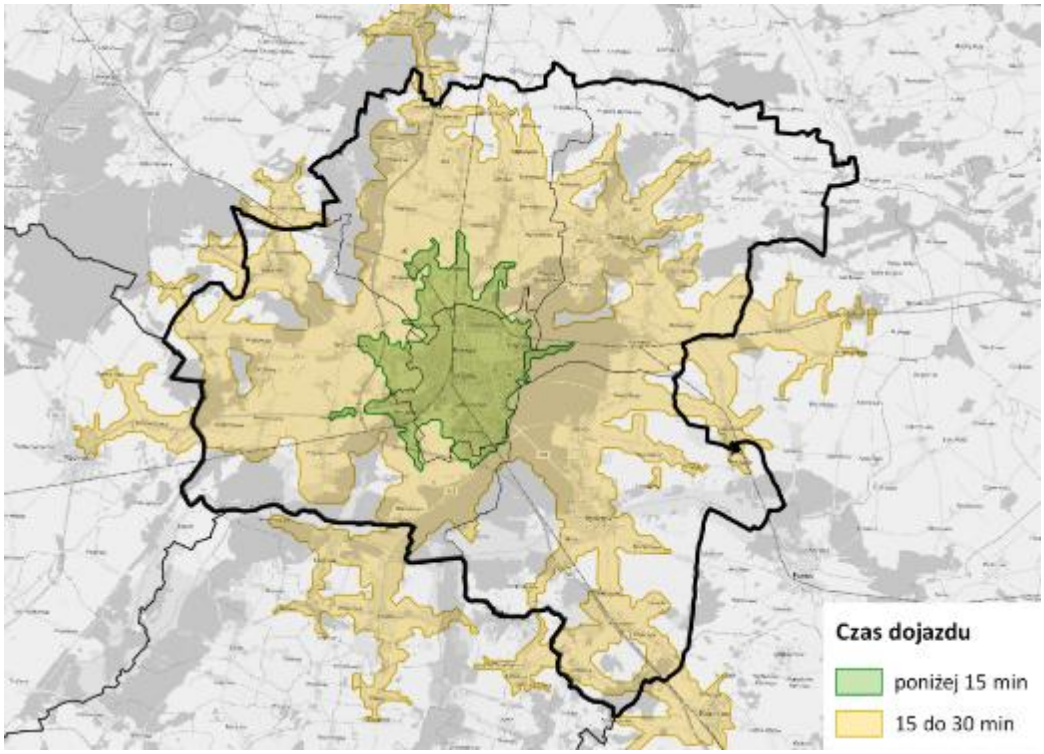
Na terenie partnerstwa działa publiczna komunikacja autobusowa. Głównym operatorem jest Spółdzielnia Milla w Lesznie, która utrzymuje sieć połączeń autokarowych na terenie Partnerstwa, powiatu i regionu. Poza tym funkcjonuje kilku mniejszych przewoźników oferujących przejazdy na wybranych relacjach.

Na terenie Leszna publiczny transport zbiorowy realizowany jest przez Miejski Zakład Komunikacji, który jest samorządowym zakładem budżetowym. Autobusy miejskiego przewoźnika docierają również do gmin ościennych: Rydzyna (linia 12), Lipno (linia 4, 8, 16) i Święciechowa (linia 2, 3, 11, linia nr 15 do Lasocic i Przybyszewa), z którymi to Leszno podpisało porozumienia międzygminne, określające liczbę kursów do wykonania w każdym roku budżetowym oraz wysokość współfinansowania.

c) Transport samochodowy indywidualny

Obszar partnerstwa posiada dobrze rozwiniętą sieć drogową. Czas dojazdu do centrum Leszna z większości terenu Partnerstwa wynosi poniżej 30 minut. Zarówno Leszno, jak i powiat leszczyński charakteryzują się wysokim wskaźnikiem zmotoryzowania, który wciąż rośnie. W Lesznie w 2020 r. zarejestrowano 624 samochody na 1000 mieszkańców, a w powiecie leszczyńskim zarejestrowano 712 samochodów na 1000 mieszkańców. Są to wskaźniki wyższe niż w grupie porównawczej i ponad dwukrotnie wyższe niż w Europie Zachodniej. Zarówno w Lesznie, jak i w powiecie leszczyńskim wskaźniki te wykazują stałą dynamikę rosnącą. Rok do roku ilość samochodów zwiększa się o około 20 na 1000 mieszkańców. Wzmożony indywidualny ruch samochodowy może generować korki, szczególnie na obszarze Leszna. Wysoka ilość pojazdów stawia również wyzwania dla organizacji polityki parkingowej, na terenie Leszna oraz w miejscach koncentracji usług na terenie partnerstwa. Na terenie miasta Leszna na koniec 2023 r. znajdowały się 4 stacje ładowania samochodów elektrycznych. Postępujący rozwój elektromobilności, powoduje, że nowe punkty ładowania pożądane są zarówno na terenie miasta Leszna, jak również w gminach z LOF.

Rysunek 9: Analiza czasu dojazdu samochodem do centrum Leszna

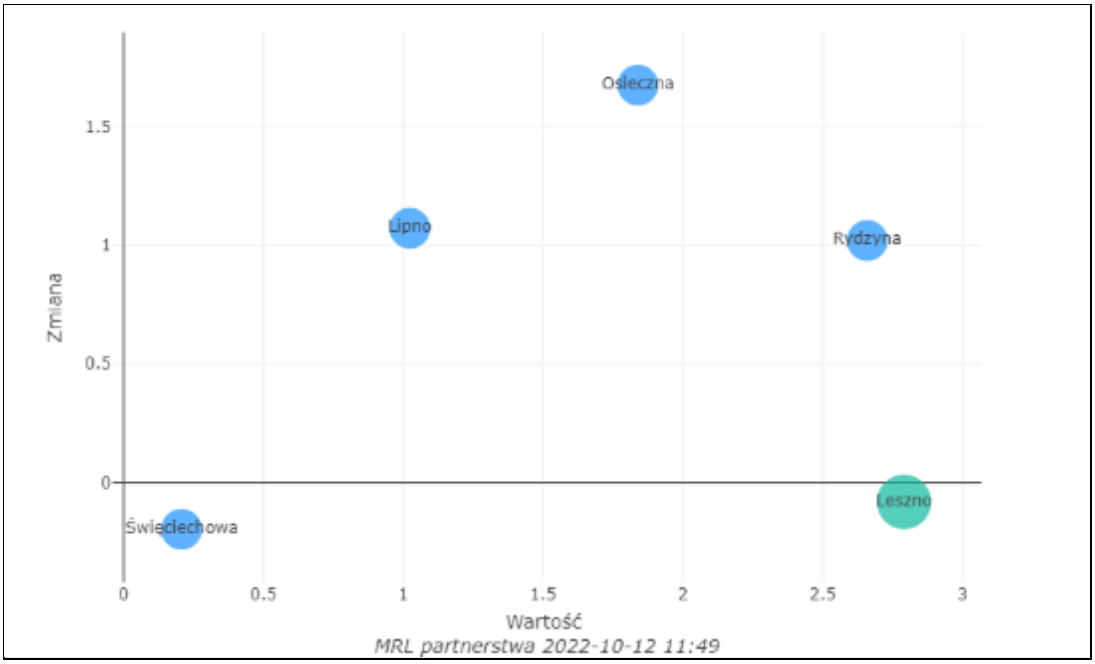


Źródło: Opracowanie własne przy użyciu TravelTime

d) Komunikacja rowerowa i transport indywidualny

Gminy na obszarze Partnerstwa posiadają rozbudowywany system ścieżek i tras rowerowych. Wszystkie gminy w Partnerstwie wykazują wysoki (wyższy niż średnia w grupach porównawczych) wskaźnik długości ścieżek rowerowych w odniesieniu do powierzchni gminy. Liderem w tej kategorii są Leszno i Rydzyna. Najsłabiej rozwinięta sieć ścieżek rowerowych znajduje się w gminie Święciechowa (MRL). Wszystkie gminy Partnerstwa wykazują się dużą aktywnością w wyznaczaniu i budowie nowych ścieżek rowerowych, co potwierdza rosnąca dynamika wskaźnika. Najszybszy rozwój sieci rowerowej w latach 2016-2020 wykazują kolejno Osieczna, Lipno i Rydzyna. Kiedy to realizowane były projekty europejskie. Wyzwaniem jest budowa spójnej sieci w skali poszczególnych JST oraz całego terenu Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego. Poszczególne samorządy planują realizację działań mających na celu dalszą rozbudowę i uzupełnienie sieci rowerowej na terenie Partnerstwa.

Rysunek 10: **Wskaźnik syntetyczny długości ścieżek rowerowych w relacji do powierzchni gminy**



Źródło: https://partnerstwa.monitorrozwoju.pl/

Południowa Wielkopolska cechuje się wysoką „kulturą rowerową". Mieszkańcy tego obszaru, w tym miast takich jak Leszno, Gostyń czy Rawicz – chętnie korzystają z roweru w codziennej komunikacji. Sprzyjają temu przede wszystkim takie czynniki jak ukształtowanie terenu, rozbudowana sieć dróg i ścieżek, a także duża podaż rowerów, w tym z rynku wtórnego. Rosnące ceny paliw, mogą być dodatkowym czynnikiem, który wpływa na wybór roweru w codziennych podróżach praca-dom-szkoła.

Na terenie LOF występują dobre warunki do uprawiania turystyki rowerowej. Rozległe kompleksy leśne oraz gęsta sieć bocznych ścieżek, zachęcają do wycieczek rowerowych o różnym poziomie trudności. Na terenie Partnerstwa funkcjonuje ponad 30 szlaków rowerowych, w tym Ziemiański Szlak Rowerowy. Powiat leszczyński prowadzi portal rowerowy, https://rowerowypowiat.lp-portal.pl/, który zawiera informacje o najciekawszych szlakach rowerowych w okolicy.

W samym Lesznie prowadzone były analizy dotyczące celowości wprowadzenia systemu rowerów miejskich. W chwili opracowywania raportu system taki nie został wdrożony. Jeśli chodzi o inne ekologiczne środki transportu to na uwagę zasługuje fakt, że w Lesznie, w ostatnim czasie rozpoczęły działalność firmy udostępniające hulajnogi elektryczne – blinkee (od lipca 2021), QUICK (od marca 2022).

Wspomniane wyżej alternatywne rozwiązania komunikacji na obszarze Partnerstwa wpisują się w szersze podejście do rozwijania ekomobilności, które promuje Samorząd Województwa Wielkopolskiego. W strategii rozwoju województwa do 2030 r. wskazano bowiem, że

ważnym aspektem tych działań będzie rozwój transportu multimodalnego, wykorzystanie alternatywnych systemów napędowych, w tym zeroemisyjnych m.in. opartych na wodorze, związanych z elektromobilnością oraz rozwój oferty transportu zbiorowego.

e) Transport lotniczy

Na terenie miasta Leszna - obszar Leszno-Strzyżewice zlokalizowane jest lotnisko (wpisane do rejestru lotnisk cywilnych Urzędu Lotnictwa Cywilnego). W 2018 roku została powołana do życia spółka miejska Lotnisko Leszno. Celem nadrzędnym spółki Lotnisko Leszno Sp. z o.o. jest modernizacja i rozbudowa infrastruktury oraz sprawne zarządzanie, dzięki którym powstanie nowoczesny i przyjazny ośrodek lotniczy. Wśród zrealizowanych projektów można wyróżnić m.in.:

- ogrodzenie całego terenu lotniska, wyznaczenie stref ograniczonego dostępu,
- zmianę układu i wydłużenie dróg startowych (aktualny stan: DS 23R/05L, 23L/05R, 36/18),
- wyznaczenie dróg kołowania A, B, D,
- utwardzenie kratką drogi startowej DS 23R/05L oraz drogi kołowania DK BRAVO,
- wyznaczenie i utwardzenie kratką płyty postojowej dla śmigłowców,
- montaż nowych, podświetlonych rękawów wiatrowych,
- montaż systemu kamer przemysłowych (lotnisko monitorowane).

Lotnisko Leszno to światowe centrum sportów lotniczych i rekreacji lotniczej oraz gospodarz wydarzeń o charakterze kulturalnym, sportowym i rozrywkowym.

Rysunek 11: Lotnisko w Lesznie



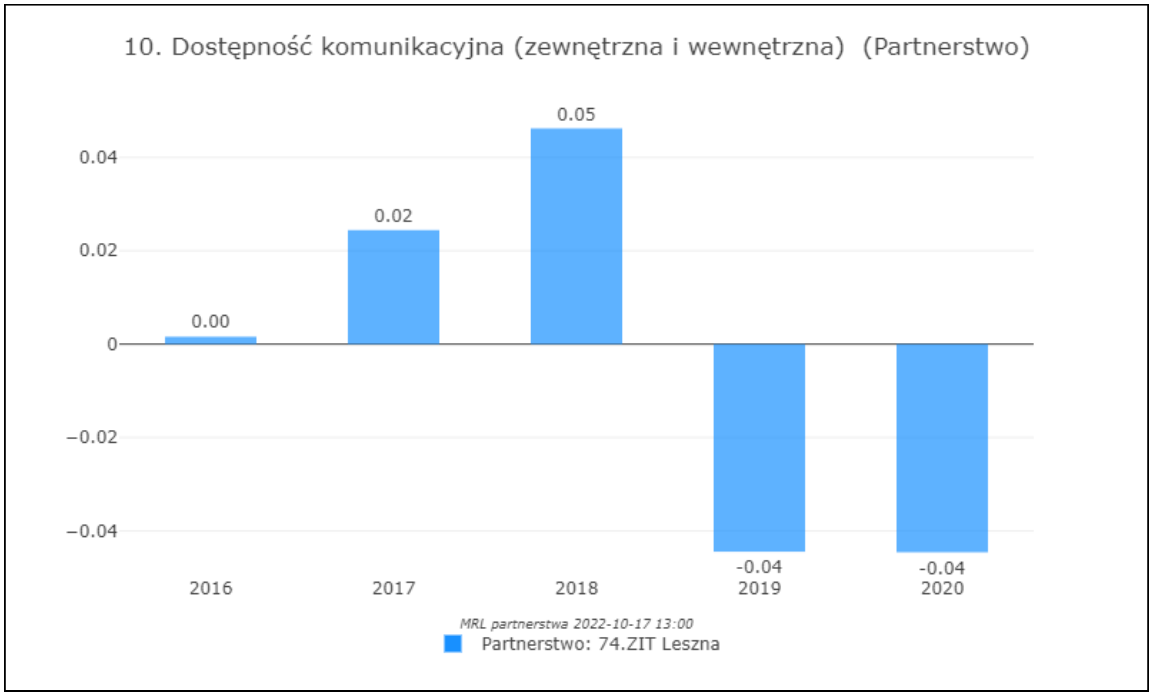
Źródło: Archiwum miasta Leszna

Dodatkowo, przy Wojewódzkim Szpitalu Wielospecjalistycznym w Lesznie zlokalizowane jest lądowisko dla śmigłowców transportu sanitarnego.

2.3.2 Ocena funkcjonowania systemu transportowego z punktu widzenia zrównoważonej mobilności

Leszno jest bardzo dobrze skomunikowane w skali kraju, jednak rozkład wskaźnika dostępności wg poszczególnych gmin Partnerstwa jest niejednorodny. Pozostałe gminy w Partnerstwie wykazują ujemne wartości wskaźnika w odniesieniu do swoich grup porównawczych.

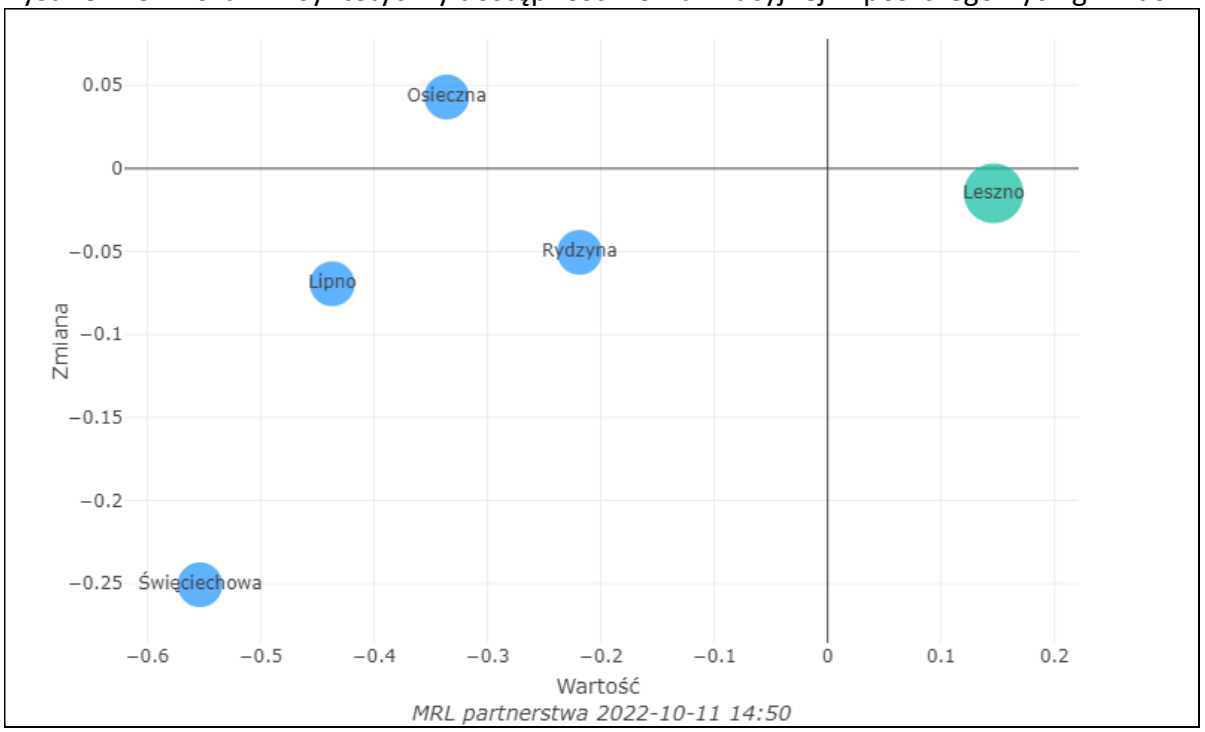
Rysunek 12: Wskaźnik syntetyczny dostępności komunikacyjnej



Źródło: https://partnerstwa.monitorrozwoju.pl/

Jednym z wyzwań jakie stoi przed Partnerstwem jest poprawa dostępności wewnętrznej w obrębie Partnerstwa, co powinno się przyczynić do poprawy dostępności zewnętrznej dzięki lepszemu połączeniu całego obszaru Partnerstwa
z Lesznem i przebiegającymi przez nie głównymi szlakami komunikacji zewnętrznej. Zagadnienia dostępności komunikacyjnej zostały wskazane jako ważne i wymagające interwencji, zarówno w przeprowadzonych badaniach liderów oraz mieszkańców, jak i w podczas prac warsztatowych Grupy Roboczej.

Rysunek 13: Wskaźnik syntetyczny dostępności komunikacyjnej w poszczególnych gminach



Źródło: https://partnerstwa.monitorrozwoju.pl/

1) Infrastruktura i transport drogowy

Miasto Leszno i gminy z terenu LOF skomunikowane są z siecią najważniejszych dróg w Polsce - drogą ekspresową S5 (odcinek Poznań – Wrocław) oraz drogą krajową nr 12 (odcinek Głogów – Jarocin). W połączeniach wojewódzkich i międzywojewódzkich rejon leszczyński skomunikowany jest drogami wojewódzkimi o numerach 323 (Leszno – Góra), 309 (Leszno – Rawicz) i 432 (Leszno – Śrem).

Układ dróg publicznych na obszarze Partnerstwa obejmuje drogi różnych kategorii i klas.

Tabela 4 Szkielet układu drogowego

Kategoria drogi	Długość ogółem w km
Drogi krajowe	51,36
Drogi wojewódzkie	57,19
Drogi gminne	424,71
Drogi powiatowe	276,44
Łączna długość dróg	**809,7 km**

Źródło: Opracowanie własne

Zestawienie dróg publicznych na terenie Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego w podziale na kategorie:

Drogi krajowe przebiegają przez następujące gminy:

- droga krajowa nr 12
  - Święciechowa – 9,5 km
  - Osieczna – 7,4 km

Droga ekspresowa S5 przebiega przez następujące gminy:

- Lipno – 8,37 km
- Rydzyna – 12,33 km
- Święciechowa – 6,81 km

Drogi wojewódzkie przebiegają przez następujące gminy:

- droga wojewódzka nr 323
  - Święciechowa – 4,66 km
- droga wojewódzka nr 432
  - Osieczna – 15,09 km
- droga wojewódzka nr 309
  - Rydzyna – 15 km
  - Lipno – 9,7 km

Drogi gminne:

Miasto Leszno – 162,35 km
Gmina Lipno – 81,69 km
Gmina Rydzyna – 50 km
Gmina Osieczna – 74,73 km
Gmina Świeciechowa – 55,94 km

Drogi powiatowe:

Miasto Leszno – 45,64 km
Gmina Lipno – 48,1 km
Gmina Rydzyna – 54,7 km
Gmina Osieczna – 66 km
Gmina Święciechowa – 62 km

Klasy dróg wynikają z funkcji i znaczenia komunikacyjnego w transporcie drogowym. Drogi krajowe i wojewódzkie posiadają klasę Gp (drogi główne ruchu przyspieszonego) oraz klasę G (drogi główne). Drogi powiatowe posiadają z reguły klasę Z (drogi zbiorcze), natomiast drogi gminne to z reguły drogi klasy L (drogi lokalne) lub D (drogi dojazdowe).

Infrastruktura drogowa w drogach najwyższych kategorii i klas jest w bardzo dobrym lub dobrym stanie technicznym. Stan dróg niższych kategorii i klas jest różny: bardzo dobry,

dobry, zadawalający, wymagający remontu. Niektóre drogi gminne dojazdowe posiadają nawierzchnię tymczasową lub gruntową.

Stan techniczny dróg i bezpieczeństwo ich użytkowania są zróżnicowane w zależności od obszaru. Cześć dróg (szczególnie gminnych) nie posiada utwardzonej nawierzchni, stanowiąc tym samym drogi gruntowe. Część ciągów komunikacyjnych nie posiada również chodników. Podstawowe problemy to niski standard oraz zły stan techniczny dróg, przy ciągle wzrastającej liczbie pojazdów.

Aktualna naprawa infrastruktury okołodrogowej polega na uzupełnianiu ubytków powstałych w wyniku codziennej eksploatacji dróg przez pojazdy. Gminy starają się także realizować zadania w zakresie wymiany nawierzchni asfaltowej na bardzo zniszczonych odcinkach dróg, dostosowując w ten sposób drogi do obecnie wymaganych standardów i norm, w wyniku zwiększonego obciążenia ruchem drogowym. Działania te przyczyniają się także do zmniejszenia hałasu oraz emisji gazów komunikacyjnych do atmosfery.

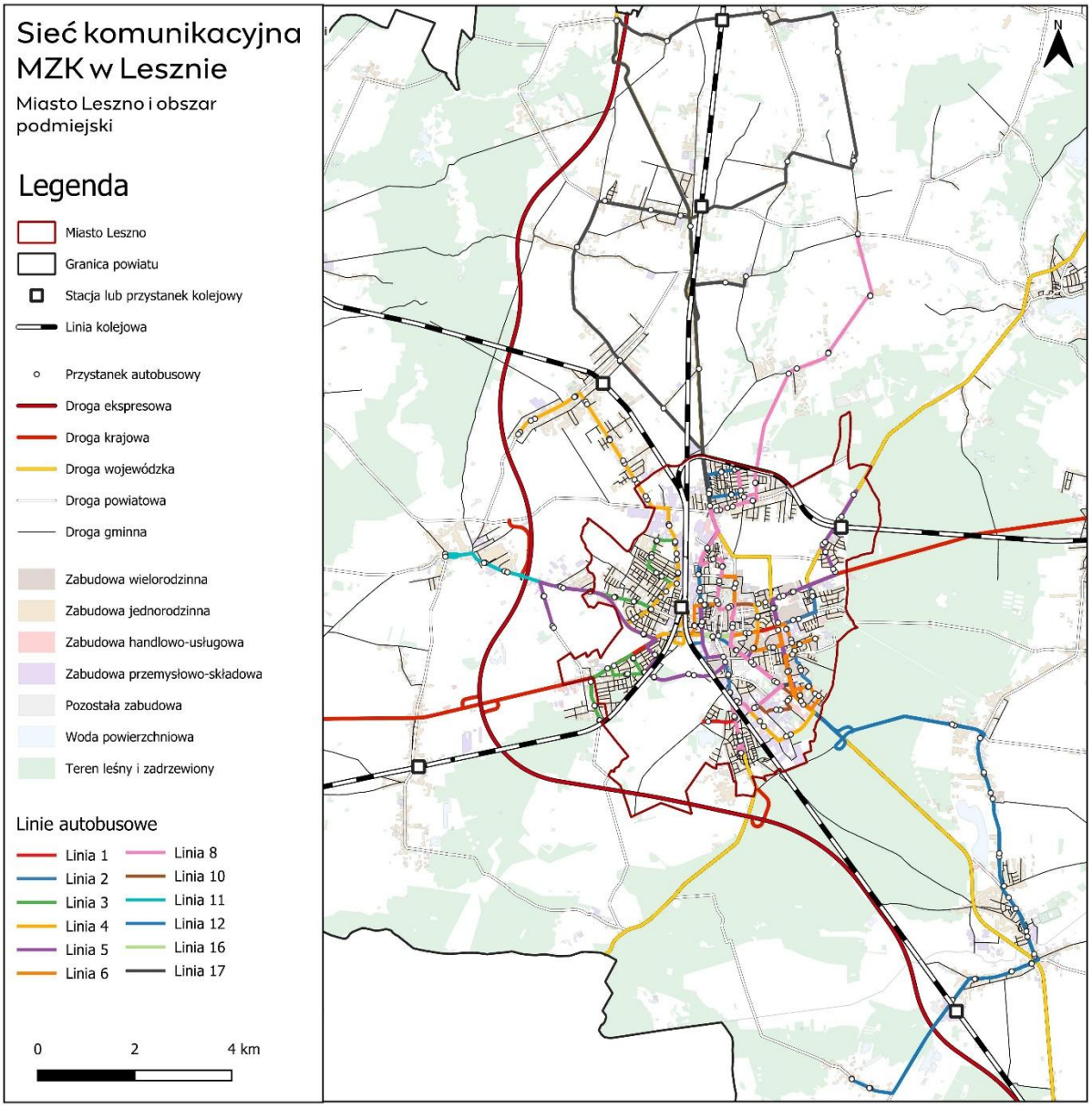
2) Transport zbiorowy

Na terenie miasta Leszna funkcjonuje 13 linii autobusowych Miejskiego Zakładu Komunikacji, w tym dwie linie sezonowe.
Trasy linii autobusowych, które przebiegają w granicach administracyjnych Leszna oraz w niektórych gminach Partnerstwa:

- Linia nr 1 – Jagiełły – Rynek Zaborowski,
- Linia nr 2 – Strzyżewice – Rejtana,
- Linia nr 3 – Strzyżewice – Osiecka Cmentarz,
- Linia nr 4 – Wilkowice – Rynek Zaborowski,
- Linia nr 5 (linia sezonowa) – Kosmonautów – Osiecka cmentarz,
- Linia nr 6 – Rejtana – Towarowa,
- Linia nr 8 – Goniembice – Rynek Zaborowski,
- Linia nr 9 – Rejtana – Towarowa,
- Linia nr 10 – Dworzec Kolejowy – Okrężna,
- Linia nr 11 – Jagiełły – Święciechowa,
- Linia nr 12 – Kłoda – Jagiełły,
- Linia nr 16 – Rynek Zaborowski – Goniembice,
- Linia nr 17 – Rejtana przez Gminę Lipno.

Układ linii autobusowych jest ukierunkowany na powiązania poszczególnych części miasta z obszarem centralnym oraz dworcem PKP. Linie są prowadzone przy wykorzystaniu dróg wszystkich kategorii. Układ komunalnej komunikacji autobusowej LOF uzupełniają autobusowe połączenia regionalne wykonywane przez firmę Milla Spółdzielnia w Lesznie oraz połączenia realizowane przez przewoźników prywatnych.

Rysunek 14: Sieć komunikacyjna MZK w Lesznie, obszar miasta Leszno i obszary podmiejskie



Źródło: Miejski Zakład Komunikacji w Lesznie

Gminy LOF nie posiadają własnej autobusowej komunikacji gminnej. Transport komunikacją zbiorową realizowany jest głównie w oparciu o połączenia świadczone przez firmę Milla Spółdzielnia w Lesznie, która charakteryzują się niewielką częstotliwością kursowania. Kursy realizowane są w dni powszednie, taborem o średniej wieku 21,5 roku. Ceny biletów są kształtowane przez przewoźnika, a ich wysokość zależy od odległości.

3) Transport rowerowy

Jako cel ogólny dla rozwoju ruchu rowerowego należy przyjąć zapewnienie odpowiednich warunków do podróży rowerowych na terenie LOF i odpowiednich połączeń z innymi gminami powiatu oraz miastem Leszno. Cel ten będzie realizowany przez m. in.: budowę i wytyczanie nowych odcinków dróg dla rowerów, promowanie transportu rowerowego wśród mieszkańców i poprawę bezpieczeństwa rowerzystów.

Na terenie Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego występuje blisko 156 km ścieżek rowerowych z czego:

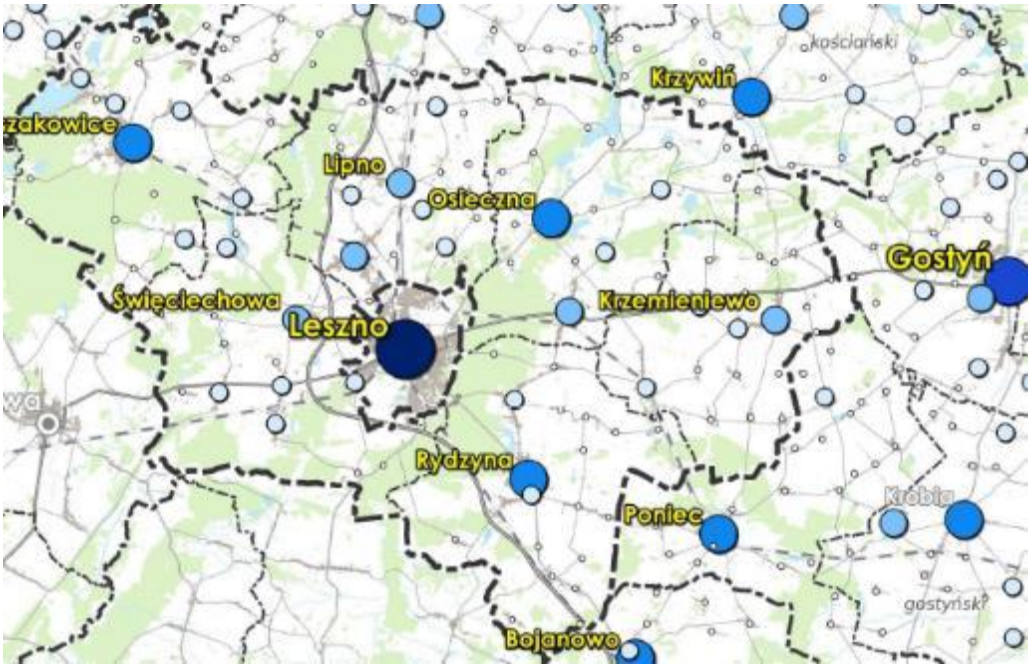
- 63 km przebiega na terenie miasta Leszna,
- 25 km - na terenie gminy Osieczna,
- 34 km - na terenie gminy Rydzyna,
- 20 km - na terenie gminy Lipno,
- 14 km - na terenie gminy Święciechowa (przy drogach powiatowych).

Na terenie LOF istnieje rozbudowana sieć szlaków rowerowych. Przebiegają one głównie drogami polnymi i leśnymi duktami. Szlaki te łączą się z podobnymi szlakami rowerowymi, przebiegającymi przez tereny sąsiednich gmin.

Na terenie gmin LOF zauważalna jest nadal niewystarczająca jakość i ilość infrastruktury pieszo-rowerowej w obrębie dróg powiatowych i gminnych. Jest ona częściowa i nie tworzy zwartej sieci dróg dla rowerów. Wymaga ona dostosowania do obecnych warunków, wzbogacenia o oświetlenie w niektórych miejscach. Wzdłuż drogi krajowej nr 12 oraz dróg powiatowych należy rezerwować tereny dla realizacji dróg pieszo-rowerowych, pieszych szlaków turystycznych i tras rowerowych służących kulturze i kulturze fizycznej. Bardzo częstym zjawiskiem jest poruszanie się rowerzystów wzdłuż dróg głównych, które charakteryzują się dużym nasileniem ruchu.

Potrzeby i możliwości odbywania podróży rowerowych na terenie Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego są przestrzennie zróżnicowane i zależą od wielu czynników. Najistotniejsze, które mają największy wpływ na skalę potoków ruchu rowerowego pomiędzy poszczególnymi miejscowościami to: liczba mieszkańców, liczba pracodawców, liczba szkół, czy pełnione przez dany ośrodek funkcje administracyjne.

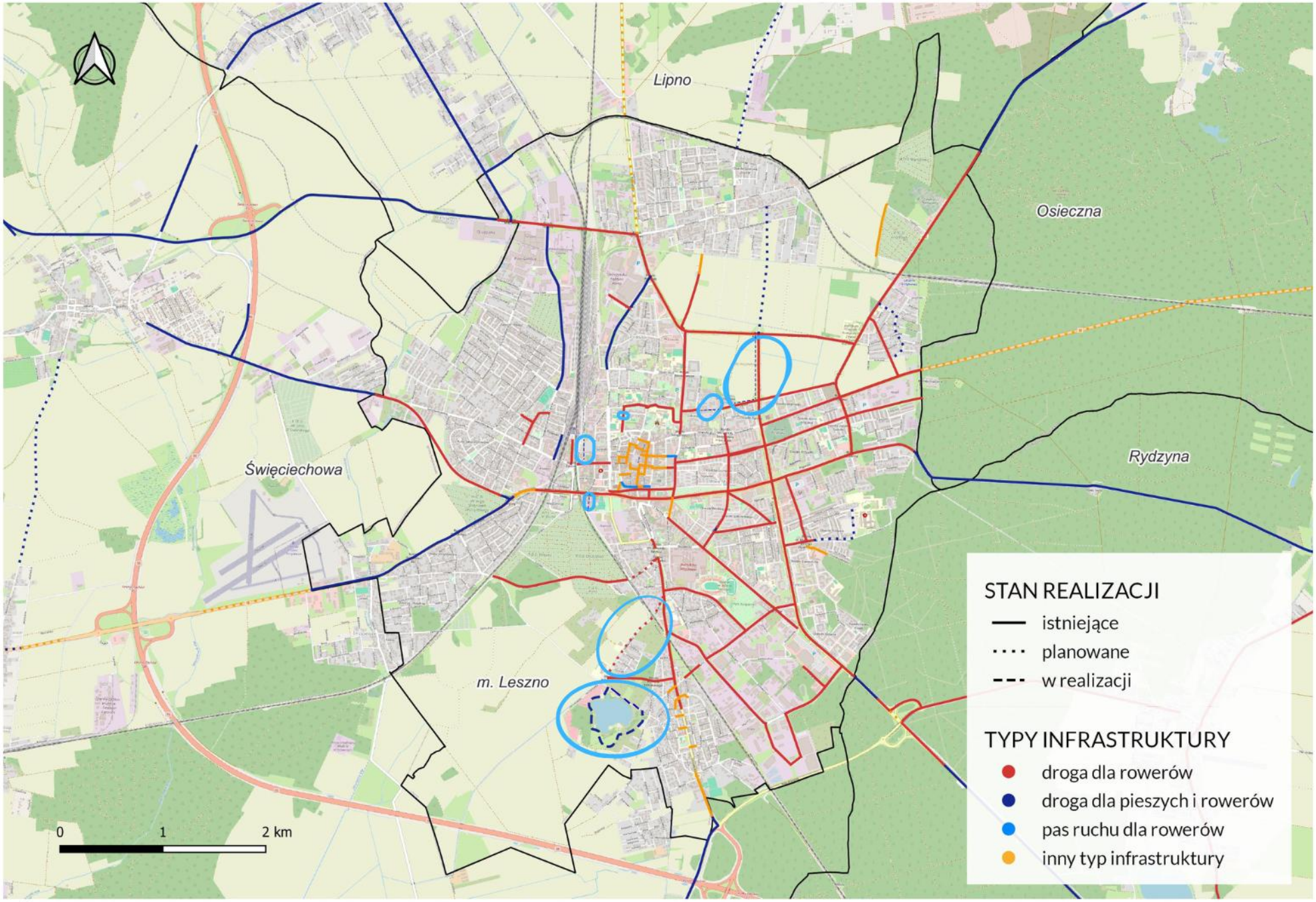
Rysunek 15: Miejscowości o najwyższym potencjale generowania ruchu rowerowego



Źródło: Koncepcja rozwoju sieci ponadlokalnych powiązań rowerowych województwa wielopolskiego

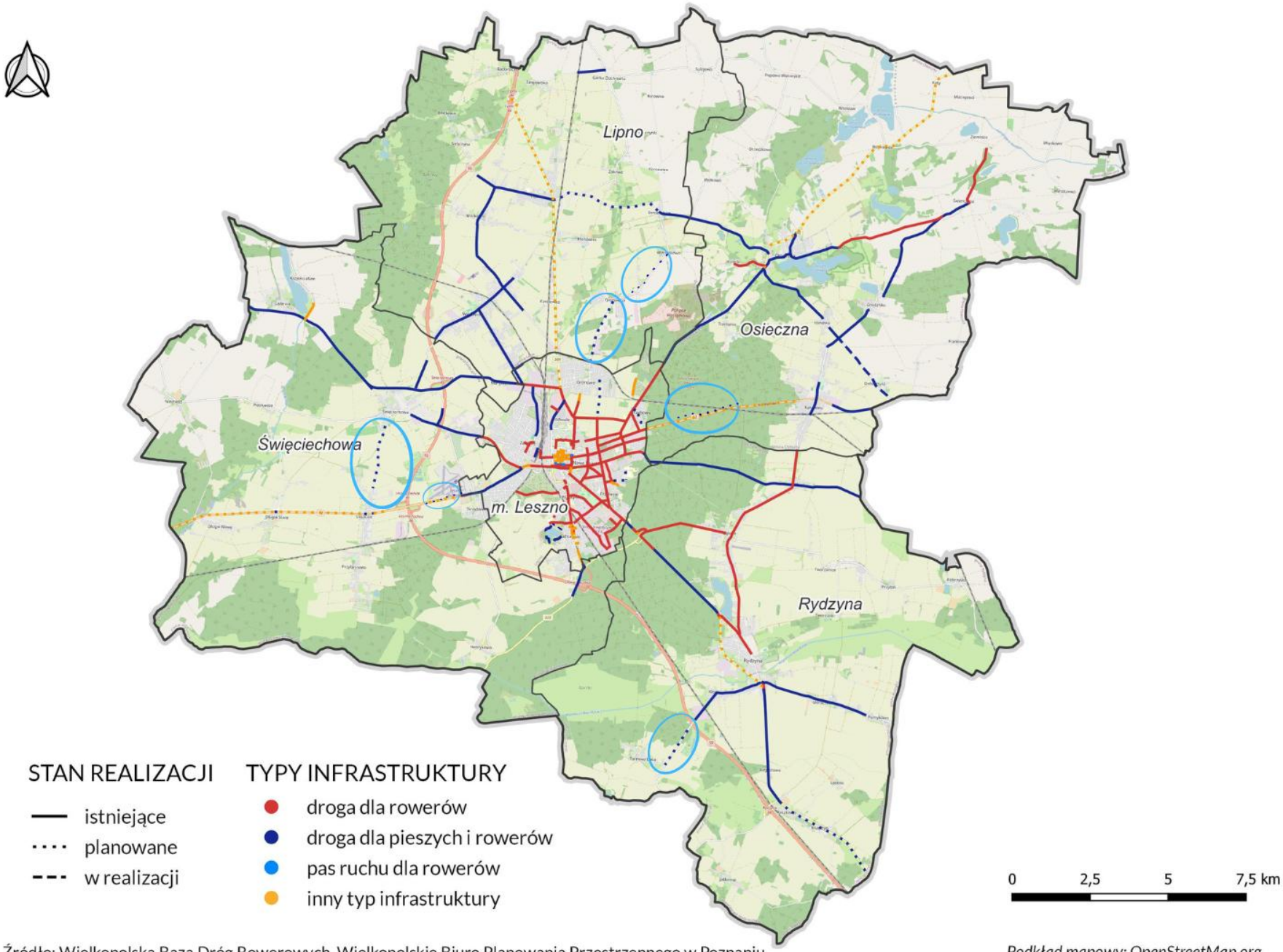
Poniżej mapa dróg dla rowerów pozyskana z aplikacji mapowej **Wielkopolskiej Bazy Dróg Rowerowych**. prezentująca sieć ścieżek pieszo-rowerowych na obszarze Leszna oraz gmin LOF.
Planowane inwestycje, w ramach projektów kluczowych, oznaczone zostały na mapie linią przerywaną oraz obrysowane kolorem niebieskim. Szczegółowe dane planowanych przedsięwzięć znajdują się w załączniku nr 1 Lista projektów kluczowych.

Rysunek 16 Mapa dróg dla rowerów na obszarze Partnerstwa



Źródło: Wielkopolska Baza Dróg Rowerowych, Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu.

Podkład mapowy: OpenStreetMap.org



Źródło: Wielkopolska Baza Dróg Rowerowych, Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu.

Podkład mapowy: OpenStreetMap.org

4) Ruch pieszy

Ruch pieszy w Lesznie odbywa się chodnikami, przy pełnej segregacji tego ruchu od ruchu samochodowego i rowerowego, oraz w ruchu łączonym: ciągami pieszo-rowerowymi lub ciągami pieszo – jezdnymi. Przejścia dla pieszych w zależności od klasy drogi wyposażone są w:

- sygnalizacje świetlne (drogi klasy Gp lub G),
- dodatkowe doświetlenia (z reguły na drogach od klasy Z w górę).

Na terenie gmin LOF brak pełnej infrastruktury dla pieszych, często poruszają się oni poboczami, co stanowi dla nich niebezpieczeństwo. Nie występują przejścia podziemne i nadziemne. System pieszy funkcjonuje głównie na tradycyjnych zasadach, obok komunikacji samochodowej. Piesi poruszają się po chodnikach, zlokalizowanych w pasach dróg i zarządzanych przez właściwych administratorów. Przy części dróg – różnej kategorii – brak jest chodników. W takich przypadkach piesi poruszają się po jezdni.

Jako cel ogólny w odniesieniu do ruchu pieszego, należy przyjąć zwiększenie roli i poprawę jakości systemu transportu pieszego, z uwzględnieniem potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych oraz zwiększenie atrakcyjności ciągów przeznaczonych dla ruchu pieszych.

5) Polityka parkingowa

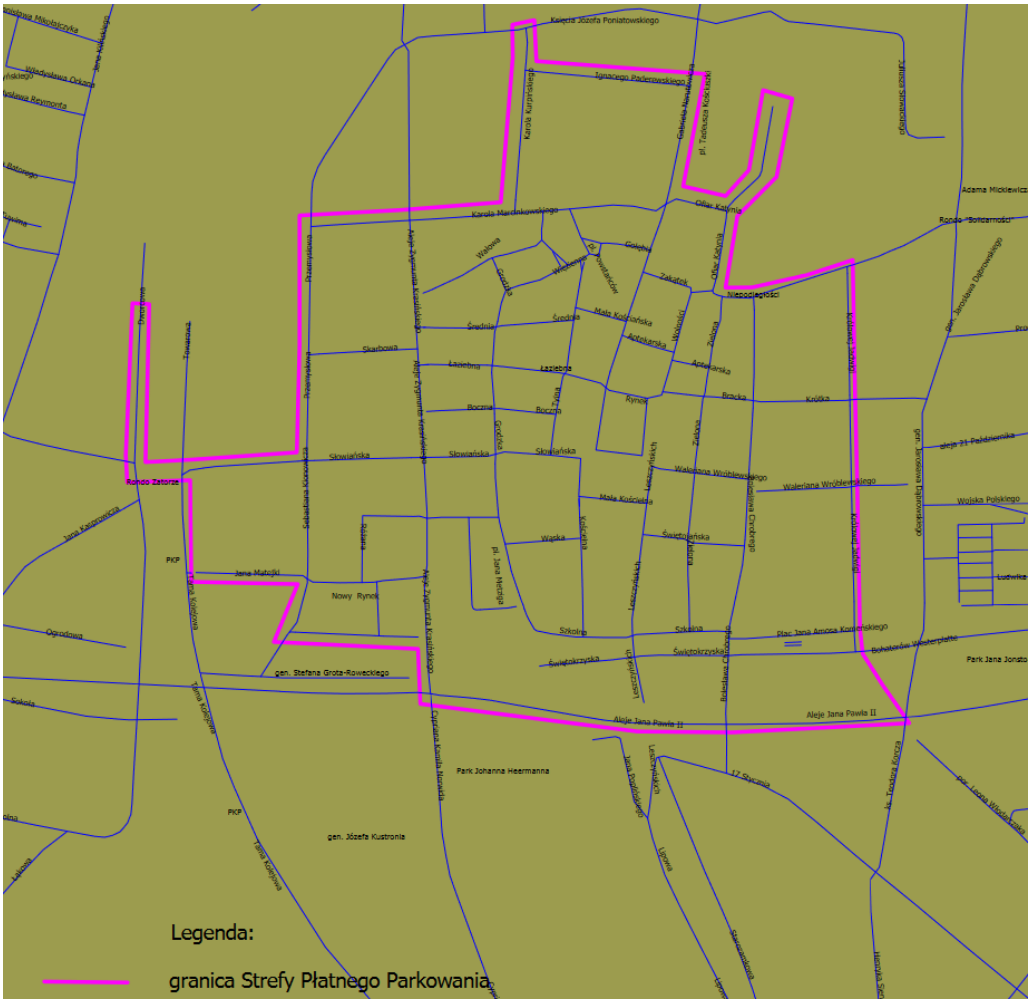
Infrastruktura parkingowa jest zróżnicowana na obszarze Partnerstwa. W centrum miasta Leszna wyznaczono strefę płatnego parkowania. Zadaniem tej strefy ze względu na deficyt miejsc parkingowych jest wymuszenie rotacji pojazdów parkujących. Miejsca parkingowe w SPP (stan na rok 2024) - ogółem 933, płatne 864, miejsca dla osób niepełnosprawnych 69. Obowiązująca w Lesznie strefa płatnego parkowania dzieli się na podstrefy A (droższe) i B (tańsze). Sposoby wnoszenia opłat są następujące:

- parkomaty,
- systemy elektroniczne GoPay, jakdojade

Strefa obowiązuje w dni robocze od poniedziałku do piątku w godzinach 8.00-18.00. Oprócz strefy płatnego parkowania w Lesznie planowana jest budowa parkingu buforowego bezpłatnego przy ulicy Kustronia (100 miejsc postojowych) oraz węzła przesiadkowego wraz z płatnym parkingiem w ulicy Towarowej przy dworcu PKP i dworcu PKS (ok 60 miejsc postojowych).

W przypadku pozostałych gmin z LOF główne przestrzenie, w których ulokowane są miejsca parkingowe dla samochodów to m.in.: Urząd Gminy, placówki oświatowe, ośrodki zdrowia, sklepy, sale wiejskie, orliki itp. Nierzadko miejsca dedykowane na parkowanie pozostają nieutwardzone. Często kierowcy samochodów parkują na poboczach dróg.

Rysunek 17: Strefa płatnego parkowania w Lesznie



Źródło: Miejski Zarząd Dróg w Lesznie

Zaleca się stworzenie miejsc parkingowych dla pojazdów w większych miejscowościach LOF w celu uporządkowania polityki parkingowej oraz umożliwienia bezpiecznej komunikacji między tymi miejscowościami. Dodatkowo pożądana jest organizacja parkingu typu P&R, czyli „parkuj i jedź” oraz B&R, czyli parking dla rowerów. Ideą tego typu miejsc parkingowych jest zachęcenie mieszkańców do łączenia różnych środków transportu, zwiększając wykorzystanie transportu zbiorowego. Dodatkowo takie parkingi umożliwiają mieszkańcom bezpieczne pozostawienie pojazdu na czas jego nieużytkowania.

6) Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego realizowane jest poprzez dbanie o właściwe oznakowanie dróg, wprowadzanie elementów uspokajających i spowalniających ruch, segregację ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego oraz doświetlenie przejść dla pieszych. W Lesznie wprowadzono także strefy ograniczonej prędkości „tempo 30" z zasadą równorzędnych skrzyżowań. Zamontowano kilka urządzeń z detekcją prędkości i komunikatami dla kierowców o przekroczeniu dozwolonej prędkości.

Analizę zagadnień związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego przeprowadzono na podstawie statystyk i danych zbiorczych związanych ze zdarzeniami drogowymi odnotowanymi przez Komendę Miejską Policji w Lesznie.

Tabela 5 Statystyka zdarzeń drogowych w latach 2021-2023 na obszarze LOF

	2021	2022	2023
Liczba wypadków drogowych	133	116	126
Liczba kolizji drogowych	1224	943	947
Ilość osób rannych	162	142	154
Ilość osób zabitych	9	7	4

Źródło: Miejska Komenda Policji w Lesznie

Najczęstszymi przyczynami powstania zdarzeń drogowych były:
- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (1 wypadek, 19 kolizji)
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami (1 wypadek, 21 kolizji)
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (1 wypadek, 8 kolizji).

7) Intermodalność

Intermodalność w kontekście Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego odnosi się do współpracy i integracji różnych środków transportu oraz systemów transportowych, takich jak drogi, kolej, transport publiczny, rowery czy piesze podróże. Celem jest stworzenie efektywnego i zrównoważonego systemu transportowego, który umożliwia płynne przejścia między różnymi środkami transportu oraz zapewnia wygodne i efektywne podróżowanie dla mieszkańców i użytkowników obszaru LOF.

Elementy, które znajdują się na terenie Partnerstwa:

1. Punkty przesiadkowe

Na terenie gmin Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego powstało 11 punktów przesiadkowych zlokalizowanych w pobliżu przystanków komunikacji publicznych (dworców/stacji PKP, przystanków autobusowych) obejmujących następującą infrastrukturę: zadaszone parkingi typu B&R oraz P&R, efektywne energetycznie oświetlenie, stojaki rowerowe, samoobsługowe stacje naprawy rowerów, wielkoformatowe mapy tras ścieżek rowerowych oraz miejsca parkingowe dla samochodów (w tym dla osób niepełnosprawnych). Węzły te mają na celu umożliwienie pozostawienia środka komunikacji indywidualnej (np. roweru bądź samochodu) w specjalnie przygotowanym do tego miejscu i kontynuowanie podróży środkiem komunikacji zbiorowej. Miejscowości, w których powstały miejsca przesiadkowe to: Nowa Wieś, Kąkolewo, Osieczna, Lipno, Wilkowice, Święciechowa, Gołanice, Grodzisko i Świerczyna.

W roku 2021 powstał pierwszy powiatowy węzeł rowerowy „Święciechowa" wyznaczony w promieniu trzech istniejących ścieżek rowerowych: Leszno - Maryszewice, Lipno-Wilkowice oraz Gołanice-Święciechowa, wyposażony w zadaszoną wiatę ze stojakami rowerowymi, ławkami, samoobsługową stacją naprawy rowerów oraz wielkoformatową mapą sieci połączeń rowerowych na terenie powiatu leszczyńskiego.

2. Infrastruktura dla rowerów

Na terenie LOF funkcjonuje ponad 156 km ciągów pieszo-rowerowych, zlokalizowanych w pasie drogowym dróg powiatowych, gminnych oraz ulic. Ponad 93 km ciągów pieszo-rowerowych z nich funkcjonuje na terenie gmin objętych LOF i 63 km na terenie samego Leszna. Są to głównie drogi przeznaczone dla rowerzystów, wydzielone i fizycznie oddzielone od pozostałych ciągów oraz drogi dla rowerów na jednej przestrzeni z ciągami pieszymi oddzielone od nich oznakowaniem poziomym (chodniki z dopuszczonym ruchem pieszych). W większości przypadków tworzą one spójną sieć ciągów połączonych ze sobą. W kolejnych latach planowana jest rozbudowa sieci dróg rowerowych, która ma na celu stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci tras rowerowych na terenie LOF-u. Ponadto planuje się działania promujące zachowania sprzyjające wykorzystywaniu roweru jako alternatywnego środka transportu do indywidualnej komunikacji zmotoryzowanej.

3. Integracja systemów transportu publicznego

Integracja i rozbudowa systemu taryfowego jest możliwa na obszarze funkcjonalnym, ale wymaga to współpracy na poziomie utworzenia wspólnej platformy rozliczeń w zakresie zakupu biletów lokalnych przewoźników drogowych

i lokalnych przewoźników kolejowych np. Koleje Wielkopolskie, Koleje Dolnośląskie, Koleje Lubuskie, Polregio.

Miejski Zakład Komunikacji w Lesznie dysponuje różnymi kanałami dystrybucji biletów takimi jak:

- Leszczyńska Karta Miejska - umożliwia zakup biletów jednorazowych z wykorzystaniem tzw. elektronicznej portmonetki oraz biletów okresowych,
- Aplikacje mobilne, aktualnie w ofercie MZK możliwy jest zakup biletów na przejazd autobusami MZK z wykorzystaniem aplikacji "jakdojade" i "mPay",
- Biletomaty - w każdym z 21 autobusów komunikacji miejskiej możliwy jest zakup biletów do wszystkich miejscowości objętych zasięgiem działania Miejskiego Zakładu Komunikacji,
- Bilet wydrukowany zakupiony w punktach sprzedaży ulokowanych na terenie Leszna oraz miejscowości zlokalizowanych na terenie gmin, z którymi miasto Leszno podpisało Porozumienia Międzygminne.

4. System informacji pasażerskiej

   Miejski Zakład Komunikacji jest operatorem systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, dzięki nadajnikom GPS zamontowanym na każdym z 21 autobusów. W ten sposób pasażer oczekujący na przystanku z zamontowaną elektroniczną tablicą, otrzymuje informację o rzeczywistym czasie pojawienia się autobusu na przystanku. Ponadto dla pasażerów dostępna jest aplikacja „myBus", za pomocą której każdy pasażer może sprawdzić czas pojawienia się autobusu na przystanku, rozkład jazdy, mapę przystanków oraz czy na danym kursie autobus jest klimatyzowany, niskopodłogowy i czy ma zamontowany biletomat.

5. Inteligentne systemy transportowe

   Na obszarze LOF, w miejscach przesiadkowych oraz miejscach wyznaczonych dla odpoczynku dla osób korzystających ze ścieżek rowerowych ustawienia, w celach informacyjnych, stawiane są wielkoformatowe tablice informacyjne z pokazanym przebiegiem ciągów pieszo-rowerowych oraz lokalizacją miejsc przesiadkowych na terenie powiatu leszczyńskiego. Na tablicach umieszcza kod QR, który powiat wykorzystuje na potrzeby innowacyjnego zarządzania siecią ścieżek rowerowych z punktu widzenia ich użytkowników. Jego umieszczenie pozwala użytkownikom ścieżek na odczyt na przenośnych urządzeniach mobilnych i połączenie z portalem rowerowypowiat.lp-portal.pl (portalem sieci ścieżek i szlaków rowerowych), stanowiącym element zorganizowanego i wykorzystywanego przez powiat, systemu organizacji ruchu jako centrum informacji i planowania podróży na terenie powiatu leszczyńskiego. W ramach ww. systemu organizacji ruchu udostępnione zostały

rozkłady jazdy komunikacji zbiorowej, ułatwiające planowanie dalszej podróży. Ponadto portal oferuje mapy tematyczne z określonymi rodzajami nawierzchni dróg oraz ścieżek rowerowych, wykonywanie pomiarów na zdjęciach, możliwość aktualnej lokalizacji położenia przy wykorzystaniu systemu GPS oraz zapewnia możliwość prezentacji aktualnego rozkładu jazdy transportu komunikacji publicznej dla wskazanych przystanków/ dworców. Połączenie urządzeń mobilnych z portalem, umożliwia dokładne zaplanowanie trasy przejazdu rowerem oraz jej synchronizację z środkami transportu komunikacji miejskiej. Ponadto pozwala uczestnikom ruchu drogowego zostawić rower w miejscu do tego przeznaczonym i przesiąść się na komunikację zbiorową, umożliwiającą dotarcie np. do miejsca pracy lub szkoły. W kolejnych latach powiat leszczyński planuje systematyczną aktualizację portalu.

Aby łatwiej i punktualniej realizować przejazdy autobusami Miejskiego Zakładu Komunikacji zasadnym jest uruchomienie tzw. inteligentnego systemu transportowego ITS, który wspomaga transport zbiorowy, szczególnie w zakresie przepustowości ruchliwych dróg, skrócenia czasu podróży oraz zapewnienia bezpieczeństwa. System taki łączy elektronikę, telekomunikację i techniki informatyczne z inżynierią transportu w celu planowania, projektowania, obsługi, utrzymywania i zarządzania systemami transportu. ITS korzysta z inteligentnych technologii transportowych takich jak sterowanie sygnalizacją świetlną, automatycznym rozpoznawaniem tablic rejestracyjnych. Elementem wdrożonym w Lesznie jest synchronizacja sygnalizacji świetlnej oraz wprowadzenie odpowiednich ustawień sygnalizacji w godzinach szczytu i poza nim. Dodatkowo zamontowane zostały na sygnalizacji stałoczasowych sekundniki, znacznie ułatwiające kierowcom płynny przejazd przez miasto.

8) Zarządzanie mobilnością

Zarządzanie mobilnością to podejście do planowania i organizacji transportu, które ma na celu efektywne zarządzanie przepływem ludzi i towarów w mieście lub regionie. Polega na integrowaniu różnych środków transportu oraz stosowaniu innowacyjnych rozwiązań technologicznych i organizacyjnych w celu poprawy dostępności, bezpieczeństwa i równowagi systemu transportowego. Obejmuje to zarówno transport publiczny, jak i prywatny, a także transport pieszy i rowerowy.

Zarządzanie mobilnością na obszarze Partnerstwa wydaje się rozproszone, ze względu na fakt funkcjonowania kilku zarządców dróg, którzy kierują się swoimi wytycznymi, standardami i wizją rozwoju. Co więcej, na Leszczyńskim Obszarze Funkcjonalnym występuje wielu organizatorów transportu zbiorowego - każdy z własną taryfą, wzorem rozkładu jazdy oraz standardem wymaganym od przewoźnika.

Samorządy LOF podejmują działania (chociaż nadal niewystarczające) do efektywnego zarzadzania poprzez mi.in opracowanie dokumentów strategicznych takich jak Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, promowanie zrównoważonego transportu poprzez organizacji wspólnych przedsięwzięć edukacyjnych oraz informacyjnych. Tworzą plany na spójny i zintegrowany system transportowy poprzez budowę węzłów przesiadkowych na obszarze LOF.

Zarządzanie mobilnością jest kluczowym elementem planowania miejskiego i regionalnego, mającym na celu poprawę jakości życia mieszkańców, redukcję zanieczyszczeń środowiska i poprawę efektywności systemu transportowego.

9) Logistyka miejska

Logistyka miejska proponuje zastąpienie dotychczasowego, nieskoordynowanego układu potoków przewozów przez zorientowany na klienta (mieszkańca), skoordynowany pomiędzy przedsiębiorstwami lokalny system logistyczny, który jest szczególnie wrażliwy na potrzeby aglomeracji miejskiej.

Celem logistyki miejskiej jest połączenie w jedną, sterowalną całość aktywności wszystkich podmiotów gospodarczych działających na terenie gminy i zarządzanie tą siecią zdarzeń w sposób zapewniający pożądany poziom jakości życia i gospodarowania przy minimalnym poziomie kosztów, jednak z uwzględnieniem wymogów ekologii.

Obecnie na terenie Partnerstwa nie funkcjonuje spójny system logistyczny. Co więcej, nie zostały również określone kierunki związane z rozwojem logistyki miejskiej. Aby rozwiązać ten problem, samorządy LOF planują opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, w którym zostaną uwzględnione niezbędne elementy dotyczące tego zagadnienia.

Na obszarze Partnerstwa, jednym z funkcjonujących elementów logistyki miejskiej jest zarządzanie odpadami. Stworzenie jednolitego nowoczesnego systemu gospodarowania odpadami komunalnymi na terenie wielu gmin daje możliwość obniżenia kosztów realizacji tego zadania, jak również pozwala na efektywniejsze jego wykonywanie. Rosnące wymagania w zakresie ochrony środowiska, zmienność przepisów jak również stopień ich złożoności, zainspirowały gminy z regionu leszczyńskiego do podjęcia w tym zakresie wspólnej inicjatywy, której efektem jest idea powołania związku międzygminnego.

Głównym zadaniem Komunalnego Związku Gmin Regionu Leszczyńskiego (KZGRL) jest zorganizowanie na terenie Gmin – uczestników Związku, odbioru i zagospodarowania odpadów komunalnych wytworzonych na nieruchomościach na

których zamieszkują mieszkańcy oraz odbioru i zagospodarowania odpadów komunalnych z nieruchomości od właścicieli domków letniskowych i innych nieruchomości wykorzystywanych na cele rekreacyjno-wypoczynkowe, zorganizowanie i utrzymanie PSZOK-ów oraz prowadzenie akcji informacyjnej i edukacyjnej w zakresie gospodarki odpadami komunalnymi.

Związek odpowiedzialny jest za gospodarowanie odpadami komunalnymi powstającymi na obszarze wg. podziału na pięć sektorów:
a) Sektor I – Gmina Rydzyna, Miasto Leszno, Gmina Święciechowa, Gmina Lipno, Gmina Krzemieniewo, Gmina Osieczna, Gmina Wijewo,
b) Sektor II – Gmina Rawicz, Gmina Miejska Górka, Gmina Jutrosin, Gmina Pakosław,
c) Sektor III – Gmina Śmigiel, Gmina Krzywiń,
d) Sektor IV – Gmina Bojanowo, Gmina Poniec,
e) Sektor V – Gmina Gostyń, Gmina Krobia, Gmina Pępowo, Gmina Pogorzela.

W ramach systemu gospodarowania odpadami komunalnymi organizowanego przez Związek obsługiwanych jest ponad 55 000 nieruchomości. W zamian za wnoszoną przez mieszkańców opłatę KZGRL zapewnia odbiór i zagospodarowanie powstających na nieruchomości odpadów komunalnych za pośrednictwem przedsiębiorców wyłonionych w drodze przetargu. Na obszarze LOF w latach 2020-2023 było to konsorcjum firm: Miejski Zakład Oczyszczania Sp. z o.o. Leszno i Firma Usługowo-Handlowa Dominik Zając.

Tabela 6 Liczbę nieruchomości zamieszkałych ujętych w systemie gospodarowania odpadami w 2023 r.

Gmina	Liczba nieruchomości zamieszkałych	Liczba osób - zgodnie ze złożonymi deklaracjami	Liczba mieszkańców z rejestru gmin
Leszno	8586	54200	58318
Lipno	2947	9199	9376
Święciechowa	2549	7928	8431
Osieczna	2508	8240	9330
Rydzyna	3029	9783	10408
Razem	19619	89350	95863

Źródło: Opracowanie własne

Według danych wynikających ze sprawozdań złożonych przez firmy odbierające odpady oraz firmy prowadzące PSZOK za 2023 rok z terenu gmin LOF odebrano około 47 000 Mg odpadów komunalnych.

Zgodnie z art. 3 ust. 2 pkt 6 ustawy o utrzymaniu czystości porządku w gminach Związek jest zobowiązany do utworzenia Punktów Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych w sposób zapewniający łatwy dostęp dla wszystkich mieszkańców. Punkt Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych jest miejscem zbiórki i czasowego magazynowania selektywnie zebranych odpadów komunalnych dostarczanych przez właścicieli nieruchomości. Na terenie KZGRL funkcjonuje 19 Punktów, z tego 7 na terenie Partnerstwa LOF.

Tabela 7 Zestawienie masy (Mg) odebranych odpadów w PSZOK w 2023 r.

	Leszno	Lipno	Święciechowa	Osieczna	Rydzyna
Odpady selektywne (opakowania z papieru, tworzyw sztucznych, metalu i szkła)	355,060	26,090	21,480	14,535	34,450
Zużyty Sprzęt Elektryczny i Elektroniczny	105,895	8,397	11,501	2,571	9,180
Odpady wielkogabarytowe, opony	940,894	47,730	66,350	82,510	67,520
Odpady rozbiórkowe i poremontowe	1102,741	148,150	181,150	297,820	106,579
Odpady zielone	1662,460	120,140	132,900	1022,860	114,640
Inne odpady	221,416	11,528	13,889	364,756	26,223
Łącznie	4388,466	362,035	427,270	1785,652	358,592

Źródło: Opracowanie własne

2.3.3. Ocena zachowań transportowych

Przeprowadzenie badań dotyczących zachowań transportowych mieszkańców Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego stanowi istotny etap w planowaniu mobilności miejskiej.

Analiza zebranych danych pozwala zrozumieć, w jaki sposób mieszkańcy obszaru obecnie korzystają z istniejącej infrastruktury transportowej, jakie są ich potrzeby i oczekiwania oraz jakie obszary wymagają ulepszenia. Te informacje są niezbędne do stworzenia efektywnego planu mobilności, który będzie odpowiedzią na rzeczywiste potrzeby mieszkańców i przyczyni się do poprawy jakości życia w danej gminie.

Zbieranie opinii mieszkańców rozpoczęło się już w roku 2022, kiedy to przeprowadzone zostały trzy badania ankietowe: mieszkańców, młodzieży i lokalnych liderów – grupy interesariuszy samorządowych.

Głównym celem było poznanie opinii mieszkańców gmin z obszaru Partnerstwa nt. miejsca, w którym zamieszkują/pracują/uczą się, o sposobach korzystania z usług publicznych i potrzebach w tym zakresie. W efekcie zebrane zostały różne dane m.in. w zakresie transportu. Opinie były bardzo zbieżne w temacie planowanych przedsięwzięć. Ponad 35% głosujących wskazało na usprawnienie połączeń komunikacji zbiorowej z regionem i światem. 40 % na stworzenie atrakcyjnej infrastruktury jak: chodniki, przystanki i ścieżki rowerowe.

W okresie od 06-10.06.2022 r. przeprowadzone zostało badaniem opinii młodzieży w szkołach ponadpodstawowych w Lesznie. Ankietę wypełniło 895 uczniów, którzy wyrazili opinię, że obszar Partnerstwa jest dobrym miejscem do życia i rozwoju. Poniżej prezentacja odpowiedzi na pytanie co powinno się poprawić na obszarze by młodzież chciała zostać lub wrócić do swojego miejsca zamieszkania.



Kolejne badanie przeprowadzono w lipcu 2022 i dotyczyło lokalnych liderów. Ankieta online skierowana została do czterech kategorii respondentów: lider administracji (wójt, burmistrz, wyższy urzędnik, kierownik w JST), lider gospodarki (przedsiębiorca, członek kierownictwa firmy, menadżer), lider sektora społecznego (lider organizacji społecznej, fundacji, stowarzyszenia, społecznik, itp.) oraz lider opinii.

Uczestnicy instytucjonalni biorący udział w badaniu to:

1. Sektor samorządowy – 9 osób.

- włodarze samorządów Partnerstwa,

- kierownicy i dyrektorzy jednostek i spółek samorządowych.

2. Sektor społeczny – 14 osób.

3. Sektor gospodarki – 7 osób.

Jednym z pytań dotyczących mobilności miejskiej było pytanie: Jakie czynniki sprzyjają współpracy i wspólnym działaniom samorządów Partnerstwa? Respondenci odpowiedzieli, że ważnym czynnikiem jest infrastruktura drogowa i organizacja systemu komunikacji zbiorowej.

Z podsumowania powyższych badań ankietowych, różnych grup społecznych, wynikało, iż słabą stronę Partnerstwa jest komunikacja i transport zbiorowy. (45% głosujących).

W roku 2024 przeprowadzone zostały kolejne badania różnych grup interesariuszy. Dla mieszkańców udostępniona została ankieta online a z wybraną grupą interesariuszy instytucjonalnych przeprowadzone zostały spotkania stacjonarne.

Rekrutacja interesariuszy instytucjonalnych odbywała się na zaproszenia, które wysłane zostały do przedstawicieli samorządów obszaru Partnerstwa, jak również do bazy kontaktów w zakresie mobilności pozostającej w dyspozycji lidera. Podczas spotkań w marcu i kwietniu 2024 r. prowadzona była dyskusja nad stanem obecnym infrastruktury transportowej, planów zagospodarowania funkcjonalnego-przestrzennego oraz możliwości wprowadzenia innowacyjnych rozwiązań w zakresie mobilności. Efektem było wypracowanie wspólnych wyzwań i celów, które będą realizowane w perspektywie do 2030 roku, poprzez realizację przyjętych do realizacji projektów kluczowych.

Wśród interesariuszy byli przedstawiciele poniższych instytucji:
- Samorządów Partnerstwa,
- Miejskiego Zakładu Komunikacji,
- Miejskiego Zakładu Oczyszczania,
- Komunalnego Związku Gmin Regionu Leszczyńskiego,
- Stowarzyszenia „Leszno-Region”

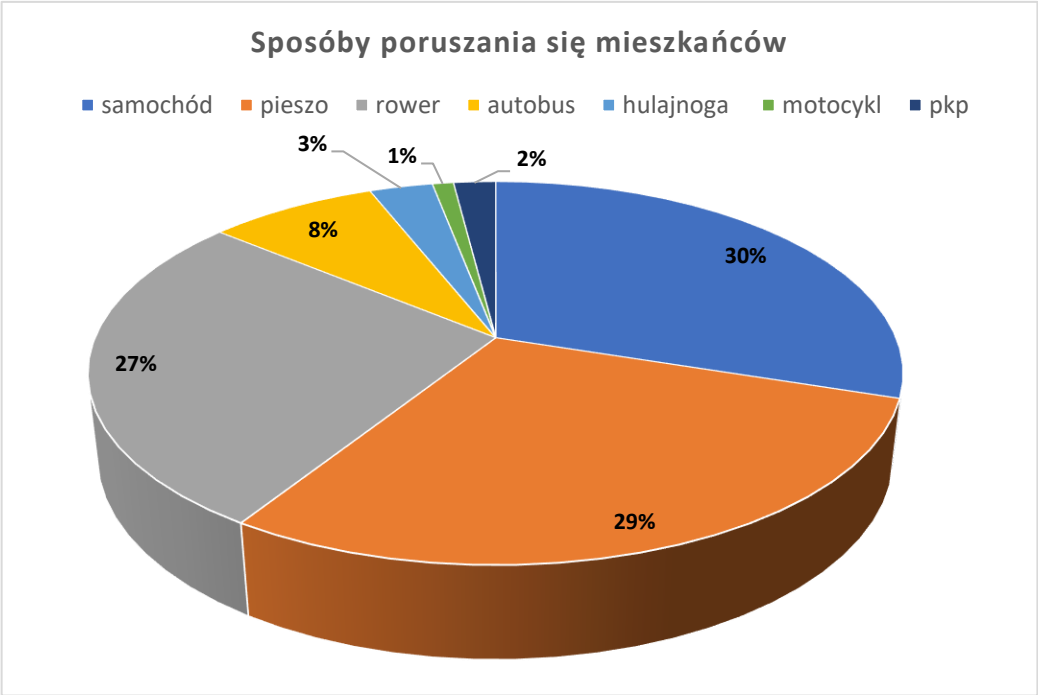
Kolejne badanie ankietowe przeprowadzone zostało w kwietniu 2024 roku i dotyczyło sposobu przemieszczania się mieszkańców Leszna i okolicznych gmin wchodzących w skład Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego. Badanie pozwoliło na zgromadzenie informacji na

temat sposobów przemieszczania się mieszkańców, ich preferencji dotyczących środków transportu oraz częstotliwości podróży.

W procesie ankietyzacji udział wzięło łącznie 571 osób, z czego 64% stanowiły kobiety. Najliczniejsza grupą, ze względu na status zawodowy, były osoby pracujące - 70%.

Wyniki ankiety prezentują się następująco:

- Mieszkańcy Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego w obrębie swojego miejsca zamieszkania, najczęściej przemieszczają się samochodem, rowerem i na pieszo.

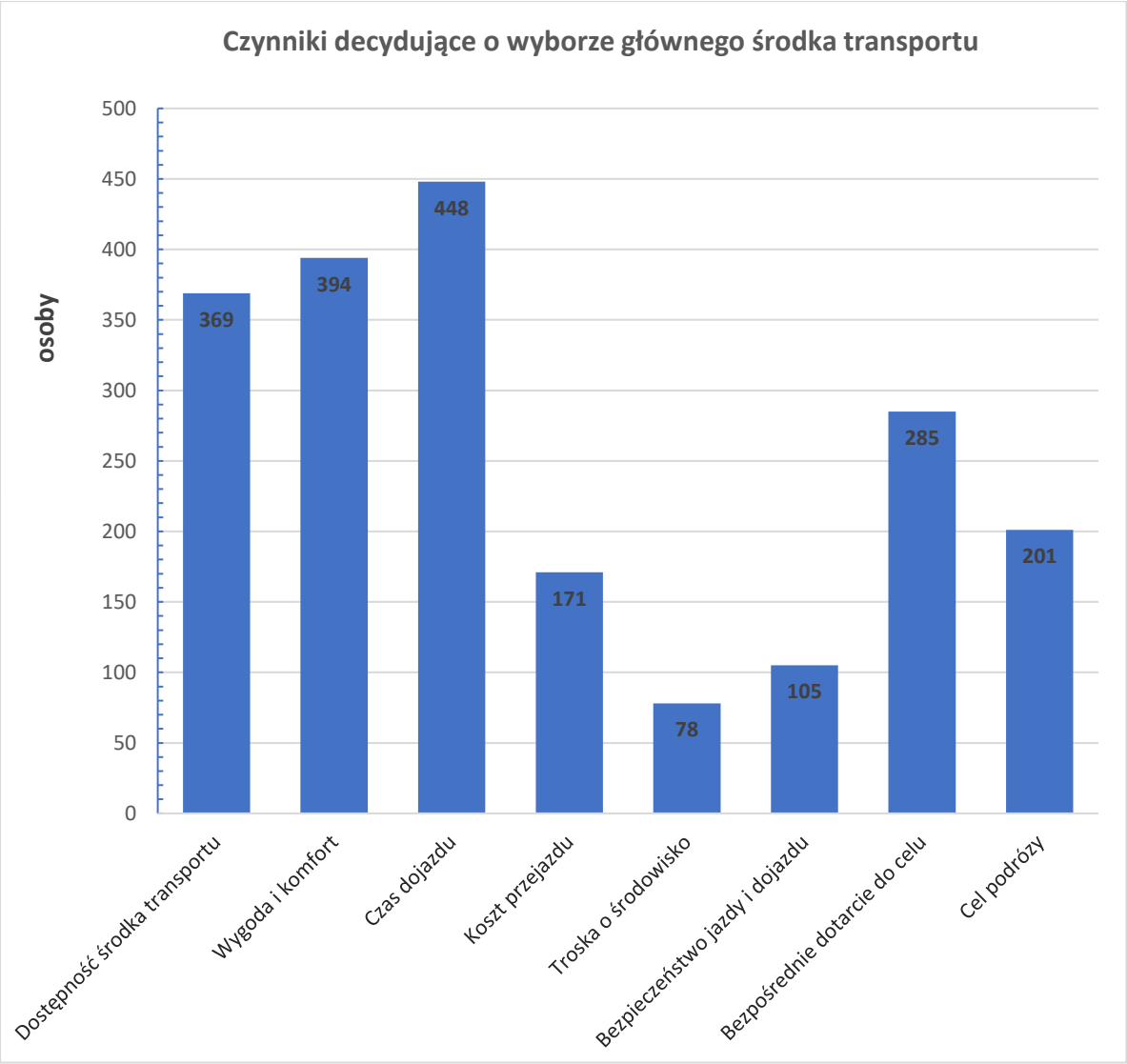


Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy badania ankietowego mieszkańców

- Mieszkańcy w obszarze Partnerstwa najczęściej do podróżowania wybierają samochód - około 49%, na drugim miejscu rower - 14%. Analizując odpowiedzi mieszkańców o czynniki decydujące o wyborze głównego środka transportu, to mieszkańcy wskazują: dostępność środka transportu, czas dojazdu, wygoda i komfort.
- Wśród osób uczestniczących w badaniu tylko 19 osób zaznaczyło, że nie posiada roweru. Samochodu spalinowego nie posiadają 42 osoby.
- Jeżeli chodzi o częstotliwości tych podróży, to do Leszna ponad 40% badanych dojeżdża codziennie lub 4-5 razy w tygodniu. Inaczej wygląda przemieszczanie się pomiędzy samymi gminami, częstotliwość spada do 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej, tak deklaruje 52% ankietowanych.

- Sposób dotarcia mieszkańców do poszczególnych miejsc oraz ich częstotliwość kształtuje się następująco:
  - **do pracy:** 79% mieszkańców dociera codziennie lub 4-5 razy w tygodniu, najczęściej wybierając: samochód 51%, rower 15%, pieszo 10%;
  - **do miejsca nauki/pracy członków rodziny:** 47% mieszkańców dociera codziennie lub 4-5 razy w tygodniu, a 12% 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej, najczęściej wybierając: samochód 33%, rower 11%, pieszo 10%;
  - **do urzędów:** 77% mieszkańców wybiera się 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej, najczęściej wybierając: samochód 50%, pieszo 18%, rower 13%;
  - **na zakupy:** 42% głosujących docierała 2-3 razy w tygodniu, 33% codziennie/4-5 razy w tygodniu, 20% - 1 raz w tygodniu, najczęściej wybierając: samochód 59%, pieszo 17%;
  - **do ośrodków zdrowia:** 84% mieszkańców docierało 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej, najczęściej wybierając: samochód 58%, pieszo 14%;
  - **tereny rekreacyjne w obrębie regionu:** 42% głosujących dociera 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej, 24% - 1 raz w tygodniu, 17% 2-3 razy w tygodniu, najczęściej wybierając: rower 40%, samochód 27%, pieszo 14%;
  - **miejsca rozrywki/gastronomii:** 56% głosujących podróżuje 1-3 razy w miesiącu, 23% - 1 raz w tygodniu, 10% - 2-3 razy w tygodniu, najczęściej wybierając: samochód 37%, pieszo 25%, rowerem 14%.

- Analizując czynniki jakie decydują o wyborze głównego środka transportu – dla 78% badanych ważny jest czas dojazdu, dla 69% - wygoda i komfort, 64% - dostępność środka transportu oraz 50% wskazuje bezpośrednie dotarcie do celu, 35% - cel podróży.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy badania ankietowego mieszkańców

- Ocena stanu technicznego infrastruktury transportowej przez mieszkańców LOF, przedstawia się następująco:

Stan infrastruktury transportowej	Bardzo dobry	Dobry	Zadawalający	Zły	Bardzo zły
Drogowej	8%	35%	40%	12%	5%
Rowerowej	12%	36%	33%	12%	7%
Pieszej	18%	41%	31%	6%	4%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy badania ankietowego mieszkańców

- Odpowiedzi na pytania dotyczące miejsca zamieszkania

	Zdecydowanie NIE	Raczej NIE	Nie mam zdania	Raczej TAK	Zdecydowanie TAK
	%				
Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki mogę bezpiecznie dojechać rowerem	14	18	9	36	23
System dróg rowerowych jest dobrze rozwinięty, korzystając z nich czuję się bezpiecznie i komfortowo	11	23	12	46	8
Z miejsca mojego zamieszkania do miejsca pracy/nauki mogę dojechać komunikacją zbiorową	20	22	17	28	13
Korzystam z komunikacji zbiorowej, ponieważ jest ona dla mnie alternatywą dla własnego samochodu	44	20	17	12	8
Infrastruktura drogowa w mojej gminie jest w stanie dobrym (ulice, drogi, oznakowanie drogowe, sygnalizacje świetlne)	5	23	13	56	5
W mojej gminie występują problemy z parkowaniem	5	24	12	30	30
Mogę skorzystać z transportu kolejowego, żeby dojechać do pracy/szkoły	50	10	22	10	8
Uważam, że należy wprowadzać ograniczenia w ruchu samochodowym np. strefa 30	27	23	21	15	13

Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy badania ankietowego mieszkańców

Rozkład odpowiedzi na pytania dotyczące miejsca zamieszkania jest bardzo zbliżony. Rozbieżność pojawiła się w pytaniu dotyczącym parkowania. Mieszkańcy Leszna zaznaczyli, że mają problemy z parkowaniem, natomiast mieszkańcy gmin, wskazali, że nie mają problemów z parkowaniem na terenie swojej gminy.

- Jeśli chodzi o pytanie dotyczące możliwości zmiany preferencji transportowych mieszkańców, uzyskano następujące odpowiedzi:

- do rezygnacji z korzystania z samochodu skłonnych jest połowa ankietowanych, jeżeli będzie bardziej rozbudowany system komunikacji zbiorowej np. więcej kursów, skrócony czas jazdy, buspasy oraz jeżeli będzie więcej ścieżek rowerowych.
- do korzystania z roweru zachęci mieszkańców rozbudowa ścieżek i dróg dla rowerów w Lesznie i regionie oraz zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu rowerowym czy samego pozostawienia roweru.

Analiza wyników ankietowych wyraźnie pokazuje, że istnieje duże zapotrzebowanie na dalszą rozbudowę systemu ścieżek rowerowych oraz usprawnienie funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Mieszkańcy podkreślają konieczność poprawy infrastruktury rowerowej, co może przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności roweru jako środka transportu. Ponadto, istnieje potrzeba modernizacji i rozszerzenia oferty komunikacji publicznej, aby bardziej przekonywała mieszkańców do rezygnacji z samochodu na rzecz autobusu. Mieszkańcy preferują przede wszystkim korzystanie z samochodów jako swojego głównego środka transportu., dlatego należy podjąć działania mające na celu promowanie alternatywnych środków transportu.

Jednym z czynników wpływających w znaczący sposób na mobilność ludności jest zachodzący **proces suburbanizacji**. Dekoncentracja ludności miejskiej i przenoszenie się jej na obszary wiejskiej strefy podmiejskiej, generuje codzienny ruch związany z przejazdem na linii dom – praca, szkoła, usługi dostępne jedynie w mieście. Rodzi to potrzeby transportowe. Zmiany w przestrzeni wokół miast widoczne są przede wszystkim w postaci niekontrolowanego rozwoju zabudowy mieszkaniowej na terenach wiejskich. Największy przyrost - na poziomie 60% odnotowano w gminie Lipno.

2.3.4. Analiza interesariuszy

Identyfikacja najważniejszych interesariuszy w aspekcie mobilności pozwala na lepsze zrozumienie różnych perspektyw i potrzeb, co jest kluczowe w budowaniu planu mobilności miejskiej. Pozwala również lepiej zidentyfikować potencjalne bariery i wyzwania, które mogą wystąpić w procesie wdrażania strategii. Dzięki temu możliwe jest zrównoważone podejście, które uwzględnia różnorodne interesy i sprzyja tworzeniu planu akceptowalnego, a zarazem efektywnego dla całej społeczności.

Grupy interesariuszy ds. mobilności:

1. Mieszkańcy: osoby, które mają bezpośredni wpływ na sposób, w jaki korzystają z transportu i jakie mają potrzeby w tym zakresie;

2. Przedsiębiorstwa: wykazują zainteresowane mobilnością ze względu na potrzeby związane z transportem pracowników, dostawą towarów czy obsługą klientów;

3. Władze lokalne: odgrywają kluczową rolę w planowaniu i zarządzaniu transportem publicznym, infrastrukturą drogową oraz regulacją ruchu drogowego;

4. Organizacje pozarządowe: podmioty, które często działają na rzecz poprawy dostępności transportowej, ochrony środowiska czy promocji alternatywnych form mobilności, takich jak piesze i rowerowe podróże;

5. Instytucje edukacyjne: wpływają na wzorce mobilności młodych ludzi, mogą prowadzić badania i edukację w zakresie transportu i mobilności m.in. w zakresie bezpieczeństwa dotarcia do szkół oraz przyzwyczajeń transportowych;

6. Przewoźnicy i firmy transportowe: mają bezpośredni wpływ na sposób, w jaki funkcjonuje system transportowy i jakie usługi są dostępne dla mieszkańców, posiadają także dostęp do danych operacyjnych, które mogą być wykorzystane do analizy i optymalizacji sieci transportowej;

7. Instytucje badawcze i doradcze, które mogą prowadzić analizy, badania i ekspertyzy w zakresie mobilności.

2.3.5. Analiza SWOT dotycząca polityki transportowej

Na potrzeby niniejszego rozdziału rozpisano analizę SWOT w obszarze „infrastruktura i transport". W ramach analizowanego obszaru wyróżniono mocne i słabe strony, a także występujące w najbliższym otoczeniu szanse i zagrożenia, które mają istotny wpływ na funkcjonowanie LOF w zakresie polityki transportowej.

Analiza SWOT w kontekście polityki transportowej pozwala na zrozumienie aktualnej sytuacji transportowej oraz identyfikację obszarów, które wymagają poprawy lub rozwoju. Na podstawie wyników analizy można opracować i stworzyć strategię działania adekwatną do pojawiających się potrzeb.

Tabela 8 Analiza SWOT w zakresie mobilności

Mocne strony	Słabe strony
✓ korzystne powiązania miasta oraz gmin należących do LOF z układem dróg zewnętrznych ✓ gęsty układ sieci drogowej LOF ✓ obecność drogi ekspresowej (S5) wraz z licznymi węzłami komunikacyjnymi	✓ silne uzależnienie mieszkańców od samochodów osobowych ✓ niedostateczna jakość dróg i ulic na obszarze LOF ✓ niedostosowanie oferty transportu zbiorowego do potrzeb mieszkańców –

✓ obecność linii kolejowej Wrocław- Poznań ✓ dobrze rozwinięta sieć ścieżek rowerowych ✓ rosnąca świadomość społeczna w zakresie ekologicznych środków transportu ✓ korzystne lokalizacje dworców kolejowego i autobusowego ✓ potencjał wynikający z rozwiniętej sieci kolejowej: duża przepustowość, infrastruktura ✓ dostępność terenów pod rozwój funkcji gospodarczych i pod budownictwo mieszkaniowe ✓ obecność terenów inwestycyjnych ✓ doświadczenie w realizacji projektów partnerskich	brak możliwości dojazdu do poszczególnych gmin komunikacją publiczną ✓ brak priorytetu dla transportu publicznego na skrzyżowaniach ✓ niedostateczne ograniczenia w zakresie wjazdu do centrum gmin. ✓ mała liczba pociągów na liniach lokalnych ✓ niewystarczający poziom bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów ✓ brak dostatecznej liczby miejsc do parkowania ✓ niedostatek środków budżetowych w stosunku do potrzeb rozwojowych miasta ✓ brak pełnej współpracy ponadlokalnej

Szanse	**Zagrożenia**
✓ rozwój rozwiązań z zakresu mobilności miejskiej w oparciu o możliwość otrzymania dofinansowania zewnętrznego ✓ możliwość wykorzystania dostępnej infrastruktury kolejowej/pokolejowej ✓ zwiększenie rotacji na dostępnej powierzchni parkingowej ✓ możliwość utworzenia systemu priorytetu dla transportu publicznego w celu zwiększenia jego prędkości i poprawienia jakości usług przewozowych ✓ możliwość lepszego dopasowania usług przewozowych, w tym wprowadzanie inteligentnych technologii m.in. przeciwdziałających wykluczeniu ✓ integracja infrastruktury transportu pieszego z infrastrukturą rowerową oraz transportem zbiorowym ✓ rozwój sieci dróg dla rowerów umożliwiających poruszanie się po terenie LOF ✓ realizacja systemów typu Bike&Ride i Park&Ride, zachęcających do podróży multimodalnych ✓ edukacja społeczna w zakresie zmian zachowań komunikacyjnych ✓ udział mieszkańców i grup interesariuszy w procesie planowania polityki transportowej regionu	✓ ograniczenia w kursowaniu kolei ✓ rosnący problem kierowców parkujących niezgodnie z przepisami ✓ zwiększające się uzależnienie od samochodu ✓ niewystarczające rozwiązania dla obsługi ruchu turystycznego ✓ rozwiązania drogowe niespełniające odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa użytkowników pasa drogowego ✓ malejące zainteresowanie transportem publicznym ✓ dominacja użytkowników pojazdów indywidualnych ✓ wysokie ceny paliw ✓ niewystarczająca ilość środków finansowych na miejski/podmiejski transport publiczny ✓ niekorzystne trendy demograficzne

Źródło: Opracowanie własne

2.3.6 Wizja transport i mobilności do 2030 roku

W dokumencie wyodrębniono wizję rozwoju w obszarze transportu i mobilności, która wynika z procesu partycypacyjnego oraz podjętych decyzji strategicznych.

"Wizja transportu i mobilności w Leszczyńskim Obszarze Funkcjonalnym to stworzenie nowoczesnego, zrównoważonego i dostępnego systemu transportowego, który zapewni szybkie, wygodne i bezpieczne podróże dla wszystkich mieszkańców oraz zachęci do korzystania z alternatywnych środków transportu, promując mobilność miejską opartą na zasadach zrównoważonego rozwoju."

Misja transportu i mobilności w strategii rozwoju dla leszczyńskiego obszaru funkcjonalnego może być wyrażona jako:

"Misją transportu i mobilności dla Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego jest stworzenie sprzyjającego środowiska dla nowoczesnego i zrównoważonego systemu transportowego, który będzie uwzględniał potrzeby wszystkich mieszkańców, poprawiając tym samym jakość życia, dostępność do miejsc pracy, edukacji i usług oraz przyczyniając się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń i redukcji kongestii drogowych. Dążymy do promowania transportu publicznego, rowerowego oraz pieszego, wspierając innowacyjne rozwiązania technologiczne i inwestycje w infrastrukturę transportową, aby zbudować mobilne, przyjazne dla środowiska i przyjemne do życia miejsce."

2.3.7 Wyzwania i cele mobilności miejskiej

W niniejszym dokumencie określony został cel główny, który brzmi „Poprawa wewnętrznej dostępności Partnerstwa". Do niego zostały przypisane cele szczegółowe w trzech różnych dziedzinach: społecznej, gospodarczej i środowiskowo-przestrzennej. W ramach zapisanego celu „Zdrowa i dostępna przestrzeń", wydzielono cel operacyjny 3.1 „Rozwinięta infrastruktura komunikacyjna", która staje się głównym celem dla zrównoważonej mobilności.

Cel główny **Rozwinięta infrastruktura komunikacyjna**

KIERUNKI DZIAŁAŃ	**Wsparcie rozwoju systemów publicznego transportu zbiorowego. Wspieranie niskoemisyjności. Inwestycje w usługi i infrastrukturę komunikacyjną – zarówno wewnętrzną, jak i zewnętrzną; w tym infrastruktura drogowa, piesza,**

	rowerowa, rozwój alternatywnych środków transportu, cyfryzację transportu, zrównoważoną mobilność i współpracę między Partnerami. Wdrożenie inteligentnych systemów transportowych. Wyposażenie w odpowiednią jakość i „liczbę" infrastruktury transportowej. Wdrażanie skutecznych rozwiązań wychodzących naprzeciw problemom i potrzebom osób z deficytami. Rozwój i efektywne wykorzystanie innych gałęzi transportu (np. lotnisko lokalne)

Źródło: Opracowanie własne

Jednym z istotnych kierunków ogólnej polityki rozwojowej obszaru LOF powinno być tworzenie warunków dla transportu tak, aby był on wydajny, efektywny, bezpieczny i ekologiczny. Natomiast system transportowy powinien stwarzać możliwości uczestniczenia w życiu społecznym wszystkim grupom ludności. Wymaga to uwzględnienia wielu czynników, zarówno na etapie planowania, jak też eksploatacji systemu transportowego.

Rozpisane kierunki działania określają wyzwania, które samorządy zamierzają osiągnąć, by zrealizować przyjęty w dokumencie cel główny mobilności.

- **Zmiana przyzwyczajeń transportowych mieszkańców**

  Zmiana przyzwyczajeń transportowych mieszkańców stanowi jedno z największych wyzwań dla rozwoju transportu zrównoważonego. Zmiana zwyczajów komunikacyjnych wymaga rozwoju i odbudowy oferty transportu publicznego i przedstawienia silnej alternatywy dla samochodów, zwłaszcza w postaci dobrze funkcjonującej komunikacji publicznej. Koniecznym są działania promujące idee aktywnej mobilności i zrównoważonych rozwiązań wspierających ograniczanie emisji CO2 oraz pozostałych zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego oraz zmniejszających problemy związane z nadmiarem samochodów.

- **Podjęcie inicjatywy wspólnej organizacji transportu zbiorowego**

  Zawieranie porozumień między samorządami w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego umożliwia projektowanie linii komunikacyjnych na podstawie zapotrzebowania gmin objętych porozumieniem, synchronizowane zarządzanie transportem, opracowywanie skoordynowanych rozkładów jazdy, ustalanie taryfy opłat za korzystanie przez pasażerów z usług publicznego transportu zbiorowego, a przede wszystkim wspólną partycypację w kosztach jego utrzymania. Tak podjęte i usankcjonowane działania przyczynią się do budowy spójnego systemu komunikacji miejskiej na obszarach objętych ich oddziaływaniem, a tym samym przyczynić mogą się do opracowania oferty komunikacji zbiorowej

przyjaznej mieszkańcom, dostosowanej do ich potrzeb. To działanie z kolei, przyczyni się do wzrostu zainteresowania komunikacją zbiorową i do jej rozwoju na obszarze LOF.

- **Dostosowanie polityki parkingowej**

  Polityka parkingowa na terenie LOF powinna być kształtowana tak, aby zapewnić zrównoważony rozwój poprzez: maksymalną integrację systemów transportowych, uregulowany wzrost dostępności komunikacyjnej obszarów oraz ochronę środowiska. Dostępność miejsc parkingowych jest jednym z najważniejszych aspektów systemu komunikacji samochodowej. Duża liczba miejsc parkingowych pozytywnie wpływa na dostępność do miejsc docelowych, jednocześnie skracając czas spędzony na poszukiwaniu miejsca do parkowania, co oznacza ograniczenie ruchu pojazdów, niższe zużycie paliwa, mniejsze obciążenie środowiska i większe bezpieczeństwo.

- **Opracowanie wytycznych dotyczących planowania przestrzennego zgodnych z zasadami zrównoważonej mobilności**

  Działania mające na celu poprawę lub utrzymanie komfortu mieszkańców Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego związanego z podróżowaniem, wymagają stworzenia rozwiązań systemowych zmniejszających szkodliwe oddziaływanie transportu na środowisko naturalne oraz wpływających na zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów. Planowanie przestrzenne powinno uwzględniać potrzeby mobilności mieszkańców, sektora przedsiębiorstw i pozostałych interesariuszy istotnych dla LOF i jego otoczenia z uwzględnieniem poprawy jakości życia.

- **Budowa węzła multimodalnego**

  Budowa węzłów multimodalnych jako elementów publicznej przestrzeni miejskiej ma znaczny wpływ na jakość życia mieszkańców. Ich budowa powinna zapewniać bezpieczeństwo podczas korzystania z węzła oraz oczekiwania na podróż, dostępność w zakresie braku barier i utrudnień w dostępie do jego oferty, estetykę, intuicyjność w zakresie korzystania z rozwiązań przyjętych na węźle, wielofunkcyjność, uniwersalność rozwiązania umożliwiające skorzystanie z oferty węzła każdemu, niezależnie od wieku, stanu zdrowia lub umiejętności, prosty i przejrzysty sposób zagospodarowania i oznakowania, bezproblemowe i łatwe do zrozumienia przeznaczenie funkcji oraz informacji zamieszczonej na dworcu oraz prawidłowe wkomponowanie węzła w otoczenie (przestrzeń i miejsce). Budowa funkcjonalnych węzłów przesiadkowych na terenie Partnerstwa podniesie atrakcyjność transportu zbiorowego i przyczyni się zwiększenia udziału transportu publicznego w transporcie multimodalnym.

- **Znaczące wyzwania infrastrukturalne, związane z koniecznością częściowej przebudowy dróg**

  Bardzo dobry lub dobry stan techniczny nawierzchni dróg oraz ich długość stanowi jeden z najważniejszych elementów sprawnej rozwoju komunikacji zbiorowej. Drogi utrzymane w dobrym stanie to element niezbędny dla prawidłowej obsługi komunikacyjnej LOF. Utrzymanie tempa inwestycji w zakresie budowy oraz modernizacji infrastruktury drogowej w bezpośredni sposób przyczynia się do wzrostu zainteresowania przewoźników w zakresie wyznaczania tras oraz kursów komunikacji publicznej. Wyzwaniem dla samorządów jest sytuacja, w której brakuje środków własnych na modernizację zarządzanej przez JST infrastruktury drogowej oraz ograniczone możliwości pozyskiwania środków zewnętrznych na drogi lokalne. Znaczącym wyzwaniem dla LOF jest budowa połączeń drogowych lub przebudowa istniejących w związku z powstawaniem nowych stref aktywności gospodarczej na terenie poszczególnych JST. Przykładem jest tzw. III Strefa Aktywności Gospodarczej zlokalizowana na terenie miasta Leszna, a położono w bezpośrednim sąsiedztwie stref inwestycyjnych na terenie gmin LOF takich jak Lipno i Święciechowa.

- **Rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej**

  Podjęcie działań przez poszczególne gminy LOF w kierunku rozwoju infrastruktury rowerowej stanowi wyzwanie dla rozwoju zrównoważonej polityki transportowej na wielu płaszczyznach. Działania zwiększające ruch rowerowy oraz promujące rozwój kultury rowerowej obejmują przede wszystkim rozwój spójnych sieci dróg dla rowerów pozwalającej na dotarcie do celu bez przeszkód, pokonując drogę w całości po trasie rowerowej. Elementarną składową zrównoważonej mobilności jest również rozwój ruchu pieszego, w ramach którego należy rozwijać bezpieczną oraz dostępną dla wszystkich przestrzeń dla pieszych. Podstawą tego rozwoju jest również integracja infrastruktury transportu pieszego z infrastrukturą rowerową. Podjęcie takich inicjatyw przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz promocji mobilności niskoemisyjnej na terenie LOF.

- **Tworzenie obszarów 15 minutowych**

  Wyzwaniem dla Partnerstwa jest poprawa polityki transportowej w celu zapewnienia mieszkańcom dostępu do podstawowych usług czy produktów, możliwości szybszego przemieszczania się do miejsca pracy czy placówek edukacyjnych. Narzędziem ku temu jest m.in. budowa i rozbudowa sieci ścieżek rowerowych oraz rozwój przystępnej, dogodnej komunikacji zbiorowej. Koncepcja ta wymaga jednak korelacji pomiędzy planowaniem przestrzennym a polityką transportową LOF.

- **Budowa parkingów P&R, B&R i K&R**

  Realizacja systemów Bike&Ride i Park&Ride, które mają za zadanie zachęcić do podróży multimodalnych (z wykorzystaniem więcej niż jednego środka transportu) stanowi składnik rozwoju polityki zrównoważonego rozwoju. Prowadzi bowiem do promocji transportu zbiorowego, stawiając go ponad indywidualnym transportem samochodowym. Ww. punkty powinny powstawać głównie w strefach szybkiego dostępu do komunikacji zbiorowej (okolice dworców PKP, PKS czy np. pętli autobusowych) tak, aby można było zostawić samochód i swoją podróż kontynuować środkami komunikacji zbiorowej.

  Lista projektów kluczowych, które odpowiadają na określone wyzwania i zapewniają realizację założonych celów znajdują się Załączniku nr 1.

2.3.8 Monitorowanie i ocena wdrażania

Monitorowanie i ocena wdrażania założeń Strategii ZIT odgrywają kluczową rolę w zapewnieniu skutecznego i efektywnego funkcjonowania systemu transportowego oraz realizacji zamierzonych celów związanych z mobilnością. Proces ten obejmuje systematyczne śledzenie postępu w realizacji działań określonych w strategii oraz ocenę osiągniętych rezultatów.

Ocena realizacji strategii będzie dokonywana za pomocą dwóch rodzajów wskaźników: rezultatu i produktu, które znajdują się w dalszej części dokumentu.

2.4. Wyniki badań społecznych

Proces diagnostyczny, związany z opracowaniem strategii Partnerstwa „Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego”, obejmował przeprowadzenie ankiety badającej opinie młodzieży, mieszkańców Partnerstwa i lokalnych liderów.

Analizując wyniki badań przeprowadzonych wśród mieszkańców Partnerstwa, lokalnych liderów i młodzieży, można wyciągnąć wspólne wnioski i spostrzeżenia.

Ogólnie obszar Partnerstwa dla wszystkich badanych grup jest obszarem dobrym do rozwoju i zamieszkania. Cenionym przede wszystkim za atrakcyjność turystyczną oraz wysoką jakość środowiska naturalnego – powietrze, lasy, jeziora.

Obszarami najpilniejszej interwencji dla wszystkich grup, które wzięły udział w badaniu jest rynek pracy, w tym zwiększenie liczby atrakcyjnych ofert pracy oraz zwiększenie zarobków, usprawnienie komunikacji z większymi miejscowościami, w tym komunikacji zbiorowej oraz rozwój usług zdrowotnych, w tym opieki podstawowej i specjalistycznej.

Silne więzi rodzinne i międzyludzkie są najważniejszym czynnikiem determinującym chęć pozostania w miejscowości zamieszkania. Podstawowe potrzeby są raczej zaspokajane na obszarze partnerstwa, w tym usługi komunalne, edukacja przedszkolna i szkolna (podstawowa), zakup produktów spożywczych. Natomiast usługi specjalistyczne, w tym zdrowotne, edukacji ponadpodstawowej i kultury wysokiej realizowane są poza obszarem partnerstwa.

Wysoce niepokojącym zjawiskiem jest brak zaufania młodych ludzi do instytucji publicznych, w tym samorządów lokalnych. Tym samym rekomenduje się pogłębienie analiz w tym obszarze w przyszłości i powtórzenie ankiety wśród młodzieży, w celu sprawdzenia sytuacji po realizacji wypracowanych strategicznych przedsięwzięć.

2.5. Analiza zdiagnozowanych uwarunkowań rozwojowych

2.5.1. Kluczowe potencjały rozwojowe Partnerstwa

Potencjały obszaru partnerstwa to przede wszystkim posiadane zasoby, oferowane produkty i usługi, które przynoszą lub mogą przynieść korzyści bezpośrednie (dochody) lub pośrednie poprzez wytworzenie wartości dodanej dla mieszkańców Partnerstwa. Potencjały Partnerstwa to **możliwości rozwoju, zbudowane na kompetencjach, sprawnościach i posiadanych zasobach Partnerstwa**, a także na umiejętnym korzystaniu z zasobów otoczenia, które mają służyć osiąganiu określonych celów lub kierunków rozwojowych.

Potencjały możemy podzielić na dwie kategorie: **zasobów** i **produktów**. Zostały one zidentyfikowane w trakcie przeprowadzonej diagnozy w procesie warsztatowym, podczas mapowania i rangowania obu tych kategorii czynników, według oceny możliwości ich wykorzystania, unikalności (dla zasobów) oraz wartości dodanej i potencjału rozwoju (dla produktów).

Zasoby, czyli to, co mamy, stanowią charakterystyczne, nieprzetworzone i użyteczne elementy, materialne lub niematerialne, które są potrzebne do tworzenia produktów, usług i ofert, tj. środowisko naturalne, istniejąca infrastruktura i instytucje, ludzie i ich umiejętności, tradycje, wydarzenia historyczne, itd.

Produkty, czyli to, co wytwarzamy, to konkretne rzeczy materialne i niematerialne, zdarzenia, usługi, które są oferowane i przynoszą korzyść bezpośrednią (dochody) lub pośrednią wyrażoną przez wartość dodaną dla obszaru, dla mieszkańców tj. produkty regionalne, znane zakłady pracy, wydarzenia cykliczne, znane szlaki turystyczne, szczególne oferty inwestycyjne, standard realizacji usług, itd.

W zakresie **kluczowych zasobów z poziomu całego Partnerstwa** zidentyfikowano i sklasyfikowano je według poniższego zestawienia[4].

[4] W przyporządkowaniu zasobów i produktów kluczowe jest wypunktowanie szeregu potencjałów obszaru ważnych z punktu widzenia możliwości ich wykorzystania lub wzmocnienia na etapie wdrażania strategii; drugorzędną kwestią jest ich przyporządkowanie do odpowiedniej kategorii

Tabela 9: Kluczowe zasoby Partnerstwa

Zasoby partnerstwa
KLUCZOWE
Położenie obszaru ZIT i jego dostępność komunikacyjna - drogowa, kolejowa, pieszo-rowerowa
Tereny inwestycyjne, strefa przemysłowa i rozwinięty sektor MŚP
Walory krajobrazowe, rekreacja i edukacja
Wysoki kapitał społeczny i rozwinięty sektor pozarządowy (NGO)
Zbiorniki wodne (np. retencyjne, jeziora)
Edukacja i kształcenie kadr
Imprezy o charakterze międzynarodowych (Airshow, Traktoriada)
Miód i zdrowa żywność
UZUPEŁNIAJĄCE
Dziedzictwo kulturowe, historia, folklor
Lotnisko
Tereny zielone miasta i wsi
Liczne obiekty sportowe

Źródło: opracowanie własne

W zakresie **kluczowych produktów z poziomu całego Partnerstwa** zidentyfikowano i sklasyfikowano je według poniższego zestawienia:

Tabela 10: Kluczowe produkty Partnerstwa

Produkty partnerstwa
KLUCZOWE
Cykliczne imprezy lokalne i międzynarodowe
Edukacja, w tym ponadpodstawowa i zawodowa
Infrastruktura rowerowa i turystyczna
E-usługi
Liczne zabytki i obiekty historyczne
Rozwinięta infrastruktura drogowa i kolejowa (trasa S5, połączenie Wrocław-Poznań)
Strefy przemysłowe i inwestycyjne
Walory krajobrazowe, rekreacja i edukacja
UZUPEŁNIAJĄCE
Atrakcyjne zbiorniki wodne i jeziora
Rozwinięty i aktywny sektor MŚP
Rozwinięty sektor pomocy społecznej: DPS i usługi dla osób z niepełnosprawnościami i seniorów

Źródło: opracowanie własne

Dzięki temu procesowi, w efekcie udało się wyselekcjonować i ocenić potencjał lokalnych zasobów, które mogą być wykorzystane dla generowania łańcuchów produktów, oraz zidentyfikować kluczowe produkty, o największym **potencjale rozwoju i generujących największe korzyści dla lokalnej społeczności**.

Na podstawie zebranych informacji o produktach i zasobach Partnerstwa można zauważyć, iż obszar Partnerstwa wyróżnia się atrakcyjnymi walorami krajobrazowymi, licznymi akwenami wodnymi i bogatym dziedzictwem kulturowym. Liczne walory krajobrazowe, urozmaicone ukształtowanie terenu, szlaki turystyczne, zabytki, bliskość natury oraz wysoki kapitał społeczny i rozwinięty sektor pozarządowy predysponuje teren do rozwoju turystyki.

Korzystne położenie gmin wchodzących w skład Partnerstwa, ich otoczenie, przedsiębiorczość ich mieszkańców oraz posiadane tereny inwestycyjne, strefa przemysłowa i rozwinięty sektor MŚP daje duże możliwości rozwoju gospodarczego na obszarze Partnerstwa.

Potencjał ten w dużej mierze to zasoby naturalne Partnerstwa, które zasadniczo nie są wykorzystywane w pełni ich możliwości. Analizując kluczowe produkty powiązane z występującymi zasobami Partnerstwa, należy zauważyć, iż promocja walorów regionu takich jak zasoby przyrodnicze, występowanie parków krajobrazowych i rezerwatów przyrody, zabytki i zasoby historyczne, związane z nimi produkty lokalne (żywność) stanowią najwyższą wartość dla Partnerstwa.

2.5.2. Kluczowe problemy rozwojowe Partnerstwa

W trakcie procesu diagnostycznego, wyodrębniono problemy kluczowe, które wynikają z innych problemów pośrednich / przyczyn, i które mogą generować wiele odczuwalnych skutków / trudności, wspólnych dla całego środowiska społeczno-gospodarczego. Deficyty te budowane są w układzie tzw. drzewa problemów, czyli matrycy logicznej.

Dzięki temu procesowi możliwa była identyfikacja i selekcja zasadniczych problemów dotyczących obszaru Partnerstwa, mapowanie powiązań logicznych problemów z ich przyczynami i skutkami. Konsekwencją tej logicznej, uporządkowanej matrycy jest możliwość generowania kierunkowych obszarów interwencji, określenia celów strategicznych oraz konkretnych działań do podejmowania, mających niwelować wskazane deficyty przy wykorzystaniu posiadanych zasobów i produktów.

Drzewo problemów w **wymiarze ogólnym** wypracowano jak poniżej:

Tabela 11: Matryca logiczna – drzewo problemów – wymiar ogólny

WYMIAR OGÓLNY		
PRZYCZYNA	**PROBLEM KLUCZOWY**	SKUTEK
SŁABA INFRASTRUKTURA WEWNĘTRZNA (DROGI, TRANSPORT PUBLICZNY, ALTERNATYWNE ŚRODKI TRANSPORTU)	**WEWNĘTRZNE WYKLUCZENIE KOMUNIKACYJNE**	OGRANICZONY ROZWÓJ SPOŁECZNO-GOSPODARCZY I NISKA ATRAKCYJNOŚĆ OBSZARU (MOBILNOŚĆ, CZAS WOLNY)

Źródło: opracowanie własne

W wyniku przeprowadzonych prac wyodrębniono problem kluczowy, którym okazało się wewnętrzne wykluczenie komunikacyjne. Wpływ na ten problem ma słaba infrastruktura wewnętrzna, ograniczony transport publiczny i brak alternatywnych środków transportu na terenie Partnerstwa, a skutkiem tego jest niewątpliwie ograniczenie rozwoju społeczno-gospodarczego i jego niższa atrakcyjność pod kątem swobodnego przemieszczania się w celach zawodowych czy spędzania czasu wolnego.

Dzięki określeniu kluczowego problemu udało się zdefiniować trzy podstawowe problemy szczegółowe w trzech podstawowych sferach: gospodarczej, społecznej oraz środowiskowej.

Drzewo problemów w **wymiarze społecznym** jak poniżej:

Tabela 12: Matryca logiczna – drzewo problemów – wymiar społeczny

WYMIAR SPOŁECZNY		
PRZYCZYNA	**PROBLEM KLUCZOWY**	SKUTEK
1 niski przyrost naturalny 2 migracje osób młodych do większych ośrodków 3 niewystarczający napływ nowych mieszkańców 4 starzenie się społeczeństwa	**Negatywne zmiany demograficzne**	1 ograniczony rozwój 2 brak zastępowalności społecznej 3 wysokie koszty usług społecznych (infrastruktura, usługi senioralne) 4 brak pracowników do sektora gospodarczego
1 niewystarczająca infrastruktura wewnętrzna (placówki zdrowia, dostosowanie do potrzeb, oferta) 2 duży odsetek osób starszych - starzenie się społeczeństwa i migracje młodych 3 brak profilaktyki 4 zagrożenia zewnętrzne - pandemia, wojna, wysoki poziom stresu	**Brak pełnego dostępu do usług publicznych (medyczne, senioralne)**	1 problemy zdrowotne 2 ograniczone poczucie bezpieczeństwa zdrowotnego 3 obciążenia dla osób w wieku produkcyjnym 4 wysokie koszty utrzymania infrastruktury publicznej 5 wpływ na wszystkie aktywności ludzkie (stres, niska efektywność, choroby psychiczne)
1 niska atrakcyjność zawodowa 2 konkurencja większych ośrodków zewnętrznych 3 mniejsza integracja pokoleniowa i rodzinna 4 brak oferty wolnego czasu	**Migracje osób młodych**	1 starzejące się społeczeństwo 2 wyższe koszty społeczne (utrzymania infrastruktury) 3 brak zastępowalności pokoleniowej

Źródło: opracowanie własne

Na przedstawionym wyżej schemacie można wyraźne zaobserwować, iż jednym z głównych problemów społecznych Partnerstwa są negatywne zmiany demograficzne, brak pełnego dostępu do usług publicznych i migracje osób

młodych. Wpływ na problem negatywnych zmian demograficznych ma niski przyrost naturalny, migracje osób młodych do większych ośrodków, niewystarczający napływ nowych mieszkańców, starzenie się społeczeństwa. Skutkiem tego jest ograniczony rozwój, brak zastępowalności społecznej, wysokie koszty usług społecznych (infrastruktura, usługi senioralne), brak pracowników dla sektora gospodarczego. W sferze społecznej konieczne staje się stworzenie wysokiej jakości oferty usług społecznych.

Wpływ na problem braku pełnego dostępu do usług publicznych ma niewystarczająca infrastruktura wewnętrzna (placówki zdrowia, dostosowanie do potrzeb, oferta), duży odsetek osób starszych - starzenie się społeczeństwa i migracje młodych, brak profilaktyki, zagrożenia zewnętrzne jakimi są pandemia, wojna, wysoki poziom stresu. Skutkiem tego są problemy zdrowotne, ograniczone poczucie bezpieczeństwa zdrowotnego, obciążenia dla osób w wieku produkcyjnym, wysokie koszty utrzymania infrastruktury publicznej, wpływ na wszystkie aktywności ludzkie (stres, niska efektywność, choroby psychiczne). Interwencja strategiczna w obszarze usług publicznych powinna dotyczyć nie tylko seniorów, ale także dzieci, młodzieży (edukacja) oraz młodych rodzin.

Wpływ na problem migracji osób młodych ma niska atrakcyjność zawodowa, konkurencja większych ośrodków zewnętrznych, mniejsza integracja pokoleniowa i rodzinna, brak oferty wolnego czasu. Skutkiem tego jest starzejące się społeczeństwo, wyższe koszty społeczne (utrzymania infrastruktury), brak zastępowalności pokoleniowej. Skupienie się na osobach młodych, zaprojektowanie i realizacja usług społecznych dla tej grupy wiekowej powinno wpłynąć na decyzje życiowe o miejscu zamieszkania i założeniu rodziny na terenie Partnerstwa.

Drzewo problemów w **wymiarze gospodarczym** jak poniżej:

Tabela 13: Matryca logiczna – drzewo problemów – wymiar gospodarczy

WYMIAR GOSPODARCZY		
PRZYCZYNA	**PROBLEM KLUCZOWY**	SKUTEK
1 brak dostępu do innowacji 2 niskie wykształcenie ludności (przedsiębiorczość) 3 niesprzyjające warunki prawne do zakładania i prowadzenia działalności gospodarczej	**Niska innowacyjność rynku pracy**	1 narażenie na skutki niestabilnych warunków gospodarczych 2 niski poziom stałego rozwoju gospodarczego 3 brak większych ośrodków pracy (podatnik, miejsce zatrudnienia) 4 stagnacja gospodarcza i mała ilość innowacyjnych przedsiębiorstw
1 brak MPZP 2 brak pełnej sieci i mediów technicznych i teletechnicznych 3 wysokie koszty budowy infrastruktury gospodarczej 4 brak środków finansowych na wyposażanie stref aktywności	**Niewystarczająca ilość stref przemysłowych i gospodarczych (stref aktywności gospodarczej)**	1 brak oferty inwestycyjnej i w konsekwencji utrata potencjalnych inwestorów 2 migracje zarobkowe poza partnerstwo 3 niska atrakcyjność rynku pracy dla młodych/brak atrakcyjnych ofert pracy dla młodych osób
1 brak infrastruktury 2 niekorzystne przepisy w zakresie OZE 3 niewystarczająca infrastruktura przesyłowa	**Brak rozwoju OZE**	1 wysokie koszty usług publicznych 2 szkodliwy wpływ na środowisko 3 brak wykorzystania potencjału terenu

Źródło: opracowanie własne

Główne problemy w sferze gospodarczej stanowią niska innowacyjność rynku pracy, niewystarczająca ilość stref aktywności gospodarczej oraz brak rozwoju OZE.

Niska innowacyjność rynku pracy wynika z wielu przyczyn, w tym m.in. z niewielkiej liczby firm stosujących wysokie technologie, produkujących innowacyjne i nowoczesne produkty. To z kolei powoduje odpływ osób z wyższymi kwalifikacjami i brak presji na tworzenie specjalistycznych miejsc pracy, przez co następuje stagnacja i zmniejszenie konkurencyjności obszaru.

Konieczne jest uwzględnienie popytu inwestorów na tereny w polityce przestrzennej samorządów. Niewystarczająca ilość terenów inwestycyjnych to wynik braku ich wyznaczenia w planach miejscowych, wysokich kosztów uzbrojenia terenów - szerzej mówiąc braku kompleksowego podejścia do przestrzennych uwarunkowań rozwoju gospodarczego. W wyniku tej sytuacji mniejsze jest zainteresowanie inwestorów zewnętrznych, rozwija się zjawisko migracji zarobkowych poza Partnerstwo, praca na terenie LOF jest mało atrakcyjna dla ludzi młodych, wchodzących na rynek pracy.

Co do odnawialnych źródeł energii, to u podstaw problemu wskazuje się uwarunkowania częściowo zewnętrzne (niekorzystne przepisy), w każdym razie generalnie pozostające poza wpływem czynników lokalnych, gdyż budowa infrastruktury przesyłowej pozostaje poza zadaniami samorządów. Brak rozwoju OZE to z kolei wysokie koszty usług publicznych (zwłaszcza w dobie wysokich cen energii ze źródeł nieodnawialnych), szkodliwy wpływ na środowisko i niewykorzystanie potencjału terenu.

Drzewo problemów w **wymiarze środowiskowo-przestrzennym** jak poniżej:

Tabela 14: Matryca logiczna – drzewo problemów – wymiar środowiskowo-przestrzenny

WYMIAR ŚRODOWISKOWO-PRZESTRZENNY		
PRZYCZYNA	**PROBLEM KLUCZOWY**	SKUTEK
1 wysokie koszty utrzymania 2 rozproszenie mieszkańców po różnych ośrodkach 3 potrzeby dzieci, osób starszych i niemobilnych 4 brak infrastruktury alternatywnych środków transportu (rowery, elektromobilność, carsharing) 5 brak pełnej współpracy ponadlokalnej	**Ograniczona dostępność komunikacyjna (wewnętrzna)**	1 przeludnione autobusy w mieście 2 ograniczona mobilność dzieci i osób starszych i niepełnosprawnych 3 wykluczenie komunikacyjne 4 brak dostępu do części usług publicznych (szkoła, kultura, praca, rozrywka) 5 zanieczyszczenie środowiska - indywidualne środki transportu (samochody)
1 brak środków 2 duży obszar partnerstwa 3 skomplikowane inwestycje 4 dynamiczny rozwój budownictwa - wysokie potrzeby 5 brak infrastruktury retencyjnej i ograniczenia w dostępie do wody (susze)	**Brak pełnej infrastruktury publicznej (kanalizacyjnej, wodno-ściekowej, retencyjnej)**	1 wysokie zanieczyszczenie środowiska i wód powierzchniowych 2 ograniczenie rozwoju terenów zabudowy mieszkaniowej i inwestycyjnej
1 rodzaj paliwa wykorzystywanego do ogrzewania 2 brak pełnej sieci ciepłowniczej 3 nieświadomość części mieszkańców	**Zanieczyszczenie powietrza**	1 zanieczyszczenie środowiska 2 problemy zdrowotne 3 niska atrakcyjność zamieszkania

Źródło: opracowanie własne

Problemy środowiskowo-przestrzenne są bardzo wyraźnie zarysowane na obszarze Partnerstwa. Należy zauważyć, że kwestie związane z dostępnością (wewnętrzna) wychodzą na pierwszy plan, jako podstawowy problem Partnerstwa. Grupą, która najbardziej cierpi z powodu deficytów w komunikacji jest młodzież i osoby starsze (osoby niemobilne). Problem swobodnego przemieszczania się np. do szkoły lub do ośrodków zdrowia, dotyka w znacznej mierze obszarów wiejskich Partnerstwa.

W związku z dynamicznym rozwojem w zakresie gospodarczym i mieszkaniowym, członkowie Partnerstwa definiują narastający problem ze sprostaniem wyzwaniom środowiskowym, w zakresie zapewnienia i utrzymania odpowiedniej infrastruktury technicznej (kanalizacja, wodociągi i retencja). Kwestie retencjonowania wody i szerzej, gospodarowania wodami opadowymi, stają się coraz większym problemem, w kontekście zmian klimatycznych.

Partnerstwo dostrzega również jako problem kwestie związane z zanieczyszczeniami powietrza (szczególnie w zakresie niskiej emisji a także smogu komunikacyjnego). Poprawa czystości powietrza musi być realizowana w sposób ponadlokalny, dlatego Partnerstwo dostrzega potrzebę współpracy w tym zakresie.

Dzięki temu procesowi możliwa była **identyfikacja zasadniczych problemów** dotyczących Partnerstwa i **selekcja problemów kluczowych**, **mapowanie powiązań logicznych** problemów z ich **przyczynami** i **skutkami**. Konsekwencją tej logicznej, uporządkowanej matrycy jest możliwość generowania **kierunkowych obszarów interwencji**, określenia celów strategicznych oraz konkretnych działań do podejmowania, mających niwelować wskazane deficyty przy wykorzystaniu posiadanych zasobów i produktów.

2.5.3. Kluczowe potrzeby rozwojowe Partnerstwa

Podsumowując całościowo proces diagnostyczny wypracowano kilka **zasadniczych potrzeb kierunkowych Partnerstwa** – z punktu widzenia społecznego, gospodarczego i środowiskowo-przestrzennego, które na tym etapie przenikają się i nie są ściśle przypisane do wymiaru – wpływają na większy aspekt życia społeczno-gospodarczego.

Tabela 15: Matryca kluczowych potrzeb Partnerstwa

MATRYCA POTRZEB	
1	Zwiększenie oferty usług społecznych, senioralnych i dla osób z niepełnosprawnościami
2	Poprawa oferty czasu wolnego – sport, rekreacja, kultura
3	Aktywizacja i integracja społeczności lokalnej
4	Wspólne inicjatywy w obszarze usług publicznych (edukacyjnych, medycznych, komunikacyjnych, mieszkaniowych, itd.)
5	Zwiększenie potencjału stref inwestycyjnych (infrastruktura, uzbrojenie, oferta)
6	Rozwój inwestycji OZE
7	Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej
8	Rozwój alternatywnych środków komunikacji wewnętrznej
9	Rozwój infrastruktury publicznej (wodnej - ujęcia, kanalizacja sanitarna i deszczowa, retencja, transportowej)
10	Ochrona dziedzictwa kulturowego
11	Rozwój publicznych e-usług

Źródło: opracowanie własne

Ujawnia się potrzeba podejmowania **wspólnych inicjatyw** w obszarze usług publicznych różnego typu – od **edukacyjnych**, przez **medyczne**, **komunikacyjne** czy **mieszkaniowe** – od prostych, nieskomplikowanych inicjatyw, po złożone wieloaspektowe zadania. Inicjatywy te powinny być na **doświadczeniach** (dobrych praktykach) zewnętrznych, jak i wewnętrznych, których w samorządach Partnerstwa nie brakuje i można je implementować na pozostałych obszarach lub ponadlokalnie.

W ramach potrzeb zidentyfikowano konieczność rozwoju oferty społecznej, w tym przeznaczonej dla osób starszych i z niepełnosprawnościami – ze specjalnymi potrzebami i ograniczonej mobilności, ale także szeroko rozumianej oferty czasu wolnego – w obszarach sportu, rekreacji i kultury – służącej zwiększeniu atrakcyjności obszaru i poprawy jego konkurencyjności. Konieczna jest też aktywizacja społeczności lokalnej – zwiększenie poziomu współpracy, integracji

i zaangażowania społecznego. Nieodłącznym aspektem wzmacniania instytucjonalnego administracji jest wyposażenie kadr w kompetencje niezbędne do realizacji zadań przypisanych administracji publicznej. Wzmocnienia wymagają również publiczne e-usługi dla mieszkańców.

Bardzo ważnym aspektem jest też poprawa potencjału inwestycyjnego – poprzez rozwój stref aktywności gospodarczej. Wyraźne zaznaczono również rozwój inwestycji ekologicznych – energetycznych z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii (OZE), infrastruktury wodnej (kanalizacyjnej, retencyjnej, ujęć), infrastruktury pieszo-rowerowej i alternatywnych środków komunikacji wewnętrznej w ramach dążenia do zrównoważonej mobilności.

Ujawniono również bardzo ważną potrzebę z punktu widzenia interesów ponadlokalnych dotyczącą podejmowania wspólnych inicjatyw w obszarze usług publicznych (edukacyjnych, medycznych, komunikacyjnych, mieszkaniowych, itd.) – od prostych, nieskomplikowanych inicjatyw, po złożone wieloaspektowe zadania. Inicjatywy te powinny być oparte na doświadczeniach (dobrych praktykach) zewnętrznych, jak i wewnętrznych, których w samorządach Partnerstwa nie brakuje i można je implementować na pozostałych obszarach lub ponadlokalnie.

Potwierdza się, że wykorzystanie istniejącego już potencjału oraz wspólny rozwój obranego kierunku przyniesie większą korzyść dla całego obszary Partnerstwa niż działania indywidualne. **Partnerstwo jest obszarem o dużym potencjale i określonych wyzwaniach**, co potwierdza niniejsza strategia. Obraz ten jest podstawą do budowania strategii, która ma przyczynić się do poprawy warunków i jakości życia mieszkańców obszaru Partnerstwa.

Wypracowana analiza diagnostyczna stanowi **podstawę do kierunkowania rozwoju strategicznego** – określenia wyjściowej wizji i celów strategicznych, a w konsekwencji przygotowania odpowiednich inwestycji i działań do podjęcia w celu ich realizacji.

2.6. Analiza powiązań gospodarczych, społecznych i środowiskowych w obszarze Partnerstwa

W ramach prac nad diagnozą przeprowadzona została analiza, mająca określić wzajemne powiązania między Partnerami oraz miejsce (lokalizację) korzystania przez mieszkańców gmin Partnerstwa z rożnych kategorii usług, tj. oświata, zdrowie, kultura, usługi rynku pracy czy usługi rynkowe (komercyjne).

Analiza występujących powiązań funkcjonalnych (gospodarczo-przestrzennych) pomiędzy jednostkami tworzącymi Partnerstwo oraz identyfikacja występujących funkcji w gminach Partnerstwa ma za zadanie odpowiedzieć na pytanie, co łączy poszczególne jednostki tworzące partnerstwo i wskazać ośrodki, które w zakresie świadczonych usług mają dominującą rolę na terenie Partnerstwa.

Przeprowadzona analiza pozwala stworzyć obraz miejsc korzystania z usług przez mieszkańców poszczególnych gmin Partnerstwa, co pozwala zidentyfikować kluczowe potrzeby mieszkańców na usługi publiczne oraz poziom podaży na te usługi w poszczególnych samorządach, oraz wskazania innych ośrodków, w których te usługi te są obecnie realizowane. To z kolei obrazuje przepływ i dostępność usług w ramach Partnerstwa (samowystarczalność) oraz obszary deficytowe, dla których mieszkańcy korzystają z ośrodków zewnętrznych (brak usług lub niewystarczająca ich podaż czy też jakość).

Partnerstwo działa w oparciu o porozumienie powołujące Związek Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w ramach Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz wyznaczony przez samorząd województwa Leszczyński Obszar Funkcjonalny, tworzony przez: Miasto Leszno, Powiat Leszczyński oraz gminy: Rydzyna, Osieczna, Święciechowa i Lipno, który będzie realizował projekty w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) przyczyniające się do zrównoważonego rozwoju.

Obszar ZIT Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego tworzy Partnerstwo samorządów – powiatu, miasta na prawach powiatu (byłego wojewódzkiego) i otaczających je gmin ościennych.

Gminy ościenne dostarczają podstawowe usługi publiczne – czyli takie, które zaspokajają potrzeby mieszkańców i powinny być lokalizowane w jak najlepszej dostępności względem miejsca ich zamieszkania:

- Edukacyjne – żłobki, przedszkola, szkoły podstawowe,
- Zdrowotne – podstawowa opieka zdrowotna,
- Kulturalne – lokalna oferta kulturalna, ośrodki kultury,
- Sport i rekreacja – podstawowa infrastruktura sportowa i rekreacyjna oraz związane z nią usługi,
- Rynku pracy – dostęp do miejsc pracy,
- Konsumpcyjne – lokalne sklepy, pojedyncze usługi rozrywkowe (np. restauracje)

Miasto Leszno tworzy na tym obszarze ośrodek centralny, będący głównym centrum większości usług publicznych i komercyjnych – zarówno podstawowych, ale powszechniejszych, bardziej zróżnicowanych i lepszej jakości, niż dostępne na

poziomie gmin – oferując również usługi wyższego rzędu – świadczące o poziomie i jakości życia:

- Edukacyjne – szkoły średnie i wyższe, dostęp do kursów i szkoleń, kształcenia dorosłych,
- Zdrowotne – specjalistyczna opieka zdrowotna, komercyjne usługi poprawiające komfort życia (np. terapia manualna, kosmetologia, beauty)
- Kulturalne – imprezy i wydarzenia o charakterze ponadlokalnym i międzynarodowym, stała oferta kulturalna,
- Sport i rekreacja – zaawansowana i zróżnicowana infrastruktura i usługa sportowa i rekreacyjna, dostępna dla różnych aktywności i potrzeb
- Rynku pracy – dostęp do zróżnicowanych miejsc pracy, usługi doradcze, księgowe i prawne, wsparcie instytucji otoczenia biznesu,
- Konsumpcyjne – liczne sklepy sieciowe, zróżnicowane usługi rozrywkowe (np. kluby, bary, restauracje, wydarzenia) dla mieszkańców obszaru.

Naturalnym jest więc zjawisko występujące w Partnerstwie, w którym to ośrodek centralny, po pierwsze zapewnia największą podaż usług publicznych i komercyjnych, a po drugie, jest naturalnym centrum – miejscem, do którego mieszkańcy sąsiednich gmin przyjeżdżają (poniżej 40 minut), aby z nich skorzystać. Tworzy to zwarty obszar funkcjonalny z jednym dominującym ośrodkiem.

W trakcie analizy zidentyfikowano również usługi publiczne, które albo praktycznie nie występują na terenie Partnerstwa (usługi deficytowe) lub są ograniczone, albo których mieszkańcy korzystają kierując się poza obszar Partnerstwa szukając bardziej atrakcyjnej oferty. Do tego rodzaju usług zaliczamy usługi wyższego rzędu:

- edukacja w szkołach i uczelniach wyższych (studia i studia podyplomowe),
- specjalistyczne usługi otoczenia i wsparcia biznesu oraz przedsiębiorczości (księgowe, doradcze, szkoleniowe),
- niektóre specjalistyczne usługi zdrowotne (specjalistyczne zabiegi),
- usługi z zakresu kultury wysokiej (teatr, koncerty, wystawy).

Podsumowując, na terenie partnerstwa ujawniają się typowe zależności w zakresie korzystania z usług. Zidentyfikowanie istniejących powiązań może świadczyć o dużym potencjale partnerstwa, z racji zaspokajania kluczowych potrzeb mieszkańców i ujawnienia faktycznych powiązań funkcjonalnych – usługi są zaspakajane równomiernie, obszar jest samowystarczalny w odniesieniu do większości usług, z dominującą rolą ośrodka centralnego – Miasta Leszna.

3. Cele Partnerstwa i ich operacjonalizacja

3.1. Misja Partnerstwa

Misja partnerstwa, stanowiąca jego cel nadrzędny oraz przyczynę zawarcia partnerstwa, niezmienna w całym okresie jego trwania, została oparta o kluczowe wartości, wokół których zawiązało się i chce działać partnerstwo.

Wartości te zostały wyartykułowane w Porozumieniu z dnia 15 kwietnia 2022 roku w sprawie współdziałania celem realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego i które uznano, za równoznaczne z misją partnerstwa.

Tabela 16: Misja partnerstwa wraz z celami szczegółowymi

MISJA PARTNERSTWA – CEL FUNKCJONOWANIA PARTNERSTWA
Wzmacnianie i rozwój wzajemnych więzi partnerskich oraz integracji terytorialnej sprzyjającej zrównoważonemu rozwojowi Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego, w tym zaangażowanie środków Funduszy Europejskich w ramach perspektywy finansowej 2021-2027 oraz efektywne ich wykorzystanie w zakresie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Źródło: opracowanie własne

3.2. Wizja i cele strategiczne Partnerstwa

Wizja strategiczna tworzy obraz rzeczywistości w dalszej perspektywie strategicznej jako punkt odniesienia do realizacji długofalowych działań i interwencji. Z kolei cele strategiczne stanowią wskazanie kierunków średnioterminowych – do podjęcia w kilkuletniej perspektywie w celu dążenia do urzeczywistniania wizji, przy jednoczesnej świadomości potencjałów, ale też deficytów, które wzmacniają bądź osłabiają proces.

Wizja rozwoju obszaru partnerstwa oraz cele strategiczne zostały określone w trybie partycypacyjno-eksperckim. Formułując wizję i cele strategiczne, wykorzystano podejście zintegrowane, łączące i grupujące różne wątki i obszary wyzwań

zidentyfikowanych w trakcie procesu. Skutkuje to w sposób zamierzony również ich pewnym uproszczeniem, umożliwiającym szersze spojrzenie na rozwój Partnerstwa.

Na finalny kształt wizji oraz celów wpłynęły:

- wyniki analizy danych społeczno-gospodarczych, które pokazały potencjały obszaru, ale i istniejące luki, deficyty i potrzeby interwencji;
- opinie społeczne mieszkańców i interesariuszy dotyczące oczekiwanej wizji otoczenia oraz wskazania najważniejszych aspektów wymagających zmian;
- wnioski z warsztatów i dyskusji prowadzonych z Grupą Roboczą, Radą Partnerstwa oraz Zespołem Konsultacyjnym.

Propozycje wizji oraz celów strategicznych zostały przedyskutowane i sformułowane w procesie wspólnej dyskusji, wypracowane w **ostatecznym kształcie** jak w kolejnych punktach.

3.2.1. Wizja Partnerstwa

W wyniku przeprowadzonego procesu warsztatowego i podjętych **decyzji strategicznych** dokonano kluczowych wyborów i podsumowania **wizji** według dwóch założeń:

- Wizji w formie haseł – jako określenia uproszczone, sloganowe, do wykorzystania jako element skojarzenia, promocji, marketingu;
- Wizji w formie pełnej – jako element refleksji, opisu oczekiwań i kierunku rozwoju w perspektywie wieloletniej.

Wizja w formie hasła – sloganu, wygląda jak poniżej.

Tabela 17: Zatwierdzona wizja Partnerstwa – hasło/slogan

Nazwa kategorii	Opis kategorii
WIZJA PARTNERSTWA (HASŁO)	• Wspólne działanie - wspólne dobro

Źródło: opracowanie własne

Z kolei wizja w formie pełnego opisu została przygotowana w następujący sposób.

Tabela 18: Zatwierdzona wizja Partnerstwa – pełen opis

Nazwa kategorii	Opis kategorii
WIZJA PARTNERSTWA (PEŁNA)	Leszczyński Obszar Funkcjonalny (LOF) to miejsce atrakcyjne dla młodych, ale dbające o potrzebujących – seniorów czy osoby z niepełnosprawnościami. Tutejsi mieszkańcy są zdrowi i szczęśliwi. Są też zaangażowani, aktywni i współdecydują o rozwoju obszaru. LOF to miejsce z atrakcyjnymi terenami inwestycyjnymi, na których funkcjonują odpowiedzialni inwestorzy. Mieszkańcy są przedsiębiorczy i aktywni gospodarczo. W przestrzeni LOF znajduje się wiele atrakcyjnych miejsc turystycznych, stref kulturalnych i rekreacyjnych do uprawniania sportu czy wypoczynku. LOF jest też obszarem nastawionym na ekologię, w którym dba się o środowisko naturalne, a po obszarze można łatwo się przemieszczać za pomocą ekologicznych środków transportu, szczególnie na rowerach.

Źródło: opracowanie własne

3.2.2. Cele strategiczne Partnerstwa

W wyniku przeprowadzonego procesu warsztatowego i podjętych **decyzji strategicznych** dokonano kluczowych wyborów i podsumowania **celów strategicznych** według trzech założeń:

- Cel główny – w sposób zintegrowany, kompleksowy, określający kierunek rozwoju Partnerstwa;
- Cele szczegółowe – odnoszące się do kluczowych wymiarów rozwojowych: gospodarczego, społecznego i środowiskowo-przestrzennego;
- Cele operacyjne – odnoszące się szczegółowo do kierunków w ramach danego wymiaru rozwojowego, osobno społecznego, gospodarczego i środowiskowo-przestrzennego.

W efekcie zaproponowano pełną kafeterię celów strategicznych.

Tabela 19: Zatwierdzone cele strategiczne Partnerstwa

Nazwa kategorii	Opis kategorii
CEL GŁÓWNY	**Poprawa wewnętrznej dostępności Partnerstwa**
1. CEL SZCZEGÓŁOWY: SPOŁECZNY	**Dopasowana oferta usług społecznych do potrzeb mieszkańców**
1.1 Cel operacyjny: społeczny	Aktywna polityka demograficzna
1.2 Cel operacyjny: społeczny	Dostępne usługi publiczne
1.3 Cel operacyjny: społeczny	Obszar atrakcyjny dla młodych
2. CEL SZCZEGÓŁOWY: GOSPODARCZY	**Wysoki potencjał inwestycyjny Partnerstwa**
2.1 Cel operacyjny: gospodarczy	Wysoka innowacyjność rynku pracy
2.2 Cel operacyjny: gospodarczy	Rozwinięte strefy inwestycyjne
2.3 Cel operacyjny: gospodarczy	Rozwinięta infrastruktura OZE i GOZ
3. CEL SZCZEGÓŁOWY: ŚRODOWISKOWO-PRZESTRZENNY	**Zdrowa i dostępna przestrzeń**
3.1 Cel operacyjny: środ.-przestrz.	Rozwinięta infrastruktura komunikacyjna
3.2 Cel operacyjny: środ.-przestrz.	Racjonalne gospodarowanie zasobami środowiska
3.3 Cel operacyjny: środ.-przestrz.	Czyste środowisko

Źródło: opracowanie własne

3.2.3. Kierunki działań strategicznych

Cele te zostały jednocześnie zdefiniowane poprzez dokonanie ich opisu wyznaczającego kierunki działań rozwoju strategicznego – doprecyzowanie zakresu danego celu, czy to na poziomie ogólnym, szczegółowym czy operacyjnym.

Cel główny został zdefiniowany jak poniżej.

Tabela 20: Cel główny – definicja

Nazwa kategorii	Opis kategorii
CEL GŁÓWNY	**Poprawa wewnętrznej dostępności Partnerstwa**
KIERUNKI DZIAŁAŃ	Zasadniczy cel strategiczny do realizacji, koncentrujący się na dostępności usług publicznych oraz ich jakości w kontekście życia mieszkańców, zarówno w sensie indywidualnego dobra (zdrowie, bezpieczeństwo, rozwój, edukacja, kultura), jak i wspólnoty (komunikacja, czas wolny, możliwość realizacji i współdziałania dla rozwoju lokalnego).

Źródło: opracowanie własne

Cele dotyczące **wymiaru społecznego** zostały zdefiniowane i określone za pomocą kierunków działań jak poniżej.

Tabela 21: Cele społeczne – definicje

Nazwa kategorii	Opis kategorii
1. CEL SZCZEGÓŁOWY: SPOŁECZNY	**Dopasowana oferta usług społecznych do potrzeb mieszkańców**
KIERUNKI DZIAŁAŃ	Cel w obszarze społecznym ma zapewnić wysokiej jakości dopasowaną ofertę usług służących mieszkańcom całego Partnerstwa. Przy zastosowaniu różnorodnych programów i działań stwarzających możliwość samorealizacji i rozwoju poprawi się jakość i dostępność usług, co pozwoli na zatrzymanie negatywnych trendów demograficznych i zwiększenie atrakcyjności miejsca zamieszkania.

Nazwa kategorii	Opis kategorii
1.1 Cel operacyjny: społeczny	**Aktywna polityka demograficzna**
KIERUNKI DZIAŁAŃ	Prowadzenie skoordynowanych działań nakierowanych na wsparcie grup seniorów (osoby samotne, starsze, przewlekle chore, korzystające ze wsparcia długotrwałego) i rodzin (zarówno biologicznych, jak również rodzin zastępczych). Zwiększenie dostępności, poszerzenia katalogu usług dostępnych w pobliżu miejsca zamieszkania a w szczególności usług zdrowotnych, społecznych, opiekuńczych i edukacyjnych oraz dostosowanie ich do potrzeb. Realizacja projektów terapeutycznych i rehabilitacyjnych różnorodnych prozdrowotnych programów profilaktycznych i edukacyjnych adresowanych do różnych grup wiekowych. Popularyzacja kultury sprzyjającej rodzinie, współpraca z podmiotami działającymi na rzecz rodziny, rozwój form opieki nad dziećmi, poprawa jakości oraz organizacji edukacji i usług potrzebnych rodzinom.
1.2 Cel operacyjny: społeczny	**Dostępne usługi publiczne**
KIERUNKI DZIAŁAŃ	Poprawa jakości infrastruktury - mieszkaniowej, komunikacyjnej, edukacyjnej, medycznej, kulturalnej, opieki nad dziećmi i innej służącej dla mieszkańców; wykorzystanie wzajemnych dobrych praktyk; inicjatywy w celu wspólnego dostarczania usług dla kilku partnerów i optymalizacja tych usług. Wykorzystanie danych cyfrowych, systemów i narzędzi informatycznych do zarządzania obszarem Partnerstwa. Wzmocnienie procesu budowania nowoczesnej i funkcjonalnej wspólnoty mieszkańców Partnerstwa, tworzenie i rozwój usług wspólnych oraz rozwój partnerskiej współpracy międzysektorowej. Poprawa jakości, dostępności, bezpieczeństwa oraz rozbudowa zasobów publicznych. Poprawa dostępu do usług poprzez rozbudowę infrastruktury obiektów kultury, sportu i turystyki.

Nazwa kategorii	Opis kategorii
1.3 Cel operacyjny: społeczny	**Obszar atrakcyjny dla młodych**
KIERUNKI DZIAŁAŃ	Działania na rzecz wzrostu aktywności młodzieży, możliwości ich rozwoju osobistego, podniesienia własnych kwalifikacji oraz kompetencji zawodowych zarówno w edukacji formalnej i poza formalnej. Poprawa oferty różnych form sportu, kultury, rekreacji i turystyki i nowoczesnych technologii. Realizacja kompleksowych programów rozwojowych umożliwiających integrację ze swoim środowiskiem lokalnym, utożsamianie się ze wspólnotą lokalną, poczucie odpowiedzialności za wspólne sprawy i aktywizację działania na rzecz tego środowiska.

Źródło: opracowanie własne

Cele dotyczące **wymiaru gospodarczego** zostały zdefiniowane i określone za pomocą kierunków działań jak poniżej.

Tabela 22: Cele gospodarcze – definicje

Nazwa kategorii	Opis kategorii
2. CEL SZCZEGÓŁOWY: GOSPODARCZY	**Wysoki potencjał inwestycyjny Partnerstwa**
KIERUNKI DZIAŁAŃ	Wysoki potencjał inwestycyjny z poszanowaniem zasad odpowiedzialności, ochrony środowiska i wspierania lokalnego rynku pracy. Inwestycje w wysokiej jakości usługi i infrastrukturę wspierające gospodarkę oraz dopasowaną do potrzeb biznesu kadrę.
2.1 Cel operacyjny: gospodarczy	**Wysoka innowacyjność rynku pracy**
KIERUNKI DZIAŁAŃ	Wsparcie rozwoju w procesach rozwojowych, modernizacyjnych i innowacyjnych poprzez wspólne działania samorządów. Dążenie do zapewnienia optymalnego i powszechnego dostępu do internetu. Przygotowanie kadr dla zawodów przyszłościowych i nowoczesnej gospodarki opartej na zasobach niematerialnych, nowoczesnych technologiach a w szczególności związanych z kompetencjami cyfrowymi. Podniesienie ich kwalifikacji i zdolności do przyswajania nowej wiedzy i umiejętności aktywnego uczenia się.

Nazwa kategorii	Opis kategorii
2.2 Cel operacyjny: gospodarczy	**Rozwinięte strefy inwestycyjne**
KIERUNKI DZIAŁAŃ	Określenie i inwentaryzacja zasobów terenów inwestycyjnych (publicznych i prywatnych) nadających się na inwestycje o charakterze przemysłowym i nowoczesnych usług dla biznesu wraz z przygotowaniem oferty. Inwestycje w rozwój infrastruktury niezbędnej do prowadzenia działalności gospodarczej i szerokie stosowanie narzędzi pobudzających inwestycje (lepsza infrastruktura, dostępność wykwalifikowanej kadry, pomoc inwestorom podczas procesu inwestycyjnego, wypracowanie i stosowanie odpowiednich standardów obsługi inwestorów i opieka poinwestycyjna, oraz zachęt ekonomicznych w postaci zwolnień i ulg podatkowych).
2.3 Cel operacyjny: gospodarczy	**Rozwinięta infrastruktura OZE i GOZ**
KIERUNKI DZIAŁAŃ	Dążenie do samowystarczalności energetycznej, działania w przedsięwzięcia mające na celu zmniejszenie zapotrzebowania na energię poprzez wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych. Zsynchronizowane, wspólne działania wszystkich samorządów dążących do gospodarki w obiegu zamkniętym (gospodarka odpadami: recykling, ponowne użycie produktów, gospodarka obiegu zamkniętego, system zbierania i zagospodarowania odpadów komunalnych, edukacja, promocja).

Źródło: opracowanie własne

Cele dotyczące **wymiaru środowiskowo-przestrzennego** zostały zdefiniowane jak poniżej.

Tabela 23: Cele środowiskowo-przestrzenne – definicje

Nazwa kategorii	Opis kategorii
3. CEL SZCZEGÓŁOWY: ŚRODOWISKOWO-PRZESTRZENNY	**Zdrowa i dostępna przestrzeń**
KIERUNKI DZIAŁAŃ	Dostępna przestrzeń publiczna – przyjazna i sprzyjająca funkcjonowaniu nam wszystkim. Przygotowana do zaspokojenia potrzeb nie tylko dla obecnych, ale i przyszłych mieszkańców. Przystosowanie przestrzeni Partnerstwa – naturalnych terenów zielonych oraz sposobów wewnętrznej i zewnętrznej komunikacji rekreacyjnych i turystycznych dla mieszkańców, z poszanowaniem ich naturalnego charakteru. Dostępna przestrzeń publiczna służąca zacieśnianiu się więzi międzyludzkich, potrzebom osobom z deficytami i rozwojowi społeczeństwa obywatelskiego. Poszanowanie wartości ekologicznych, rozwój zrównoważonej turystyki dla mieszkańców i działania proekologiczne i kulturowe.
3.1 Cel operacyjny: środ.-przestrz.	**Rozwinięta infrastruktura komunikacyjna**
KIERUNKI DZIAŁAŃ	Wsparcie rozwoju systemów publicznego transportu zbiorowego. Wspieranie niskoemisyjności. Inwestycje w usługi i infrastrukturę komunikacyjną – zarówno wewnętrzną, jak i zewnętrzną; w tym infrastruktura drogowa, piesza, rowerowa, rozwój alternatywnych środków transportu, cyfryzację transportu, zrównoważoną mobilność i współpracę między Partnerami. Wdrożenie inteligentnych systemów transportowych. Wyposażenie w odpowiednią jakość i „liczbę" infrastruktury transportowej. Wdrażanie skutecznych rozwiązań wychodzących naprzeciw problemom i potrzebom osób z deficytami. Rozwój i efektywne wykorzystanie innych gałęzi transportu.

Nazwa kategorii	Opis kategorii
3.2 Cel operacyjny: środ.-przestrz.	**Racjonalne gospodarowanie zasobami środowiska**
KIERUNKI DZIAŁAŃ	Inwestycje w działania zapobiegające zanieczyszczeniu powietrza, wody, gleby i ograniczenia uciążliwości hałasu. Rozwijanie systemów prognozowania i ostrzegania środowiskowego. Realizacja projektów dotyczących gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki odpadami. Poprawa systemu zagospodarowania odpadów, w tym selekcji odpadów w szczególności z budownictwa wielorodzinnego, , usuwanie eternitu do GOS, inne. Gospodarka wodna – rozbudowa sieci kanalizacyjnej i wodociągowej oraz wsparcie małej retencji wodnej, zagospodarowanie wód opadowych, zabezpieczenie przed kataklizmami ekologicznymi, ochrona naturalnych zbiorników wody, dostęp do wody pitnej, gospodarka ściekowa, edukacja, promocja. Wsparcie zakupu specjalistycznego sprzętu i urządzeń do usuwania skutków zagrożeń i prowadzenia akcji ratowniczych.
3.3 Cel operacyjny: środ.-przestrz.	**Czyste środowisko**
KIERUNKI DZIAŁAŃ	Budowa oraz wsparcie tworzenia nowych obszarów zieleni i ochrona już istniejących. Rozwijanie systemów prognozowania i ostrzegania środowiskowego. Ochrona siedlisk, gatunków oraz odtwarzanie naturalnych ekosystemów wodnych. Rozwój współpracy z grupami i organizacjami publicznymi, społecznymi, pozarządowymi, gospodarczymi, ale też grupami nieformalnymi (np. seniorzy, młodzież), w celu wzajemnego monitorowania, sieciowania i ochrony stanu środowiska. Ochrona i rozwój walorów kulturowo-turystycznych.

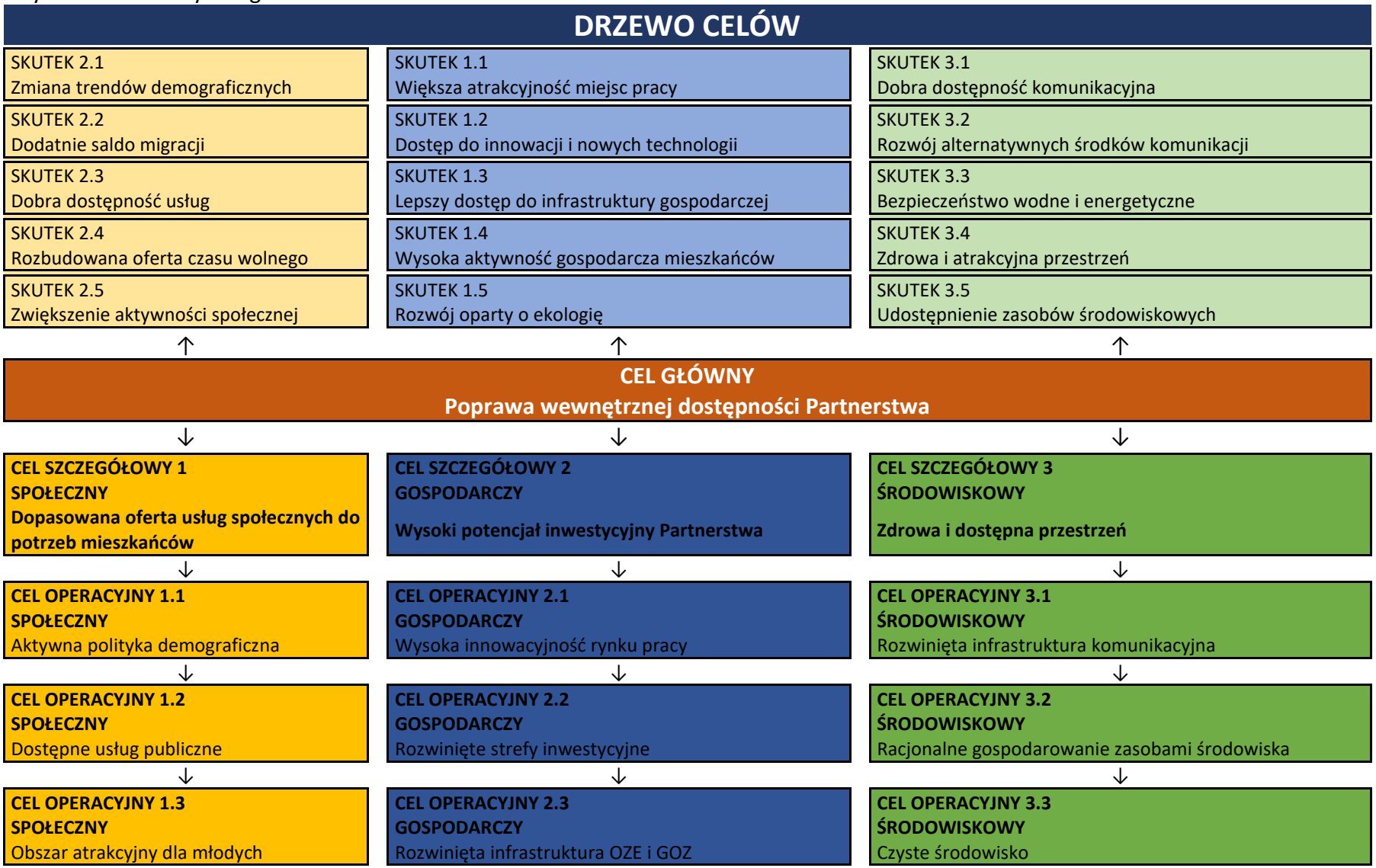
Źródło: opracowanie własne

3.2.4. Zgodność logiczna celów strategicznych

Dla wypracowanych i opisanych celów strategicznych przygotowane zostały matryce logiczne w zakresie celów i powiązania z zasobami oraz problemami.

Matryca w formie **drzewa celów**, uwzględniająca przyczyny, podstawy do wykorzystania (zasoby i produkty) oraz spodziewane skutki interwencji strategicznych wyodrębnione dla każdego z celów strategicznych, znajduje się poniżej.

Rysunek 18: Matryca logiczna – drzewo celów



ZASOBY	**ZASOBY**	**ZASOBY**
Położenie obszaru ZIT i jego dostępność komunikacyjna - drogowa, kolejowa, pieszo-rowerowa	Położenie obszaru ZIT i jego dostępność komunikacyjna - drogowa, kolejowa, pieszo-rowerowa	Położenie obszaru ZIT i jego dostępność komunikacyjna - drogowa, kolejowa, pieszo-rowerowa
Tereny inwestycyjne, strefa przemysłowa i rozwinięty sektor MŚP	Tereny inwestycyjne, strefa przemysłowa i rozwinięty sektor MŚP	
Walory krajobrazowe, rekreacja i edukacja	Walory krajobrazowe, rekreacja i edukacja	Walory krajobrazowe, rekreacja i edukacja
Wysoki kapitał społeczny i rozwinięty sektor pozarządowy (NGO)	Wysoki kapitał społeczny i rozwinięty sektor pozarządowy (NGO)	Wysoki kapitał społeczny i rozwinięty sektor pozarządowy (NGO)
Zbiorniki wodne, retencyjne, jeziora	Zbiorniki wodne, retencyjne, jeziora	Zbiorniki wodne, retencyjne, jeziora
Edukacja i kształcenie kadr	Edukacja i kształcenie kadr	Edukacja i kształcenie kadr
Imprezy o charakterze międzynarodowych (Airshow, Traktoriada)		
Miód i zdrowa żywność		Miód i zdrowa żywność
Dziedzictwo kulturowe, historia, folklor		Dziedzictwo kulturowe, historia, folklor
Lotnisko	Lotnisko	Lotnisko
Tereny zielone miasta i wsi	Tereny zielone miasta i wsi	Tereny zielone miasta i wsi
Liczne obiekty sportowe		Liczne obiekty sportowe
PRODUKTY	**PRODUKTY**	**PRODUKTY**
Cykliczne imprezy lokalne i międzynarodowe		
Edukacja, w tym ponadpodstawowa i zawodowa	Edukacja, w tym ponadpodstawowa i zawodowa	Edukacja, w tym ponadpodstawowa i zawodowa
Infrastruktura rowerowa i turystyczna		Infrastruktura rowerowa i turystyczna
E-usługi		E-usługi
Liczne zabytki i obiekty historyczne		Liczne zabytki i obiekty historyczne
Rozwinięta infrastruktura drogowa i kolejowa (trasa S5, połączenie Wrocław-Poznań)	Rozwinięta infrastruktura drogowa i kolejowa (trasa S5, połączenie Wrocław-Poznań)	Rozwinięta infrastruktura drogowa i kolejowa (trasa S5, połączenie Wrocław-Poznań)
Strefy przemysłowe i inwestycyjne	Strefy przemysłowe i inwestycyjne	
Walory krajobrazowe, rekreacja i edukacja	Walory krajobrazowe, rekreacja i edukacja	Walory krajobrazowe, rekreacja i edukacja
Atrakcyjne zbiorniki wodne i jeziora	Atrakcyjne zbiorniki wodne i jeziora	Atrakcyjne zbiorniki wodne i jeziora
Rozwinięty i aktywny sektor MŚP	Rozwinięty i aktywny sektor MŚP	
Rozwinięty sektor pomocy społecznej: DPS i usługi dla osób z niepełnosprawnościami i seniorów		

Źródło: opracowanie własne

Zatwierdzone cele strategiczne odpowiadają zidentyfikowanym na etapie diagnostycznym kluczowym problemom i wyzwaniom, mają charakter zintegrowany, łącząc różne obszary problemowe wynikające z przeprowadzonej diagnozy i najpełniej realizują wyznaczone kierunki strategicznej interwencji i współpracy, jednocześnie zachowując konieczny poziom ogólności i dystans.

Zidentyfikowana siatka celów wraz z ich cechami odnosić się powinna do zidentyfikowanych problemów głównych i szczegółowych, ich przyczyn i możliwych skutków. Poziom spójności i nakładanie się celów na problemy jest kluczowe w kontekście potencjalnej skuteczności strategii i podejmowanych interwencji, wg zasady, że podejmowane działania powinny wykorzystywać potencjały i niwelować problemy w możliwie najszerszy i trwały sposób.

W kontekście zarówno strategicznym, jak i operacyjnym, kluczowe jest uzyskanie spójności pomiędzy proponowanymi celami strategicznymi danego obszaru z założeniami strategicznymi wyższego rzędu. Zidentyfikowane kierunki interwencji muszą niejako wpisywać się w cele nadrzędne i nie powinny stać w sprzeczności z tymi celami.

Relację między celami i problemami obrazuje poniższy schemat.

Rysunek 19: Matryca relacji celów i problemów



Źródło: opracowanie własne

3.2.5. Kierunki działań wykraczających poza horyzont realizacji strategii

Planując strategię terytorialną warto zarysować dłuższą perspektywę strategiczną, wykraczającą poza jej podstawowy horyzont obowiązywania. Perspektywa taka powinna móc uwzględniać zmiany i procesy wymagające większego zaangażowania i szerszego kontekstu, np. uwzględnienia procesów edukacyjnych, pokoleniowych, socjologicznych, demograficznych, planowanych inwestycji krajowych i regionalnych, zjawisk makroekonomicznych czy megatrendów na poziomie kraju czy świata. Próba spojrzenia na obszar Partnerstwa w zestawieniu z taką perspektywą pozwala na jego określenie i umieszczenie w pewnych ramach strategicznych, na wysokim poziomie ogólności, ale też niepewności.

Dzięki przeprowadzonej analizie długoterminowej uzyskujemy dobry wstęp do myślenia o przyszłości w szerszej perspektywie i spojrzenie ponad krótkotrwałe zjawiska i trendy, ale też lepiej przewidujemy i dostosowujemy się do zmian oraz ich zrozumienia.

Partnerstwo w perspektywie długookresowej będzie realizować działania i strategie w odniesieniu do panujących obecnie i przewidywanych w przyszłości megatrendów. Przykładem takiej wieloletniej kierunkowej współpracy jest stosunek do wyzwań demograficznych związanych z depopulacją, migracjami i starzeniem się społeczeństwa. Istotne jest, by samorządy w ramach danego obszaru funkcjonalnego wspólnie dostosowywały swoje polityki w tym zakresie, aby nie tyle konkurować między sobą, ale współpracować i uzupełniać się w zakresie świadczonych usług. Innymi obszarami o takiej perspektywie są kwestie ekologiczne, dotyczące jakości środowiska naturalnego i adaptacji do zmian klimatu a także między innymi energetyka, mobilność i bezpieczeństwo. Partnerstwa samorządowe w ramach obszarów funkcjonalnych stanowią dobrą platformę do prowadzenia zintegrowanych i zoptymalizowanych działań strategicznych, zorientowanych na wieloletnią perspektywę.

Zaznaczyć należy również, iż trend rozwoju gospodarczego i procesów urbanizacyjnych Leszna i obszaru, pokazuje, że strefa wpływów miasta centralnego nadal się poszerza. W przyszłości może obejmować jeszcze większy niż obecnie obszar funkcjonalny. Zauważyć można, że Strategia ZIT LOF porusza wiele wspólnych celów rozwojowych, które dotyczą również pozostałych gmin Powiatu Leszczyńskiego, dlatego nie chcemy ograniczać dostępu do planowanych działań, wyłącznie dla mieszkańców LOF. Częściowo dopuszczamy, że wybrane przedsięwzięcia będą skierowane dla całego regionu z uwzględnieniem wytycznych i regulaminów.

4. Projekty

Określone w rozdziale 3 cele partnerstwa zostały zoperacjonalizowane poprzez odpowiednie projekty zintegrowane. Przy ich określaniu przyjęto pewne założenia wyjściowe, wynikające z dokumentu „Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej na lata 2021-2027" zgodnie z którymi projekt zintegrowany w ramach instrumentu ZIT musi spełniać przynajmniej jeden z dwóch warunków:

- jest projektem partnerskim w rozumieniu art. 39 ustawy o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027;
- deklarowany jest wspólny efekt, rezultat lub produkt końcowy projektu, tj. wspólne wykorzystanie stworzonej w jego ramach infrastruktury w przypadku projektów „twardych", lub objęcie wsparciem w przypadku projektów „miękkich", mieszkańców co najmniej 2 gmin OF, co powinno znaleźć swoje uzasadnienie zarówno w części diagnostycznej, jak i kierunkowej strategii.

Dodatkowo, zgodnie z rekomendacjami w/w dokumentu, projekty wynikające ze strategii, powinny realizować jeden lub kilka z następujących priorytetów:

- wspierać rozwój gospodarczy;
- dążyć do neutralności klimatycznej;
- wpływać na zwiększenie dostępności do usług publicznych;
- realnie przekładać się na poprawę jakości życia mieszkańców;
- opierać się na inteligentnym zarządzaniu.

Zdefiniowane projekty odnoszą się również w logiczny sposób do powiązań funkcjonalnych istniejących na obszarze Partnerstwa.

4.1. Proces identyfikacji i wyboru projektów

Proces generowania projektów strategicznych prowadzony był według założeń maksymalnej efektywności i uzgodnienia pomiędzy uczestnikami procesu. Proces ten składał się z kilku następujących po sobie etapów:

- **Wyłaniania**

Przeprowadzonego w formie **publicznego naboru propozycji projektowych (pomysłów)** w formie online, otwartego na przełomie grudnia 2022 roku i stycznia 2023 roku dla wszystkich zainteresowanych, ze szczególnym udziałem wybranych kluczowych interesariuszy Partnerstwa, w ramach którego zgłoszono 92 indywidualne propozycje (inspiracje).

- **Preselekcji**

Polegającego na wstępnej analizie i ocenie zgłoszonych pomysłów projektowych pod kątem prawidłowości (kompletności) zgłoszenia, merytorycznej treści oraz **zgodności z kryteriami oceny** projektów zintegrowanych, w tym zgodności z wykazanymi w ramach diagnozy potrzebami rozwojowymi.

Tabela 24: Kryteria oceny projektu zintegrowanego

KRYTERIA OBLIGATORYJNE	
Zgodność strategiczna	Projekt jednoznacznie nastawiony na realizację któregoś z celów strategicznych i potrzeb rozwojowych
Walor ponadlokalny	Projekt mający wpływ na rozwój więcej niż jednej gminy
Powiązania	Projekt realizowany w ramach wiązki projektów powiązanych ze sobą
Akceptacja	Projekt przygotowany wspólnie i zaakceptowany przez samorządy
KRYTERIA DODATKOWE	
Gotowość do realizacji	Projekt gotowy lub możliwy do przygotowania do realizacji w optymalnym czasie
Wpływ finansowy	Projekt przyczyniający się do obniżenia kosztów świadczenia usług publicznych lub zwiększenia przychodów samorządów
Dostępność finansowania	Projekt możliwy do sfinansowania poprzez środki własne lub źródła zewnętrzne o wysokim stopniu prawdopodobieństwa

Źródło: opracowanie własne

- **Integracji**

W wyniku tego procesu, działając w oparciu o zasady koncentracji, kumulacji i integracji, **przygotowano listę wiązek projektów, tj. połączonych propozycji** projektów kluczowych.

- **Selekcji kierunkowej**

Będącego kluczowym elementem decyzji strategicznej (kierunkowej), w ramach której samorządy Partnerstwa wyselekcjonowały i zarekomendowały listę projektów kluczowych.

- **Opracowania merytorycznego**

Będącego iteracyjnym procesem o charakterze warsztatowym i technicznym, w ramach którego dokonano konkretyzacji założeń merytorycznych i rozwinięcia idei projektów kluczowych poprzez **przygotowanie indywidualnych fiszek projektowych**, w tym uzgodnienia założeń projektu w oparciu o zidentyfikowane potrzeby, zatwierdzone cele strategiczne oraz założenia techniczne i spodziewane efekty realizacji.

- **Decyzji strategicznej**

Będącego finalnym etapem procesu wyłaniania projektów strategicznych w formie decyzji Komitetu Sterującego o **zatwierdzeniu listy projektów oraz fiszek projektów kluczowych**. Jednocześnie w ramach zarządzania strategią przyjęto zasady **aktualizacji listy projektów**, wynikające z procesu wyłaniania projektów strategicznych oraz weryfikacji obecnych założeń wskazanych w Strategii.

4.2. Lista projektów

W wyniku etapu **selekcji kierunkowej**, będącego kluczowym elementem decyzji strategicznej (kierunkowej), samorządy Partnerstwa wyselekcjonowały i zarekomendowały listę projektów kluczowych.

Wszystkie wybrane projekty strategiczne niezależnie od ich przyporządkowania charakteryzuje zgodność kierunkowa z potrzebami rozwojowymi zidentyfikowanymi w procesie diagnozy, przyjętymi celami strategicznymi i operacyjnymi, ale też celami rozwojowymi wynikającymi ze strategii wyższego rzędu (strategia rozwoju kraju i województwa). Projekty te mają również charakter zintegrowany i komplementarny poprzez określone powiązania merytoryczne.

4.2.1. Lista projektów kluczowych

Lista **projektów kluczowych**, uwzględniająca projekty finansowane przy udziale instrumentu terytorialnego ZIT znajduje się w załączniku nr 1 do niniejszej strategii. Dedykowany instrument z rozpisaną alokacją oraz kierunkami działań znajduje się w tabeli 27.

Projekty kluczowe, co do zasady, charakteryzują się wyższym poziomem dojrzałości i przygotowania, jednocześnie spełniając warunki myślenia strategicznego w kontekście realizacji potrzeb i celów strategicznych[5].

Jednocześnie lista projektów kluczowych zgodnie z założeniami strategii podlega procesowi stałego monitorowania i aktualizacji (modyfikacji zakresów, przyporządkowania, ujmowania i dodawania projektów).

Dla wszystkich projektów kluczowych zostały opracowane **fiszki projektowe**, które miały charakter koncepcyjny i służyły identyfikacji planowanych przedsięwzięć. Ze względu na wczesny etap przygotowania projektów zawierały one założenia o charakterze ogólnym, które podlegały dalszym analizom i uszczegółowieniu. W rezultacie zakres rzeczowy, wartości finansowe oraz wskaźniki projektów zostały doprecyzowane na etapie opracowywania dokumentacji aplikacyjnej.

Dodatkowo w propozycji projektów kluczowych wpisane zostały przedsięwzięcia, które będą finansowane z programu FEW 2021+ w obszarze turystyki i kultury, ale z poza dedykowanej puli środków finansowych dla Partnerstwa. Wynika to ze szczegółowych zapisów dokumentów programowych. Projekty uwzględnione zostały w załączniku 1, w tabeli 2 tj.: „Przebudowa z rozbudową zespołu budynków kultury, w tym budynków zabytkowych i innych budynków przy ul. B. Chrobrego i ul. Zielonej w Lesznie wraz ze zmianą sposobu użytkowania na potrzeby prowadzenia działalności kulturalnej oraz projekt pn.: „Rewitalizacja terenu cmentarza poewangelickiego w Osiecznej w celu zachowania i udostępnienia dobra kultury”. Zadania wynikają z celów obowiązującej Strategii ZIT i dotyczą interwencji, dla których możliwe będzie finansowanie w ramach działania 7.03 Kultura i turystyka.

[5] W ramach projektów kluczowych przewidziano również wewnętrzny projekt horyzontalny dotyczący wsparcia administracyjnego i obsługi biura ZIT LOF, oddziałujący na sposób realizacji strategii

4.3. Powiązanie pomiędzy projektami (wiązki projektów)

W wyniku etapu integracji projektów, działając w oparciu o zasady koncentracji, kumulacji i integracji, przygotowano **listę wiązek projektów strategicznych**, tj. połączonych propozycji projektów kluczowych.

Tabela 25: Lista wiązek projektów strategicznych

CELE STRATEGII	WIĄZKA	Powiązania projektowe
CEL SZCZEGÓŁOWY 1 SPOŁECZNY: Dopasowana oferta usług społecznych do potrzeb mieszkańców		
CEL OPERACYJNY 1.1: Aktywna polityka demograficzna	1.1.1/ programy integrujące społeczność lokalną	Leszno bliżej ludzi – zintegrowany model aktywizacji mieszkańców i rozwoju społeczności lokalnej w Leszczyńskim Obszarze Funkcjonalnym
	1.1.2/ wsparcie w zakresie edukacji	Poprawa jakości edukacji przedszkolnej w Gminie Święciechowa i Gminie Lipno. Poprawa jakości edukacji w szkołach podstawowych Gminy Lipno. Poprawa jakości edukacji w szkołach podstawowych Gminy Rydzyna. Poprawa jakości edukacji w szkołach podstawowych Gminy Osieczna. Poprawa jakości edukacji we wszystkich typach szkół na obszarze LOF.
CEL OPERACYJNY 1.2: Dostępne usługi publiczne	1.2.1/ nowoczesne i dostępne usługi publiczne	Rozwój e-usług i e-zasobów publicznych w Gminie Święciechowa. Rozwój e-administracji publicznej oraz poprawa efektywności zarządzania terenami miasta w szczególności terenami zielonymi. Rozwój e-administracji publicznej oraz poprawa efektywności zarządzania drogami publicznymi. Rozwój e-usług i e-zasobów publicznych na obszarze LOF.

	1.2.2/ wsparcie mieszkań treningowych	Poprawa dostępu do lepszej jakości usług społecznych i zdrowotnych na obszarze LOF.
	1.2.3/wsparcie potencjału ZIT	Wsparcie potencjału administracyjnego ZIT LOF - etapy.
	1.2.4/rozwój kultury i turystyki	Przebudowa z rozbudową zespołu budynków kultury, w tym budynków zabytkowych i innych budynków przy ul. B. Chrobrego i ul. Zielonej w Lesznie wraz ze zmianą sposobu użytkowania na potrzeby prowadzenia działalności kulturalnej.
CEL SZCZEGÓŁOWY 2 GOSPODARCZY: Wysoki potencjał inwestycyjny Partnerstwa		
CEL OPERACYJNY 2.1: Wysoka innowacyjność rynku pracy	2.1.1/ wsparcie w zakresie nowoczesnego rynku pracy	Poprawa jakości zarządzania oraz ergonomii w miejscu pracy.

CEL SZCZEGÓŁOWY 3 ŚRODOWISKOWO-PRZESTRZENNY: Zdrowa i dostępna przestrzeń		
CEL OPERACYJNY 3.1: Rozwinięta infrastruktura komunikacyjna	3.1.1/ rozwój ekologicznego i bezpiecznego transportu publicznego 3.1.2/ inwestycje w ścieżki pieszo-rowerowe	Przebudowa i rozbudowa infrastruktury na potrzeby publicznego transportu zbiorowego – węzeł przesiadkowy oraz cyfryzacja transportu. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w Lesznie - etapy. Budowa drogi dla rowerów wzdłuż drogi powiatowej nr 4777P na odcinku od Gronówka do Leszna w ramach zadania ograniczenie niskiej emisji na terenie Aglomeracji Leszczyńskiej. Budowa drogi dla rowerów wzdłuż drogi powiatowej nr 4772P na odcinku Lasocice -Święciechowa w ramach zadania ograniczenie niskiej emisji na terenie Aglomeracji Leszczyńskiej Budowa drogi dla rowerów wzdłuż drogi powiatowej nr 4799P na odcinku Kłoda – Tarnowa Łąka w ramach zadania ograniczenie niskiej emisji na terenie Aglomeracji Leszczyńskiej. Budowa drogi dla rowerów wzdłuż drogi krajowej nr 12 na odcinku od granicy z m. Leszna do Kąkolewa w ramach zadania ograniczenie niskiej emisji na terenie Aglomeracji Leszczyńskiej. Budowa drogi dla pieszych i rowerów od granic miasta Leszno do miejscowości Lasocice – odcinek od granic miasta Leszna do węzła Leszno Zachód, z wyłączeniem węzła Leszno Zachód. Budowa drogi dla rowerów z Gronówka do Wyciążkowa

CEL OPERACYJNY 3.2: Racjonalne gospodarowanie zasobami środowiska	3.2.1/ inwestycje w bezpieczeństwo i dostęp do wody	Wzrost odporności Leszna na ekstremalne zjawiska pogodowe poprzez budowę zbiornika retencyjno-infiltracyjnego przy ul. Unii Europejskiej oraz budowę kolektora deszczowego w celu zagospodarowania wód opadowych w dzielnicy Gronowo. Zielone Leszno 2.0 – działania adaptacyjne do zmian klimatu na terenie Miasta Leszna
CEL OPERACYJNY 3.3: Czyste środowisko	3.3.1/ rozwój błękitno-zielonej przestrzeni publicznej	Błękitno-zielone" inicjatywy w Święciechowie – zagospodarowanie terenu między Ośrodkiem Zdrowia, a Salą wiejską w Święciechowie. Zielona Osieczna. Zielona Rydzyna.
	3.3.2/ działania na rzecz ochrony dóbr kultury i środowiska	Rewitalizacja terenu cmentarza poewangelickiego w Osiecznej w celu zachowania i udostępnienia dobra kultury.

Źródło: opracowanie własne

W każdej z przedstawionych wiązek projektów strategicznych, znajdują się projekty kluczowe o wzajemnej komplementarności, znajdujące się na zróżnicowanym poziomie dojrzałości, które wymagają ciągłego namysłu strategicznego.

Jednocześnie lista wiązek projektów strategicznych, zgodnie z założeniami niniejszej strategii podlega procesowi stałego monitorowania i aktualizacji (modyfikacji zakresów, przyporządkowania, ujmowania i dodawania wiązek czy projektów).

Poza powiązaniami projektów wg typów i tematyki w ramach wiązek projektowych, projekty kluczowe i wiązki projektów Partnerstwa cechują się szeregiem powiązań i zależności między sobą poprzez zwiększanie dostępności, wzmacnianie czy stworzenie warunków dla realizacji innych wiązek.

5. Warunki i procedury obowiązujące w realizacji strategii

Planowanie strategiczne jest ciągłym procesem i aby osiągnąć zamierzone wyzwania strategiczne wymagane jest **stworzenie efektywnych mechanizmów** gwarantujących konsekwentne i skuteczne wdrażanie, monitorowanie i ewaluację efektów strategii. Różne podmioty i organizmy publiczne, prywatne, społeczne będą miały wpływ na realizację głównego celu strategicznego, wykonalność projektów strategicznych, a także sposoby włączenia, kontroli społecznej.

W proces wdrażania strategii, podobnie jak w proces jej tworzenia, zostaną zaangażowane wskazane **organy Partnerstwa, wraz z otoczeniem społeczno-gospodarczym**, tj. organizacje pozarządowe, przedsiębiorstwa, partnerzy społeczni oraz gospodarczy, organizacje skupiające pracodawców, instytucje pomocy i integracji społecznej, lokalne grupy działania, szkoły i placówki prowadzące kształcenie, i inne.

5.1. Zarządzanie wdrażaniem strategii

Model struktury organizacyjnej Partnerstwa zarządzającego strategią, bazuje na organach spełniających funkcje strategiczną, operacyjną i doradczą.

Rysunek 20: Model organizacyjny Partnerstwa



Źródło: opracowanie własne

Funkcję strategiczną pełni **Komitet Sterujący**. Organ ten składa się z przedstawicieli wszystkich samorządów Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego tworzących Partnerstwo. Komitet Sterujący wybiera spośród swojego grona Przewodniczącego.

Komitet Sterujący jest organem uchwałodawczym, decydującym o rozwoju oraz działaniach LOF, sprawującym kontrolę nad realizacją Strategii.

Do zadań Komitetu Sterującego należy:

- opiniowanie projektu Strategii ZIT oraz jej zmian celem przedstawienia rekomendacji w zakresie ich przyjęcia przez Lidera Porozumienia,
- opiniowanie innych dokumentów wymaganych w procesie przygotowania Strategii ZIT przez inne podmioty,
- przyjmowanie Strategii ZIT/listy projektów oraz zmian w drodze uchwały,
- przyjmowanie sprawozdań z realizacji Strategii ZIT,
- nadzorowanie, monitoring, realizacja i modyfikacja Strategii oraz jej kontrola m.in. zgodności z przyjętymi celami, utrzymaniem założonych kosztów, terminów realizacji zadań, wielkości i racjonalności wydatkowanych środków finansowych.

Zadania, które należą do wyłącznej kompetencji **Przewodniczącego Komitetu Sterującego** obejmują:

- zwoływanie posiedzeń Komitetu Sterującego Związku ZIT z własnej inicjatywy lub na pisemny wniosek jednego z członków Komitetu,
- kierowanie pracami Komitetu Sterującego,
- koordynowanie działań związanych z opracowaniem Strategii LOF,
- koordynowanie przygotowania innych dokumentów niezbędnych do rozwoju LOF.

Przewodniczący Komitetu Sterującego jest upoważniony do reprezentacji członków Związku ZIT przed organami administracyjnymi wszystkich instancji we wszelkich postępowaniach administracyjnych dotyczących wydania decyzji, uzgodnień, opinii i innych aktów związanych z procesem opracowania Strategii ZIT i innych dokumentów. W przypadku nieobecności Przewodniczącego, pracami Komitetu Sterującego kieruje osoba upoważniona przez Przewodniczącego Komitetu Sterującego.

Posiedzenia Komitetu Sterującego odbywają się w zależności od potrzeb.
Z posiedzeń Komitetu Sterującego sporządza się protokół.

Decyzje Komitetu Sterującego podejmowane są w trybie uchwał, zwykłą większością głosów w obecności co najmniej 1/2 składu Komitetu Sterującego. Każdy członek Komitetu Sterującego posiada jeden głos. Dopuszcza się głosowanie w trybie zdalnym online lub w drodze korespondencji e-mailowej.

Elementem struktury wykonawczej jest powołane przez Komitet Sterujący **Biuro ZIT** – które odpowiedzialne jest m.in. za zarządzanie procesem wdrażania instrumentu terytorialnego ZIT. Biuro i jego pracownicy pełnią rolę personelu realizującego zadania merytoryczne związane z realizacją strategii i koordynowaniem projektów strategicznych.

Najważniejsze zadania Biura ZIT obejmują:

- obsługę Komitetu Sterującego ZIT, w tym:
  - przygotowywanie dokumentów zgodnie z wytycznymi Komitetu Sterującego,
  - przekazywanie dokumentów do zatwierdzenia Komitetowi Sterującemu,
  - organizację w wyznaczonych terminach posiedzeń Komitetu Sterującego oraz przygotowywanie protokołów z posiedzeń,
- przygotowanie i aktualizację Strategii ZIT,

- przygotowanie projektów dokumentów strategicznych oraz wszelkich innych dokumentów niezbędnych do realizacji ZIT wymaganych przez właściwe ministerstwo ds. rozwoju regionalnego, Zarząd Województwa Wielkopolskiego oraz inne podmioty.

Funkcję operacyjną pełni **Grupa Robocza**. Jest to organ powoływany przez Komitet Sterujący. Każdy samorząd lokalny tworzący Partnerstwo deleguje co najmniej jednego pracownika do prac w ramach Grupy Roboczej. Grupa Robocza odpowiedzialna jest za realizację Strategii, koordynację działań i przedsięwzięć zapisanych w Strategii, monitoring i ewaluację oraz prowadzenie działań informacyjnych, promocyjnych i wspierających wdrożenie Strategii. Do jej zakresu zadań należy również przygotowywanie rekomendacji dla Komitetu Sterującego odnośnie aktualizacji dokumentów Strategii.

W ramach Grupy Roboczej mogą być powoływane **Zespoły Koordynacyjne**. W skład tych Zespołów będą wchodzić reprezentanci partnerów, liderów projektów, a także interesariuszy i innych osób wg bieżącego zapotrzebowania. Szczególną rolą Zespołów Koordynacyjnych będzie doradzanie i opiniowanie konkretnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych w realizacji projektów i zadań.

Zespół Konsultacyjny – to ciało opiniująco-doradcze, zapewniające stałą partycypację społeczną w procesie rozwoju lokalnego na poziomie Partnerstwa i składa się z partnerów społeczno-gospodarczych określonych w art. 34 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027. Zespół Konsultacyjny powoływany został przez Komitet Sterujący. W skład Zespołu Konsultacyjnego wchodzą przedstawiciele wszystkich samorządów LOF wraz z zaproponowanymi przez nich przedstawicielami lokalnych środowisk społecznych, gospodarczych, publicznych i opiniotwórczych, w tym podmiotów reprezentujących społeczeństwo obywatelskie, podmiotów działających na rzecz ochrony środowiska oraz podmiotów odpowiedzialnych za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób niepełnosprawnych, równości płci i niedyskryminacji działających na terenie stron Porozumienia. Zespół Konsultacyjny posiada prawo do opiniowania decyzji organów ZIT związanych z przygotowaniem i wdrażaniem strategii poprzez przyjmowane stanowiska.

Na każdym etapie wdrażania niniejszej strategii, wraz z jej rozwojem, rekomendowana jest stała **analiza funkcjonowania systemu organizacyjnego** i podjęcie decyzji kierunkowych o utrzymaniu bądź zmianach, np. reorganizacji zespołów i zależności między nimi lub w kierunku dalszej instytucjonalizacji w celu

poprawienia sprawności organizacyjnej, technicznej, koordynacyjnej, w tym również zmiany organizacyjne (formalne).

5.2. Obowiązywanie i aktualizacja strategii

Strategia przewidziana jest **na lata 2023-2032** i została przygotowana (opisana) w pierwszym półroczu 2023 roku, a do jej przygotowania wykorzystano ówczesny stan wiedzy i wynikających stąd wniosków i założeń. Jednocześnie dokument ten zakłada **proces aktualizacji**, a w zależności od kontekstu formalnego i merytorycznego proces ten może przyjąć formę:

- **aktualizacji systemowej**, gdzie zmiana dotyczy celów strategicznych, systemów zarządzania, wdrażania lub monitorowania. Konieczność zmian wynika z wniosków z monitorowania oraz ewaluacji, analizy zmian sytuacji społeczno-gospodarczej lub innych o charakterze systemowym;
- **aktualizacji listy projektów**, która wynika z procesu wyłaniania projektów partnerskich oraz weryfikacji listy wskazanej w strategii.

Przyjęto, iż w ramach procesu monitorowania, strategia będzie przedmiotem oceny wszystkich jej elementów, z uwzględnieniem aktualnej sytuacji społeczno-gospodarczej, systemu finansowania, warunków formalnych i prawnych, i innych mających wpływ na jej efektywną realizację.

Na podstawie przeprowadzonej analizy formułuje się wnioski będące podstawą do podjęcia decyzji strategicznej przez Partnerstwo, w zakresie zmiany lub utrzymania kierunków strategicznych, w tym okresu jej obowiązywania.

Procedura przyjęcia/aktualizacji Strategii ZIT

Strategia ZIT przygotowana na potrzeby wdrażania instrumentu ZIT jest przyjmowana w trybie właściwym dla wybranej formy prawnej partnerstwa JST tworzącego Związek ZIT.

Aktualizacja strategii odbywa się w tym samym trybie co jej pierwsze opracowanie i przyjęcie przez Związek ZIT.

Procedura przygotowania i aktualizacji Strategii ZIT:

1. Przygotowanie projektu Strategii ZIT dla Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego (Strategia ZIT).

2. Przeprowadzenie konsultacji społecznych oraz procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Strategii ZIT.

3. Wydanie przez Komitet Sterujący opinii w sprawie projektu Strategii ZIT wraz z rekomendacjami w formie uchwały.

4. Podjęcie przez Komitet Sterujący uchwały w sprawie przyjęcia Strategii ZIT.

5. Ostateczne zatwierdzenie Strategii ZIT przez Lidera Porozumienia.

6. Przekazanie Strategii ZIT do Instytucji Zarządzającej FEW w celu wydania opinii w zakresie możliwości finansowania Strategii ZIT w ramach programu regionalnego.

5.3. Funkcja strategii terytorialnej w realizacji lokalnych polityk

Niniejsza strategia wpisuje się w założenia polityki rozwojowej Województwa Wielkopolskiego, która zakłada szczególne wsparcie dla partnerstw o charakterze ponadgminnym, w tym instrument Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

W zakresie **funkcji i miejsca** w odniesieniu do dokumentów o charakterze strategicznym na poziomie lokalnym, niniejsza strategia:

- określa cele i projekty wspólne dla członków Partnerstwa, nie odbierając jednocześnie prawa do stanowienia polityki lokalnej przez poszczególne samorządy (strategie rozwoju);
- jest brana pod uwagę przy przygotowaniu dokumentów strategicznych na poziomie lokalnym (strategia rozwoju gminy, program rewitalizacji, plan gospodarki niskoemisyjnej, itp.), dokumentów planistycznych oraz finansowych (WPF);
- stanowi podstawę w negocjowaniu wsparcia z różnych dostępnych źródeł oraz włączania się w inicjatywy o charakterze regionalnym czy ponadregionalnym (współpraca z obszarami z regionów sąsiedzkich).

Wskazane w dokumencie projekty mają charakter zintegrowany w oparciu o założenia Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej przedstawione w dokumencie pn. „Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie 2021 -2027”. Z kolei prezentowane w strategii podejście

zintegrowane oparte jest na koncepcji wiązek projektowych, stanowiących fundament do wykazania powiązań między projektami, celami oraz działaniami. Zakres strategii, w szczególności w odniesieniu do wzoru listy projektów, podejścia zintegrowanego oraz wskaźników, został skonsultowany w toku prac nad strategią z przedstawicielami Instytucji Zarządzającej Województwa Wielkopolskiego. Strategia została opracowana także w oparciu o procedurę opiniowania strategii ZIT wskazaną przez IZ programu Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027.

5.4. Monitorowanie i ocena wdrażania

Elementem kontroli społecznej i sposobem oceny skuteczności realizacji zamierzeń strategicznych jest system monitoringu i ewaluacji strategii, będącej podstawą do jej oceny w kontekście efektywności i skuteczności. Proces ten prowadzony jest zasadniczo w dwóch uzupełniających się aspektach, które powinny być stosowane łącznie, tj.:

- danych liczbowych i wskaźnikowych (ile i jak jest?)
- refleksji pogłębionej i komentarza kontekstowego (co to oznacza i dlaczego tak jest?)

Skwantyfikowane dane i wskaźniki realizacji strategii stanowią podstawowy, chociaż nie jedyny, element walidacji skuteczności podejmowanych działań strategicznych. Analiza wskaźników i ich wartości stanowić może jedynie wstęp do formułowania wniosków, gdyż wymaga każdorazowo komentarza strategicznego w ocenie skuteczności.

5.4.1. Efekty rzeczowe i strategiczne

System oceny realizacji strategii będzie dostarczał informacji dotyczących głównych problemów i sukcesów w realizacji celów strategicznych oraz będzie wskazywał na niezbędny zakres i przedmiot aktualizacji jej zapisów. Ocena realizacji strategii będzie dokonywana za pomocą dwóch rodzajów wskaźników: rezultatu i produktu[6], według poniższej tabeli.

Tabela 26: Matryca wskaźników strategicznych

[6] Wskaźniki są skorelowane ze wskaźnikami obowiązującymi w ramach programu Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027

Cel strategiczny ZIT Leszno	Kierunek działań ZIT Leszno	Cel szczegółowy/ działanie FEW 2021-2027	Nazwa wskaźnika (jednostka miary)	Rodzaj wskaźnika	Wartość bazowa lub wartość odniesienia (rok odniesienia)	Cel pośredni (2024)	Cel końcowy (2029)
1. Dopasowana oferta usług społecznych do potrzeb mieszkańców	1.1 Aktywna polityka demograficzna	EFS+.CP4.F (ESO4.6) Działanie 6.8 Edukacja przedszkolna, ogólna oraz kształcenie zawodowe w ramach ZIT	Liczba dzieci objętych dodatkowymi zajęciami w edukacji przedszkolnej (osoby)	Produktu	-	0	274
			Liczba przedstawicieli kadry szkół i placówek systemu oświaty objętych wsparciem (osoby)	Produktu	-	0	136
			Liczba szkół i placówek systemu oświaty objętych wsparciem (szt.)	Produktu	-	0	11
			Liczba uczniów szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie ogólne objętych wsparciem (osoby)	Produktu	-	0	1901
			Liczba uczniów i słuchaczy szkół i placówek kształcenia zawodowego objętych wsparciem (osoby)	Produktu	-	0	1035
			Liczba uczniów, którzy nabyli kwalifikacje po opuszczeniu programu	Rezultatu	0	-	2157

			Liczba przedstawicieli kadry szkół i placówek systemu oświaty, którzy uzyskali kwalifikacje po opuszczeniu programu (osoby)	Rezultatu	0	-	136
		EFS+.CP4.L (ESO4.12) Działanie 6.18 Integracja i aktywizacja społeczna oraz wsparcie potencjału w ramach ZIT	Całkowita liczba osób objętych wsparciem (osoby)	Produktu	-	0	1530
	1.2 Dostępne usługi publiczne	EFRR.CP1.II (RSO1.2) Działanie 1.4 Rozwój e-usług i e-zasobów publicznych w ramach ZIT	Instytucje publiczne otrzymujące wsparcie na opracowywanie usług, produktów i procesów cyfrowych (szt.)	Produktu	-	0	2
			Liczba podmiotów, które udostępniły informacje sektora publicznego/dane prywatne on-line (szt.)	Produktu	-	0	2
			Liczba podmiotów wspartych w zakresie cyberbezpieczeństwa (szt.)	Produktu	-	0	1
			Liczba podmiotów wspartych w zakresie	Produktu	-	0	2

			rozwoju usług, produktów i procesów cyfrowych (szt.)				
			Użytkownicy nowych i zmodernizowanych publicznych usług, produktów i procesów cyfrowych(użytkownicy/rok)	Rezultatu	0	-	220
		EFS+.CP4.K (ESO4.11) Działanie 6.14 Usługi społeczne i zdrowotne w ramach ZIT	Liczba osób objętych usługami świadczonymi w społeczności lokalnej w programie (osoby)	Produktu	-	0	10
			Liczba utworzonych miejsc świadczenia usług w społeczności lokalnej (szt.)	Rezultat	0	-	5
		EFS+.CP4.L (ESO4.12) Działanie 6.18 Integracja i aktywizacja społeczna oraz wsparcie potencjału w ramach ZIT	Całkowita liczba osób objętych wsparciem (osoby)	Produktu	-	0	12
		EFRR.CP5.I	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	Produktu	-	0	90 000

		Działanie 7.04 Wspieranie instrumentów terytorialnych ZIT	Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego (szt.)	Produktu	-	0	1
2. Wysoki potencjał inwestycyjny Partnerstwa	2.1 Wysoka innowacyjność rynku pracy	EFS+.CP4.D (ESO4.4) Działanie 6.05 Wsparcie pracowników i pracodawców w ramach ZIT	Liczba pracodawców objętych wsparciem dotyczącym poprawy środowiska pracy (szt.)	Produktu	-	0	1
			Liczba osób, które w wyniku realizacji wsparcia z zakresu outplacementu/ poprawy środowiska pracy podjęły pracę lub kontynuowały zatrudnienie (osoby)	Rezultatu	0	-	225
3. Zdrowa i dostępna przestrzeń	3.1 Rozwinięta infrastruktura komunikacyjna	EFRR/FS.CP2.VIII (RSO2.8) Działanie 3.02 Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w ramach ZIT	Liczba miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź” (szt.)	Produkt	-	0	11
			Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych (szt.)	Produktu	-	0	1
			Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride” (szt.)	Produktu	-	0	6

			Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride” (szt.)	Produktu	-	0	150
			Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź” (szt.)	Produktu	-	0	4
			Wspierana infrastruktura rowerowa (km)	Produktu	-	0	14,22
			Liczba przeprowadzonych kampanii informacyjno-edukacyjnych kształtujących świadomość ekologiczną (szt.)	Produktu		0	5
			Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź” (szt.)	Rezultat	0	-	127 750
			Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO2/rok)	Rezultat	40 591		40 521
			Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (uzytkownicy/rok)	Rezultatu	0	-	388 360
		EFRR/FS.CP2.IV (RSO2.4)	Długość wybudowanej sieci kanalizacji deszczowej (km)	Produktu	-	0	0,55

	3.2 Racjonalne gospodarowanie zasobami środowiska 3.3 Czyste środowisko	Działanie 2.06 Zwiększanie odporności na zmiany klimatu i klęski żywiołowe w ramach ZIT	Liczba miast wspartych w zakresie adaptacji do zmian klimatu (szt.)	Produktu	-	0	2
			Liczba przeprowadzonych kampanii informacyjno-edukacyjnych kształtujących świadomość ekologiczną (szt.)	Produktu	-	0	1
			Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu (ha)	Produktu	-	0	2,1
			Liczba przedsięwzięć proekologicznych (szt.)	Rezultatu	0	-	1
			Zasięg działań/ kampanii edukacyjno-informacyjnych	Rezultatu			10 000
			Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej (osoby)	Rezultatu	0	-	6 000
			Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielonej infrastruktury (osoby)	Rezultatu	0	-	10 000,00

Źródło: Opracowanie własne

5.4.2. Monitorowanie procesu wdrażania Strategii

Monitorowanie strategii obejmuje monitorowanie zdefiniowanych w strategii osiąganych celów i wskaźników, zdefiniowanych na podstawie:

- podpisanych umów z beneficjentami,
- zrealizowanych projektów (tzw. monitoring rzeczowy odnoszący się do terminowości realizowania zadań i powstawania produktów),
- monitorowania kwestii finansowych (obejmujący analizę przepływów finansowych w ramach realizacji strategii a także dostępnej alokacji),
- sytuacji społeczno-gospodarczej na obszarze Partnerstwa,
- monitorowania innych aspektów zapisanych w dokumencie strategii.

Celem monitorowania realizacji strategii jest ocena osiągniętych rezultatów, postępu we wdrażaniu postulowanych założeń, identyfikacja opóźnień lub nieprawidłowości w realizacji przedsięwzięć i działań oraz na podstawie zdiagnozowanych wniosków, rekomendowanie ewentualnych zmian czy działań naprawczych. Monitoring ma za zadanie zapewnienie kompletnej realizacji założeń ujętych w strategii lub dostarczenie danych i informacji niezbędnych do podjęcia działań w kierunku ewentualnej aktualizacji strategii, w tym związanych z nią wskaźników.

Procedura jest związana z przygotowaniem **matrycy (listy) wskaźników** realizacji strategii (punkt 5.4.1) oraz aktualizacja tej bazy na podstawie podpisanych umów z beneficjentami a następnie zrealizowanych projektów.

Skuteczna realizacja działań związanych z monitoringiem wymaga prowadzenia systemu sprawozdawczości bazującej na dokumentacji projektowej (przygotowawczej, realizacyjnej a także powykonawczej) oraz innych źródłach danych świadczących o postępie prac, występowaniu ryzyk i nieprawidłowości, osiąganych wskaźnikach produktu i rezultatu, oddziaływaniu przedsięwzięcia itp.

Wszystkie wskaźniki mierzone będą cyklicznie, a częstotliwość ich pomiaru będzie zależna od charakteru wskaźnika.

Grupą odpowiedzialną w sposób szczególny za zadania związane ze sprawozdawczością i monitoringiem realizacji strategii będzie zespół funkcjonujący w ramach Biuro ZIT.

5.4.3. Ewaluacja strategii

Ewaluacja jest procesem zdefiniowanym w niniejszym opracowaniu jako ocena realizacji Strategii pod względem skuteczności, efektywności, użyteczności

i trwałości zaplanowanych i wdrażanych działań zgodnych z celami strategicznymi zapisanymi w dokumencie.

Spośród trzech rodzajów ewaluacji wyróżnionych na podstawie okresu podejmowanych działań, które poddawane są ocenie, ewaluacja niniejszej Strategii będzie ewaluacją **mid-term** i **ex-post.**

- Mid-term (w trakcie): jest prowadzona w celu diagnozy stopnia, w jakim udało się osiągnąć zakładane wskaźniki rezultatu w połowie realizacji strategii.
- Ex-post (po): pokazuje, co się udało osiągnąć, jakim kosztem, a także, co się nie udało, z jakich powodów i kto za to odpowiada. W ramach ewaluacji ex-post zbadać można, jaki wpływ realizacja strategii miała na mieszkańców obszaru Partnerstwa.

Częstotliwość ewaluacji. Ewaluacja będzie przeprowadzana w następujących etapach:

- pierwsze badanie zostanie przeprowadzone w 2028 roku i będzie dotyczyć okresu 2023-2027,
- ostatnie badanie zostanie przeprowadzone w 2033 roku i będzie dotyczyć okresu 2023-2032.

Przeprowadzenie ewaluacji będzie koordynowane przez zespół Biura ZIT. Do zadań zespołu będzie należało:

- Etap I. Gromadzenie niezbędnych dokumentów (danych statystycznych, raportów, dokumentów) do przeprowadzenia ewaluacji na różnych jej etapach.
- Etap II. Przygotowanie procedury przeprowadzenia badań, w tym m. in. Wybór sposobu przeprowadzenia ewaluacji – wykonanie własnymi siłami / zlecenie wykonana badania na zewnątrz.
- Etap. III. Wybór zespołu lub wykonawcy przeprowadzającego badanie w tym opracowanie lub przyjęcie szczegółowej metodyki i narzędzi badawczych.
- Etap IV. Przeprowadzenie badania.
- Etap V. Przygotowanie lub przyjęcie raportu z przeprowadzonej ewaluacji i przekazanie do przyjęcia przez Komitet Sterujący.

6. Opis procesu zaangażowania partnerów społeczno-gospodarczych

W procesie planowania uwzględnia się lokalne uwarunkowania, szczególnie dotyczące właściwych interesariuszy, cele ich działań, punkty widzenia oraz rolę poszczególnych osób i ich oczekiwania. Zaangażowanie lokalnych przedstawicieli w proces planowania sprzyja wzrostowi świadomości społecznej na temat celów podejmowanych działań. W ten sposób następuje **utożsamianie się przedstawicieli lokalnej społeczności z podejmowanymi przez administrację działaniami**. Wzmacnia to również jakość podejmowanych decyzji publicznych (więcej punktów widzenia). Natomiast brak współpracy z osobami zainteresowanymi, które żyją i mieszkają na danym terenie, sprzyja niedowierzaniu mieszkańców co do zasadności i transparentności prowadzonych przez władze poczynań.

Proces zaangażowania partnerów społeczno-gospodarczych można ukazać we wszystkich trzech horyzontach czasowych:

- Etap **przygotowania** strategii
- Etap **realizacji** strategii
- Etap **oceny** strategii

We wszystkich dotychczasowych działaniach w ramach przygotowania strategii kluczowym elementem było **aktywne i transparentne włączenie mieszkańców** i reprezentujących ich podmiotów. Po opinię społeczeństwa sięgano wielokrotnie używając różnych form współdziałania i tworzenia relacji, ale też informowania o planach i efektach podejmowanych działań (feedback).

Działanie w ramach partycypacji społecznej przy opracowaniu niniejszej strategii pozwoliło dostosować misję, wizję i cele strategiczne obszaru do potrzeb i oczekiwań interesariuszy, a także uzyskać społeczną akceptację podejmowanych przedsięwzięć.

6.1. Partycypacja społeczna na etapie przygotowywania strategii

Zakończony proces przygotowania strategii zakładał aktywne uczestnictwo przedstawicieli mieszkańców realizowane w różnej formie w celu uzyskiwania

najlepszych efektów – opinii i wniosków strategicznych – na każdym etapie jej tworzenia.

Partycypacja realizowana była w trzech kluczowych wymiarach partycypacji, poprzez:

- Aktywność wyselekcjonowanych **partnerów społeczno-gospodarczych**, tj. kluczowych interesariuszy;
- **Badania i ankiety** zbierające opinie i propozycje społeczne;
- **Warsztaty** towarzyszące procesowi powstawaniu dokumentu, w tym diagnozy, formułowania celów i priorytetów.

6.1.1. Partnerzy społeczno-gospodarczy

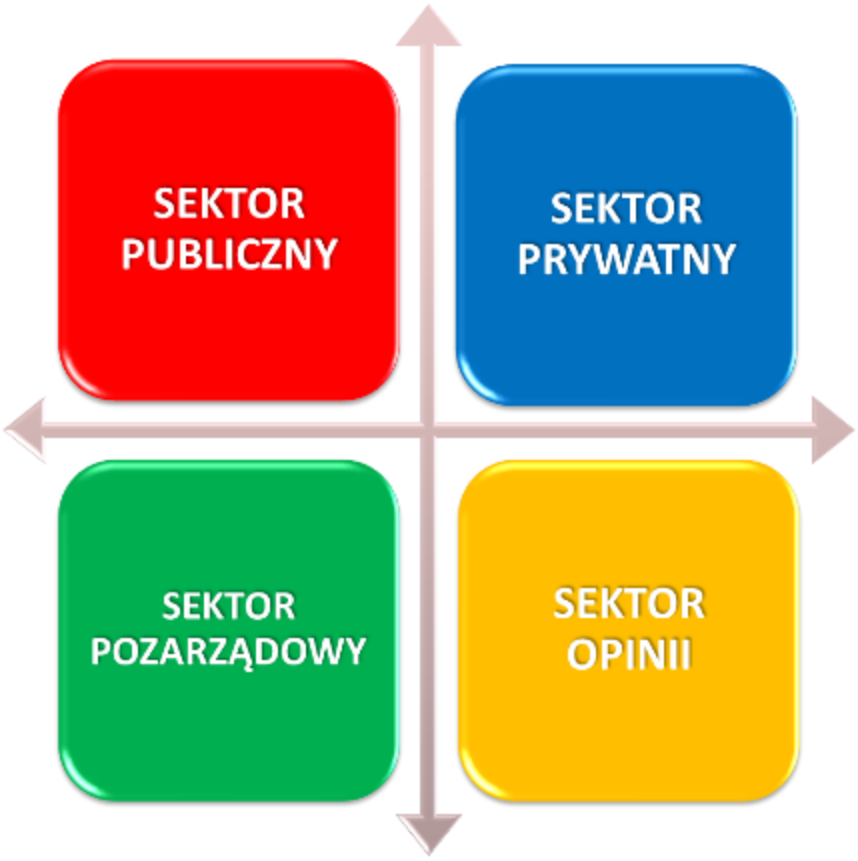
W trakcie procesu wskazana została grupa partnerów społeczno-gospodarczych (kluczowych interesariuszy) funkcjonujących jako tzw. **Zespół Konsultacyjny[7],** czyli wstępnie wyselekcjonowana na początku realizacji procesu strategicznego, przez poszczególnych Partnerów, grupa współpracy mająca na celu dostarczenie wiedzy i informacji o sytuacji na obszarze Partnerstwa, zapewniając różnorodność wniosków i ocen w trakcie całego procesu.

W skład Zespołu Konsultacyjnego wchodzą przedstawiciele wszystkich samorządów LOF wraz z zaproponowanymi przez nich przedstawicielami lokalnych środowisk społecznych, gospodarczych, publicznych i opiniotwórczych, w tym podmiotów reprezentujących społeczeństwo obywatelskie, podmiotów działających na rzecz ochrony środowiska oraz podmiotów odpowiedzialnych za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób niepełnosprawnych, równości płci i niedyskryminacji działających na terenie stron Porozumienia.

Zespół Konsultacyjny był **angażowany w wielu momentach procesu tworzenia strategii**, podczas spotkań warsztatowych czy badań.

[7] Powołana Uchwałą 1/2022 KOMITETU STERUJĄCEGO w sprawie powołania zespołu doradczego partnerów społeczno-gospodarczych dla realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego (ZIT LOF)

Rysunek 21: Sektory kluczowych interesariuszy w Zespole Konsultacyjnym



Źródło: opracowanie własne

6.1.2. Badania i ankiety

Bardzo ważnym elementem zbierania szerokich opinii społecznych było przeprowadzenie szeregu badań ankietowych wszystkich lub wybranych grup społecznych z terenu partnerstwa.

- **Badanie opinii oraz planów życiowych młodzieży**

przeprowadzone online w czerwcu 2022 roku, w którym wzięło udział łącznie 697 osób. Badanie przeprowadzono w szkołach ponadpodstawowych, w których zarejestrowani są uczniowie mieszkający na terenie gmin Partnerstwa.

Głównym celem badania było zdobycie oraz uzupełnienie wiedzy (w odniesieniu do danych zastanych lub badań jakościowych) na temat planów życiowych i edukacyjnych młodzieży w kontekście ich zamieszkania na obszarach zagrożonych kryzysem i utratą kluczowych funkcji rozwojowych. Badanie diagnozuje trudności odnalezienia się młodych ludzi na rynku pracy, ich stosunku do przedsiębiorczości i aktywności życiowej, plany zawodowe oraz atrakcyjność osiedleńczą gmin z obszaru Partnerstwa.

- **Badanie opinii mieszkańców gmin obszaru Partnerstwa**

Badanie opinii mieszkańców gmin obszaru Partnerstwa, przeprowadzone online w lipcu 2022 roku, w którym wzięło udział łącznie 421 osób deklarujących zamieszkanie na terenie gmin Partnerstwa. Badanie było ogólnodostępne dla wszystkich zainteresowanych.

Głównym celem badania było poznanie opinii mieszkańców gmin z obszaru Partnerstwa o miejscu, w którym żyją, sposobach korzystania z usług publicznych i potrzebach w tym zakresie. W efekcie badanie zostanie wykorzystane przy planowaniu przez Partnerstwo kierunków rozwoju.

- **Badanie opinii lokalnych liderów (VIP)**

przeprowadzone online w lipcu 2022 roku, w którym wzięły udział łącznie 31 osoby, wyselekcjonowane z grupy interesariuszy (Zespołu Konsultacyjnego).

Głównym celem badania było poznanie opinii liderów z obszaru Partnerstwa, z czterech grup interesów (liderów administracji, liderów gospodarki, liderów sektora społecznego i liderów opinii), o miejscu, w którym żyją, sposobach korzystania z usług publicznych i potrzebach w tym zakresie. W efekcie badanie zostanie wykorzystane przy planowaniu przez Partnerstwo kierunków rozwoju.

- **Prezentacja raportu diagnostycznego**

przeprowadzona w październiku 2022 roku, poprzez prezentację i przyjęcie raportu diagnostycznego na forum Partnerstwa przy udziale interesariuszy, a następnie również przekazanie publicznie wszystkim zainteresowanym publicznie na kanałach informacyjnych Partnerów, oraz przekazanie online do wszystkich interesariuszy Partnerstwa.

Głównym celem prezentacji było uspołecznienie wniosków z przeprowadzonej diagnozy i przekazanie do przedstawicieli lokalnego środowiska, reprezentującego kluczowych interesariuszy obszaru Partnerstwa oraz udostępnienie wszystkim mieszkańcom.

Rysunek 22: Przyjęcie raportu diagnostycznego



Źródło: materiały własne

- **Ankieta pomysłów na projekty**

prowadzona na przełomie grudnia 2022 roku i stycznia 2023 roku, dostępna publicznie na kanałach informacyjnych Partnerów oraz przekazana online do wszystkich interesariuszy Partnerstwa, z możliwością zgłaszania propozycji pomysłów na projekty strategiczne do inspiracji i wykorzystania w ramach procesu opracowania projektów strategicznych.

Głównym celem ankiety było zebranie uproszczonych propozycji projektowych, jak również inspiracji do opracowania projektów strategicznych i ich poszczególnych elementów.

6.1.3. Spotkania warsztatowe

Od lipca 2022 roku do kwietnia 2023 roku na terenie Partnerstwa prowadzone były **spotkania warsztatowe z udziałem przedstawicieli lokalnych środowisk**, w mniejszym lub większym składzie, będące elementem procesu tworzenia założeń strategicznych.

Pierwszym kluczowym elementem procesu warsztatowego były **spotkania na etapie diagnostycznym** w sierpniu 2022 roku, kiedy przeprowadzono partycypacyjny proces wyłaniania i określania kluczowych zasobów i produktów, a w październiku 2022 roku również problemów i potrzeb istotnych z punktu widzenia Partnerstwa.

Rysunek 23: Spotkanie warsztatowe: identyfikacja zasobów i produktów



Źródło: materiały własne

W spotkaniach brali udział lokalni przedstawiciele, przedstawiciele Komitetu Sterującego, Grupy Roboczej oraz lokalnych interesariuszy. W każdym spotkaniu udział wzięło po kilkanaście osób, a wypracowane propozycje pozwoliły na przygotowanie kluczowych wniosków diagnozy, jako podstawy do budowania strategii.

Rysunek 24: Spotkanie warsztatowe: warsztaty problemowe



Źródło: materiały własne

Drugi kluczowy element partycypacji warsztatowej przeprowadzony został na **etapie opracowywania strategii** w listopadzie 2022 r., kiedy na terenie Partnerstwa odbyły się lokalne warsztaty mające w założeniu wypracowanie wizji i celów partnerstwa, zgłaszanie propozycji projektów strategicznych oraz omówienie sposobów włączania partnerów na etapie wdrażania i oceny strategii.

Rysunek 25: Spotkanie warsztatowe: określenie wizji i celów strategicznych



Źródło: materiały własne

W spotkaniach brali udział lokalni przedstawiciele, przedstawiciele Komitetu Sterującego, Grupy Roboczej oraz lokalnych interesariuszy. W każdym spotkaniu udział wzięło po kilkanaście osób, a wypracowane propozycje pozwoliły na przygotowanie kierunkowych rozwiązań zastosowanych w niniejszej strategii.

Trzeci ważny element partycypacji warsztatowej, tym razem w formule partycypacji pośredniej, przeprowadzony został na etapie opracowywania projektów od stycznia do kwietnia 2023 roku, kiedy na terenie Partnerstwa odbywały się lokalne spotkania warsztatowe mające w założeniu opracować i zintegrować zgłoszone w otwartym naborze propozycje **projektów strategicznych**.

W spotkaniach tych brali udział przedstawiciele Grupy Roboczej, którzy analizowali zgłoszone przez mieszkańców pomysły i poprzez selekcję, grupowanie i integrowanie powstawały podobne wątki, tworząc w ten sposób wiązki projektów strategicznych.

6.1.4. Informacja o sposobie uwzględnienia praw osób ze specjalnymi potrzebami, równości płci i niedyskryminacji w pracach nad przygotowaniem dokumentu

Proces przygotowania dokumentu strategii prowadzony był w sposób otwarty i transparentny. Informacje o procesie, w tym badaniach ankietowych i otwartych naborach na pomysły, dystrybuowane były przez kanały informacyjne samorządów Partnerstwa, które zobowiązane są do stosowania praktyk równościowych i niedyskryminacyjnych oraz reguł dostępności (np. wymagania dotyczące stron internetowych). Spotkania bezpośrednie w miarę możliwości odbywały się w miejscach dostępnych, czyli w siedzibach urzędów czy placówkach publicznych. W pracach nad dokumentem zachowano parytet kobiet i mężczyzn zarówno ze strony przedstawicieli samorządów, jak i strony społecznej. Ponadto w pracach warsztatowych i w informacjach na temat procesu stawiano duży nacisk na komunikatywność i jasność przekazu, by uniknąć barier zbędnej „eksperckości" i hermetyczności języka, utrudniającego przyswajanie treści.

6.1.5. Konsultacje społeczne i opiniowanie

Konsultacje społeczne prowadzone były w okresie od 20.06.2024 do 15.07.2024r., ich celem było zebranie uwag i opinii do zapisów projektu **Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego (Strategii ZIT LOF)**.

Informacje o prowadzonych konsultacjach zostały opublikowane i przekazane w różnorodnych formach, zapewniających możliwie najlepsze dotarcie do wszystkich potencjalnie zainteresowanych grup społecznych i interesariuszy. Informacje były dostępne m.in. na stronach internetowych i kontach społecznościowych samorządów Partnerstwa, na portalu konsultacyjnym – leszno.konsultacjejst.pl, w mediach lokalnych.

Forma i przebieg konsultacji

- Forma konsultacji: zbieranie uwag w postaci elektronicznej za pomocą formularza zamieszczonego na portalu leszno.konsultacjejst.pl
  Termin: 20.06.2024 r. do 15.07.2024 r.
  Liczba uczestników: 6

Drogą elektroniczną z wykorzystaniem formularza wpłynęła 5 poprawnie złożonych uwag. Przekazane przez mieszkańców (4 zgłoszenia) i przedstawicieli środowisk lokalnych (1 zgłoszenie) uwagi dotyczyły m.in.: zmian w zagospodarowaniu przestrzennym, interwencji hydrologicznej, wprowadzenie infrastruktury zielonej oraz infrastruktury sportowej.

Zgłoszone uwagi zostały odnotowane, bez uwzględnienia ich w projekcie Strategii ZIT LOF, ponieważ realizacja proponowanych inwestycji jest już częściowo w realizacji lub planowana jest poza instrumentem ZIT przez poszczególne samorządy.

- Forma konsultacji: otwarte spotkania konsultacyjne z mieszkańcami na terenie każdej gminy Partnerstwa.
  Liczba wszystkich uczestników: 21
  Termin i miejsce:
  - 02.07.2024 r., godz.10:00 – Stacja Biznes, Plac Metziga 1, 64-100 Leszno;
  - 02.07.2024 r., godz. 14:00 – Rydzyński Ośrodek Kultury, Rynek 7, 64-130 Rydzyna;
  - 03.07.2024 r., godz. 13:00 – sala konferencyjna Gminnej Biblioteki Publicznej w Lipnie, ul. Powstańców Wlkp. 7, 64-111 Lipno;
  - 10.07.2024 r., godz. 13:00 - Urząd Gminy w Święciechowie – sala sesyjna, ul. Rynek 14a, 64-115 Święciechowa;
  - 15.07.2024 r., godz. 16:30 – Urząd Gminy Osieczna – sala sesyjna, ul. Powstańców Wlkp. 6, 64-113 Osieczna.

W trakcie otwartych spotkań konsultacyjnych został zaprezentowany przedmiot debaty, następnie prowadzone były rozmowy z uczestnikami, które dotyczyły głównie zakresu przedsięwzięć wpisanych na listę projektów kluczowych. Udzielono wyjaśnienia i odpowiedzi na pytania, które zaspokoiły wątpliwości uczestników, w konsekwencji czego nie zostały wniesione żadne uwagi.

- Forma konsultacji: wykorzystanie grup przedstawicielskich.
  Posiedzenie Zespołu Konsultacyjnego Partnerów Społeczno-Gospodarczych ds. Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego.
  Termin i miejsce: 10.07.2024 r., godz. 12:00 - sala sesyjna Urzędu Gminy w Świeciechowie, ul. Rynek 14a.
  Liczba uczestników: 19

Zespół zapoznał się projektem Strategii ZIT LOF, ostatnimi zmianami oraz listą projektów kluczowych. Potwierdził zasadność przyjętych założeń i kierunków działania, wskazującym tym samym na poprawność zidentyfikowanych celów strategicznych Partnerstwa, które realnie przełożą się na poprawę jakości życia mieszków. Podczas posiedzenia padły propozycje działań wspierających bezpieczeństwo mieszkańców, szczególnie na drogach i ścieżkach rowerowych oraz ważność realizacji wspólnych i zintegrowanych projektów.

Opiniowanie ciała doradczego

Projekt dokumentu Strategii ZIT LOF był również na bieżąco konsultowany z członkami ciała doradczego.

W trakcie konsultacji społecznych dokumentu, prowadzonych w okresie od 20.06.2024 do 15.07.2024 r., odbyło się spotkanie Zespołu Konsultacyjnego podczas którego przedstawiono projekt Strategii wraz z listą projektów kluczowych zaplanowanych do realizacji w ramach Funduszy Europejskich dla Wielkopolski na lata 2021-2027.

Zespół Konsultacyjny posiadając prawo do opiniowania i przyjmowania stanowisk w sprawie projektów dokumentów strategicznych, zgodnie z uchwałą 1/2022 Komitetu Sterującego z dnia 24.10.2022 r., na posiedzeniu w dniu 10.07.2024 r. jednogłośnie pozytywnie zaopiniował projekt Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Rysunek 26: Posiedzenie Zespołu Konsultacyjnego



Źródło: materiały własne

W związku z aktualizacją Strategii ZIT LOF w 2026 roku procedura zostanie ponowiona, a wynik konsultacji uzupełniony zostanie po zakończeniu prowadzonych działań.

6.1.6. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko

Podstawę prawną procesu strategicznej oceny odziaływania na środowisko (SOOŚ) stanowi art. 46 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.). Zgodnie z ust. 1 pkt 2 tej ustawy, przeprowadzenia SOOŚ wymaga projekt „polityki, strategii, planu i programu w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywany lub przyjmowany przez organy administracji, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko".
W myśl tego zapisu projekt Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego jest dokumentem wymagającym przeprowadzania procedury postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, w trakcie której powstają określone dokumenty, w tym prognoza oddziaływania na środowisko.

W styczniu 2024 r. Prezydent Miasta Leszna wystąpił do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz do Wojewódzkiej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Poznaniu z wnioskiem o uzgodnienie potrzeby przeprowadzenia SOOŚ, następnie w konsekwencji odpowiedzi z wnioskiem w sprawie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu Strategii ZIT LOF.
Wskazane organy zajęły stanowisko, iż projekt dokumentu wymaga przygotowania prognozy oddziaływania na środowisko w pełnym zakresie.
W związku z powyższym Miasto Leszno w kwietniu 2024 r. zleciło, zgodnie z wewnętrzną procedurą przygotowanie „Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego".
Następnie w czerwcu 2024 r. zgodnie z ustawą ooś przeprowadzono opiniowanie projektu Strategii ZIT LOF wraz z prognozą oddziaływania na środowisko z właściwymi organami oraz przeprowadzono konsultacje społeczne.

W konsekwencji przeprowadzonej procedury Wielkopolski Państwowy Inspektor Sanitarny pismem z dnia 17.07.2024 r. **pozytywnie zaopiniował projekt** ,,Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego" wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem z dnia 18.07. 2024 r. w toku postępowania przeanalizował zgodność ustaleń projektu dokumentu z przepisami z zakresu ochrony środowiska oraz czy prognoza oddziaływania na środowisko zawiera informacje wymienione w art. 51 ust. 2 ustawy ooś.
Na podstawie zgromadzonych materiałów Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu **zaopiniował ww. projekt dokumentu wraz z prognozą, z uwagami**.

W związku z aktualizacją Strategii ZIT LOF w 2026 roku procedura zostanie ponowiona, a opis uzupełniony po zakończeniu prowadzonych działań.

6.2. Partycypacja społeczna na etapie wdrażania i oceny strategii

Udział interesariuszy w realizacji strategii jest kluczowy dla osiągnięcia sukcesu w jej wdrożeniu. W związku z tym, **Komitet Sterujący** uchwałą 1/2022 z dnia 24.10.2022r. powołał zespół doradczy partnerów społeczno-gospodarczych zwany **Zespołem Konsultacyjnym** dla realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego (ZIT LOF).

Zespół Konsultacyjny, w skład którego wchodzą przedstawiciele wszystkich samorządów LOF wraz z zaproponowanymi przez nich przedstawicielami lokalnych środowisk społecznych, gospodarczych, publicznych i opiniotwórczych, w tym podmiotów reprezentujących społeczeństwo obywatelskie, podmiotów działających na rzecz ochrony środowiska oraz podmiotów odpowiedzialnych za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób niepełnosprawnych, równości płci i niedyskryminacji działających na terenie stron Porozumienia. Zespół Konsultacyjny który skupia różne grupy interesariuszy, służy jako ciało doradcze, opiniujące i doradzające w sprawach związanych z realizacją strategii. Członkowie Zespołu Konsultacyjnego reprezentują różne grupy interesariuszy, w tym pracowników, klientów, partnerów biznesowych oraz społeczności lokalne. Dzięki temu zróżnicowaniu, jest on w stanie przedstawić różnorodne perspektywy i spojrzenia na kwestie związane z realizacją strategii. Współpraca z Zespołem Konsultacyjnym umożliwia również lepsze zrozumienie potrzeb i oczekiwań interesariuszy oraz uwzględnienie ich opinii w procesie podejmowania decyzji.

Zespół Konsultacyjny jest niezwykle ważny dla procesu podejmowania decyzji przez Komitet Sterujący. Jego głównym zadaniem jest przygotowanie opinii na etapie opracowania, wdrażania i oceny realizacji strategii, które następnie będą brane pod uwagę przez Komitet Sterujący podczas podejmowania decyzji. Zespół Konsultacyjny działa w trybie ciągłym i jest zwoływany na posiedzenia, podczas

których omawiane są kluczowe kwestie związane z realizacją strategii. Ponadto Zespół Konsultacyjny może wyrażać swoje opinie w trybie online lub pisemnym.

Zespół Konsultacyjny pełni również funkcję informacyjną, przekazując Komitetowi Sterującemu informacje o zmieniających się trendach i oczekiwaniach klientów oraz innych grup interesariuszy. Dzięki temu, Komitet Sterujący jest w stanie dostosować strategię do bieżących potrzeb i zmieniających się warunków rynkowych.

W związku z powyższym, udział interesariuszy w procesie realizacji strategii jest kluczowy dla sukcesu całego przedsięwzięcia. Wprowadzenie Zespołu Konsultacyjnego jako ciała doradczego umożliwia lepsze zrozumienie potrzeb i oczekiwań interesariuszy oraz uwzględnienie ich opinii w procesie podejmowania decyzji. Dzięki temu, Komitet Sterujący jest w stanie opracować strategię, która odpowiada na bieżące potrzeby społeczne oraz długoterminowe cele Partnerstwa.

7. Źródła finansowania

Strategia terytorialna Partnerstwa Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego jest elementem systemu zarządzania rozwojem obszaru, który przekracza administracyjnie wyznaczone granice gmin tworzących Partnerstwo. Koncentruje się na identyfikacji wspólnych potencjałów i wyzwań oraz wymianie doświadczeń pomiędzy podmiotami uczestniczącymi w procesie planowania przedsięwzięć na określonym obszarze. Silnie ukierunkowuje na wspólne przedsięwzięcia ponadgminne oraz na efekt współpracy poprzez uczenie się i wymianę doświadczeń pomiędzy podmiotami je realizującymi. Dlatego też system finansowania strategii opiera się na montażu różnych środków finansowych, tj.:

- budżetu Państwa,
- funduszy celowych i innych środków publicznych,
- środków z funduszy Unii Europejskiej oraz innych państw lub organizacji i instytucji,
- budżetu jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład Partnerstwa (środki własne),
- wkładu prywatnego, w tym wnoszonego w formie partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP),
- pożyczek i kredytów.

7.1. Program regionalny

Na poziomie regionalnym strategia terytorialna może być finansowania w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027 (FEW).

7.1.1. Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

W ramach programu Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027 została wydzielona alokacja dedykowana dla ZIT Partnerstwa Leszczyńskiego Obszaru Funkcjonalnego na kwotę 12 008 618,81 EUR, której podział na poszczególne cele szczegółowe i rodzaje projektów zaprezentowany został poniżej.

Tabela 27: Alokacja ZIT z Funduszy Europejskich dla Wielkopolski 2021-2027 (FEW)

Cel szczegółowy FEW	Rodzaje projektów	Kwota (EUR)
1.4 (RSO1.2)	Rozwój e-usług i e-zasobów publicznych w ramach ZIT	1 738 700,86
2.6 (RSO2.4)	Zwiększanie odporności na zmiany klimatu i klęski żywiołowe w ramach ZIT	2 821 185,24
3.2 (RSO2.8)	Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w ramach ZIT	5 951 698,45
7.4 (RSO5.1)	Wspieranie instrumentów terytorialnych ZIT	56 000,00
	Razem EFRR	**10 567 584,55**
6.5 (ESO4.4)	Wsparcie pracowników i pracodawców w ramach ZIT	103 868,00
6.8 (ESO4.6)	Edukacja przedszkolna, ogólna oraz kształcenie zawodowe w ramach ZIT	437 852,07
6.14 (ESO4.11)	Usługi społeczne i zdrowotne w ramach ZIT	369 500,00
6.18 (ESO4.12)	Integracja i aktywizacja społeczna oraz wsparcie potencjału w ramach ZIT	529 814,19
	z czego wsparcie potencjału ZIT	34 000,00
	Razem EFS+	**1 441 034,26**
	Razem alokacja ZIT LOF	**12 008 618,81**

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego

Tabela 28: Podział środków na instrument ZIT z Funduszy Europejskich dla Wielkopolski 2021-2027 (FEW) w PLN[8]

FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA WIELKOPOLSKI NA LATA 2021-2027				
Numer i Priorytet		**Nazwa działania**	**ZIT LESZNO**	
I	GOSPODARKA	1.4 Rozwój e-usług i e-zasobów publicznych w ramach ZIT	7 456 070,90	14,5%
II	ŚRODOWISKO I ENERGIA	2.6 Zwiększanie odporności na zmiany klimatu i klęski żywiołowe w ramach ZIT	12 098 088,66	23,5%
		3.2 Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w ramach ZIT	25 522 668,46	49,5%
7.4 Wspieranie instrumentów terytorialnych ZIT (Biuro ZIT)			240 144,80	0,5%
V	SPOŁECZEŃSTWO	6.5 Wsparcie pracowników i pracodawców w ramach ZIT	445 417,14	1%
		6.8 Edukacja przedszkolna, ogólna oraz kształcenie zawodowe w ramach ZIT	1 877 641,03	3,7%
		6.14 Usługi społeczne i zdrowotne w ramach ZIT	1 584 526,85	3%
		6.18 Integracja i aktywizacja społeczna oraz wsparcie potencjału w ramach ZIT	2 126 199,99	4%
6.18 Integracja i aktywizacja społeczna oraz wsparcie potencjału w ramach ZIT (Biuro ZIT)			145 802,20	0,3%
RAZEM			**51 496 560,04**	**100%**

Źródło: ZIT Leszno

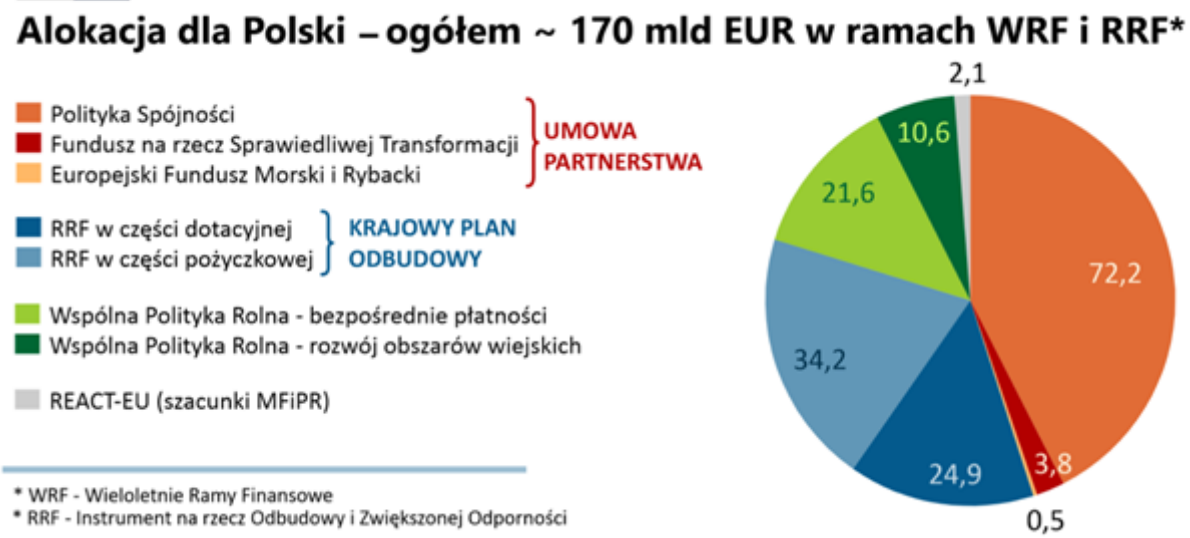
Kwoty na poszczególne projekty są indykatywne. Ze względu na stosowany kurs bieżący oraz Algorytm przeliczania środków EFRR, EFS+ oraz FST (zgodnie z załącznikiem nr 32 do Kontraktu Programowego dla Województwa Wielkopolskiego), ostateczna wartość projektu może ulec zmianie. ZIT otrzyma maksymalne dofinansowanie na projekty do łącznej kwoty dedykowanej w danym Działaniu na podstawie zapisów Porozumienia z IZ.

[8] przyjęto kurs 1EUR = 4,2883 PLN obowiązujący na kwiecień 2026

7.2. Programy krajowe

Innymi zewnętrznymi źródłami finansowania projektów w ramach strategii terytorialnej będą środki z funduszy unijnych w ramach Wieloletnich Ram Finansowych UE na lata 2021-2027 oraz Instrumentu na rzecz odbudowy i Zwiększenia Odporności w ramach, których planowana alokacja dla Polski wynosi ogółem 170 mld euro.

Rysunek 27: Alokacja środków finansowych z Unii Europejskiej dla Polski



Źródło: Związek Miast Polskich

Kluczowe źródło finansowania projektów na poziomie krajowym przewidzianych w ramach strategii stanowić będą środki funkcjonujące w ramach Umowy Partnerstwa określającej perspektywę finansową polityki spójności na lata 2021-27 oraz instrumentów w ramach Krajowego Planu Odbudowy. Środki pochodzące z Unii Europejskiej dystrybuowane będą w ramach programów operacyjnych zarządzanych z poziomu krajowego lub regionalnego.

Tabela 29: Podział środków finansowych z funduszy Unii Europejskiej

Środki z funduszy Unii Europejskiej na poziomie krajowym	
Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności	KPO związane jest z odbudową i tworzeniem odporności społeczno-gospodarczej Polski po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 oraz proponowane do realizacji reformy i inwestycje. KPO składa się z 5 komponentów, stanowiących obszary koncentracji reform i inwestycji: A. Odporność i konkurencyjność gospodarki B. Zielona energia i zmniejszenie energochłonności C. Transformacja cyfrowa D. Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia E. Zielona, inteligentna mobilność Łącznie w ramach KPO zaplanowano wydatkowanie 35,970 mld euro. Z czego 23,858 mld euro to środki bezzwrotne i 12,112 mld euro z części pożyczkowej RRF
Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS)	Następca Programu Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). Program przyczyni się do rozwoju gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska oraz przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu. FEnIKS wesprze również inwestycje transportowe oraz dofinansuje ochronę zdrowia i dziedzictwo kulturowe. Planowany budżet to: ponad 25 mld euro.
Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki (FENG)	Program jest kontynuacją dwóch wcześniejszych programów: Innowacyjna Gospodarka 2007-2013 (POIG) oraz Inteligentny Rozwój 2014-2020 (POIR). FENG będzie wspierał realizację projektów badawczo-rozwojowych, innowacyjnych oraz takich, które zwiększają konkurencyjność polskiej gospodarki. Z programu będą mogli skorzystać m.in. przedsiębiorcy, instytucje z sektora nauki, konsorcja przedsiębiorstw oraz instytucje otoczenia biznesu, w szczególności ośrodki innowacji. Planowany budżet to ok 7,9 mld euro.

Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027 (FERS)	Następca Programu Wiedza Edukacja Rozwój (POWER). Główne obszary działania FERS to: praca, edukacja, zdrowie oraz dostępność. Program będzie wspierał projekty z zakresu: poprawy sytuacji osób na rynku pracy, zwiększenia dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami, zapewnienia opieki nad dziećmi, podnoszenia jakości edukacji i rozwoju kompetencji, integracji społecznej, rozwoju usług społecznych i ekonomii społecznej oraz ochrony zdrowia.
Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy (FERC)	Jest następcą programu Polska Cyfrowa (POPC), który w latach 2014-2020 wspierał cyfryzację w Polsce. FERC będzie koncentrował się przede wszystkim na: zwiększeniu dostępu do ultraszybkiego Internetu szerokopasmowego, udostępnieniu zaawansowanych e-usług pozwalających w pełni na elektroniczne załatwienie spraw obywateli i przedsiębiorców, zapewnieniu cyberbezpieczeństwa w ramach nowego dedykowanego obszaru interwencji, rozwoju gospodarki opartej na danych, wykorzystującej najnowsze technologie cyfrowe, rozwoju współpracy międzysektorowej na rzecz tworzenia cyfrowych rozwiązań problemów społeczno-gospodarczych, wsparciu rozwoju zaawansowanych kompetencji cyfrowych, w tym również w obszarze cyberbezpieczeństwa dla jednostek samorządu terytorialnego (jst) i przedsiębiorców. Planowany budżet FERC to ok. 2 mld euro.

Polski plan strategiczny Wspólnej Polityki Rolnej 2023-2027	Komisja Europejska zaakceptowała polską propozycję planu Wspólnej Polityki Rolnej 15 sierpnia 2022 r. Polski plan strategiczny na lata 2023–2027 zakłada zrównoważony rozwój gospodarstw rolnych, sektora przetwórstwa oraz poprawę warunków życia i pracy na obszarach wiejskich. Będzie wspierał ochronę wody, gleby, powietrza i różnorodności biologicznej oraz promował produkcję i wykorzystanie zrównoważonej energii. Skupi się także na drobnych producentach rolnych i dobrostanie zwierząt. Plan będzie wspierał inicjatywy na rzecz inteligentnych wsi, w tym rozwój biogospodarki i gospodarki o obiegu zamkniętym. 25% środków na płatności bezpośrednie będzie przeznaczone na ekoschematy dla rolników ze szczególnym naciskiem na ochronę gleby i zrównoważone metody produkcji. Łączny budżet Polskiego planu strategicznego WPR 2023-2027 wynosi prawie 25 mld EUR, w tym wkład krajowy ponad 2,9 mld EUR, który niemal w całości będzie przeznaczony na komponent „Rozwój obszarów wiejskich”. Ogółem na ten komponent będzie przeznaczone niemal 7,6 mld EUR.

Źródło: Związek Miast Polskich

Wiele potrzeb obszarów wiejskich zostanie zaspokojonych za pomocą innych instrumentów UE, takich jak Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (RRF) lub Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR), bądź też za pomocą inicjatyw krajowych. Polska przewiduje osiągnięcie 87% zasięgu sieci szerokopasmowych na obszarach wiejskich do 2025 r.

Istotnym źródłem finansowania zamierzeń strategicznych Partnerstwa będzie możliwość skorzystania z programów i narzędzi wsparcia finansowanych z budżetu państwa i innych środków publicznych

Tabela 30: Podział środków finansowych z budżetu Państwa, funduszy celowych

Środki z budżetu Państwa, fundusze celowe i inne środki publiczne		
Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych	Fundusz ma na celu bezzwrotne dofinansowanie projektów inwestycyjnych realizowanych przez gminy, powiaty i miasta lub ich związki w całej Polsce.	
Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych	W ramach funduszu środki trafiają do gmin, powiatów i miast w całej Polsce m.in.: na inwestycje ważne dla społeczności lokalnych.	
Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg	Fundusz ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej, a także poprawę oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych.	
Program Rozwoju Elektromobilności	W ramach programu finansowane będą projekty związane z rozwojem elektromobilności oraz transportem opartym na paliwach alternatywnych.	
Pozostałe programy finansowane z budżetu państwa	w zakresie ochrony środowiska	realizowane przez NFOŚiGW oraz właściwy WFOŚiGW
	w zakresie opieki nad osobami niepełnosprawnymi	realizowane przez PFRON
	w zakresie aktywizacji osób starszych	Program Senior+ Program „Aktywni+” na lata 2021-2025

Źródło: Związek Miast Polskich

7.3. Pozostałe źródła finansowania

Identyfikacja źródeł finansowania planowanych inwestycji jest niezmiernie istotna. Obecnie środki przeznaczane przez gminy na przedsięwzięcia pochodzą głównie z funduszy unijnych i krajowych programów rządowych. Dodatkowo jednostki sektora finansów publicznych, mogą korzystać ze zwrotnych form finansowania inwestycji, czyli kredytów. To pozwala na współfinansowanie projektów w ramach montaży finansowych. Jednostki samorządu terytorialnego zostały wyposażone w możliwość kreowania indywidualnego zestawu narzędzi pozwalającego na gromadzenie funduszy na ten proces oraz angażowanie inwestorów prywatnych. Ponieważ nie zawsze uda się pozyskać środki na planowane inwestycje z funduszy unijnych, dlatego też ważne jest zadbanie o rozwój alternatywach źródeł finansowania. Jedną z takich form jest finansowanie przedsięwzięć w formule partnerstwa publiczno-prywatnego. Finansuje się za pomocą tej formuły projekty inwestycyjno-eksploatacyjne realizowane w oparciu o umowę długoterminową zawartą przez władze publiczne i podmioty sektora prywatnego (podmioty rynkowe), których celem jest stworzenie niezbędnej infrastruktury rzeczowej, finansowej i organizacyjnej, umożliwiającej świadczenie usług publicznych.

Rozwiązanie, jakim jest partnerstwo publiczno-prywatne stosuje się w przypadku przedsięwzięć, które:

A) nie mają szans na dofinasowanie lub,

B) mogą być częściowo sfinansowane ze środków UE lub krajowych, lecz brakuje środków na wkład własny, koszty kwalifikowane lub też niekwalifikowane. PPP zalecane jest szczególnie, gdy beneficjent nie ma środków na wkład własny i prefinansowanie.

Przedsięwzięcia w formule PPP sprawdzają się przede wszystkim w:

- w projektach obejmujących budowę parkingów miejskich,
- w transporcie publicznym,
- infrastrukturze drogowej i transportowej,
- infrastrukturze wodnokanalizacyjnej,
- infrastrukturze ciepłowniczej,
- w projektach oświetleniowych mających za zadanie podnoszenie jakości przestrzeni miejskiej.

Dla przedsiębiorcy celem realizacji projektu jest generowanie i maksymalizacja zysków, dla samorządu terytorialnego – ożywienie gospodarcze obszaru.

Wśród projektów PPP można wyróżnić kilka ich rodzajów:

- PPP koncesyjne – gdy inwestor prywatny/koncesjonariusz finansuje projekt inwestycyjny. Wynagrodzenie pochodzi zasadniczo z opłat użytkowników, częściowo może być to dopłata z budżetu samorządu w zamian za świadczenie zakontraktowanych usług;
- PPP z opłatą za dostępność - gdy inwestor prywatny - projektuje, buduje i eksploatuje/utrzymuje infrastrukturę a zwrot z inwestycji pochodzi z wynagrodzenia za dostępność (na raty z budżetu j.s.t). Możliwe są też osobne dochody z inwestycji. Zobowiązania wobec partnera nie stanowią w tym przypadku długu publicznego ani kredytu, a w dużej mierze kwalifikowane są jako wydatki majątkowe;
- Realizacja umowy – to sytuacja, gdy inwestor (partner) zarządza infrastrukturą, którą utrzymuje w ramach umowy o PPP (zawsze zawartej w trybie konkurencyjnym i po analizach zasadności/efektywności);
- Hybryda - wariant włączenia dotacji do każdego PPP – koncesyjnego i z opłatą za dostępność – uzupełnionego o środki UE/dotacje krajowe. W tym przypadku beneficjentem dotacji jest samorząd.

Powyższe źródła finansowania należy rozpatrywać jako katalog otwarty, który może ulec zmianom. Należy bowiem zakładać, że w okresie realizacji strategii mogą pojawić się inne formy dofinansowania skierowane dla inwestycji realizowanych przez samorządy.

7.3.1. Analiza finansowa

Na potrzeby analizy wykonalności i **możliwości realizacji** projektów strategicznych od strony finansowej przeprowadzoną uproszczoną analizę finansową na podstawie danych budżetowych dla każdego z samorządów[9], w tym:

- zdolność do spłaty i obsługi nowego długu
- kwota niepodzielonych wydatków majątkowych
- wynik operacyjny netto

Dla całego Partnerstwa wygląda to jak w tabeli poniżej:

[9] Wg stanu na dzień 24 marca 2023 roku

Tabela 31: Analiza finansowa zdolności finansowania inwestycji: zbiorcza

Dane	Razem: Zdolność do spłaty i obsługi nowego długu	Razem: Kwota niepodzielonych wydatków majątkowych	Razem: Wynik operacyjny netto
2023	54 256 295,59	22 893 862,96	-19 764 724,26
2024	41 291 595,42	9 693 361,22	21 744 007,34
2025	46 331 622,87	15 468 759,10	20 225 537,49
2026	30 731 856,59	31 498 113,54	28 861 945,86
2027	36 263 693,24	25 064 869,03	37 271 055,33
2028	33 030 960,42	38 117 665,81	39 913 818,59
2029	16 784 297,29	32 309 488,44	32 270 731,64
2030	23 309 202,16	33 510 915,47	33 367 661,57
Wartości skumulowane	281 999 523,58	208 557 035,57	193 890 033,56

Źródło: opracowanie ZMP

Dla poszczególnych samorządów sytuacja wygląda następująco:

Tabela 32: Analiza finansowa zdolności finansowania inwestycji: indywidualna

Kod GUS	3013000			3013022			3013033		
Nazwa JST	**POWIAT LESZCZYŃSKI**			**LIPNO**			**OSIECZNA**		
Dane	Zdol. do spł. i obsł. n. dł.	Kwota niep. wyd. maj.	Wynik op. netto	Zdol. do spł. i obsł. n. dł.	Kwota niep. wyd. maj.	Wynik op. netto	Zdol. do spł. i obsł. n. dł.	Kwota niep. wyd. maj.	Wynik op. netto
2023	10 242 168,31	2 201 000,00	-1 374 638,79	5 124 431,06	2 234 599,30	-2 809 265,36	10 570 218,19	4 291 574,10	5 570 593,03
2024	9 347 392,48	687 765,98	2 120 194,26	4 085 452,80	637 008,15	649 008,15	8 916 032,76	168 058,00	17 700 000,00
2025	7 949 665,51	500 000,00	471 643,55	2 633 068,49	299 578,00	311 578,00	10 571 878,68	5 996 196,00	9 400 000,00
2026	6 237 538,63	314 165,07	610 798,55	1 792 364,44	743 751,00	755 751,00	10 465 740,89	9 783 547,00	9 700 000,00
2027	4 565 394,98	0,00	-385 705,54	1 780 451,19	1 165 647,00	1 177 647,00	10 761 263,31	9 518 656,00	9 900 000,00
2028	2 489 367,22	0,00	-332 228,06	1 612 935,43	1 572 606,00	1 572 606,00	10 943 091,32	10 320 732,00	10 700 000,00
2029				1 000 265,40	2 158 071,00	2 158 071,00			
2030				1 911 097,12	3 111 920,00	3 111 920,00			
Wartości skumulowane	**40 831 527,13**	**3 702 931,05**	**1 110 063,97**	**19 940 065,93**	**11 923 180,45**	**6 927 315,79**	**62 228 225,15**	**40 078 763,10**	**62 970 593,03**
KodGUS	3013043			3013052			3063000		
Nazwa JST	**RYDZYNA**			**ŚWIĘCIECHOWA**			**LESZNO**		
Dane	Zdol. do spł. i obsł. n. dł.	Kwota niep. wyd. maj.	Wynik op. netto	Zdol. do spł. i obsł. n. dł.	Kwota niep. wyd. maj.	Wynik op. netto	Zdol. do spł. i obsł. n. dł.	Kwota niep. wyd. maj.	Wynik op. netto
2023	5 458 308,89	417 900,00	649 661,92	4 618 721,31	866 130,56	-1 540 430,60	18 242 447,83	12 882 659,00	-20 260 644,46
2024	4 485 748,46	3 437 853,00	3 600 000,00	3 348 871,65	4 484 351,51	4 462 012,35	11 108 097,27	278 324,58	-6 787 207,42
2025	4 496 711,91	3 600 000,00	3 700 000,00	4 093 993,82	4 019 070,82	4 032 562,66	16 586 304,46	1 053 914,28	2 309 753,28
2026	3 616 443,38	3 750 000,00	3 750 000,00	3 721 873,04	4 122 530,38	4 436 022,22	4 897 896,21	12 784 120,09	9 609 374,09
2027	3 836 062,94	3 800 000,00	3 800 000,00	4 365 950,90	4 168 536,14	4 482 027,98	10 954 569,92	6 412 029,89	18 297 085,89
2028	3 773 254,64	3 850 000,00	3 850 000,00	4 825 911,50	4 923 980,98	5 237 472,82	9 386 400,31	17 450 346,83	18 885 967,83
2029	3 951 609,97	3 900 000,00	3 900 000,00	6 721 419,80	6 737 266,94	6 998 510,14	5 111 002,12	19 514 150,50	19 214 150,50
2030	4 253 581,40	3 910 000,00	3 910 000,00	5 108 025,50	4 311 326,16	4 468 072,26	12 036 498,14	22 177 669,31	21 877 669,31
Wartości skumulowane	**33 871 721,59**	**26 665 753,00**	**27 159 661,92**	**36 804 767,52**	**33 633 193,49**	**32 576 249,83**	**88 323 216,26**	**92 553 214,48**	**63 146 149,02**

Źródło: opracowanie ZMP

8. Wykazy i spisy

Spis rysunków

Rysunek 1: Obszar partnerstwa i otoczenie 13
Rysunek 2: Ogólny wskaźnik rozwoju Partnerstwa 21
Rysunek 3: Ogólny wskaźnik rozwoju na tle kraju 22
Rysunek 4: Wskaźnik rozwoju partnerstwa – społeczny (2020) 25
Rysunek 5: Wskaźnik rozwoju partnerstwa – gospodarczy (2020) 27
Rysunek 6: Wskaźnik rozwoju partnerstwa – środowiskowo-przestrzenny (2020) 29
Rysunek 7: Szkielet układu komunikacyjnego 33
Rysunek 8: Linie kolejowe 34
Rysunek 9: Analiza czasu dojazdu samochodem do centrum Leszna 36
Rysunek 10: Wskaźnik syntetyczny długości ścieżek rowerowych w relacji do powierzchni gminy 37
Rysunek 11: Lotnisko w Lesznie 38
Rysunek 12: Wskaźnik syntetyczny dostępności komunikacyjnej 39
Rysunek 13: Wskaźnik syntetyczny dostępności komunikacyjnej w poszczególnych gminach 40
Rysunek 14: Schemat linii autobusowych Miejskiego Zakładu Komunikacji w Lesznie 43
Rysunek 15: Miejscowości o najwyższym potencjale generowania ruchu rowerowego 45
Rysunek 16 Mapa dróg dla rowerów na obszarze Partnerstwa 45
Rysunek 17: Strefa płatnego parkowania w Lesznie 49
Rysunek 18: Matryca logiczna – drzewo celów 97
Rysunek 19: Matryca relacji celów i problemów 100
Rysunek 20: Model organizacyjny Partnerstwa 111
Rysunek 21: Sektory kluczowych interesariuszy w Zespole Konsultacyjnym 127
Rysunek 22: Przyjęcie raportu diagnostycznego 129
Rysunek 23: Spotkanie warsztatowe: identyfikacja zasobów i produktów 130

Rysunek 24: Spotkanie warsztatowe: warsztaty problemowe 130
Rysunek 25: Spotkanie warsztatowe: określenie wizji i celów strategicznych 131
Rysunek 26: Posiedzenie Zespołu Konsultacyjnego 134
Rysunek 27: Alokacja środków finansowych z Unii Europejskiej dla Polski 141

Spis tabel

Tabela 1: Powierzchnia i gęstość zaludnienia gmin Partnerstwa 18
Tabela 2: Kluczowe potrzeby Partnerstwa w zakresie mobilności 32
Tabela 3: Zdiagnozowane potrzeby Partnerstwa w zakresie mobilności 32
Tabela 4 Szkielet układu drogowego 40
Tabela 5 Statystyka zdarzeń drogowych w latach 2021-2023 na obszarze LOF 50
Tabela 6 Liczbę nieruchomości zamieszkałych ujętych w systemie gospodarowania odpadami w 2023 r. 55
Tabela 7 Zestawienie masy (Mg) odebranych odpadów w PSZOK w 2023 r. 56
Tabela 8 Analiza SWOT w zakresie mobilności 64
Tabela 9: Kluczowe zasoby Partnerstwa 73
Tabela 10: Kluczowe produkty Partnerstwa 74
Tabela 11: Matryca logiczna – drzewo problemów – wymiar ogólny 75
Tabela 12: Matryca logiczna – drzewo problemów – wymiar społeczny 77
Tabela 13: Matryca logiczna – drzewo problemów – wymiar gospodarczy 79
Tabela 14: Matryca logiczna – drzewo problemów – wymiar środowiskowo-przestrzenny 81
Tabela 15: Matryca kluczowych potrzeb Partnerstwa 83
Tabela 16: Misja partnerstwa wraz z celami szczegółowymi 87
Tabela 17: Zatwierdzona wizja Partnerstwa – hasło/slogan 88
Tabela 18: Zatwierdzona wizja Partnerstwa – pełen opis 89
Tabela 19: Zatwierdzone cele strategiczne Partnerstwa 90
Tabela 20: Cel główny – definicja 91
Tabela 21: Cele społeczne – definicje 91
Tabela 22: Cele gospodarcze – definicje 93
Tabela 23: Cele środowiskowo-przestrzenne – definicje 95

Tabela 24: Kryteria oceny projektu zintegrowanego 103
Tabela 25: Lista wiązek projektów strategicznych 106
Tabela 26: Matryca wskaźników strategicznych 116
Tabela 27: Alokacja ZIT z Funduszy Europejskich dla Wielkopolski 2021-2027 (FEW) 139
Tabela 28: Podział środków na instrument ZIT z Funduszy Europejskich dla Wielkopolski 2021-2027 (FEW) w PLN 140
Tabela 29: Podział środków finansowych z funduszy Unii Europejskiej 142
Tabela 30: Podział środków finansowych z budżetu Państwa, funduszy celowych 145
Tabela 31: Analiza finansowa zdolności finansowania inwestycji: zbiorcza 148
Tabela 32: Analiza finansowa zdolności finansowania inwestycji: indywidualna 149

Spis załączników

Załącznik nr 1: Lista projektów kluczowych

