

## Notatka z warsztatu diagnostycznego Infrastruktura transportowa OM na tle uwarunkowań przestrzennych

Spotkanie odbyło się 9 września 2014 roku w siedzibie **Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego** w Gdyni. Spotkanie prowadził dr Tomasz Brodzicki, partner naukowy z Instytutu Rozwoju. W spotkaniu uczestniczyli przede wszystkim przedstawiciele JST, instytucji pośredniczących oraz firm i NGOs z obszaru metropolitalnego. Zarejestrowanym uczestnikom spotkania przesłana została z wyprzedzeniem fiszka diagnostyczna przedstawiająca najważniejsze dotychczas uzyskane wyniki prac.

Spotkanie rozpoczęło się od przedstawienia głównych założeń Projektu „Opracowanie Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do 2030” roku oraz etapu jego realizacji. Prowadzący w skrócie omówił cel i przebieg warsztatu diagnostycznego.

Kolejnym punktem spotkania była pół godzinna prezentacja wstępnych wyników diagnozy sektorowej opracowanej przez autorów Tomasza Komornickiego i Piotra Rosika.

Kolejne dwie części spotkania miały charakter warsztatowy. Uczestnicy zostali podzieleni na cztery grupy pracujące przy moderowanych stolikach. W pierwszej części odniesiono się do prezentacji oraz trzech kluczowych części fiszki diagnostycznej: diagnozy, zróżnicowania wewnętrznego oraz benchmarkingu obszaru metropolitalnego. Po około 25 minutach dyskusji w grupach wyniki prac zostały podsumowane przez liderów bądź moderatorów stolików. Uczestnicy zasadniczo zgodzili się z przedstawionymi wynikami zwracając uwagę na następujące zagadnienia:

- mocniejsze zwrócenie uwagi na fakt, że Trójmiasto jest węzłem sieci TENT
- konieczność zmiany statusu dróg pomiędzy portami a obwodnicą a także uregulowania kwestii technicznych tychże dróg
- początkowe załączki współpracy w zakresie organizacji transportu publicznego pod postacią wspólnego biletu metropolitalnego
- większego nacisku na integrację transportu kolejowego i komunalnego (centra przesiadkowe)
- Wisły jako potencjalnej drogi przewozu ładunków oraz kwestii tramwaju wodnego
- rewitalizacji linii kolejowej 201
- przewozu ładunków niebezpiecznych na terenie OM.

W drugiej części warsztatu przeprowadzono analizę parametryczną SWOT. Na podstawie własnej wiedzy i przygotowanych fiszek diagnostycznych uczestnicy każdego ze stolików odnieśli się w sposób interaktywny do każdej z części strategicznej macierzy SWOT. Zgodnie z przyjętą metodologią silne i słabe strony odnosiły się do sytuacji bieżącej i wewnątrz OM, natomiast szanse i zagrożenia miały charakter przyszły (perspektywa do roku 2030) i zewnętrzny w stosunku do OM.

W wyniku prac zidentyfikowano następujące czynniki, które w kolejnym kroku poddano ocenie parametrycznej badających ich wpływ na rozwój OM i istotność bądź wpływ na rozwój OM i prawdopodobieństwo wystąpienia. Z każdego z pól macierzy na podstawie analizy wyników i dyskusji wybrano pięć najważniejszych czynników, które poddano dalszej analizie

**Tabela 1. Zidentyfikowane czynniki strategiczne**

<b>Silne strony</b>				
	<b>Czynnik</b>	<b>Wpływ</b>	<b>Istotność</b>	<b>Wynik</b>
<b>S1</b>	<b>Porty morskiego i terminale TENT</b>	4	23	92
<b>S2</b>	<b>Droga ptn-ptd i drogi na południu</b>	2	23	69
<b>S3</b>	<b>Istniejąca infrastruktura dla SKM</b>	3	20	60
<b>S4</b>	<b>Infrastruktura lotnicza</b>	2	10	20
<b>S5</b>	<b>Bogata oferta transportu publicznego w rdzeniu</b>	1	10	10
	MZK ZG	1	8	8
	Wyspecjalizowany kapitał ludzki	2	3	6
	Trasy rowerowe	0	3	0
		<b>Suma</b>	<b>100</b>	-

<b>Słabe strony</b>				
	<b>Czynnik</b>	<b>Wpływ</b>	<b>Istotność</b>	<b>Wynik</b>
<b>W1</b>	<b>Występowanie wąskich gardeł</b>	4	15	60
<b>W2</b>	<b>Brak nośności dróg do 11,5 t</b>	4	15	60
<b>W3</b>	<b>Status dróg stanowiących dojazd do portów</b>	4	15	60
<b>W4</b>	<b>Niewystarczające integracja transportu publicznego</b>	4	40	40
<b>W5</b>	<b>Brak alternatywnych dróg i linii kolejowych na transportu tow.</b>	3	10	30
	Brak dwupoziomowych skrzyżowań kolejowo-drogowych	3	10	30
	Brak zarządzania transportem metropolitalnym	3	10	30
	Brak dobrych połączeń z innymi miastami	2	5	10
	Wielofunkcyjność dróg miejskich	1	5	5
	Brak uprzywilejowania transportu publicznego	1	2	2
	Brak informacji dla kierowców	1	2	2
	Niekorzystna sieć rzeczna	1	1	1



<b>Suma</b>	<b>100</b>	<b>-</b>
-------------	------------	----------

<b>Szanse</b>				
	<b>Czynnik</b>	<b>Wpływ</b>	<b>Prawd.</b>	<b>Wynik</b>
<b>O1</b>	<b>Rozwój TENT i Bałtyk-Adriatyk</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>16</b>
<b>O2</b>	<b>Nowe inwestycje infrastrukturalne</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>12</b>
<b>O3</b>	<b>Środki krajowe i unijne</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>9</b>
<b>O4</b>	<b>Reindustrializacja PL/EU i wzrost popytu na usługi transp.</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>9</b>
<b>O5</b>	<b>Rozwój transport lotniczego</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>8</b>
	Wzrost atrakcyjności kierunku skandynawskiego	2	3	6
	Zapisanie inwestycji transport. w dokumentach rządowych	3	2	6
	Rozwinięcie współpracy z Białorusią i Ukrainą	2	1	2

<b>Zagrożenia</b>				
	<b>Czynnik</b>	<b>Wpływ</b>	<b>Prawd.</b>	<b>Wynik</b>
<b>T1</b>	<b>Niedostateczne wsparcie inwestycji transportowych ze szczebla centralnego</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>12</b>
<b>T2</b>	<b>Kolizja funkcji portowo-przemysłowych z funkcjami miejskimi</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>12</b>
<b>T3</b>	<b>Nasilenie się procesu suburbanizacji oraz dezintegracja przestrzenna układów urbanistycznych</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>9</b>
<b>T4</b>	<b>Prawo niedostosowane do funkcjonowania OM</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>8</b>
<b>T5</b>	<b>Słaba integracja portów z siecią TENT</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>6</b>
	Starzenie się społeczeństwa i wzrost liczby osób uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych	1	3	3
	Geopolityczne zmiany	1	1	2
	Wzrost kosztów transport	1	1	1

Organizatorzy dziękują ponownie za udział wszystkim uczestnikom warsztatu i konstruktywny wkład w realizowane prace badawcze.

**Kontakt do lidera zespołu Diagnozy:**

t.komorn@twarda.pan.pl