

**Program Operacyjny
w zakresie rozwoju przestrzennego
i gospodarowania gruntami
dla
obszaru funkcjonalnego
Dolina Logistyczna 2020
z perspektywą 2050**



Redakcja i opracowanie

**Forum Kultury Sp. z o.o.
(dawniej Agencja Rozwoju Gdyni Sp. z o.o.)**



NORDA
PÓŁNOCNY BIEGUN WZROSTU

Spis treści

1. ROZWÓJ PRZESTRZENNY DOLINY LOGISTYCZNEJ W DOKUMENTACH STRATEGICZNYCH	6
1.1 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.....	6
1.2 Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2020	6
1.3 Strategia ju Województwa Pomorskiego 2020	7
1.4 Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku	7
1.5 Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050.....	8
2. CELE PROGRAMU	8
3. DIAGNOZA OBSZARÓW PROBLEMOWYCH	12
3.1 Obszar Problemowy 1: Nadmorskość a rozwój przestrzenny	12
3.2 Obszar Problemowy 2: Metropolitalność a rozwój przestrzenny	13
3.3 Obszar Problemowy 3: Transformacja zagospodarowania terenów na poziomie lokalnym	14
4. RODZAJE WYMAGANYCH INTERWENCJI	16
5. OPIS KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ.....	17
5.1 Przedsięwzięcie 1: Pilotażowe studium obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna	20
5.2 Przedsięwzięcie 2: Program rewitalizacji zidentyfikowanych obszarów problemowych w zasięgu wpływu OF Dolina Logistyczna	21
5.3 Przedsięwzięcie 3: Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna	23
5.4 Przedsięwzięcie 4: Tworzenie bazy zasobu gruntów inwestycyjnych w obszarze funkcjonalnym Dolina Logistyczna	24
6. POTENCJAŁ ROZWOJOWY KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ.....	25
7. SYNERGIA POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH DOLINA LOGISTYCZNA ORAZ NOU NORDA.....	27
8. SYNERGIA POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH OBSZARU FUNKCJONALNEGO DOLINA LOGISTYCZNA ORAZ INNYCH PODMIOTÓW	30
8.1 Dolina Logistyczna a Port Gdynia	30
8.2 Dolina Logistyczna a Port Lotniczy Gdynia-Oksywie	31
8.3 Dolina Logistyczna a rozwój Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej	33
8.4 Dolina Logistyczna a Obszar Metropolitalny Trójmiasta	35
9. INDYKATYWNY PLAN FINANSOWY Z HARMONOGRAMEM REALIZACJI.....	37
10. PLAN MONITOROWANIA REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘĆ	37
11. SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA OF DOLINA LOGISTYCZNA NA SYTUACJĘ SPOŁECZNO-GOSPODARCZĄ OBSZARÓW PRZYLEGAJĄCYCH	39

12. RAPORT Z PARTYCYPACJI SPOŁECZNEJ	40
LITERATURA.....	41
SPIS RYSUNKÓW.....	42

STRESZCZENIE

Program Operacyjny w zakresie rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami opracowany został w ramach procesu programowania etapu wdrożenia założeń, celów i działań określonych w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050, jako jeden z trzech Programów.

Pozostałe projekty programów operacyjnych dotyczą:

- rozwoju transportu
- rozwoju gospodarczego

Równolegle, w ramach projektu: „NORDA – Północny Biegun Wzrostu”, poza Strategią Zrównoważonego Rozwoju Dolina Logistyczna i jej programami operacyjnymi, powstaje Strategia dla drugiego obszaru funkcjonalnego – Nadmorski Obszar Usługowy NORDA wraz z programami operacyjnymi w zakresie: rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami, promocji, rozwoju gospodarczego.

Inicjatywa „Dolina Logistyczna” jest wynikiem współpracy samorządów miast: Gdynia, Rumia, Reda, Wejherowo oraz gmin: Kosakowo i Wejherowo, przy wsparciu Towarzystwa Urbanistów Polskich, samorządu województwa pomorskiego, samorządu gospodarczego, wyższych uczelni, Zarządu Morskiego Portu Gdyni S.A. oraz innych interesariuszy. W dalszej perspektywie zakłada się możliwość rozszerzania Doliny Logistycznej o tereny pozostałych Partnerów w Projekcie.

Każdy program operacyjny określa, identyfikuje najważniejsze cele strategiczne, na podstawie założeń Strategii, które są z kolei podstawą do określenia wiązki celów operacyjnych każdego z trzech programów, niezbędnych do identyfikacji oraz opisanie grupy istotnych przedsięwzięć rekomendowanych do realizacji.

Podstawą założeń dla programowania grupy istotnych przedsięwzięć, są także tzw. obszary problemowe, określone specyficznie dla każdego z trzech programów, na podstawie informacji zawartych w podstawowym dokumencie odniesienia – Strategii Rozwoju Dolina Logistyczna.

W ramach Programu Operacyjnego – rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami – zaproponowano następujące przedsięwzięcia:

- Pilotażowe studium obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna;
- Rewitalizacja zidentyfikowanych obszarów problemowych w zasięgu wpływu OF Dolina Logistyczna;
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rdzenia obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna;
- Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego gmin obszaru Doliny Logistycznej.
- Zasób gruntów inwestycyjnych w obszarze funkcjonalnym Doliny Logistycznej.

Przedsięwzięcia programu operacyjnego rozwoju przestrzennego i gospodarki gruntami Dolina Logistyczna były konsultowane i korygowane w celu zapewnienia spójności dokumentów opracowywanych dla obu obszarów funkcjonalnych. Opracowany program operacyjny uwzględni kluczowe dla obszaru dokumenty strategiczne na poziomie regionalnym, krajowym oraz UE.

Odniesienie do dokumentów i zapewnienie zgodności:

- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego
- Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju OF NOU NORDA 2020 z perspektywą 2050

Pojęcia wykorzystywane w dokumencie:

JST	– Jednostka Samorządu Terytorialnego
DL	– Dolina Logistyczna
KPZK	– Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju
KSRR	– Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego
mpzp	– Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
NOU	– Nadmorski Obszar Usługowy
OF	– Obszar funkcjonalny
OM	– Obszar metropolitalny
OPAT	– Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej
PZPWP	– Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2020
PSZROF	– Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju OF NORDA 2020
suikzp	– Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
TSL	– Transport – Spedycja – Logistyka

1. ROZWÓJ PRZESTRZENNY DOLINY LOGISTYCZNEJ W DOKUMENTACH STRATEGICZNYCH

1.1 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Funkcjonowanie zintegrowanego systemu rozwoju zapewniają, zastosowane w opracowaniach planistycznych obszarów funkcjonalnych:

- **Zasada hierarchiczności celów**, zapewniająca koordynację działalności wszystkich podmiotów podejmujących decyzję z poszanowaniem subsydiarności organizacji władz samorządowych – definiuje kluczowe elementy planowania przestrzennego, które powinny być formułowane na najwyższym poziomie planowania, w celu ustalenia niezbędnych standardów i nadania pierwszeństwa realizacji inwestycji celu publicznego, dla ograniczenia szkodliwych zjawisk przestrzennych.
- **Zasada dynamicznego strefowania i wyznaczania obszarów planistycznych**, jako podstawa do planowania funkcjonalnego w celu wykorzystania lokalnych i regionalnych potencjałów oraz minimalizacji sytuacji konfliktowych.

W odniesieniu do terenów Doliny Logistycznej w KPZK 2030 sformułowano następujące zapisy:

- W przewozach towarowych wspierana będzie modernizacja i budowa infrastruktury ułatwiającej prowadzenie głównie przewozów intermodalnych (w tym centrów i terminali intermodalnych) oraz masowych, między obszarami metropolitalnymi, przejściami granicznymi, portami morskimi, a także pozostałymi kluczowymi ośrodkami gospodarczymi.
- Ruch drogowy, kolejowy, lotniczy i żegluga są efektywne dzięki zintegrowaniu różnych rodzajów transportu – zastosowaniu systemów multimodalnych w transporcie towarów czy też rozpowszechnianiu systemu parkuj i jedź (*park and ride*) w przewozach pasażerskich.
- W zakresie żeglugi morskiej priorytet uzyskują inwestycje służące poprawie dostępności do terminali polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki (Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia) [...].

1.2 Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2020

Dolina Logistyczna wyróżniona w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego charakteryzuje się następującymi cechami:

- położona jest w strefie rozwoju inwestycji wykorzystujących bliskość korytarzy transportowych oraz w wyróżnionych strefach: portowo-przemysłowej, brzegowej oraz zwartej urbanizacji;
- położona jest w zróżnicowanym terenie o wysokich walorach krajobrazowych;
- leży na styku z obszarami chronionymi: Trójmiejskim Parkiem Krajobrazowym (strefą parkowo-rekreacyjną) oraz jego otuliną, obszarami Natura 2000, obszarem chronionego krajobrazu;
- leży w granicach stref ochronnych głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP 110 i 111);
- przez jej obszar przebiegają korytarze ekologiczne: rangi regionalnej – Pradoliny Redy-Łeby oraz subregionalnej i lokalnej: Doliny Gościcinki i Bolszewki, Zagórskiej Strugi;

- położona w węźle spinającym korytarze transportowe: Korytarz Nadwiślański (potencjalny korytarz Bałtyk-Adriatyk) oraz Korytarz Północny (potencjalny Pan-europejski);

Ponadto jest to obszar, w którym występują następujące zjawiska:

- niedostatecznie kontrolowana suburbanizacja;
- dysproporcja pomiędzy urbanizacją, a realizacją obsługującej ją infrastruktury.

1.3 Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020

Inicjatywa Dolina Logistyczna wpisuje się w realizację celów strategicznych wyszczególnionych w dokumencie:

- Celu strategicznego 1 – „Nowoczesna gospodarka”, w którym wskazuje się umocnienie Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta jako centrum handlu międzynarodowego.
- Celu strategicznego 3 – „Atrakcyjna przestrzeń” – przyjazna dla aktywności gospodarczej i inwestorów, w którym wskazuje się na modernizację linii kolejowych, rozbudowę i modernizację sieci dróg krajowych (budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej) i wojewódzkich.

1.4 Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku

Wizję Portu Gdynia określono w Strategii następująco:

**Port Gdynia jako uniwersalny port multimodalny,
logistyczny węzeł transportowy korytarza północ – południe,
zdolny do kreowania przewag rynkowych.**

Tak sformułowana wizja wskazuje jednoznacznie na przyszłościowe aspiracje Portu Gdynia, który ma nadal pozostać portem uniwersalnym o silnej marce, obsługującym także rynki tranzytowe w relacji północ – południe. Port Gdynia ma także poczynić niezbędne działania, by stać się portem oceanicznym, obsługującym również tranzyt morski. Wysoki poziom jakości funkcjonowania Portu Gdynia ma umocnić jego pozycję rynkową i sprawić, iż ugruntowana, silna marka portu będzie wyróżnikiem przyciągającym użytkowników.

Z wizji Portu Gdynia wynika misja. Misja wyznacza główne obszary aktywności wewnętrznej Portu Gdynia w układzie wewnątrzportowym, ale również wskazuje formy i sposoby jego reakcji na zjawiska i procesy wynikające z otoczenia krajowego i międzynarodowego.

Konsekwentne działania w celu zapewnienia warunków do zrównoważonego rozwoju sektora usługowego Portu Gdynia, poprzez rozwój infrastruktury, zapewnienie sprawnego dostępu transportowego, wspieranie dobrych praktyk rynkowych, dbałość o dobro otoczenia społecznego oraz utrzymanie najwyższych standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Wynikiem wieloaspektowej analizy było zdefiniowanie czterech priorytetów:

- Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych;
- Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał;
- Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej;

- Priorytet 4 – Port przyjazny otoczeniu;

Wszystkie te priorytety będą stanowiły podstawę w sformułowaniu potrzeb przestrzennych rozwijającego się portu oraz terenów wspierających, a także umożliwi określenie wzajemnych powiązań funkcjonalnych, technologicznych i struktury nowoczesnego portu multimodalnego.

1.5 Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050

W oparciu o cele i wskazania przyjęte w powyższych dokumentach, sformułowano w Strategii wizję Doliny Logistycznej:

Dolina Logistyczna to biegun wzrostu gospodarczego, wykorzystującego rentę położenia na styku gospodarki narodowej z gospodarką globalną.

Sformułowanie wizji jest podstawą przyjęcia **celu głównego**, którym jest:

Realizacja wizji „Doliny Logistycznej”, jako bieguna wzrostu dla stałego, zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru funkcjonalnego.

Cel główny osiągany jest przez trzy cele strategiczne:

- Cel strategiczny 1: Rozwinięta infrastruktura systemu transportowego „Doliny Logistycznej” stanowiąca przewagę konkurencyjną.
- Cel strategiczny 2: Innowacyjny obszar gospodarczy oparty o sektor usług logistycznych, konkurencyjny pod względem lokalizacji działalności przemysłowej.
- Cel strategiczny 3: Przestrzeń przyjazna dla aktywności gospodarczej i inwestorów.**

Zagadnienia związane z trzecim celem strategicznym będą rozwijane dalej w niniejszym opracowaniu.

2. CELE PROGRAMU

Zagadnienia związane z trzecim celem strategicznym – **Przestrzeń przyjazna dla aktywności gospodarczej i inwestorów**, będą rozwijane dalej w niniejszym programie. Obszar Funkcjonalny „Dolina Logistyczna” nie ma charakteru przestrzennie ciągłego. Składa się ze zwartego obszaru rdzenia, położonego w dnie Pradoliny Kaszubskiej na odcinku od zachodnich granic Portu Gdynia do wschodnich granic miasta Reda oraz z rozproszonych terenów inwestycyjnych, leżących na obszarze gmin: Kosakowo, Wejherowo oraz miast: Reda i Wejherowo.

Obszary kluczowe **rdzenia** tworzą:

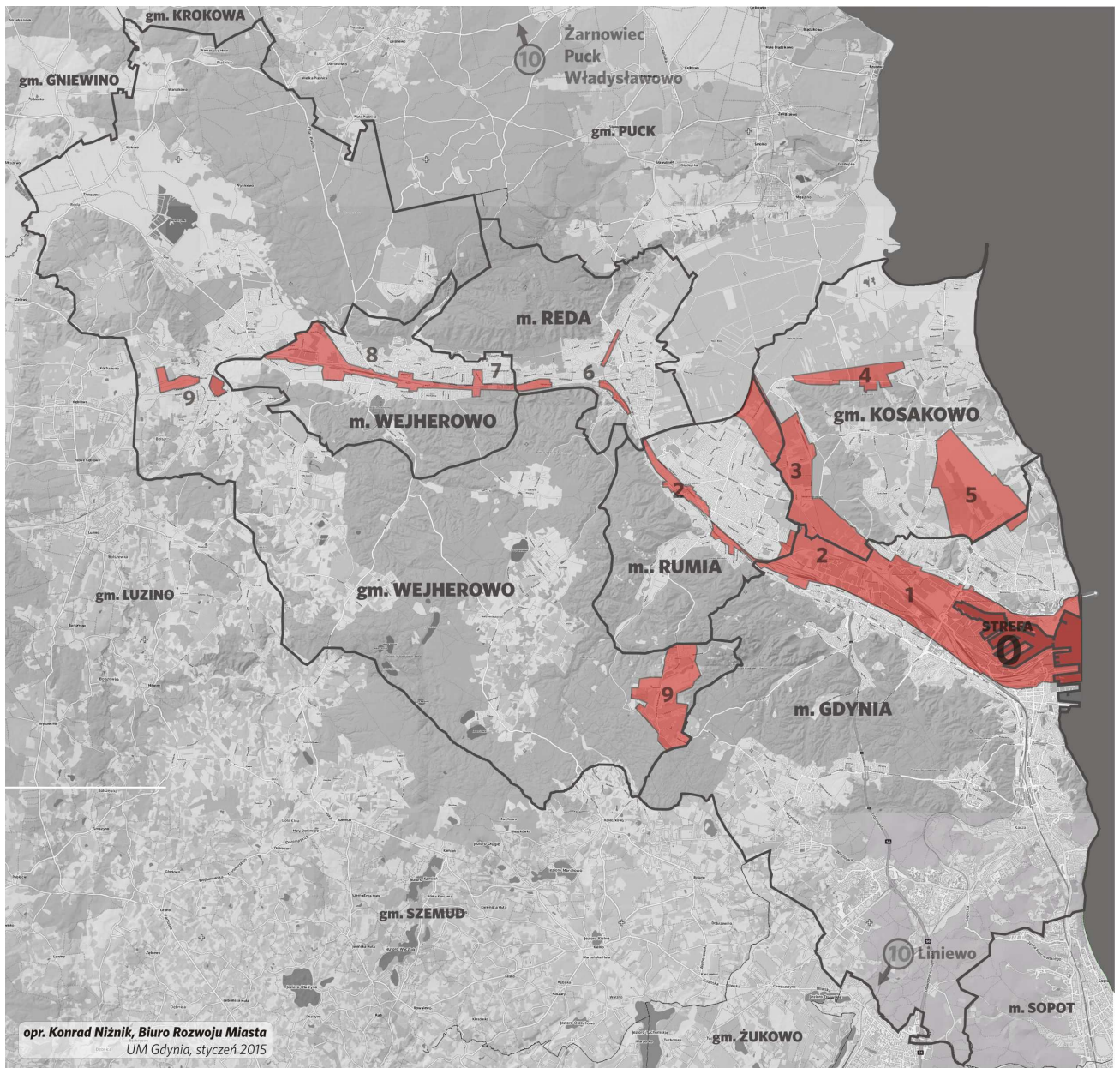
- 1, (2) – bezpośrednie zaplecze Portu Gdynia na terenie miasta Gdynia, do granic administracyjnych z Rumią i Kosakowem;
- 2, 3, 4 – obszary przylegające do terenów wskazanych powyżej – na terenie Rumii i Kosakowa;
- 5 – tereny Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie (w realizacji) i tereny przylegające.

W skład obszarów rozproszonych – perspektywicznych wchodzi:

- 6 – obszary przylegające do drogi krajowej nr 6 w granicach miasta Reda;

- 7 – obszary przylegające do drogi krajowej nr 6 w granicach miasta Wejherowo;
- 8 – Wejherowo-Dzielnica Przemysłowa;
- 9 – gmina Wejherowo,
- 10 – obecne i planowane obszary działalności gospodarczej leżące w strefie oddziaływania regionalnych i krajowych tras komunikacyjnych, tworzących „węzeł miejski” Gdańsk-Gdynia w Korytarzu Bałtyk-Adriatyk w sieci bazowej TEN-T, w tym tereny PSSE Żarnowiec, miast Władysławowo i Puck oraz obszary gospodarcze leżące wzdłuż „Korytarza Kościerskiego” (Magistrała Węglowa), szczególnie w Gminie Liniewo.

Rysunek 1. Delimitacja obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna



Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, UM Gdynia

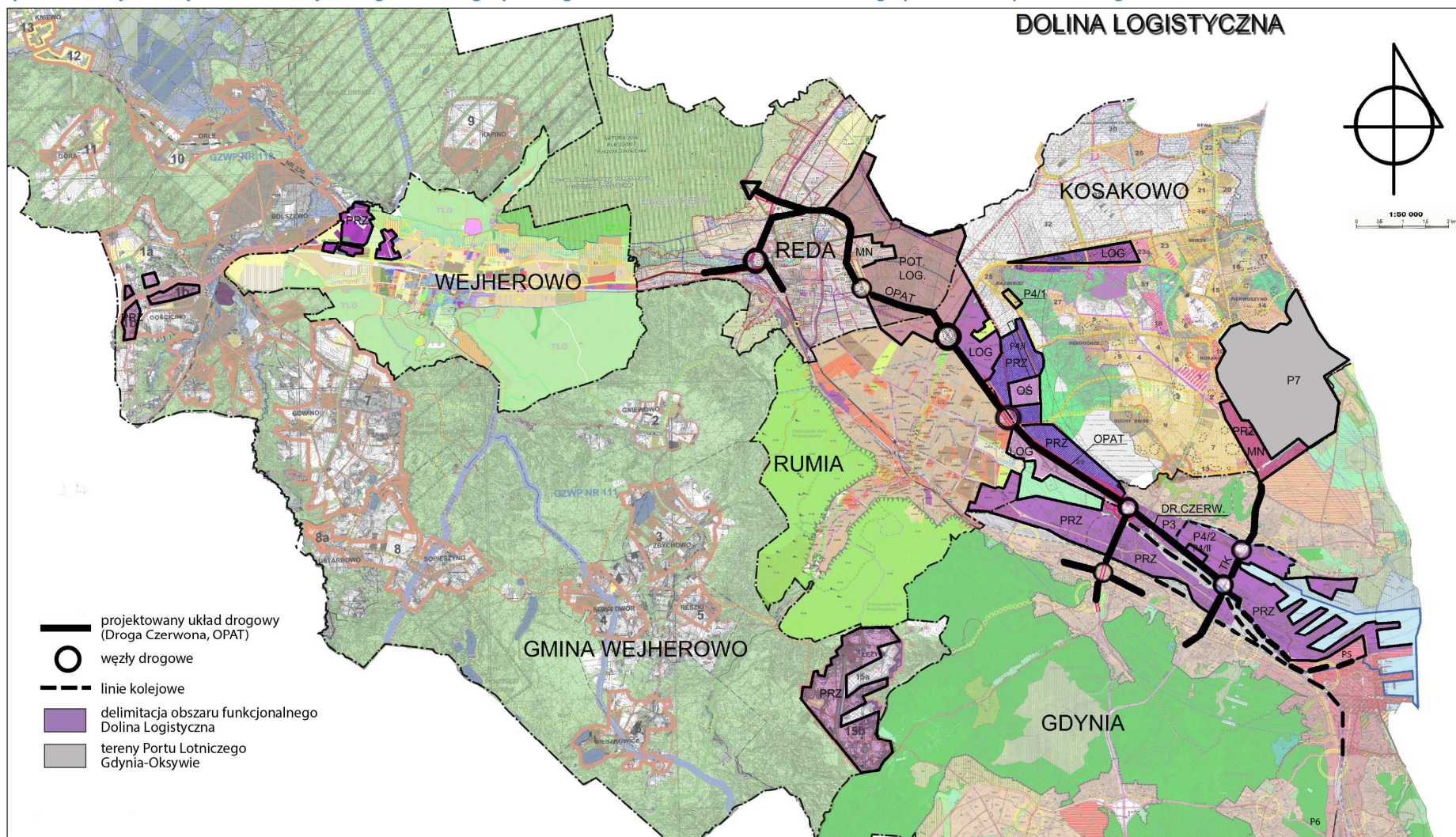
Delimitacja powinna objąć również tereny wokół wskazanych stref tak, aby tworzyły zwarty obszar, który mógłby zostać objęty zintegrowanym procesem planistycznym.

W celu realizacji tego celu konieczna jest koordynacja opracowań planistycznych i strategicznych w gminach tworzących obszar funkcjonalny. Planowanie systemu transportowego, stanowiącego ruszt komunikacyjny Doliny Logistycznej, skażone dotychczas podejściem sektorowym, będzie rozwijane przez podejście zintegrowane, wynikające z multimodalnej architektury korytarzy i węzłów transportowych.

Kolejnym istotnym celem jest rozwijanie polityki gruntowej, pozwalającej na tworzenie atrakcyjnych ofert zagospodarowania w wyróżnionych terenach rozwojowych.

Dolina Logistyczna będzie skutecznym narzędziem pozwalającym na rozwiązanie problemów stref substandardowych, przemysłowych czy pokolejowych. W nowej jednostce terytorialnej – obszarze funkcjonalnym, strefy te staną się priorytetowym celem polityki odnowy.

Rysunek 2. Wizja rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna wg studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego



Źródło: opracowanie własne na podstawie suikzp gminy Reda i suikzp gminy Rumia.

3. DIAGNOZA OBSZARÓW PROBLEMOWYCH

Kluczowe obszary problemowe w zakresie rozwoju przestrzennego występują na trzech poziomach powiązań, determinujących ich powstawanie:

- **Nadmorskość**, rozumianą jako położenie Doliny Logistycznej na obszarze nadbałtyckim, co stwarza przewagę konkurencyjną związaną z możliwością wykorzystania transportu morskiego, ale generuje także specyficzne problemy związane z gospodarką przestrzenną – jak choćby niespójności kompetencji dysponentów niektórych terytoriów związane z nakładaniem się przepisów prawnych. Specyficznym problemem jest także zapewnienie spójności planowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych RP – z polityką przestrzenną gmin i powiatów nadmorskich oraz spójnej realizacji tych planów. W szczególności, chodzi o plan zagospodarowania przestrzennego zachodniej części Zatoki Gdańskiej (Zatoki Puckiej). Nadmorskość oznacza wreszcie specyficzne potrzeby i problemy związane z funkcjonowaniem portów morskich. Port morski w Gdyni ma podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej, europejskiej i światowej. Potrzebom portu handlowego służą rozległe tereny kolejowe i przemysłowe, usytuowane w historycznym centrum miasta – w znacznym stopniu wymagające zmian odpowiadających zasobooszczędnemu wymiarowi Strategii Europa 2020. Port formuje przestrzenny (i inne) wymiar: *Gateway-City*, a wspólnie z portem w Gdańsku – *Gateway-region*.
- **Metropolitalność**, która bazuje na założeniu, że w związku z dalszym rozwojem będzie postępowała integracja terenu Doliny Logistycznej, który docelowo stworzy Obszar Funkcjonalny o silnych powiązaniach społeczno-gospodarczych. W tym zakresie ważne jest także uwzględnienie szerszego kontekstu przynależności obszaru funkcjonalnego do Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta, a w szczególności do subregionu Gdyńskiego z uwagi na bipolarny charakter metropolii trójmiejskiej.
- **Lokalność**, której celem jest kreowanie uwarunkowań do rozwoju społeczno-gospodarczego poprzez scalenie w obszar funkcjonalny Doliny Logistycznej. W zakresie gospodarki przestrzennej w pojęciu tym mieści się m.in. poprawa funkcjonowania relacji powiązań spełniających cele europejskie, krajowe i metropolitarne oraz transformacja zagospodarowania terenów, w tym rewitalizacja obszarów zdegradowanych.

Diagnozę obszarów problemowych oparto na trzech opisanych powyżej poziomach powiązań oraz problemach poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego (miast i gmin) partycypujących w przedsięwzięciu związanym z obszarem funkcjonalnym Dolina Logistyczna.

3.1 Obszar Problemowy 1: Nadmorskość a rozwój przestrzenny

Nadmorskie położenie obszaru funkcjonalnego Doliny Logistycznej stanowi determinantę jej rozwoju. Jednakże, w zakresie planowania przestrzennego, generuje specyficzne obszary problemowe opierające się o:

- Potrzeby ekspansji przestrzennej i funkcjonalnej portu poza jego granice.
- Zmiany jakościowe funkcjonowania portu (ukierunkowanie na port IV-V generacji).
- Dynamiczny rozwój przestrzenny funkcji transportowych, w tym przede wszystkim portowych.

- Ograniczenia rozwojowe wynikające z sąsiedztwa obszarów chronionych.
- Braki terenowe w obszarze portu dla funkcji logistycznych.
- Przenikanie się planowania/zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich z lądowymi.

Zdiagnozowane obszary problemowe w podziale na gminy będące partnerami Doliny Logistycznej przedstawia poniższa tabela.

<i>Obszary problemowe Doliny Logistycznej wynikające z położenia nadmorskiego</i>	Gdynia	Kosakowo	Reda	Rumia	m. Wejherowo	g. Wejherowo
Konflikty społeczne i ekologiczne związane z istniejącymi i planowanymi ciągami transportowymi						
Niedostateczna infrastruktura dla rozwoju morskich połączeń komunikacyjnych i rozwoju żeglugi						
Ograniczenia rozwojowe, wynikające z warunków środowiska, sąsiedztwa Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego oraz stref ochronnych ujęć wody o znaczeniu ponadlokalnym						
Brak określonych rozwiązań przestrzennych związanych z możliwością rozwoju Portu Gdynia						
Niedostateczne rozwiązania infrastruktury drogowej związane z rozwojem Portu Gdynia						
Nieużytkowanie powstałej na bazie istniejącego lotniska infrastruktury portu lotniczego Gdynia-Oksywie						
Stopniowa degradacja tradycji nadmorskiej; degradacja i likwidacja historycznej zabudowy regionalnej, głównie gospodarczej						
Odrębność zadań i odmiennosc struktur organizacyjnych zarządzających terenami lądowymi i morskimi, utrudniająca porozumienie w kwestiach inwestowania i zagospodarowania						
Niedostateczne współdziałanie większości władających terenami ze służbami planowania przestrzennego i ochrony środowiska						

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna, Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego oraz badań własnych.

3.2 Obszar Problemowy 2: Metropolitalność a rozwój przestrzenny

Zakłada się, że integracja obszarów Doliny Logistycznej leżących poza rdzeniem i obszarami rozproszonymi będzie następstwem rozwoju obszaru funkcjonalnego. Dlatego też istotne są obszary problemowe związane z metropolitalnością obszaru, który także – w szerszej perspektywie jest częścią Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta. Czynnikiem, które oddziałują na rozwój metropolitalny w aspekcie przestrzennym są:

- zrównoważenie funkcjonalne subregionu Gdyńskiego,
- możliwość realizacji dynamicznego scenariusza rozwoju subregionu Gdyńskiego,
- domknięcie północnego węzła multimodalnego przez realizację drogi krajowej OPAT.

Zdiagnozowane obszary problemowe zostały scharakteryzowane w poniższej tabeli w podziale na gminy będące partnerami Doliny Logistycznej.

<i>Obszary problemowe Doliny Logistycznej wynikające z metropolitalności</i>	Gdynia	Kosakowo	Reda	Rumia	m. Wejherowo	g. Wejherowo
Brak opracowań przestrzennych nawiązujących do strategicznych założeń rozwojowych w obecnym systemie prawnym						
Brak skutecznych rozwiązań w zakresie gospodarki przestrzennej, konflikty społeczne i ekologiczne związane z istniejącymi i planowanymi ciągami transportowymi						
Znaczące ograniczenia rozwoju urbanistycznego w kierunku północnym, zachodnim i południowym ze względu na kompleksy leśne						
Ograniczenia rozwojowe, wynikające z warunków środowiska, sąsiedztwa Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego oraz stref ochronnych ujęć wody o znaczeniu ponadlokalnym						
Nierozwiązane problemy w zakresie odprowadzanie wód deszczowych oraz kanalizacji sanitarnej, szczególnie na obszarach sąsiadujących z rzeką Redą oraz na terenach wschodnich miasta Reda (m.in. Moście Błota)						
Uciążliwość sąsiedztwa grupowej oczyszczalni ścieków „Dębogórze” i zakładu utylizacji odpadów „Eko Dolina”						
Relatywnie wysokie ceny gruntów budowlanych						
Stosunkowo niewielki odsetek gruntów, będących własnością gmin, mogących stanowić atrakcyjną ofertę inwestycyjną						
Ograniczona powierzchnia terenów inwestycyjnych						

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna, Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego oraz badań własnych.

3.3 Obszar Problemowy 3: Transformacja¹ zagospodarowania terenów na poziomie lokalnym

Jednym z powodów niespójnego rozwoju obszarów funkcjonalnych jest występowanie obszarów zdegradowanych. Szczególnie widoczna jest degradacja substancji miejskiej, ponieważ często te tereny cechują się występowaniem kumulacji negatywnych zjawisk społeczno-ekonomicznych związanych np. z aktywnością zawodową mieszkańców (wysokie bezrobocie), niskim poziomem aktywności gospodarczej i przedsiębiorczości oraz znaczącym natężeniem zjawisk patologicznych połączonym z występowaniem zjawiska przestępczości. Rewitalizacja obszarów zdegradowanych jest jedną z polityk przestrzennych, które zawarte są w transformacji zagospodarowania terenów.

W zakresie transformacji najistotniejsze obszary problemowe dotyczą:

¹ Transformacja – znaczny zakres przekształceń terenu w celu przystosowania go do innego użytkowania i pożądanego standardu. Bańkowska B., Nowakowski W. 1999

- monofunkcyjności struktury przyległych miast;
- dostępności gruntów inwestycyjnych spełniających kryteria przyjęte przez inwestora;
- wspólnych rozwiązań w zakresie zarządzania gruntami;
- stopnia uzbrojenia terenów Doliny Logistycznej w infrastrukturę (zwłaszcza sanitarną);
- zawyżonych cen gruntów;
- objęcia miast planami zagospodarowania przestrzeni;
- przeciwdziałania zagrożeniom wynikającym z działań czynników atmosferycznych (wody opadowe, roztopy);
- znalezienia nowych pomysłów na wykorzystanie obszarów zdegradowanych.

W zestawieniu poniżej przedstawiono obszary problemowe związane z transformacją obszarów, charakterystyczne dla wybranych gmin.

<i>Transformacja zagospodarowania terenów na poziomie lokalnym</i>	Gdynia	Kosakowo	Reda	Rumia	m. Wejherowo	g. Wejherowo
Brak kompleksowych rozwiązań obszarów funkcjonalnych						
Brak ujęć operacyjnych określających kolejność działań realizacyjnych						
Nadmiar ujęć kierunkowych nie popartych prognozami (demograficznymi, społecznymi, ekonomicznymi)						
Nadmierna podaż terenów zaplanowanych na cele mieszkaniowe, skutkująca „zaplanowaną suburbanizacją” i blokowaniem terenów inwestycyjnych na cele przemysłowe, logistyczne, transportowe						
Nierównowaga funkcjonalna w ujęciach planistycznych						
Niedostatecznie rozwinięta infrastruktura techniczna w zakresie kanalizacji sanitarnej, oczyszczania ścieków, gospodarki odpadami						
Tereny upadłych przedsiębiorstw i zwolnionych przez rozformowane jednostki wojskowe, stanowiące gruzowiska rozpadających się obiektów i nielegalne składowiska odpadów, w tym niebezpiecznych						
Degradacja porzuconych obiektów wzniesionych częściowo ze szkodliwych materiałów budowlanych						
Niekorzystne warunki geologiczno-gruntowe i brak aktualnych pomiarów geodezyjnych						
Peryferyjny charakter terenów Doliny Logistycznej						
Niski poziom pokrycia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.						
Niedobór środków finansowych w budżecie samorządowym na inwestycje związane z infrastrukturą komunikacyjną, rekreacyjną i społeczną						

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna, Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, Banku Danych Lokalnych o Urzędzie Statystycznego oraz badań własnych.

4. RODZAJE WYMAGANYCH INTERWENCJI

W celu sprawnej i skutecznej realizacji Programu Operacyjnego w zakresie gospodarki przestrzennej dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna niezbędne jest zaangażowanie i współpraca wszystkich Partnerów Projektu – w szczególności samorządów miast: Gdyni, Redy, Rumii, Wejherowa oraz gmin Kosakowo i Wejherowo, wraz z innymi podmiotami gospodarczymi, klastrami, organizacjami pozarządowymi, działającymi na rzecz rozwoju lokalnego, ośrodkami naukowymi i innymi, których wiedza i doświadczenie będą skutecznie wspierać, organizować i prowadzić procesy inwestycyjne wszystkich planowanych przedsięwzięć infrastrukturalnych. Rodzaje wymaganych interwencji są bezpośrednio związane ze zdiagnozowanymi obszarami problemowymi i założonymi dla nich poziomami ujęcia (Rysunek 3).

Rysunek 3. Rodzaje wymaganych interwencji na założonych poziomach powiązań obszarów problemowych



Źródło: opracowanie własne.

Należy przyjąć i wdrożyć następujące rodzaje interwencji:

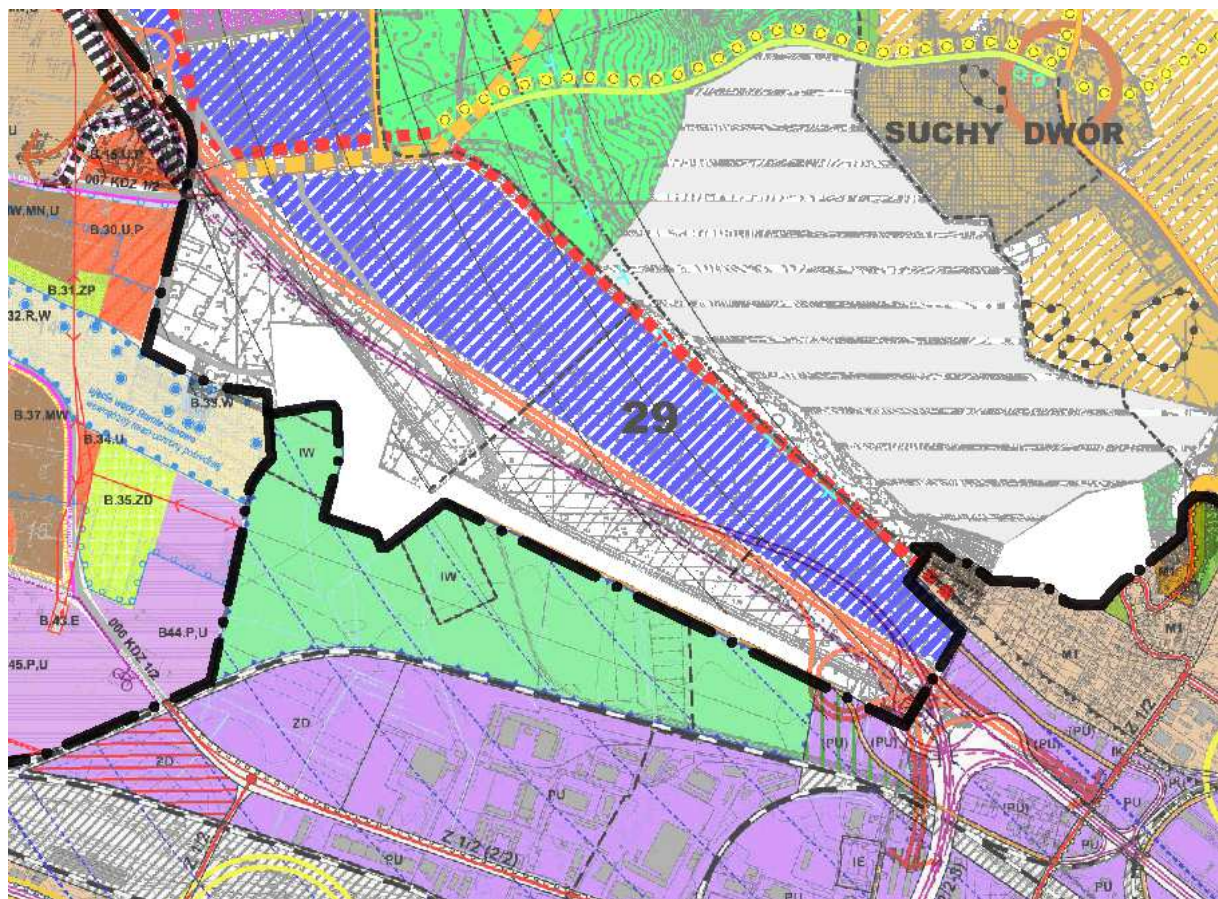
- Stworzenie podstaw prawnych i organizacyjnych do realizacji planowania funkcjonalnego na poziomie subregionalnym;
- Koordynowanie procesów aktualizacji i tworzenia opracowań planistycznych na obszarze funkcjonalnym;
- Zabezpieczenie w opracowaniach planistycznych terenów inwestycyjnych oraz niezbędnych do ich obsługi korytarzy transportowych i infrastrukturalnych;
- Współpraca partnerów w celu komasacji zbyt rozdrobnionych gruntów;
- Współpraca partnerów na rzecz osiągnięcia ładu i podniesienia standardu przestrzeni obszaru funkcjonalnego;
- Partycypacja społeczna – dialog, działalność informacyjna, prezentacja propozycji oraz akceptacja dla proponowanych rozwiązań.
- Opracowanie programów rewitalizacyjnych, dla wybranych terenów w bezpośrednim otoczeniu rdzenia OF Dolina Logistyczna.
- Stworzenie jednolitego systemu informacji o terenie DL, gromadzącego dane geoprzestrzenne, wraz z ich aktualizacją i przetwarzaniem – odpowiadającego najlepszym praktykom.

- Ustanowienie innowacyjnego, wspólnego dla obszaru funkcjonalnego, systemu obserwacji zmian w zagospodarowaniu przestrzennym (obserwatorium terytorialne).
- Ustanowienie subregionalnego zespołu planowania przestrzennego zgodnie z rekomendacjami Strategii Zrównoważonego Rozwoju Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050.

5. OPIS KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ

Problemy w zakresie rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami wynikają z dotychczasowych uwarunkowań prawnych dotyczących sfery planowania i zagospodarowania przestrzeni. Opracowania planistyczne (strategie, SUIKZP, plany miejscowe) są realizowane w obrębie granic administracyjnych odrębnych JST i w stopniu niedostatecznym uwzględniają rozwiązania planowane i realizowane w sąsiednich gminach. Na styku opracowań planistycznych w przyległych gminach występują liczne konflikty wynikające np. z przesunięć granic administracyjnych czy przebiegu projektowanych ciągów infrastruktury. Ponadto w poszczególnych gminach opracowania planistyczne sporządza się według odmiennych formuł, a stosowane określenia oraz oznaczenia graficzne na załączonych do nich rysunkach są nieporównywalne.

Rysunek 4. Fragment terenu OF Dolina Logistyczna na tle rysunków aktualnych studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast Gdyni i Rumii oraz gminy Kosakowo

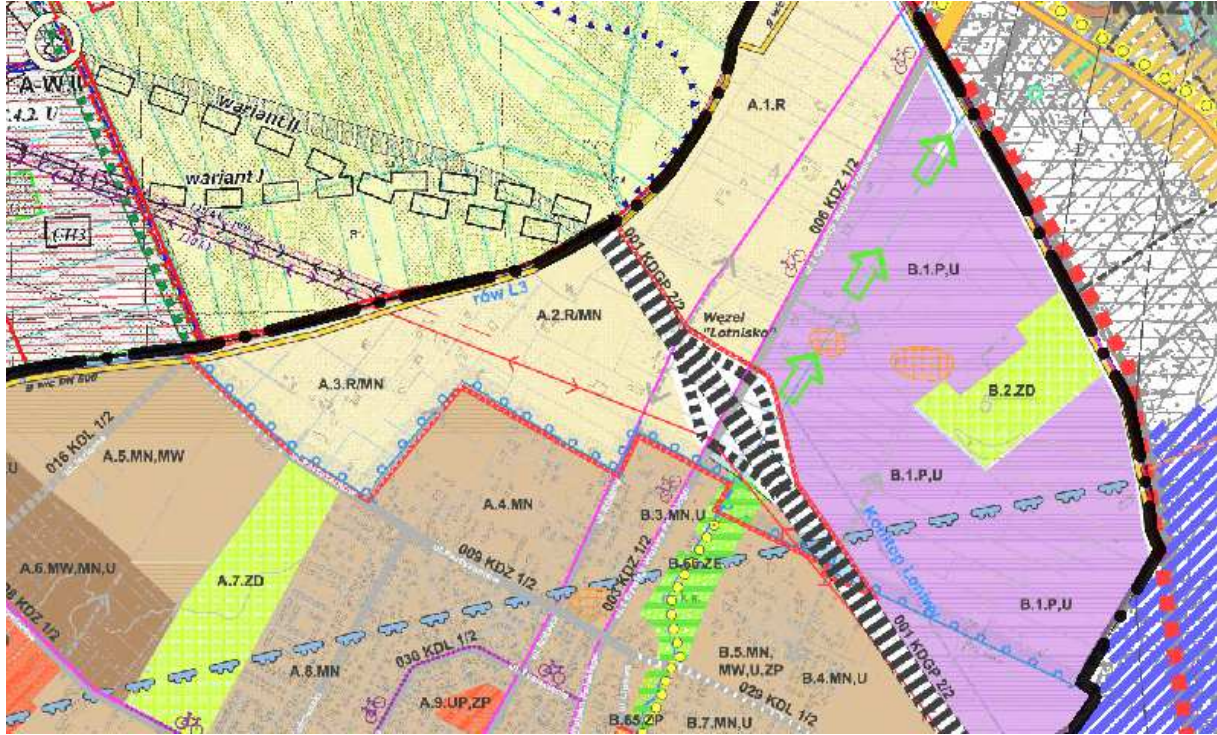


Źródło: opracowanie własne na podstawie suikzp gminy Gdynia, suikzp gminy Kosakowo i suikzp gminy Rumia.

Przedstawiony powyżej przykład (Rysunek 4) ilustruje ww. zasygnalizowane problemy. Granice administracyjne nie pokrywają się, występują tereny „niczyje”. Dla części terenów gminy Kosakowo nie

sformułowano żadnych ustaleń. Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej w każdym z dokumentów ma odmienny przebieg, inne są też lokalizacje i geometrie węzłów transportowych.

Rysunek 5. Fragment terenu OF Dolina Logistyczna na tle rysunków aktualnych studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast Rumii i Redy oraz gminy Kosakowo



Źródło: opracowanie własne na podstawie suikzp gminy Reda i suikzp gminy Rumia.

W kolejnym przykładzie (Rysunek 5) uwidocznione jest „załamanie” przebiegu OPAT na granicy pomiędzy przyległymi miastami Rumia i Reda. Ujawnianie takich konfliktów jest możliwe dzięki wykonanej syntezie rysunków studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego jednostek samorządu terytorialnego OF Dolina Logistyczna w jednakowej, odpowiedniej skali.

Problemy występują również w obrębie poszczególnych gmin z osobna. Wynikają one z braku wzajemnej spójności opracowań planistycznych, a także ich nieaktualności – wobec bardzo szybko zachodzących trendów gospodarczych, potrzeb społecznych oraz zmian w przestrzeni, za którymi opracowania planistyczne nie nadążają ze względu na długotrwałość procedur formalno-prawnych i braku polityki przestrzennej prowadzonej przez władze gmin.

Ułomnością w dotychczasowym systemie prawnym planowania i projektowania przestrzennego był brak zdefiniowanych zintegrowanych opracowań planistycznego dla obszarów spójnych funkcjonalnie i przestrzennie, których granice nie są powiązane z granicami administracyjnymi. Dopiero we wrześniu 2014 r. wprowadzono do ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym pojęcie „obszarów funkcjonalnych”. Umożliwia to wyznaczenie przez samorządy granic takich obszarów i sporządzenia dla nich planów miejscowych.

W związku ze zmianami w systemie prawnym – dla „Doliny Logistycznej”, powołanej do życia 27.10.2010 r. podpisaniem deklaracji przez przedstawicieli 6 miast i gmin (Gdynia, Rumia, Reda, Wejherowo, gmina Wejherowo i gmina Kosakowo) – zaistniała szansa na realizację tego zamierzenia. Wniosek do nowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, wszczętego Uchwałą nr 894/XLII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 lipca 2014 r.

umożliwi ustanowienie obszaru funkcjonalnego i wszczęcie prac nad sporządzeniem dla niego planu zagospodarowania przestrzennego.

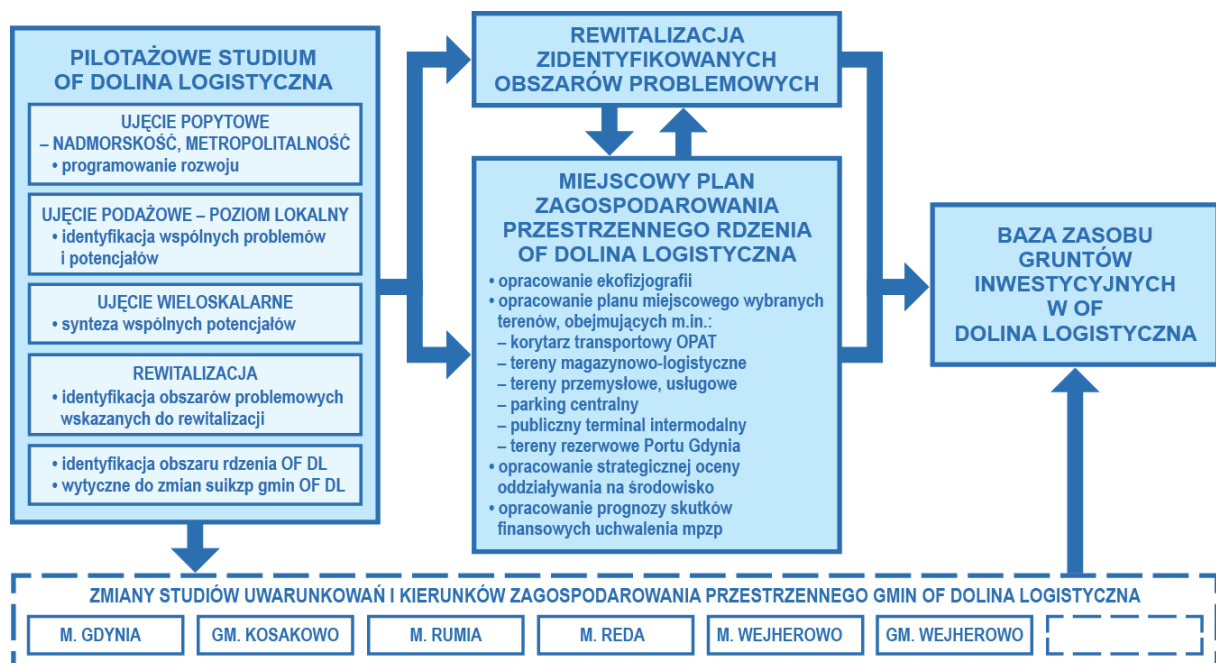
Plan taki powinien być poprzedzony opracowaniem w formie eksperymentalnego pilotażowego studium obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna, które swoim zakresem powinno objąć:

- ujęcie popytowe, uwzględniające nadmorskość i metropolitalność OF – umożliwiające określenie m.in. potrzeby Portu Gdynia i programowanie rozwoju OF;
- ujęcie podażowe – identyfikujące z poziomu lokalnego problemy i potencjały wszystkich partnerów w zakresie zasobów przestrzeni;
- ujęcie wieloskalarne – polegające na syntezie potencjałów warunkujących efektywny rozwój;
- identyfikację obszarów problemowych leżących w zasięgu wpływu OF DL wskazanych do rewitalizacji;
- identyfikację obszaru rdzenia i obszarów rozproszonych OF DL wskazanego do objęcia planem miejscowym;
- wytyczne do zmian suikzp poszczególnych gmin wchodzących w skład OF DL.

Studium to stanowić będzie podstawę umożliwiającą realizację pozostałych kluczowych przedsięwzięć w obszarze funkcjonalnym Dolina Logistyczna:

- rewitalizacja zidentyfikowanych w Studium obszarów problemowych;
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rdzenia i obszarów rozproszonych OF DL;
- baza zasobu gruntów inwestycyjnych w OF DL.

Rysunek 6. Schemat powiązań pomiędzy kluczowymi przedsięwzięciami w OF Dolina Logistyczna



Źródło: opracowanie własne.

Zintegrowane planowanie przestrzenne jest możliwe poprzez koordynowanie procesów aktualizacji i tworzenia opracowań planistycznych w każdej z jednostek samorządu terytorialnego w powiązaniu z opracowaniami integrującymi większy obszar funkcjonalny.

5.1 Przedsięwzięcie 1: Pilotażowe studium obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna

Ze względu na krótki czas, w którym przewidziano wykonanie pilotażowego studium obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna, rozpoczęcie przygotowań (powołanie zespołu eksperckiego, przygotowanie podkładów mapowych itd.) powinno nastąpić jak najszybciej, a prace powinny być prowadzone w formule seminaryjnej z udziałem ekspertów z szerokiego spektrum dziedzin powiązanych z programowaniem i planowaniem gospodarczym oraz przestrzennym. Eksperti powinni pracować w zespołach tematycznych. Prace nad poszczególnymi tematami powinny być prowadzone równolegle, a seminaria, z udziałem interesariuszy OF Dolina Logistyczna, umożliwiając będą prezentację rezultatów prac oraz wymianę zgromadzonej wiedzy pomiędzy zespołami.

Jednym z pierwszych etapów powinna być konkretyzacja potrzeb rozwoju przestrzennego Portu Gdynia oraz delimitacja obszaru funkcjonalnego wraz z wyróżnieniem jego rdzenia.

Opracowanie to stanowić będzie podstawę do wszczęcia prac nad spójnym, zintegrowanym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego, a także sformułowanie wytycznych do opracowań planistycznych sześciu miast i gmin oraz stworzenie podstaw do prowadzenia w nich racjonalnej gospodarki gruntami.

<i>Pilotażowe studium obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna</i>		
Cel przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> • Określenie struktury obszaru funkcjonalnego • Wskazanie niezbędnych zmian w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin obszaru Dolina Logistyczna, w tym obszarów wpływu DL na obszary peryferyjne otoczenia wskazanych do rewitalizacji 	
Zakres rzeczowy	<ul style="list-style-type: none"> • Identyfikacja wspólnych problemów i potencjałów w zakresie zasobów przestrzeni metodami analizy planistycznej stosowanej w planowaniu przestrzennym (ujęcie podażowe z poziomu lokalnego) • Programowanie rozwoju obejmujące rozpoznanie popytu na konkretne usługi lub funkcje, z określeniem warunków technicznych programowanych inwestycji (ujęcie popytowe uwzględniające nadmorskość i metropolitalność) • Synteza wspólnych potencjałów, warunkujących efektywny rozwój (ujęcie wieloskarne) • Identyfikacja obszarów problemowych (zdegradowanych) leżących w zasięgu wpływu DL wskazanych do rewitalizacji • Identyfikacja obszaru „rdzenia” OF DL wskazanego do objęcia planem miejscowym • Założenia do zmian suikzp i mpzp gmin tworzących OF DL wynikających z potencjałów i obszarów problemowych DL z uwzględnieniem terenów przeznaczonych pod inwestycje kluczowe • Propozycje wskazania i ewentualnego włączenia wybranego terenu do Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej 	
Zakres przestrzenny	Podmiot właściwy do realizacji	Okres realizacji
Inwestycja zlokalizowana w woj. pomorskim na obszarze gmin OF Dolina Logistyczna	<ul style="list-style-type: none"> • gminy OF Dolina Logistyczna • partnerzy 	2015-2016
Orientacyjna wartość	300.000 PLN	

Źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> • Projekty finansowane przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju: Program Grantowy EOG i Program Operacyjny Pomoc Techniczna • Budżety Partnerów Programu Operacyjnego; • Program Operacyjny (PO) Infrastruktura i Środowisko – oś 3; • Program Południowy Bałtyk osie priorytetu oś 1 i 2; • Region M. Bałtyckiego (w partnerstwie) priorytet 1
Zgodność z dokumentami strategicznymi:	
na szczeblu krajowym	na szczeblu regionalnym
<ul style="list-style-type: none"> • Strategia Rozwoju Kraju 2020 (obszar Strategiczny II. Konkurencyjna Gospodarka); • Plan Zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 	<ul style="list-style-type: none"> • Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju OF Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050; • Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020
Wskaźniki realizacji przedsięwzięcia	
<ul style="list-style-type: none"> • Ilość nowych terenów wskazanych na TSL (w ha) • wzrost wartości nieruchomości w obszarze OF DL i w otoczeniu (w PLN) • Ilość zweryfikowanych ujęć planistycznych 	

Pilotażowe studium obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna o istotnym znaczeniu dla zintegrowanego zagospodarowania obszaru funkcjonalnego jest realizacją:

- koordynacji procesów aktualizacji i tworzenia opracowań planistycznych na terenie obszaru funkcjonalnego,
- współpracy z partnerami na rzecz osiągnięcia ładu i podniesienia standardu przestrzeni obszaru funkcjonalnego.

5.2 Przedsięwzięcie 2: Program rewitalizacji zidentyfikowanych obszarów problemowych w zasięgu wpływu OF Dolina Logistyczna

Przez rewitalizację rozumieć należy skoordynowany proces, prowadzony wspólnie przez władzę samorządową, społeczność lokalną i innych uczestników, będący elementem polityki rozwoju i mający na celu przeciwdziałanie degradacji przestrzeni zurbanizowanej, zjawiskom kryzysowym, pobudzenie rozwoju i zmian jakościowych, poprzez wzrost aktywności społecznej i gospodarczej, poprawę środowiska zamieszkania oraz ochronę dziedzictwa narodowego, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju. W obrębie szeroko rozumianej rewitalizacji wyróżniamy następujące typy tego procesu:

- rewitalizację zdegradowanych wielofunkcyjnych przedwojennych obszarów zabudowy miejskiej;
- rewitalizację obszarów przemysłowych, pokolejowych i powojkowych,
- rewitalizację blokowisk, w tym szczególnie blokowisk wzniesionych w technologii wielkopłytowej²

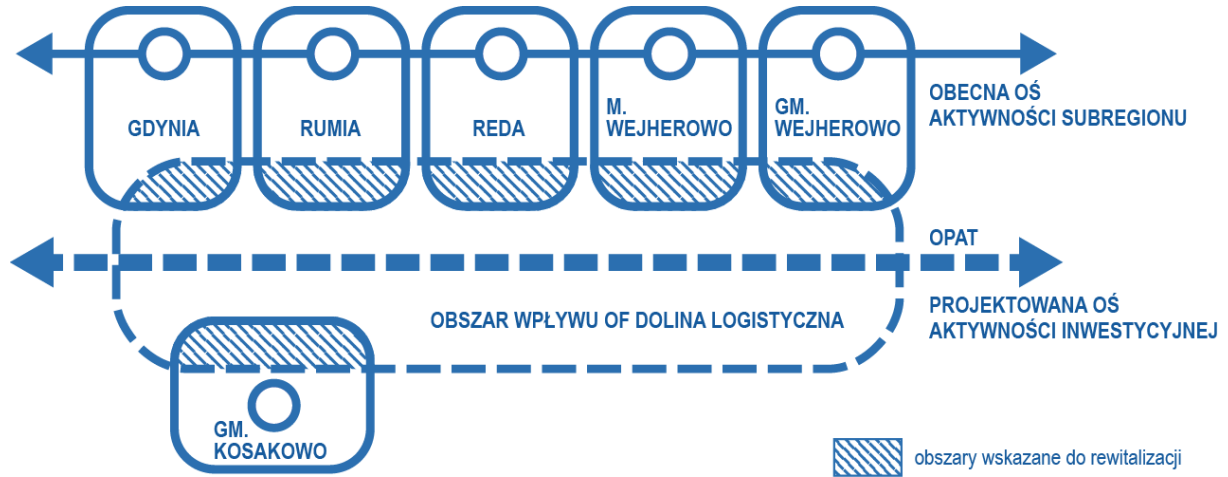
Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych stanowi:

- współpracę z partnerami na rzecz osiągnięcia ładu i podniesienia standardu przestrzeni,
- wykorzystanie terenów zdegradowanych na potrzeby Doliny Logistycznej,

² Ziobrowski Z., 2009, Rewitalizacja miast polskich tom 1, Instytut Rozwoju Miast, Kraków

Obszary problemowe, wskazane do rewitalizacji, należy identyfikować głównie na peryferiach terenów JST, które znajdują się w zasięgu wpływu OF Dolina Logistyczna krystalizującego się wzdłuż projektowanej transportowej osi aktywności inwestycyjnej.

Rysunek 7. Główne pola identyfikacji obszarów wskazanych do rewitalizacji w OF Dolina Logistyczna



Źródło: opracowanie własne.

Program rewitalizacji zidentyfikowanych obszarów problemowych w zasięgu wpływu OF Dolina Logistyczna		
Cel przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> Podniesienie jakości standardu przestrzeni gmin OF DL Wykorzystanie obszarów zdegradowanych dla potrzeb OF DL 	
Zakres rzeczowy	<ul style="list-style-type: none"> Identyfikacja problemów i potencjałów poszczególnych obszarów Plan etapowania poszczególnych programów rewitalizacji Opracowanie programu rewitalizacji zidentyfikowanych obszarów problemowych w zasięgu wpływu OF DL 	
Zakres przestrzenny	Podmiot właściwy do realizacji	Okres realizacji
Wybrane tereny na obszarach gmin OF Dolina Logistyczna	gminy OF Dolina Logistyczna	2016-2020-(2030)
Orientacyjna wartość	500.000 PLN	
Źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> Budżety Partnerów Programu Operacyjnego; Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) Projekt „NORDA – Północny Biegun Wzrostu” 	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym		na szczeblu regionalnym
<ul style="list-style-type: none"> Strategia Rozwoju Kraju 2020 (obszar Strategiczny II. Konkurencyjna Gospodarka); Plan Zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 		<ul style="list-style-type: none"> Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju OF Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050;
Wskaźniki realizacji przedsięwzięcia		
<ul style="list-style-type: none"> przyrost obszarów przewidzianych do rewitalizacji zwiększenie dostępności terenów przewidzianych do rewitalizacji z przeznaczeniem na cele OF DL 		

5.3 Przedsięwzięcie 3: Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego Doliny Logistycznej stanowią:

- planistyczne zabezpieczenie terenów inwestycyjnych dla rozwoju Doliny Logistycznej,
- ochronę potencjału turystycznego i krajobrazowego przed dewastacją,
- rozpoznanie uwarunkowań przyrodniczych, fizjograficznych i geologicznych terenów.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rdzenia obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna		
Cel przedsięwzięcia	Stworzenie podstaw prawnych do realizacji kluczowych inwestycji OF Dolina Logistyczna w wyznaczonym ciągłym i zwartym obszarze rdzenia DL zamkniętym wspólną granicą	
Zakres rzeczowy	<ul style="list-style-type: none"> • Opracowanie ekofizjografii • Opracowaniu planu miejscowego wybranych terenów na obszarach gmin OF Dolina Logistyczna, obejmujących m.in.: <ul style="list-style-type: none"> – korytarz transportowy OPAT – tereny magazynowo-logistyczne – tereny przemysłowe, usługowe – parking centralny – publiczny terminal intermodalny – tereny rezerwowe Portu Gdynia – tereny obszarów problemowych i in. • Opracowanie strategicznej oceny wpływu na środowisko • Opracowanie prognozy skutków finansowych uchwalenia mpzp 	
Zakres przestrzenny	Podmiot właściwy do realizacji	Okres realizacji
Obszar rdzenia OF DL	wybrane gminy OF Dolina Logistyczna	2016-2018
Orientacyjna wartość	1.000.000 PLN	
Źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> • Budżety Partnerów Programu Operacyjnego; • Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko – oś 2, oś 3, oś 6; • Program Południowy Bałtyk osie priorytetu – oś 1 i 2; 	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym		na szczeblu regionalnym
<ul style="list-style-type: none"> • Strategia Rozwoju Kraju 2020 (obszar Strategiczny II. Konkurencyjna Gospodarka); • Plan Zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 		<ul style="list-style-type: none"> • Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju OF Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050; • Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020
Wskaźniki realizacji przedsięwzięcia		
<ul style="list-style-type: none"> • przyrost terenów do realizacji kluczowych inwestycji (w ha) • ilość wydanych pozwoleń na budowę (szt.) • wzrost wartości nieruchomości w obszarze rdzenia OF DL (w PLN) 		

5.4 Przedsięwzięcie 4: Tworzenie bazy zasobu gruntów inwestycyjnych w obszarze funkcjonalnym Dolina Logistyczna

Tworzenie bazy zasobu gruntów inwestycyjnych w obszarze funkcjonalnym Dolina Logistyczna stanowi przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi w zakresie m.in.:

- uzbrojenia terenów w infrastrukturę techniczną,
- melioracji i uzdatniania gruntów inwestycyjnych,
- niwelowanie ograniczeń wynikających z rozdrobnienia własności gruntów.

Tworzenie bazy zasobu gruntów inwestycyjnych w obszarze funkcjonalnym Dolina Logistyczna		
Cel przedsięwzięcia	Przygotowanie formalne i prawne terenów niezbędnych dla realizacji kluczowych inwestycji w OF Dolina Logistyczna	
Zakres rzeczowy	Stworzenie jednolitego systemu informacji przestrzennej wraz jego aktualizacją dla wybranych terenów na obszarach gmin OF DL obejmujących m.in.: <ul style="list-style-type: none"> • korytarz transportowy OPAT • tereny magazynowo-logistyczne • tereny przemysłowe, usługowe • parking centralny • publiczny terminal intermodalny • tereny rezerwowe Portu Gdynia 	
Zakres przestrzenny	Podmiot właściwy do realizacji	Okres realizacji
Inwestycja zlokalizowana w woj. pomorskim na obszarze gmin OF Dolina Logistyczna	gminy OF Dolina Logistyczna	2018-2022
Orientacyjna wartość	60.000.000 PLN	
Źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> • Budżety Partnerów Programu Operacyjnego; • Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego (RPO) oś priorytetu-8 konwersja; • Program Region M. Bałtyckiego (w partnerstwie) priorytet 1 i 2; 	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym	na szczeblu regionalnym	
<ul style="list-style-type: none"> • Strategia Rozwoju Kraju 2020 (obszar Strategiczny II. Konkurencyjna Gospodarka); • Plan Zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 	<ul style="list-style-type: none"> • Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju OF Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050; • Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020 	
Wskaźniki realizacji przedsięwzięcia		
<ul style="list-style-type: none"> • ilość i powierzchnia działek gruntu w zasobie (w ha) • długość ciągów infrastruktury (w km) • liczba dokonanych scaleń gruntów (szt.) 		

6. POTENCJAŁ ROZWOJOWY KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ

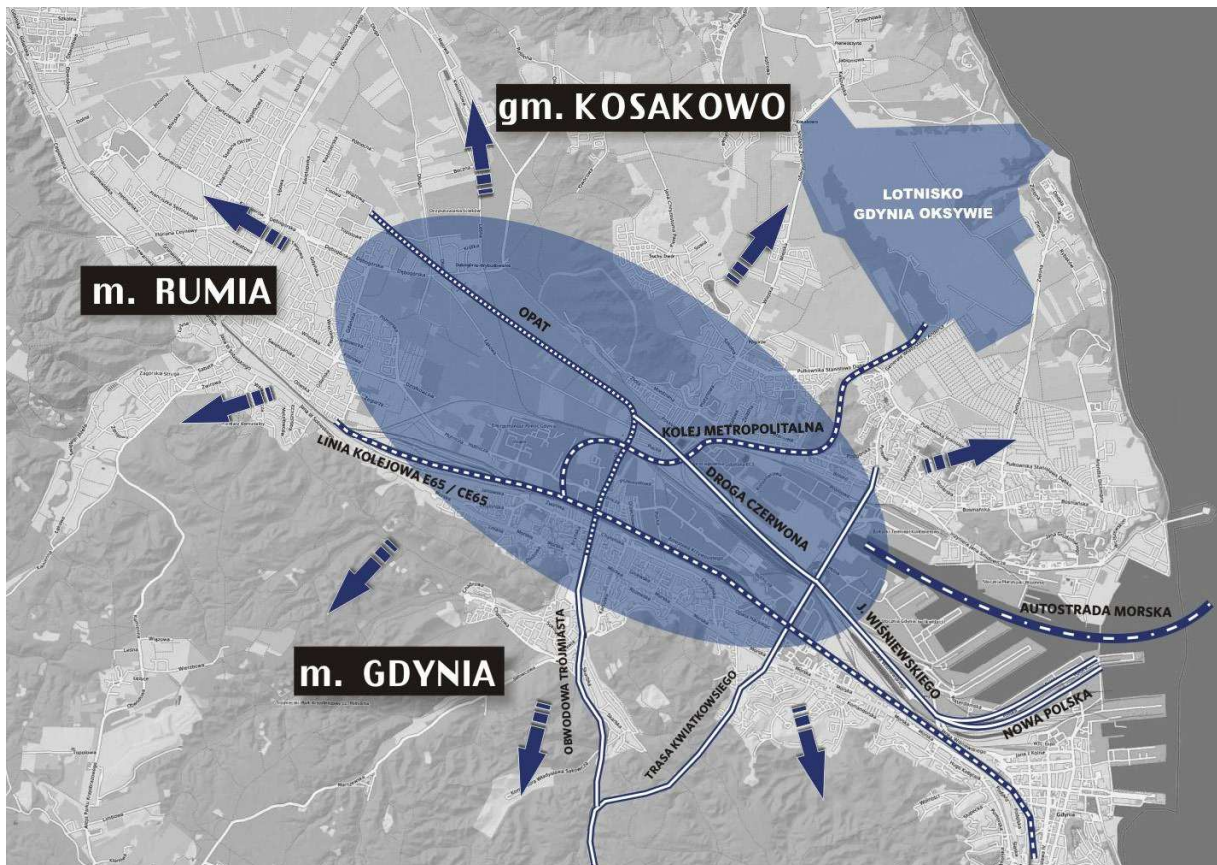
Realizacja kluczowych przedsięwzięć uwzględnionych w Programie Operacyjnym rozwoju przestrzennego i gospodarki gruntami obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna dotyczy 6 gmin miejskich i wiejskich, będących inicjatorami jej powstania i obejmuje obszar o łącznej powierzchni ok. 2.610 ha.

Procentowy udział terenów zaangażowanych we wspólne przedsięwzięcie, a położonych w granicach administracyjnych poszczególnych samorządów terytorialnych kształtuje się następująco: g. Kosakowo – 32,9%, m. Gdynia – 27,9%, m. Wejherowo – 12,6%, m. Rumia – 11,9%, g. Wejherowo – 11,0%, m. Reda – 3,7%. W obszar objęty wspólnymi działaniami wchodzi także Port Gdynia, o powierzchni w granicach administracyjnych portu wynoszącej 755,4 ha (w tym pow. lądowa - 508 ha). Zatem łącznie planowaniem zintegrowanym objęty będzie obszar o powierzchni ok. 3.118 ha.

Poza Portem Gdynia, znaczącym elementem przyszłej struktury tego obszaru funkcjonalnego jest Port Lotniczy Gdynia Okpywie, zlokalizowany na terenach infrastruktury wojskowej, w części południowo-wschodniej gminy Kosakowo, o powierzchni ok. 700 ha, z czego 253 ha zajmuje spółka Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo.

Dominujący element struktury Doliny Logistycznej stanowi pasmo terenów rozwojowych o długości ok. 12 km i zmiennej szerokości od ok. 1 do 2,5 km. Jest ono oparte o oś projektowanej Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT). Dostępność piesza z 5 projektowanych węzłów osi transportowej OPAT do najbardziej odległych terenów rozwojowych pasma wynosi 10-15 min.

Rysunek 8. Potencjały i powiązania obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna



Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, UM Gdynia.

Potencjał rozwojowy	Kluczowe przedsięwzięcia			
	P1	P2	P3	P4
	Pilotażowe studium obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna	Program rewitalizacji zidentyfikowanych obszarów problemowych w zasięgu wpływu OF Dolina Logistyczna	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rdzenia obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna	Zasób gruntów inwestycyjnych w obszarze funkcjonalnym Dolina Logistyczna
1. Dynamiczny scenariusz rozwoju „bieguna wzrostu gospodarczego” w powiązaniu z gospodarką globalną	+++	++	+++	+
2. Wzrost konkurencyjności „bieguna wzrostu” przez wspieranie rozwoju policentrycznej struktury osadniczej metropolii	+++	++	+++	+++
3. Poprawa spójności terytorialnej	++	++	++	++
4. Dynamiczne strefowanie wykorzystujące regionalne i lokalne potencjały	+++	+	++	
5. Wzmocnienie wielofunkcyjności struktur przestrzennych subregionu	+++	+++	+++	++
6. Redukcja napięć i konfliktów funkcjonalno-przestrzennych	+++	+++	+++	++
7. Podstawy merytoryczne realizacji nowej polityki przestrzennej na poziomie lokalnym	+++	+++	+++	+++
8. Zróżnicowanie oferty dla rozwoju funkcji logistycznych, przemysłu okołoportowego oraz parków biurowych	+++	++	+++	+++

Przestrzeń rozwojowa tego pasma ma silne powiązania lądowe w kierunkach:

- **Zachodnim** – wzdłuż planowanej Drogi Czerwonej i OPAT
- **Północnym** – wzdłuż drogi 216 w stronę doliny Moście Błota, miasta Pucka i podstrefy PSSE położonej nad Jeziorem Żarnowieckim, oraz wzdłuż linii kolejowej 213 Reda – Hel;
- **Południowym** – wzdłuż Magistrali Węglowej (linia kolejowa 201), stanowiącej strategiczne połączenie z Pomorską Koleją Metropolitalną;
- **Wschodnim** – trasami lądowymi i morskimi spinającymi Trójmiejski Obszar Metropolitalny – największy w strefie południowego Bałtyku Metropolitalny Europejski Obszar Wzrostu (MEGA).

Zintegrowane planowanie prowadzone będzie w trzech aspektach uwzględniających:

- **Nadmorskość** – w aspekcie potencjału rozwojowego Portu Gdynia i potrzeb jego ekspansji poza swoje granice (w kierunku wschodnim i zachodnim);
- **Metropolitalność** – uwzględniająca potencjał powiązań zewnętrznych i wewnętrznych w odniesieniu do obszaru metropolitalnego oraz powiązań wewnętrznych w obrębie subregionu gdyńskiego;
- **Lokalność** – rozumiana zarówno w kategoriach funkcjonalnych obejmujących strukturę powiązań przestrzennych w relacji: port – lotnisko – Dolina Logistyczna, jak i w ujęciu podmiotowym, odnoszącym się do wszystkich Partnerów projektu.

Pilotażowe Studium Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna (wraz z otoczeniem) uwzględniająca omówione wyżej aspekty stanowić będzie podstawę do zdefiniowania nowej polityki przestrzennej uwzględniającej potencjał „Bieguna wzrostu gospodarczego wykorzystującego rentę położenia na styku gospodarki narodowej z gospodarką globalną”.

7. SYNERGIA POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH DOLINA LOGISTYCZNA ORAZ NOU NORDA

Synergia potencjałów planowanych przedsięwzięć w stosunku do szeroko rozumianego otoczenia wynika z szansy wprowadzenia do działań praktycznych od dnia 25 września 2014 r. nowego narzędzia planistycznego jakim jest **planowanie obszarów funkcjonalnych**, dopuszczonego ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. (Dz. U. 2003 Nr 80, poz. 717 z późn. zmianami).

Według definicji ustawowej, przez „obszar funkcjonalny” należy rozumieć obszar szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej lub występowania konfliktów przestrzennych, stanowiący zwarty układ przestrzenny składający się z funkcjonalnie powiązanych terenów, charakteryzujących się wspólnymi uwarunkowaniami i przewidywanymi jednolitymi celami rozwoju.

Uwolnienie potencjału przestrzeni przyjaznej dla aktywności gospodarczej i inwestycyjnej, zarówno w Dolinie Logistycznej jak i w Nadmorskim Obszarze Usługowym NORDA wymaga wdrożenia nowych instrumentów planowania przestrzennego w formie **planowania obszarów funkcjonalnych**.

Zadaniem takiego ujęcia powinno być:

- Zastąpienie planów sektorowych ujęciem zintegrowanym w przestrzeni i w czasie;
- Uspójnienie ujęć podmiotowych poszczególnych miast i gmin sporządzających opracowania o znaczeniu strategicznym (studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego) w odniesieniu do własnego terytorium wyznaczonego przez granice administracyjne i opracowanych według różnych, często nieporównywalnych, formuł;
- Wyznaczenie kompleksów inwestycyjnych, stanowiących spójne etapy realizacji zabudowy w powiązaniu z etapową realizacją infrastruktury technicznej, transportowej i społecznej;
- Zastąpienie rozproszonych planów miejscowych, wykonywanych w większości przypadków na wnioski właścicieli gruntów, planami skoordynowanych kompleksów inwestycyjnych;

- Ograniczenie presji zabudowy mieszkaniowej na obszary o wysokim potencjale inwestycyjnym sektora logistycznego i przemysłu okołoportowego;
- Zdefiniowanie **infrastruktury krytycznej** wynikającej z położenia ofert inwestycyjnych w strefie dolinnej, nie objętej systemami infrastruktury technicznej i transportowej;
- Minimalizowanie konfliktów pomiędzy sferami: ekonomiczną, ekologiczną i społeczną;
- Równoważenie funkcjonalne obu obszarów Dolina Logistyczna i NOU NORDA w zakresie miejsc zamieszkania, miejsc pracy i usług, co powinno wpłynąć na radykalne zmniejszenie przemieszczeń dziennych.

Głównym, wspólnym potencjałem Doliny Logistycznej i NOU NORDA jest nadmorskie położenie oraz układ pasmowy obu struktur przestrzennych, spiętych silnym węzłowym obszarem Gdyni.

Położenie nadmorskie nadaje obu obszarom funkcjonalnym charakter unikatowy, zarówno w skali kraju, Europy Bałtyckiej, a także Unii Europejskiej.

Położenie nadmorskie stanowi o atrakcyjności tych obszarów zarówno dla mieszkańców i odwiedzających uczestników turystyki nadmorskiej, a także dla gospodarki korzystającej z zasobów morza i portów.

Potencjał turystyczny NOU NORDA, wynoszący ponad 400 tys. odwiedzających ten obszar w skali roku (2013) podnosi konkurencyjność terenów inwestycyjnych obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna, w stosunku do innych regionów.

Potencjał demograficzny obu obszarów wynosi 490,7 tys. mieszkańców co stanowi 83,5% ludności całego subregionu gdyńskiego.

Bariery rozwoju NOU NORDA wynikają z:

- Monostruktury funkcjonalnej miejscowości nadmorskich opartej na turystyce wczasowej, uzależnionej od warunków pogodowych i krótkiego sezonu (2-3 miesiące w roku);
- Dominującego udziału podmiotów gospodarczych działających wyłącznie w sezonie;
- Niskiego standardu przestrzeni publicznych użytkowanych głównie w sezonie w oparciu o usługi sezonowe (łóżeczka, szczęki, budki itp.), tworzące chaos w najbardziej prestiżowych przestrzeniach przybrzeżnych;
- Bardzo dużych wahań frekwencji odwiedzających turystów (m. in. wydłużone weekendy);
- Niskiego poziomu dostępności północno-zachodniej części NOU, pogłębionego zapaścią komunikacyjną podczas sezonu letniego;
- Braku sprawnych powiązań komunikacyjnych z Gdynią;
- Wysokiego poziomu bezrobocia, szczególnie w części północno-zachodniej NOU.

Potencjały rozwojowe generowane przez przedsięwzięcia przedstawione w Programie Operacyjnym w zakresie rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami, a także PO w zakresie rozwoju transportu na rzecz Doliny Logistycznej będą miały zasadniczy wpływ na poprawę sytuacji społeczno-gospodarczej NOU NORDA.

Potencjały NOU Norda	Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami w Dolinie Logistycznej			
	P1	P2	P3	P4
	Pilotażowe studium obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna	Program rewitalizacji zidentyfikowanych obszarów problemowych w zasięgu wpływu OF Dolina Logistyczna	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rdzenia obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna	Zasób gruntów inwestycyjnych w obszarze funkcjonalnym Dolina Logistyczna
Silne strony (uwarunkowania wewnętrzne)				
1. Atrakcyjne położenie nadmorskie i duże zróżnicowanie frontów wodnych akwenów przybrzeżnych (otwarte morze, zatoka, porty lokalne, przystanie rybackie, mariny)				
2. Niewykorzystany potencjał portów lokalnych i przystani				
3. Urozmaicony krajobraz strefy brzegowej (wydmowy, klifowy, nizinny, półwyspowy) i wysokie walory przyrodnicze (parki narodowe, krajobrazowe, rezerваты, ostoje fauny i flory)				
4. Unikatowe warunki dla rozwoju turystyki: zdrowotnej (klimat), morskiej (przystanie i porty), przyrodniczej (krajobraz), srebrnej (bliskość obszaru węzłowego OM)				
Szanse (bodźce zewnętrzne)				
1. Poprawa atrakcyjności przestrzeni publicznej				
2. Kreowanie i wspieranie branż wiodących				
3. Tworzenie spójnego systemu transportowego				
4. Rozwój związanej z morzem gospodarki turystycznej				
5. Kształtowanie potencjału agroturystycznego				
6. Reorientacja szkolenia zawodowego				

Zbliżenie nowych miejsc pracy i poprawa dostępności transportowej do nowych basenów pracy (OPAT), wpisując się w obszary priorytetowe NOU NORDA, wpłynie stabilizująco na poprawę sytuacji społeczno-gospodarczą tej części subregionu gdyńskiego.

8. SYNERGIA POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH OBSZARU FUNKcjONALNEGO DOLINA LOGISTYCZNA ORAZ INNYCH PODMIOTÓW

8.1 Dolina Logistyczna a Port Gdynia

Ze względu na wzrastającą rolę nowoczesnych portów morskich w globalnym systemie transportowym, coraz większe znaczenie odgrywa dostępność do nich zarówno od strony morza, jak i lądu. Ma to związek z transformacją portów morskich z III etapu ich rozwoju – czyli transportowych, przemysłowych, informacyjnych i komercyjnych centr obsługujących transport morski oraz lądowy – w porty IV etapu rozwoju, czyli centra logistyczne – jako węzły przewozów multimodalnych.

To systemy kompleksowej obsługi transportowej, przeładunkowej, magazynowej i logistycznej funkcjonalnie połączonej z korytarzami infrastruktury w jeden zintegrowany system, umożliwiającą zoptymalizowany, niezawodny przepływ towarów w skali globalnej.

Na powstanie portów morskich czwartej generacji miało wpływ kilka czynników, które zaistniały na przełomie drugiego i trzeciego tysiąclecia. Były to: nasilająca się globalizacja i liberalizacja światowego handlu, dynamiczny rozwój na całym świecie konteneryzacji, ekspansja intermodalnych przewozów pasażerów i ładunków, jako efektywnej formy wykorzystania transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T), oraz zaostrenie wymogów bezpiecznego funkcjonowania (PLC). Coraz większe znaczenie w tych procesach odgrywa czynnik ludzki, polegający na zmianie stosunku personelu do postrzegania operacji technologicznych jako części globalnego procesu ekonomicznego.

Port Gdynia ze względu na ograniczony obszar lądowy (ok. 250 ha terenów Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.) i bariery wynikające z otaczającej tkanki miejskiej Gdyni, jest zmuszony do ekspansji przestrzennej w najbliższe możliwe do wykorzystania tereny – było to impulsem do wykreowania idei Doliny Logistycznej. Wyposażenie jej w niezbędne inwestycje z zakresu infrastruktury transportowej (Droga Czerwona, OPAT, Pomorska Kolej Metropolitalna, Port Lotniczy Gdynia-Oksywie) łączące z korytarzami europejskiej i globalnej sieci transportowej, daje Portowi Gdynia realne szanse na transformację w port IV i V generacji, stanowiąc zarazem biegun wzrostu gospodarczego Pomorza.

Cele rozwoju Portu Gdynia	Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami w Dolinie Logistycznej			
	P1	P2	P3	P4
	Pilotażowe studium obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna	Program rewitalizacji zidentyfikowanych obszarów problemowych w zasięgu wpływu OF Dolina Logistyczna	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rdzenia obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna	Zasób gruntów inwestycyjnych w obszarze funkcjonalnym Dolina Logistyczna
Silne strony (uwarunkowania wewnętrzne)				
1. Dostępność zewnętrzna portu od strony morza				
2. 90-letnia tradycja funkcjonowania Portu Gdynia, zespolonego z obszarem węzłowym miasta Gdyni				
3. Dotychczasowa specjalizacja Portu Gdynia jako portu uniwersalnego				
4. Niedobór terenów rozwojowych w obrębie portu na cele logistyczne, transportowe, parków biurowych i przemysłu okołoportowego				
Szanse (bodźce zewnętrzne)				
1. Port Gdynia – węzeł globalnego systemu przepływu towarów				
2. Dynamiczny scenariusz rozwoju „bieguna wzrostu gospodarczego”				
3. Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej				
4. Dostępność potencjalnych terenów rozwojowych Doliny Logistycznej (po realizacji OPAT) w czasie <30’				

8.2 Dolina Logistyczna a Port Lotniczy Gdynia-Oksywie

Port Lotniczy Gdynia-Oksywie zlokalizowany jest w południowo-wschodniej części gminy Kosakowo i w północno-zachodniej części miasta Gdyni. Powierzchnia terenu wynosi ok. 700 ha. Wyposażony jest w dwie drogi startowe (w tym jedna betonowa o wym. 2.500 x 60 m) i nowoczesną wieżę kontroli lotów. Posiada też system ILS (radiowy system nawigacyjny wspomagający lądowanie samolotu w warunkach ograniczonej widoczności). Wielkim potencjałem lotniska jest jego bliskość w stosunku do Gdyni i Portu Gdynia (ok. 5 km, czas przejazdu < 20’), a także terenów rozwojowych w Dolinie Logistycznej.

Dostępność komunikacyjna z Doliny Logistycznej ulegnie znaczącej poprawie po realizacji OPAT (i węzła „Lotnisko”). Modernizacja bocznicy kolejowej i podłączenie do Pomorskiej Kolei Metropolitalnej umożliwi szybkie przemieszczanie pasażerów lotniska w obrębie obszaru Metropolii Trójmiejskiej. Realizacja terminala pasażerskiego, bazy paliwowej i modernizacja płyty postojowej umożliwi uruchomienie portu lotniczego, który stanowić będzie ważny węzeł transportowy północnej części Metropolii Trójmiejskiej oraz atut rozwojowy obu obszarów funkcjonalnych Północnego Bieguna Wzrostu NORDA. Do portu lotniczego przylega strefa okołolotniskowa, pozwalająca na rozwój przyportowej działalności gospodarczej (usługi – obsługa pasażerów, ładunków, samolotów oraz przemysł i handel).

Cele rozwoju Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie	Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami w Dolinie Logistycznej			
	P1	P2	P3	P4
	Pilotażowe studium obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna	Rew Program rewitalizacji zidentyfikowanych obszarów problemowych w zasięgu wpływu OF Dolina Logistyczna	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rdzenia obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna	Zasób gruntów inwestycyjnych w obszarze funkcjonalnym Dolina Logistyczna
Silne strony (uwarunkowania wewnętrzne)				
1. Korzystna lokalizacja lotniska w stosunku do kompleksu Port Gdynia – Dolina Logistyczna				
2. Łatwość skomunikowania z głównymi źródłami ruchotwórczymi (Port, Dolina Logistyczna), transportem drogowym i szynowym (kolej metropolitalna)				
3. Struktura własności (teren powojaskowy)				
4. Korzystne warunki awiacyjne				
Szanse (bodźce zewnętrzne)				
1. Skomunikowanie strategicznych obiektów generujących ruch pasażerski				
2. Po realizacji OPAT skrócenie dostępności czasowej do < 20'				

8.3 Dolina Logistyczna a rozwój Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna (PSSE), w której działalność gospodarcza może być prowadzona na preferencyjnych zasadach, obejmuje obecnie 24 podstrefy w czterech województwach w Polsce północnej: pomorskim, kujawsko-pomorskim, wielkopolskim i zachodniopomorskim.

W województwie pomorskim znajduje się 13 podstref PSSE, z których jedna – „Bałtycki Port Nowych Technologii w Gdyni” znajduje się na terenie Portu Gdynia, a druga – „Żarnowiec” - w Kartoszynie nad Jeziorem Żarnowieckim.

Cele rozwoju Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej	Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami w Dolinie Logistycznej			
	P1	P2	P3	P4
	Pilotażowe studium obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna	Program rewitalizacji zidentyfikowanych obszarów problemowych w zasięgu wpływu OF Dolina Logistyczna	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rdzenia obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna	Zasób gruntów inwestycyjnych w obszarze funkcjonalnym Dolina Logistyczna
Silne strony (uwarunkowania wewnętrzne)				
1. Korzystny układ lokalizacyjny dwóch biegunów rozwojowych PSSE („Żarnowiec”, „Bałtycki Port Nowych Technologii”)				
2. Szczególnie korzystna lokalizacja podstrefy PSSE BPNT w Porcie Gdynia z dostępem do infrastruktury portowej i transportowej				
3. Możliwość lokalizacji przemysłu terenochłonnego w PSSE „Żarnowiec”				
4. Potencjał miejsc pracy w usługach i przemysłach przyportowych				
Szanse (bodźce zewnętrzne)				
1. Wpływ podstref PSSE na rozwój OF Doliny Logistycznej oraz NOU Norda przez stworzenie przyjaznego klimatu biznesowego				
2. Zaplecze kadrowe (ok. 100.000 studiujących) i naukowe (uczelnie)				
3. Wspieranie przez PSSE rozwoju przedsiębiorczości na Pomorzu				

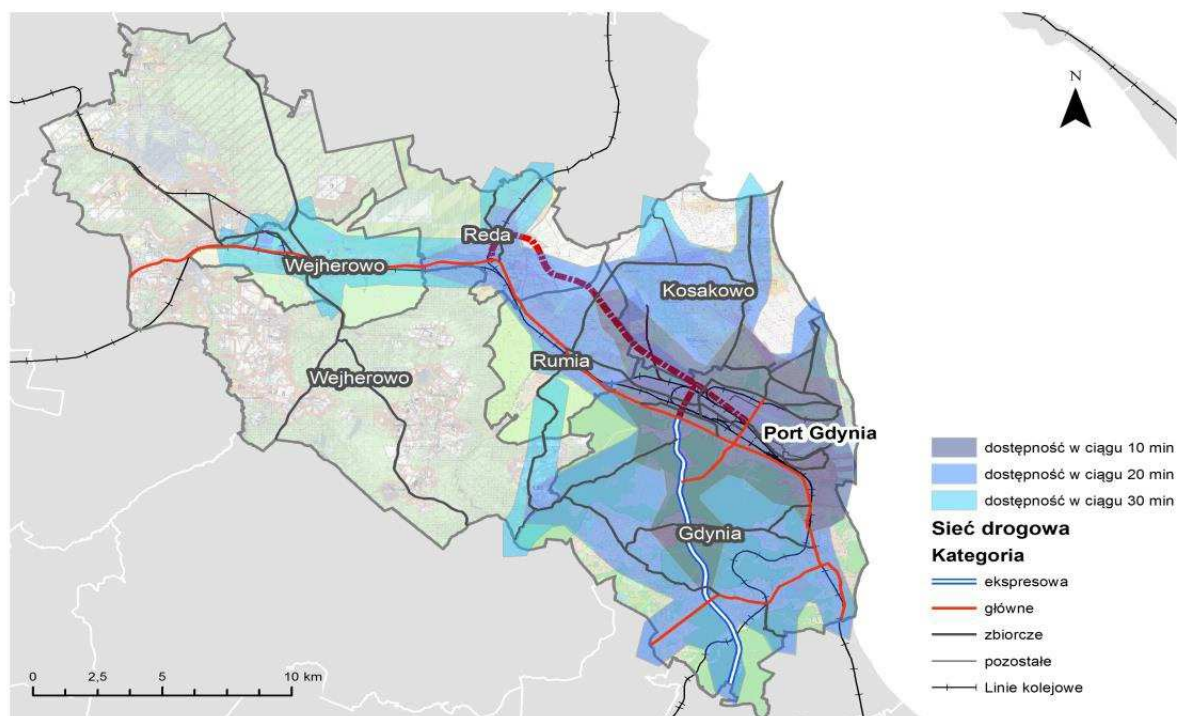
Podstrefa PSSE „Bałtycki Port Nowych Technologii w Gdyni” to projekt biznesowy wspierania rozwoju przedsiębiorczości w regionie, łączenia nowatorskich idei technologicznych z produkcją i usługami w skali globalnej – w procesie rewitalizacji terenów po dawnej Stoczni Gdynia SA. Dysponuje atrakcyjnym uzbrojonym terenem z dostępem do basenów portowych, obsługiwanym przez układ drogowy i kolejowy. PSSE skupia na terenie ok. 10 ha ponad 35 innowacyjnych firm związanych z transportem morskim i lądowym, przetadunkiem, logistyką, kontrolą ilości i jakości ładunków, przemysłem stoczniowym.

Podstrefa PSSE „Żarnowiec”, o powierzchni 105,3 ha, wyposażona w układ drogowy i media, jest obecnie siedzibą ponad 30 firm. Dysponuje jeszcze ponad 20 działkami o powierzchni łącznej 6 ha dla kolejnych inwestorów. Ze względu na swoje peryferyjne położenie, ok. 44 km od Portu Gdynia oraz 30 km od drogi krajowej S6 i 25 km od kolei, jest przeznaczona głównie dla inwestorów prowadzących działalność terenochłonna, nie wymagających bezpośredniego kontaktu z portem.

Rozwój Doliny Logistycznej wpłynie stymulująco na podstrefy PSSE, szczególnie na firmy zlokalizowane w „Bałtyckim Porcie Nowych Technologii”, które uzyskają możliwości ekspansji terenowej dla własnej lub kooperatywnej działalności, przy równoczesnym ścisłym powiązaniu funkcjonalnym i technologicznym z terenem portu dzięki inwestycjom w infrastrukturę transportową.

Dla PSSE „Żarnowiec” wpływ będzie mniejszy, choć dostępność komunikacyjna do terenów Portu Gdynia i terenów rozwojowych Doliny Logistycznej znacznie się poprawi.

Rysunek 9. Dostępność komunikacyjna terenów inwestycyjnych względem Portu Gdynia (po realizacji OPAT)



Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, UM Gdynia.

8.4 Dolina Logistyczna a Obszar Metropolitalny Trójmiasta

Układ osadniczy powiązany funkcjonalnie z Trójmiastem (Gdańsk – Sopot – Gdynia) jest aglomeracją miejską o charakterze portowo-przemysłowym, która podlega procesowi przekształcania się w bałtycką metropolię o znaczeniu europejskim.

Położenie nadmorskie tego układu stanowi główny potencjał rozwojowy obszaru, ale równocześnie stanowi znaczące ograniczenie pola rozwoju tych miast. Efektem tych ograniczeń jest ekspansja funkcji terenochłonnych poza ich granice administracyjne. Dotyczy to w pierwszej kolejności budownictwa mieszkaniowego jednorodzinnego, ale także funkcji logistycznych i przemysłów terenochłonnych. Przykładem tych procesów jest Dolina Logistyczna. Ekspansja przestrzenna różnych podmiotów przyspiesza procesy metropolizacji.

Istotnym problemem minionego okresu było nienadążanie systemów transportowych za rozwojem przestrzennym. Zaległe inwestycje z tego zakresu, niezbędne dla utrzymania spójności policentrycznego układu, są w toku rozwiązywania (Zielona Droga, tunel pod Martwą Wisłą, Droga Czerwona, OPAT, Pomorska Kolej Metropolitalna).

Istotną cechą potencjalnego obszaru metropolitalnego jest DUOPOLE wynikające ze spuścizny geopolitycznej. Oznacza to powstanie i funkcjonowanie dwóch subregionów: gdańskiego i gdyńskiego, wynikających z relacji miasto – otoczenie osadnicze. Natomiast w relacjach miasto – miasto wykształcił się nadmorski rdzeń metropolitalny spinający Trójmiasto (Gdańsk – Sopot – Gdynia).

Jest to układ unikatowy, nie mający wzorca w skali kraju, a także w skali europejskiej. Jego policentryczność jest równocześnie wielkim atutem dynamizującym rozwój całego układu.

Potencjał demograficzny obu podsystemów tworzących łącznie aglomerację trójmiejską³ wynosi 1.389,5 tys. mieszkańców, w tym podsystem gdyński liczy 587,2 tys. osób, tj. 42,2% całej aglomeracji.

Cechą charakterystyczną obu podsystemów jest udział ludności ośrodka węzłowego w całym subregionie. W przypadku subregionu gdańskiego 57,5% ogólnego potencjału ludnościowego skoncentrowanych jest w ośrodku węzłowym Gdańska.

W subregionie gdyńskim analogiczny udział ośrodka węzłowego wynosi 42,2%.

Proporcje dotyczące umiastowienia obu subregionów kształtują się natomiast odwrotnie.

Udział ludności miejskiej w subregionie gdyńskim wynosi 75,3% (10 miast), w subregionie gdańskim 72,0% (7 miast). Gdański subregion jest wybitnie monocentryczny, natomiast w subregionie gdyńskim rozwinięty jest układ policentryczny.

Na tle analizy potencjalnego OM subregion gdyński wyróżnia:

- Położenie nadmorskie (288 km linii brzegowej morza w obrębie subregionu), bezpośredni styk śródmieścia Gdyni z portem oraz styk długiej osi śródmieścia Gdyni z morzem;
- Policentryczność i umiastowienie (75,3% ludności miejskiej w subregionie);
- Pasmowość procesów urbanizacji i nierównowaga funkcjonalna w obrębie pasma (przewaga funkcji mieszkaniowych i brak miejsc pracy);

³ Wg opracowania własnego w oparciu o informacje GUS 2014 oraz delimitację aglomeracji trójmiejskiej przedstawioną w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego.

- Nadmierne przemieszczenia dzienne (dojazdy do pracy) wynikające z nierównowagi funkcjonalnej pasm urbanizowanych;
- Stosunkowo niewielki zakres procesów suburbanizacji (nie dotyczy to gmin bezpośrednio przyległych do granic administracyjnych Gdyni (np. gm. Szemud).

Synergia potencjałów rozwoju przestrzennego Doliny Logistycznej wobec obszaru metropolitalnego wyrażać się będzie równoważeniem funkcjonalnym wykształconych, pasmowych struktur miejskich oraz znaczącym ograniczeniem przemieszczeń dziennych obciążających istniejące systemy komunikacyjne.

Potencjały Obszaru Metropolitalnego	Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami w Dolinie Logistycznej			
	P1	P2	P3	P4
	Pilotażowe studium obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna	Program rewitalizacji zidentyfikowanych obszarów problemowych w zasięgu wpływu OF Dolina Logistyczna	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rdzenia obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna	Zasób gruntów inwestycyjnych w obszarze funkcjonalnym Dolina Logistyczna
1. Wysoka renta położenia nadmorskiego sprzyjająca lokalizacji i rozwojowi portów morskich				
2. Największa koncentracja potencjału portowo-miejskiego w strefie południowego Bałtyku				
3. Trwałość trendu rozwojowego potencjału portowo-miejskiego				
Szanse (bodźce zewnętrzne)				
1. Gdańsk – Gdynia stanowią silne MEGA wyróżnione wśród 72 największych ośrodków miejskich UE				
2. W hierarchicznym systemie osadniczym kraju Gdańsk – Gdynia stanowią ośrodki o podstawowym znaczeniu dla rozwoju gospodarczego kraju				
3. Metropolia trójmiejska o znaczeniu krajowym jest obszarem integracji węzłów i otoczenia sprzyjając rozpraszaniu się procesów rozwojowych				
4. Porty morskie Gdańska i Gdyni mają podstawowe znaczenie dla gospodarki kraju				

9. INDYKATYWNY PLAN FINANSOWY Z HARMONOGRAMEM REALIZACJI

Przedsięwzięcia	Termin realizacji	Koszt [PLN]	Źródła finansowania
1. Pilotażowe studium obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna	2015-2016	300.000	Budżety Partnerów Programu Operacyjnego; PO Infrastruktura i Środowisko – oś 3; Program Południowy Bałtyk osie priorytetu oś 1 i 2; Region M. Bałtyckiego (w partnerstwie) priorytet 1
2. Program rewitalizacji zidentyfikowanych obszarów problemowych w zasięgu wpływu OF Dolina Logistyczna	2016-2020 (2030)	500.000	Budżety Partnerów Programu Operacyjnego; Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) Projekt „NORDA – Północny Biegun Wzrostu”
3. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego rdzenia OF Dolina Logistyczna	2016-2018	1.000.000	Budżety Partnerów Programu Operacyjnego; PO Infrastruktura i Środowisko – oś 3, oś 2, oś 6; Program Południowy Bałtyk osie priorytetu – oś 1 i 2
4. Zasób gruntów inwestycyjnych w obszarze funkcjonalnym Doliny Logistycznej	2018-2022	60.000.000	Budżety Partnerów Programu Operacyjnego; RPO dla Województwa Pomorskiego oś priorytetu 8 – konwersja; Region M. Bałtyckiego (w partnerstwie) priorytet 1 i 2

Programy:

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
 - oś 2 – ochrona środowiska adaptacja do zmiany klimatu
 - oś 3 – rozwój infrastruktury transportowej,
 - oś 6 – ochrona i rozwój dziedzictwa kulturowego,
- Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego (RPO)
 - oś priorytetu 8 – konwersja
- Program Południowy Bałtyk osie priorytetu oś 1 i 2
- Program Region Morza Bałtyckiego (w partnerstwie)
 - priorytet 2 – efektywne gospodarowanie zasobami naturalnymi (w partnerstwie)
 - priorytet 1 – potencjał dla innowacji (w partnerstwie)
- Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) Projekt „NORDA – Północny Biegun Wzrostu”

10. PLAN MONITOROWANIA REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘĆ

Program operacyjny w zakresie rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami dla Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna, określa optymalny kierunek rozwoju tego obszaru poprzez realizację Scenariusza I – Cała Naprzód, poprzez cztery przedsięwzięcia kluczowe, oparte na obszarach problemowych występujących na trzech poziomach powiązań:

- Nadmorskość a rozwój przestrzenny,

- Metropolitalność a rozwój przestrzenny,
- Lokalność – transformacja zagospodarowania terenów na poziomie lokalnym z elementami rewitalizacji.

Uzyskanie zamierzonych celów zdefiniowanych w Strategii rozwoju wymusza sprawną realizację wszystkich założonych przedsięwzięć planistycznych. Ze względu na rozproszoną liczbę interesariuszy Projektu Dolina Logistyczna oraz kapitałochłonność inwestycji w zakresie rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami istnieje szereg ryzyk, które już na początku należy zidentyfikować i przewidzieć odpowiednie działania korygujące i naprawcze w przypadku wystąpienia niekorzystnych zjawisk. Ryzyka w realizacji przedsięwzięć mogą dotyczyć:

- przekroczenia terminu realizacji przedsięwzięć,
- zwiększenia kosztów inwestycji przy przedsięwzięciach własnych oraz kosztów inwestycji mających wpływ na kwotę wkładu własnego,
- niekorzystnych zmian zagospodarowania terenów istotnych dla realizacji programu.

Istnieją również ryzyka związane z przygotowaniem, przeprowadzeniem i wdrożeniem przedsięwzięć, a zatem mogą dotyczyć nieprawidłowości już na etapie wstępnym (np. właściwa delimitacja obszaru), w trakcie jego realizacji (związane z różnicami warsztatowymi zespołów planistycznych) lub po zakończeniu działań (wdrażanie ustaleń przez różne JST).

Wobec powyższego należy przewidzieć i wdrożyć procedury kontroli i monitorowania kluczowych przedsięwzięć przez Komitet Wykonawczy, składający się z przedstawicielami wszystkich Partnerów Programu. Do zadań Komitetu Wykonawczego – w zakresie wynikającym z Programu Operacyjnego należeć powinno:

- czuwanie nad realistycznym harmonogramem inwestycji w zakresie rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami na wszystkich szczeblach jego realizacji;
- raportowanie przebiegu realizacji przedsięwzięć, oraz prowadzenie analiz dotyczących sytuacji i trendów rozwojowych interesariuszy Projektu, w wymiarze gospodarczym, społecznym i przestrzennym Doliny Logistycznej;
- zgłaszanie wszelkich nieprawidłowości wpływających na możliwość wystąpienia zagrożeń w realizacji przedsięwzięć;
- ścisła współpraca z wszystkimi Partnerami i interesariuszami projektu, w celu maksymalizacji efektywności osiągania założonych celów rozwojowych w zakresie rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami i jego wpływu na pozostałe obszary: gospodarkę i transport.

Komitet Wykonawczy zobowiązany jest do przygotowywania raportów (z określoną częstotliwością roczną lub półroczną) dotyczących stanu realizacji przedsięwzięć z zakresu rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami.

Przewidywane raporty powinny łączyć funkcję analityczną, prezentującą okresowe sprawozdanie w ujęciu rzeczowym oraz finansowym oraz funkcję informacyjno-promocyjną, ukazującą oddziaływanie określonych inwestycji na rozwój społeczno-gospodarczy Doliny Logistycznej, jej kluczowych Partnerów, Obszar Metropolitalny Trójmiasta oraz województwo pomorskie.

11. SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA OF DOLINA LOGISTYCZNA NA SYTUACJĘ SPOŁECZNO-GOSPODARCZĄ OBSZARÓW PRZYLEGAJĄCYCH

Obszar Funkcjonalny „Dolina Logistyczna” nie ma charakteru przestrzennie ciągłego. Składa się ze zwartego obszaru rdzenia położonego w dnie Pradoliny Kaszubskiej na odcinku od nabrzeży portu morskiego Gdynia do wschodnich granic miasta Reda oraz z rozproszonych terenów inwestycyjnych, leżących na obszarze gmin Kosakowo, Wejherowo, miasta Redy i Wejherowa.

Obszary kluczowe **rdzenia** tworzą:

- bezpośrednie zaplecze Portu Gdynia na terenie gminy Gdynia do granic administracyjnych z Rumią i Kosakowem;
- obszary przylegające do terenów wskazanych powyżej – na terenie Rumii i Kosakowa;
- tereny Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie (w realizacji) i tereny przylegające do portu lotniczego.

W skład obszarów rozproszonych – perspektywicznych wchodzi:

- obszary strefy przylegającej do trasy Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej w granicach miasta Reda;
- Wejherowo;
- Wejherowo-Dzielnica Przemysłowa;
- gmina Wejherowo,
- tereny PSSE Żarnowiec;

Dolina Logistyczna będzie skutecznym narzędziem pozwalającym na rozwiązanie problemów stref substandardowych, poprzemysłowych czy pokolejowych, niewątpliwie w sposób zdecydowany wpłynie na sytuację społeczno-gospodarczą obszarów przylegających. Oddziaływanie Doliny Logistycznej na sytuację społeczno-gospodarczą otoczenia odbywać się będzie na trzech poziomach powiązań:

- **Nadmorskość:**
 - dynamiczny rozwój przestrzenny funkcji transportowych – przede wszystkim portowych.
- **Metropolitalność:**
 - postępująca integracja terenu Doliny Logistycznej, który docelowo stworzy Obszar Funkcjonalny o silnych powiązaniach społeczno-gospodarczych
 - realizacja dynamicznego scenariusza rozwoju subregionu gdyńskiego, jako części Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta.
- **Lokalność** – transformacja zagospodarowania terenów na poziomie lokalnym (z elementami rewitalizacji):
 - rozwój społeczno-gospodarczy poprzez scalanie w obszar funkcjonalny Doliny Logistycznej.
 - wykorzystanie obszarów zdegradowanych po ich rewitalizacji.

12. RAPORT Z PARTYCYPACJI SPOŁECZNEJ

W ramach prac nad Programem Operacyjnym w zakresie rozwoju przestrzennego dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna odbyły się konsultacje i spotkania przedstawicieli Wykonawcy z zespołem merytorycznym ds. opracowywania dokumentów strategicznych i operacyjnych. Spotkania odbyły się w terminach: 29.12.2014, 19.01.2015, 18.02.2015.

W ramach Projektu „NORDA – Północny Biegun Wzrostu” odbyły się warsztaty dotyczące zagadnień z zakresu planowania strategicznego i przestrzennego, stymulowania rozwoju gospodarczego oraz rozwoju turystyki. Warsztaty przeprowadzono dla przedstawicieli wszystkich Partnerów w Projekcie, miały na celu przedstawienie zakładanych kierunków rozwoju na obszarach funkcjonalnych Dolina Logistyczna i Nadmorski Obszar Usługowy NORDA. W warsztatach, które odbyły się w dniach 27.01.2015 – 29.01.2015 wzięli także udział przedstawiciele organizacji, uczelni z terenów należących do obu obszarów funkcjonalnych: Fundacja Gospodarcza w Gdynia, Akademia Morska w Gdyni, Polska Regionalna Organizacja Turystyczna, Sea Park.

Działania związane z partycypacją społeczną projektu Programu Operacyjnego odbywały się kilkustopniowo. W tym do najważniejszych, należały zarówno spotkania, konsultacje bezpośrednie, prezentacja założeń w trakcie warsztatów, jak i wysłanie projektu do szerokiej grupy Partnerów społecznych.

Główne działania związane z przebiegiem konsultacji, partycypacją społeczną:

- Zwrócenie się z prośbą o zaopiniowanie proponowanych w ramach Programu Operacyjnego przedsięwzięć. Zwrócono się do przedstawicieli firm, organizacji pozarządowych, uczelni z terenów obszarów funkcjonalnych NOU NORDA i Dolina Logistyczna (m.in. Risk CE, Fundacja Gospodarcza Gdynia, Morski Instytut Rybacki, Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza)
- Zwrócenie się z prośbą o zaopiniowanie Projektów Programów Operacyjnych. Z zapytaniem zwrócono się do wszystkich Partnerów Projektu oraz członków zespołów merytorycznych. Wśród Partnerów wytypowano specjalizujące się jednostki, osoby do zaopiniowania konkretnych Programów Operacyjnych. Dodatkowo zwrócono się o opinie do przedstawicieli przedsiębiorców, uczelni, organizacji z terenów obu obszarów funkcjonalnych (m.in. Pracodawcy Pomorza, Akademia Morska w Gdyni, Lokalna Grupa Działania Małe Morze, Bank Gospodarstwa Krajowego, Invest Pomerania).

Podsumowanie etapu partycypacji:

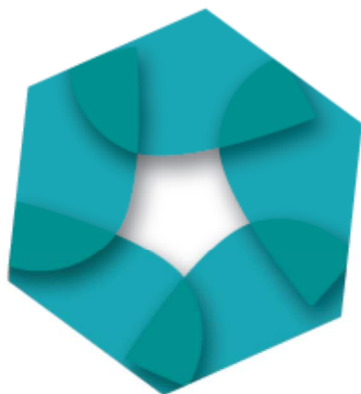
- Większość Partnerów odpowiedziało pozytywnie na przesłany projekt Programu, wysyłając informacje o nie wnoszeniu do projektu swoich uwag.
- Otrzymane, uwagi, sugestie w znacznej części umieszczono w projektach Programów Operacyjnych. Uwagi dotyczyły głównie chęci uczestniczenia w przedsięwzięciach, oraz występowania obszarów problemowych na terenach danych gmin.

LITERATURA

- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, przyjęta przez Radę Ministrów dnia 13 grudnia 2011 r.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, uchwała Nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r. [dostęp 12-16 stycznia 2015];
http://urząd.pomorskie.eu/pl/dokumenty_strategiczne/plan_zagospodarowania_przestrzennego
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, Załącznik nr 1 do Uchwały nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 roku. [dostęp 19-23 stycznia 2015]; http://www.pomorskie.eu/res/strategia2020/pomorskie_srwp2020.pdf
- Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku, przyjęta przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy 11 sierpnia 2014 roku;
<http://www.port.gdynia.pl/pl/port/strategia-rozwoju?showall=1&limitstart=>
- Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050;
- Strategia rozwoju gminy Kosakowo 2008-2020
- Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego gminy Wejherowo na lata 2014-2021, Załącznik nr 1 do Uchwały Nr XXXII/367/2013 Rady Gminy Wejherowo z 26 czerwca 2013 r.;
- Strategia Rozwoju Wejherowa na lata 2012-2022;
- Strategia Rozwoju Miasta Rumii;
- Strategia Rozwoju Miasta Reda do 2020 roku;
- Strategia Rozwoju Gdyni;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Wejherowa;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wejherowo;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rumii;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Redy;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kosakowo;
- Biała Księga Infrastruktury 2013;
- Strategia rozwoju transportu do 2020 roku;
- Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku, Min. Gosp. Morskiej 2007;
- Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020, MTBiGM 2013;
- Dolina Logistyczna – SMAB (projekt SoNorA) – Gdynia 2011
- Gateway Function in Cities – Eson – Territorial Observation No. 9, 2013 Luxemburg

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Delimitacja obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna	9
Rysunek 2. Wizja rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna wg studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.....	11
Rysunek 3. Rodzaje wymaganych interwencji na założonych poziomach powiązań obszarów problemowych.....	16
Rysunek 4. Fragment terenu OF Dolina Logistyczna na tle rysunków aktualnych studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast Gdyni i Rumii oraz gminy Kosakowo	17
Rysunek 5. Fragment terenu OF Dolina Logistyczna na tle rysunków aktualnych studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast Rumii i Redy oraz gminy Kosakowo	18
Rysunek 6. Schemat powiązań pomiędzy kluczowymi przedsięwzięciami w OF Dolina Logistyczna ..	19
Rysunek 7. Główne pola identyfikacji obszarów wskazanych do rewitalizacji w OF Dolina Logistyczna	22
Rysunek 8. Potencjały i powiązania obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna	25
Rysunek 9. Dostępność komunikacyjna terenów inwestycyjnych względem Portu Gdynia (po realizacji OPAT).....	34



NORDA

PÓŁNOCNY BIEGUN WZROSTU

Gdynia 2015