

Strategia Zrównoważonego Rozwoju
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)



Rys. 1: Deklaracja współpracy „Doliny Logistycznej”



Podejmując inicjatywę współpracy, ukierunkowanej na powstanie Europejskiej Subregionalnej Strefy Funkcjonalnej „Dolina Logistyczna”, zwanej dalej „Dolina Logistyczna”, na terenie:

miasta Gdyni - miasta Rumi - miasta Redy - miasta Wejherowa -
gminy Kosakowo - gminy Wejherowo

1. Przyjmujemy - jako cel nadrzędny - wszechstronny i zintegrowany rozwój infrastruktury, decydującej o atrakcyjności i innowacyjności gospodarczej oraz osadniczej w obszarze „Doliny Logistycznej” a także o wysokiej jakości życia mieszkańców gmin leżących w strefie „Doliny Logistycznej”.
2. Przyjmujemy, że inicjatywa „Dolina Logistyczna” opiera się o 90-letnią tradycję wspólnoty i współpracy oraz umacnia współczesne struktury tej współpracy szczególnie - „Komunalny Związek Gmin „Dolina Redy i Chylonki”.
3. Przyjmujemy, że inicjatywa nasza, poprzedzona wspólnymi przygotowaniem, wspiera bezpośrednio Stowarzyszenie Miast Autostrady Bursztynowej - partnera projektu „SoNorA” - South-North Axis - i jest bezpośrednim efektem tego projektu - a więc ma znaczenie międzynarodowe.
4. Przyjmujemy, że inicjatywa nasza wspiera rozwój Pomorza a także samorząd województwa pomorskiego - koordynatora i organizatora projektu „Korytarz Bałtyk-Adriatyk” na terenie Polski.
5. Przyjmujemy, że inicjatywa nasza wspiera Rząd RP - w jego dążeniu do rozwoju sieci TEN-T na terenie naszych miast i gmin.
6. Przyjmujemy, że inicjatywa nasza wspiera rozwój gospodarki morskiej, reprezentowanej przez wielu pracodawców działających na terenie naszych miast i gmin a szczególnie Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A
7. Przyjmujemy, że inicjatywa nasza zapewnia spójność i rozwój całej Aglomeracji Trójmiejskiej. Szczególnie aktualnym celem jest zapewnienie nowoczesnej, multimodalnej dostępności komunikacyjnej portu, opartej o terminal kolejowy („suchy port”) oraz Obwodnicę Północną Aglomeracji Trójmiejskiej i Drogę Czerwoną.
8. Przyjmujemy, że inicjatywa „Dolina Logistyczna” pozyska partnerstwo z władzami państwowymi i wojewódzkimi, odpowiedzialnymi za realizację Strategii Rozwoju Kraju i Pomorza.
9. Przyjmujemy, że inicjatywa „Doliny Logistycznej” nie oznacza ingerencji w ustawowe kompetencje jednostek samorządu terytorialnego i innych podmiotów, ją podejmujących. Jest też inicjatywą otwartą.
10. Przyjmujemy, że dla realizacji inicjatywy „Dolina Logistyczna” utworzony będzie *Komitet Sterujący* z udziałem wszystkich sygnatariuszy niniejszej deklaracji i *Komitet Wykonawczy* - złożony z przedstawicieli Sygnatariuszy w równej liczbie.

27 października 2010

źródło: www.dolinalogistyczna.com

Spis treści

Streszczenie.....	5
I. Uwarunkowania powstania i rozwoju OF "Dolina Logistyczna".....	7
I. 1. Podstawowa charakterystyka OF "Dolina Logistyczna".....	7
I. 2. Podstawowa charakterystyka Portu Gdynia.....	10
I. 3. Uwarunkowania zewnętrzne i trendy rozwoju OF "Dolina Logistyczna".....	12
I. 4. Układ komunikacyjny OF "Dolina Logistyczna".....	13
I. 4.1. Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) w obszarze funkcjonalnym.....	13
I. 4.2. Transport kolejowy.....	14
I. 4.3. Transport drogowy.....	16
I. 4.4. Transport morski.....	21
I. 4.5. Transport lotniczy – Lotnisko Gdynia-Oksywie	25
I. 4.6. Inteligentne Systemy Transportowe (IST) w OF „Dolina Logistyczna”	26
I. 4.7. Wnioski.....	27
II. Diagnoza potencjału rozwojowego OF "Dolina Logistyczna".....	28
II. 1. Ocena powiązań funkcjonalno-przestrzennych "Doliny Logistycznej" i jej otoczenia.....	28
II. 2. Potencjał rozwojowy OF "Dolina Logistyczna"	28
II. 2.1. Potencjał gospodarczy.....	29
II. 2.2. Dostępność transportowa.....	32
II. 2.3. Środowisko naturalne.....	34
II. 2.4. Opinie mieszkańców dotyczące potencjału rozwojowego "Doliny Logistycznej"	35
II. 3. Prognozy rozwoju OF „Dolina Logistyczna”	39
II. 4. Partnerzy inicjatywy "Dolina Logistyczna"	41
II. 5. Analiza SWOT	42
II. 6. Scenariusze rozwoju "Doliny Logistycznej"	46
II. 7. Synergie potencjałów rozwojowych NOU NORDA i OF "Dolina Logistyczna"	51
III. Strategia zrównoważonego rozwoju obszaru funkcjonalnego "Dolina Logistyczna".....	52

III. 1. Odniesienie do dokumentów strategicznych - unijnych, krajowych, regionalnych.....	52
III. 2. Strategia Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku.....	55
III. 3. Wizja "Doliny Logistycznej"	56
III. 4. Cel główny, Cele strategiczne, Priorytety, Działania	56
III.4.1. Cel strategiczny 1: Rozwinięta infrastruktura systemu transportowego „Doliny Logistycznej”, stanowiąca przewagę konkurencyjną.....	61
III.4.2. Cel strategiczny 2: Innowacyjny obszar gospodarczy oparty o sektor usług logistycznych konkurencyjny pod względem lokalizacji działalności przemysłowej.....	62
III.4.3. Cel strategiczny 3: Przestrzeń przyjazna dla aktywności gospodarczej i inwestorów.....	64
III. 5. Mapa OF "Dolina Logistyczna"	65
III. 6. Struktury formalno-prawne służące realizacji Strategii.....	67
III. 7. Plan wdrażania Strategii.....	70
III. 8 Monitoring wdrażania, ocena wyników Strategii	70
III.9. Perspektywa rozwoju obszaru funkcjonalnego do 2050 r.....	73
III. 10. Wspólne założenia strategii OF „Dolina Logistyczna” i NOU NORDA.....	74
Wykaz skrótów.....	75
Wykaz terminów.....	76
Spis rysunków.....	78
Spis tabel.....	78
Literatura i źródła danych.....	79
Załącznik nr 1. Podsumowanie partycypacji społecznej w przygotowaniu strategii.....	85
Załącznik nr 2. Rozmieszczenie linii kolejowych tworzących Stację Gdynia Port	87

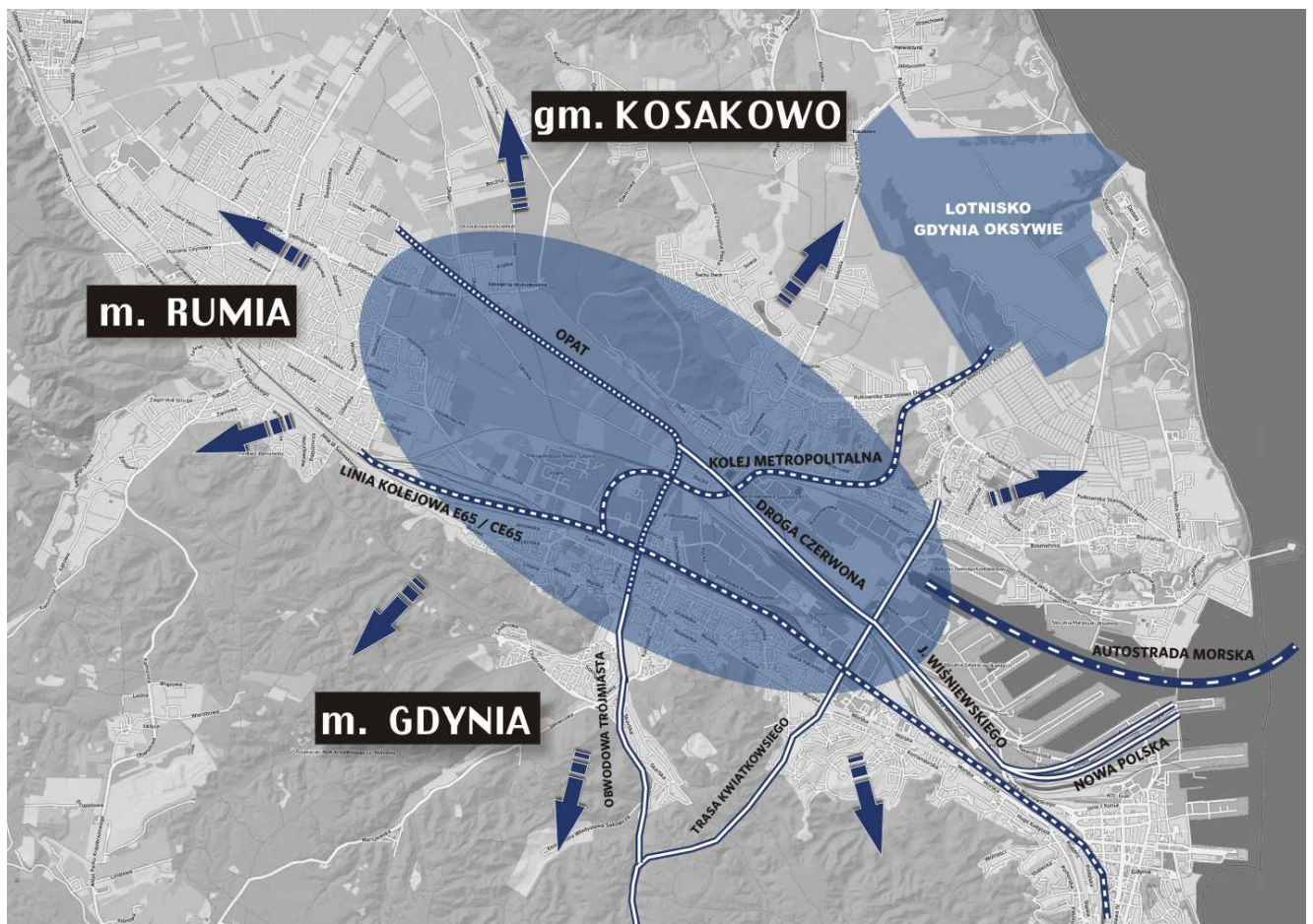
STRESZCZENIE

A. *Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050*, służy realizacji inicjatywy „Dolina Logistyczna”: wszechstronnego i zintegrowanego rozwoju infrastruktury, decydującego o atrakcyjności i innowacyjności gospodarczej oraz osiedleńczej gmin ją tworzących, jak i o wysokiej jakości życia mieszkańców tego obszaru. Kluczowym potencjałem rozwojowym „Doliny Logistycznej” jest gospodarka, w tym sektor Transport-Spedycja-Logistyka, przede wszystkim w obszarze Portu.

Strategia identyfikuje Port Gdynia, jako obszar złożony z terenów należących do Zarządu Portu, Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, gdyńskich stoczni, kolei i wielu innych firm, instytucji i organizacji w nim działających.

Strategia „Doliny Logistycznej” służy wykorzystaniu tego potencjału, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Rys. 2: Kierunki oddziaływania funkcjonalnego w „Dolinie Logistycznej”



Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, UM Gdynia

B. Podstawą strategii są kluczowe **uwarunkowania** rozwoju (wewnętrzne i zewnętrzne) obszaru funkcjonalnego:

a/ kompetencje i doświadczenie partnerów inicjatywy „*Dolina Logistyczna*” osiągnięte ich udziałem w ważnych programach i projektach unijnych,

b/ spójne cele rozwoju w strefie „*Doliny Logistycznej*” i Portu,

c/ szerokie zaplecze organizacji społeczeństwa obywatelskiego, samorządu gospodarczego, ośrodków kształcenia i nauki – w obszarze funkcjonalnym i w obszarze metropolitalnym, do którego należy Gdynia,

d/ spójne z inicjatywą „*Dolina Logistyczna*” cele rozwoju, szczególnie infrastruktury, wskazane w strategiach o znaczeniu regionalnym, krajowym i unijnym.

C. Diagnoza potencjału rozwojowego obszaru funkcjonalnego potwierdza wykonalność inicjatywy „*Dolina Logistyczna*”. Spójne zagospodarowanie obszaru będzie osiągnięte przez zintegrowaną politykę przestrzenną, gospodarczą i transportową.

Systemy transportowe „*Doliny Logistycznej*” i Portu będą rozwijane i scalane w innowacyjnym modelu transportu multimodalnego. Jakość zintegrowanego systemu transportowego zapewnią unijne standardy dotyczące korytarzy transportowych.

Stwierdzono wykonalność celów gospodarczych i społecznych, głównie poprzez wspieranie inicjatywy inteligentnej specjalizacji Pomorza: „*SmartPortCity*”.

Trendy rozwojowe występujące w „*Dolinie Logistycznej*” i w Porcie tworzą „*masę krytyczną*” dla przekształcenia się portu handlowego w port IV generacji, stymulujący rozwój „*Doliny Logistycznej*” i dalszego zaplecza.

Rozwój „*Doliny Logistycznej*” będzie oparty o partnerstwo, wspólną wizję, wiedzę, kompetencję, przedsiębiorczość.

Analiza potencjałów rozwojowych, dokonana metodą SWOT/TOWS umożliwiła przedstawienie 4 scenariuszy rozwojowych obszaru funkcjonalnego, spójnych z scenariuszami rozwoju województwa pomorskiego i Wizji rozwoju obszaru funkcjonalnego „*Dolina Logistyczna*”.

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

Za **Cel Główny** Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050 przyjęto:

Realizacja wizji „*Doliny Logistycznej*”, jako bieguna wzrostu zrównoważonego, wykorzystującego korzyści położenia na styku gospodarki narodowej z gospodarką globalną.

Celami strategicznymi są:

- a/ Rozwinięta infrastruktura systemu transportowego „*Doliny Logistycznej*” stanowiąca przewagę konkurencyjną.
- b/ Innowacyjny obszar gospodarczy, oparty o sektor usług logistycznych, konkurencyjny pod względem lokalizacji działalności przemysłowej.
- c/ Przestrzeń przyjazna dla aktywności gospodarczej i inwestorów.

Strategia wskazuje działania, służące jej realizacji, oparte o efektywne partnerstwo na terenie obszarów funkcjonalnych „*Dolina Logistyczna*” i Nadmorski Obszar Usługowy NORDA oraz Obszaru Metropolitalnego i Pomorza. Jest ona narzędziem do osiągnięcia wysokiej wartości dodanej, przez przyczynianie się do rozwoju obszarów leżących w otoczeniu „*Doliny Logistycznej*”, zarówno bliskich jak i odległych.

W przygotowaniu Strategii brały udział samorzady tworzące „*Dolinę Logistyczną*”, partnerzy społeczno-gospodarczy projektu NORDA – Północny Biegun Wzrostu: Akademia Morska w Gdyni i Polska Izba Spedycji i Logistyki oraz Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Polski Klaster Morski, przedsiębiorcy i mieszkańcy obszaru a także eksperci.

I. Uwarunkowania powstania i rozwoju OF „*Dolina Logistyczna*”

I.1. Podstawowa charakterystyka obszaru funkcjonalnego „*Dolina Logistyczna*”

I.1.1. Inicjatywa „*Dolina Logistyczna*” jest rezultatem projektu unijnego: „**SoNorA**” (Program Europa Środkowa 2007-2013). W projekcie tym Gdynię wspierały miasta: Rumia, Reda, Wejherowo oraz gminy: Kosakowo i Wejherowo, samorząd Pomorza, samorząd gospodarczy, Towarzystwo Urbanistów Polskich oraz zarządy infrastruktury transportowej.

Projekt wykazał silne potencjały rozwojowe w osi korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk. Rekomendowane dla korytarza Bałtyk-Adriatyk tzw. *Logistyczne Centra Kompetencji*, szczególnie na zapleczu portów, wymagają odpowiedniej przestrzeni. W ramach Projektu opracowano projekt przedłużenia trasy korytarza Bałtyk-Adriatyk do Gdyni. Ograniczona dostępność komunikacyjna portu oraz szczupłość jego terenów rozwojowych nie odpowiadają skali przedsięwzięcia, wzorowanego na europejskich „najlepszych praktykach”. Rozwiązano ten problem poprzez wypracowanie idei „*Doliny Logistycznej*” dla strefy bezpośredniego zaplecza Portu, leżącej w obszarze sześciu gmin, połączonej infrastrukturą wiążącą DK6 i linią kolejową nr 202. W strefie tej możliwa jest „rewolucja rozwiązań” problemów transportowych, hamujących rozwój Północnego Pomorza. Partnerem projektu „SoNorA” był również Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

Wykonana „*Koncepcja usprawnienia transportu kolejowego Portu Gdynia*” jest spójna z ideą „*Doliny Logistycznej*”.

Udział w projekcie „SoNorA” był skuteczny. Gdynię i połączenia Portu z zapleczem włączono do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

I.1.2. Projekt „*Bothnian Green Logistic Corridor*” (Program Regionu Morza Bałtyckiego 2007-2013) wypracował innowacyjne i zasobooszczędne podejście do idei korytarzy transportowych.

Partnerami Gdyni w projekcie **BGLC** były: Rumia, Reda i Wejherowo oraz Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, samorząd Pomorza, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni. Region Morza Bałtyckiego jest szczególnie wrażliwy na oddziaływanie gospodarki na środowisko. Kraje regionu wdrażają ideę „zielonych” korytarzy transportowych, spełniających unijne dyrektywy w zakresie zasobooszczędnego, w tym energooszczędnego transportu. Skandynawskie wysokie technologie logistyczne, zastosowane w „*Dolinie Logistycznej*”, przyspieszą rozwój transportu intermodalnego w Polsce.

Udział w projekcie **BGLC** był skuteczny. „Strategia BGLC” wskazuje „*Dolinę Logistyczną*”, jako ogniwo skandynawsko-kontynentalnych łańcuchów logistycznych.

Rezultatami projektu **BGLC** są m. in.:

- koncepcja „suchego portu” (port intermodalny) w bezpośrednim zapleczu portu w Gdyni,
- idea „węzła miejskiego” Gdyni - sieć zintegrowanego systemu transportowego w Gdyni,
- forum transferu wiedzy – Think-Tank „*Dolina Logistyczna*”.

I.1.3. Partnerzy inicjatywy „*Dolina Logistyczna*” są członkami **Komunalnego Związku Gmin „Dolina Redy i Chylonki”**, powołanego dla solidarnego rozwijania gospodarki komunalnej.

KZG wykonuje zadania publiczne w zastępstwie gmin oraz koordynuje ich działania. Jest przy tym miejscem tworzenia strategii, forum dyskusji oraz platformą osiągnięcia porozumień.

I.1.4. Inicjatorzy „*Doliny Logistycznej*” należą do **Metropolitalnego Forum Wójtów, Burmistrzów, Prezydentów i Starostów NORDA** – platformy współpracy jednostek samorządu terytorialnego (jst) w obszarze Północnego Pomorza.

Forum NORDA prowadzi wspólną politykę rozwoju subregionalnego. Osiąga wysoki poziom zgodności priorytetów rozwoju, także w polityce rozwoju regionalnego.

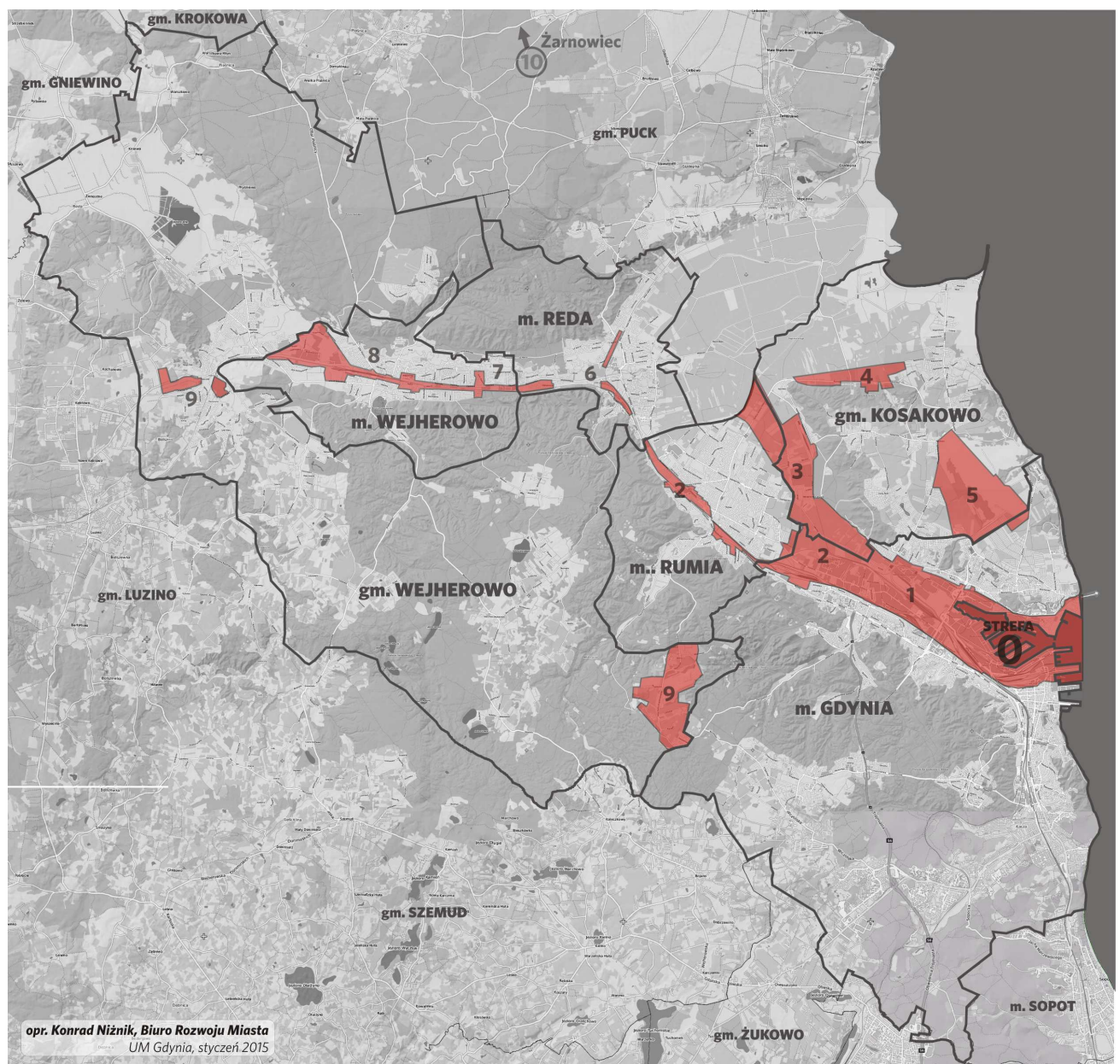
I.1.5. Doświadczenie i wiedza pozyskane przy realizacji projektu „SoNorA” ułatwiły delimitację „*Doliny Logistycznej*”. Tworzy ją **obszar rdzenia**, określony jako obszar kluczowy:

- a) 1 – bezpośrednie zaplecze Portu na terenie Gdyni,
- b) 2, 3, 4 – bezpośrednie zaplecze Portu na terenie Rumi i Kosakowa,
- c) 5 – Lotnisko Gdynia-Oksywie;

oraz **obszary pomocnicze**, określone, jako obszary perspektywiczne:

- a) 6 – Reda,
- b) 7 – Wejherowo,
- c) 8 – Wejherowo-Dzielnica Przemysłowa,
- d) 9 – Gmina Wejherowo
- e) 10 – PSSE Żarnowiec;

Rys. 3: Obszar Funkcjonalny „Dolina Logistyczna”



Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, UM Gdynia

Tabela 1: Powierzchnia obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna” (2013)

	Gdynia	Kosakowo	Reda	Rumia	Wejherowo	gm. Wejherowo	
PRZESTRZEŃ							Razem
powierzchnia ogółem (w ha)	13 514,0	5 014,0	3 346,0	3 010,0	2 699,0	19 425,0	47 008,0
w tym: "Dolina Logistyczna" (w ha)	728,0	860,0	98,0	309,0	327,0	288,0	2610,0
grunty komunalne (w ha)	2 223,0	462,0	245,0	380,5	539,9	618,4	4 468,8
w tym: "Dolina Logistyczna" (w ha)	174,5	85,5	9,0	31,5	45,5	51,0	397,0
powierzchnia objęta mpzp (w %) powierzchni ogółem	26,4	43,4	32,8	66,4	95,2	12,2	-
w tym: "Dolina Logistyczna" (w %)	35,0	3,2	1,0	65,0	100,0	79,0	-

źródło: Biuro Rozwoju Miasta UM Gdynia

I.1.6. Zintegrowana polityka rozwoju w obszarze „Dolina Logistyczna”, spójna z polityką rozwoju NOU NORDA, Obszaru Metropolitalnego i regionu, daje szansę na uporządkowanie, restrukturyzację i rewitalizację chaotycznie rozwijającej się zabudowy w dnie Pradoliny Kaszubskiej.

I.2. Podstawowa charakterystyka Portu Gdynia

I.2.1. Port ma podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej. Jest węzłem transeuropejskiej i globalnej sieci transportowej; portem wielofunkcyjnym: transportowym, dystrybucyjno-logistycznym i przemysłowym.

Realizowany kompleksowy program rozwoju Portu, zwiększa jego przepustowość i możliwość przyjmowania największych statków na Bałtyku (*Baltmax*).

Wspólnie z terenami stoczniovymi (w tym z Podstrefą PSSE), Port tworzy zwartą, portową przestrzeń gospodarczą, wymagającą dostępności komunikacyjnej, zgodnej ze standardami UE.

Działalność gospodarcza w tej strefie ma silną tendencję wzrostu, zapewniając coraz więcej miejsc pracy, również w dalszym zapleczu gospodarczym.

Terminale towarowe Portu należą do globalnych operatorów logistycznych. To decyduje o udziale Portu w gospodarce globalnej.

Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 r. przyjęła Wizję Portu, jako „(...) uniwersalny port multimodalny, logistyczny węzeł transportowy korytarza północ – południe, zdolny do kreowania przewag rynkowych”.¹

Dzięki rozbudowie i modernizacji infrastruktury transportowej, szczególnie w Korytarzu Bałtyk-Adriatyk, będzie ułatwione korzystanie z Portu przez kraje, pozbawione dostępu do morza.

Rozpoczęte przygotowania kompleksowej modernizacji stacji kolejowej Gdynia Port oraz planowane inwestycje drogowe, umożliwią powstanie nowoczesnego, multimodalnego węzła transportowego, podnoszącego konkurencyjność Portu.

1.2.2. Modernizacja infrastruktury zaplecza Portu nie jest jedynym celem strategii.

Globalny wymiar działalności portowej zwiększa ryzyko jej wrażliwości na globalne kryzysy.

Dla stabilizacji rozwoju Portu pożądany jest rozwój przemysłu, handlu i usług w strefie bezpośredniego zaplecza Portu, wykorzystujących sąsiedztwo terminali do obsługi połączeń żeglugowych.

Bliskość zaplecza gospodarczego wobec Portu obniża koszty transportu, a więc podnosi konkurencyjność gospodarki i tym samym Portu.

Kluczowymi celami *Strategii rozwoju Portu Gdynia* w odniesieniu inicjatywy „*Dolina Logistyczna*” są:

a/ zmiana modelu funkcjonowania portu na port IV generacji,

b/ pozyskanie nowych terenów na rozwój, w tym w obszarze „*Doliny Logistycznej*”.

Port i „*Dolina Logistyczna*” tworzą rozległą strefę rozwoju. Nowoczesna infrastruktura transportowa i globalne łańcuchy logistyczne uczynią ją biegunem wzrostu o znaczeniu europejskim.

1.2.3. W granicach Portu rozwijany jest innowacyjny przemysł morski.

Bałtycki Port Nowych Technologii PSSE, skupia na obszarze 10 ha innowacyjne firmy stoczniowe.

Na powierzchni kolejnych 40 ha rozwijają się inne firmy stoczniowe, w tym kolebka gdyńskiego przemysłu stoczniowego – Stocznia „*Nauta*”.

Rewitalizacja przemysłu stoczniowego w Gdyni (w tym Stoczni Marynarki Wojennej RP) jest faktem.

PSSE i przemysł stoczniowy Gdyni stają się strategicznym partnerem inicjatywy „*Dolina Logistyczna*”.

1.2.4. W bezpośrednim otoczeniu Portu działalność prowadzi ok. 200 firm sektora TSL. Powstała już *pre-Dolina Logistyczna*.

Na podstawie ankiety², dotyczącej bezpośredniego otoczenia portu stwierdzono, że podejmowane w ramach projektu BGLC działania mają prowadzić do rozwoju na tym obszarze „bieguna wzrostu”, opartego o sektor usług logistycznych, transportowych i produkcji przemysłowej, wykorzystującego położenie przy europejskich szlakach komunikacyjnych i bliskość gdyńskiego Portu.

¹ Tekst oryginalny opublikowany na stronie internetowej: <http://www.port.gdynia.pl/pl/port/strategia-rozwoju>.

² Ankieta przeprowadzona przez Biuro Rozwoju Miasta UM Gdyni w okresie wrzesień – październik 2012 r.

I.3. Uwarunkowania zewnętrzne i trendy rozwoju OF „Dolina Logistyczna”

I.3.1. Trendy i uwarunkowania globalne

- a/ Globalizacja gospodarki sprzyja rozwojowi logistyki globalnej, zwłaszcza w grupie ładunków wysokowartościowych.
- b/ Postępuje konsolidacja podmiotów rynkowych, w tym w sektorze żeglugi. Rozwija się żegluga bliskiego zasięgu, zwiększają się jednostkowe rozmiary statków i rośnie wolumen obrotów portowych.
- c/ Porty morskie zmieniają swoje funkcje gospodarcze. Przejmują rolę centrów logistyczno-dystrybucyjnych i informacyjnych, a ich części przekształcają się w platformy logistyczne, powiązane z terminalami w głębi lądu i z innymi portami - dla poszerzania obszarów obsługiwanych przez porty morskie.
- d/ Powierzenie produkcji i magazynowania czy dystrybucji podmiotom zewnętrznym (outsourcing) generuje wzrost zapotrzebowania gospodarki na transport.
- e/ Rośnie rola technologii informacyjnych i komunikacyjnych ICT oraz internetu, jako podstawowego narzędzia technologicznego w ramach e-gospodarki i e-logistyki.

I.3.2. Trendy i uwarunkowania europejskie

- a/ Budowa jednolitego europejskiego obszaru transportu, zapewniającego łatwość przemieszczania się obywateli i towarów.
- b/ Integracja infrastruktury transportu w ramach multimodalnych korytarzy, służących dalszej koncentracji przewozów towarowych i pasażerskich, również dzięki wydajniejszym środkom transportu. Rozwój inicjatywy „autostrad morskich”, łączących lądowe korytarze transportowe.
- c/ Rosnące wymogi środowiskowe nakładające ograniczenia działalności, np. w zakresie transportu drogowego. Preferowanie kierunku rozwoju to transport wodny i kolejowy.
- d/ Prowadzenie polityki transportowej służącej integracji europejskiej. Wyrównywanie dysproporcji w zakresie jakości infrastruktury transportowej występujących w całym obszarze UE.
- e/ Rosnący wpływ unijnych regulacji na kształt i rozwój infrastruktury transportowej (np. instytucja unijnych koordynatorów korytarzy transportowych).
- f/ Rosnące znaczenie wymiaru miejskiego w polityce rozwoju UE (np. „węzły miejskie” TEN-T).

I.3.3. Trendy i uwarunkowania krajowe i regionalne

a/ Wzrost sprawności administracyjnej, służącej spójnemu rozwojowi na wszystkich poziomach podziału terytorialnego i w obszarach funkcjonalnych. Rozwój ten ma jednolite podstawy prawne i programowe, spójne z polityką rozwoju w obszarze UE.

b/ Poprawa dostępności komunikacyjnej regionów podnoszącej konkurencyjność portów polskich, obsługujących szybko rosnącą ilość towarów.

c/ Rosnące znaczenie polityki miejskiej oraz obszarów funkcjonalnych w polityce rozwoju kraju.

I. 4. Układ komunikacyjny OF „Dolina Logistyczna”

I.4.1. Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) w OF „Dolina Logistyczna”

Obszar funkcjonalny skupia odcinki tzw. „ostatniej mili” połączeń lądowych i morskich, należących do *sieci bazowej* TEN-T, w ramach korytarza Bałtyk – Adriatyk. Są nimi połączenia drogowe i kolejowe z portem morskim Gdyni i z portem lotniczym Gdańsk-Rębiechowo im. Lecha Wałęsy, stanowiące przedłużenie dróg krajowych: A1, S6, S7 i linii kolejowych: E65/C-E65 (w tym Europejski Korytarz Towarowy nr 5).

Morską trasą *sieci bazowej* TEN-T jest „autostrada morska” Gdynia-Karlskrona (Szwecja).

Węzłem *sieci bazowej* TEN-T jest port morski Gdyni.

Termin realizacji tej sieci upływa 31.12.2030 r.³

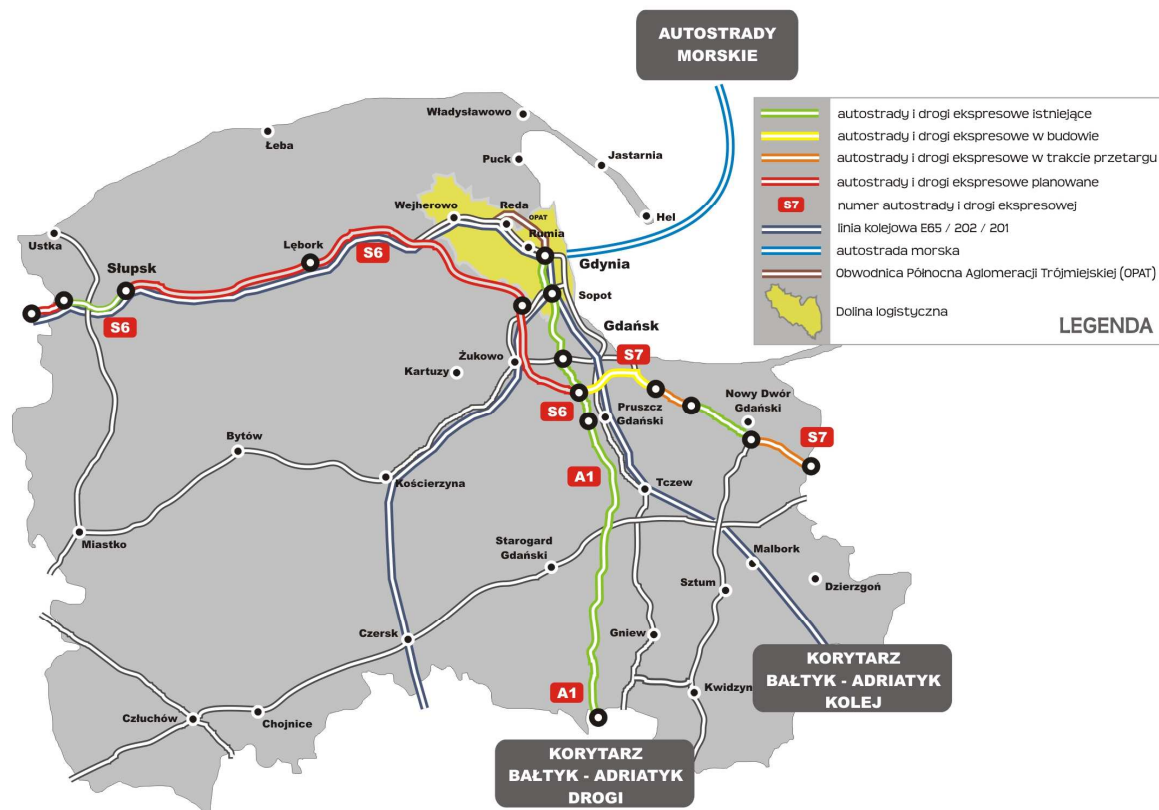
Obszar funkcjonalny skupia też drogowe i kolejowe połączenia i węzły, włączone do *sieci kompleksowej* TEN-T, w tym linie kolejowe: nr 201 i nr 202 oraz infrastrukturę tzw. „węzła miejskiego” Gdańsk, ustanowionego dla metropolii trójmiejskiej.

Termin jej realizacji wyznaczono na 31.12.2050 r.⁴

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U.UE.L.2013.348.1).

⁴ Ibidem.

Rys. 4: Sieć TEN-T w obszarze funkcjonalnym



źródło: Biuro Rozwoju Miasta, UM Gdynia

Transeuropejskie połączenia lądowe i morskie w strefie „Doliny Logistycznej” tworzą węzeł transportowy i logistyczny. Determinuje on kształt regionalnego i (spójnego z nim) subregionalnego systemu transportowego.

I.4.2 Transport kolejowy

Układ kolejowy obszaru funkcjonalnego oparty jest o *Gdyński Węzeł Kolejowy* (stacje: Gdynia Główna, Gdynia Port, Gdynia Chylonia). Stanowi on element przyszłego metropolitalnego węzła kolejowego, obejmującego stacje skrajne: Wejherowo i Gdańsk Główny.

I.4.2.1. Identyfikacja infrastruktury kolejowej, jej charakterystyka i plany inwestycyjne

I.4.2.1.1. Połączenia kolejowe ważne dla rozwoju „Doliny Logistycznej”

- linia kolejowa nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port (*Centralna Magistrala Węglowa*).

Najbardziej obciążonym odcinkiem w ruchu pasażerskim jest odcinek Gdańsk Osowa – Gdynia Główna. Wzrost znaczenia w ruchu pasażerskim nastąpi po uruchomieniu przewozów Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM), która połączy centra Gdańska i Gdyni z ich portami lotniczymi.

Najbardziej obciążonym odcinkiem w ruchu towarowym jest odcinek Gdynia Główna – Gdynia Port.

- linia kolejowa nr 202 Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński (styczna do linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny), która na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Główna należy do korytarza E65/C-E65 (Bałtyk-Adriatyk). Obsługuje ruch pasażerski i towarowy.

- **linia kolejowa nr 250** Gdańsk Główny – Rumia. Linia zarządzana jest przez spółkę PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o. o.

- **linia kolejowa nr 228** Rumia – Gdynia Port Oksywie – obsługuje ruch towarowy.

Rozmieszczenie linii kolejowych tworzących Stację Gdynia Port jest przedstawiony na mapie stanowiącej załącznik nr 2 do *Strategii*.

I.4.2.1.2. Stacja Gdynia Port

Jest centralnym węzłem kolejowym „*Doliny Logistycznej*”, dla końcowych odcinków połączeń, wskazanych w pkt. I.4.2.1.1. Do cech wyróżniających stację należy:

- Układ torowy ukształtowany w okresie, kiedy transport kolejowy zapewniał 100% obsługi Portu. W 2014 r. udział kolei w obsłudze Portu wynosił ok. 40% ogółu przeładowywanych towarów.
- Liczba i układ elementów infrastruktury kolejowej w znacznym stopniu nie odpowiada potrzebom miasta i Portu. Zły stan techniczny dotyczy ok. 80% długości torów.
- Usytuowanie układów torowych koliduje z ciągami komunikacyjnymi ruchu drogowego.
- Linie kolejowe nie są zintegrowane z portowym układem drogowym, co eliminuje je z operacji związanych z transportem intermodalnym.

I.4.2.1.3. Charakterystyka infrastruktury kolejowej

Największym problemem dla *Gdyńskiego Węzła Kolejowego* jest zmniejszająca się rezerwa przepustowości tras kolejowych. Narasta problem kolejowej obsługi gospodarki Północnego Pomorza. Gospodarka Gdyni i obszaru funkcjonalnego nie dysponuje kolejowym terminalem towarowym (Gdynia Towarowa). Korzysta, praktycznie wyłącznie, z transportu drogowego, co istotnie podnosi koszty społeczne tego rodzaju transportu, w tym emisję spalin. Namiastką Gdyni Towarowej jest tzw. wyładownia publiczna w centrum Gdyni – ale bez zaplecza magazynowego.

I.4.2.1.4 Plany inwestycyjne

Od 2011 r. realizowany jest wieloletni program modernizacji połączeń kolejowych Portu (i „*Doliny Logistycznej*”) oraz infrastruktury kolejowej w samym Porcie.

W efekcie tych prac powstanie nowoczesna infrastruktura komunikacyjna dla potrzeb Portu, optymalizacja liczby torów odstawczych, co pozwoli na bardziej racjonalne wykorzystanie części terenów kolejowych na funkcje komercyjne, związane z obsługą i składowaniem ładunków.

Nowy, zasobooszczędny układ torowy będzie zintegrowany z nowym układem drogowym „*Doliny Logistycznej*”. W tym kontekście istotna jest budowa ogólnodostępnych torów ładunkowych dla wszystkich przewoźników kolejowych i ich klientów, w tym również dla firm zlokalizowanych na obszarze „*Doliny Logistycznej*” oraz budowa ogólnodostępnego terminala kolejowo-drogowego (Gdynia Towarowa).

Terminal ten ma powstać w strefie Stacji Gdynia Port, w miejscu umożliwiającym połączenie infrastruktury drogowej, kolejowej i przesyłowej. Takim miejscem może być teren leżący na pograniczu Rumi i gminy Kosakowo, obok terminala Operatora Logistycznego Paliw Płynnych (OLPP). PKP PLK SA przygotowuje się również do kompleksowej modernizacji całej Stacji Gdynia Port.

I.4.2.1.5 Warunki transportu ładunków ponadgabarytowych do i z Portu

Analizę warunków transportu ładunków ponadgabarytowych oparto o studium przypadku: przewóz transformatorów i generatorów o masie 100 ÷ 300 t. Przewozy takie odbywają się na wieloosiowych platformach, wg zasad obowiązujących dla przesyłek nadzwyczajnych⁵.

Transport ładunków ponadgabarytowych odbywa się po linii nr 201, w relacjach z głębi kraju do Portu. Na odcinku przed stacją Gdynia Główna Osobowa linia ta charakteryzuje się dużymi pochyleniami i łukami o małych promieniach, co utrudnia przewóz przesyłek nadzwyczajnych o przekroczonej skrajni ładunkowej. Tym niemniej, z racji swojego położenia i braku tras alternatywnych, linia ta powinna nadal spełniać rolę przy przewozie tego typu ładunków do Portu.

„Wąskie gardła” i ograniczenia dotyczące przewozów ponadgabarytowych i z przekrozoną skrajnią występują na nabrzeżach: Śląskim, Polskim, Fińskim, Indyjskim, Stanów Zjednoczonych, Helskim.

I.4.3. Transport drogowy

I.4.3.1 Identyfikacja infrastruktury drogowej

Układ drogowy obszaru funkcjonalnego tworzą następujące drogi publiczne:

- **DK6** – przebiegająca w północnej części kraju przez obszar województw zachodniopomorskiego i pomorskiego (od granicy państwa przez Redę, Gdynię (Obwodnica Zachodnia), Straszyn, Łęgowo);
- **DW100** – o długości ok. 10,2 km, łącząca Rumię z gminą Kosakowo;
- **DW101** – łącząca Pierwoszyno i Kosakowo;
- **DW216** – przebiega przez obszar powiatów: wejherowskiego i puckiego, stanowi połączenie Redy z miejscowościami leżącymi nad Zatoką Pucką;
- **DW218** – przebiegu Krokowa-Gdańsk. W Wejherowie tworzy połączenie DK6 z Obwodnicą Trójmiasta, pozwalając ominąć miasta: Redę, Rumię i Gdynię;
- **DW468** – stanowiąca centralną część głównej arterii komunikacyjnej Trójmiasta, przebiegająca od śródmieścia Gdańska przez Sopot do śródmieścia Gdyni;
- **DW474** – łącząca DW468 z Obwodnicą Trójmiasta, oraz drogi powiatowe i gminne leżące na obszarze poszczególnych gmin.

⁵ Zasady te reguluje Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10(R-57)

Dojazd do Portu z Obwodnicy Trójmiasta odbywa się poprzez ciąg ulic: Eugeniusza Kwiatkowskiego, Janka Wiśniewskiego i Polską. Dojazd do Lotniska Gdynia-Oksywie od strony Gdyni odbywa się ul. Eugeniusza Kwiatkowskiego oraz ul. płk. Stanisława Dąbka.

Dojazd do pozostałych terenów inwestycyjnych „Doliny Logistycznej” odbywa się ulicami:

a/ do bezpośredniego zaplecza Portu na terenie miasta Gdyni – ul. Logistyczną (od strony Estakady Kwiatkowskiego) oraz:

b/ do bezpośredniego zaplecze portu Gdynia na terenie Rumi i gminy Kosakowo – ulicami: gen. Henryka Dąbrowskiego w Rumi oraz Dębogórską w Kosakowie,

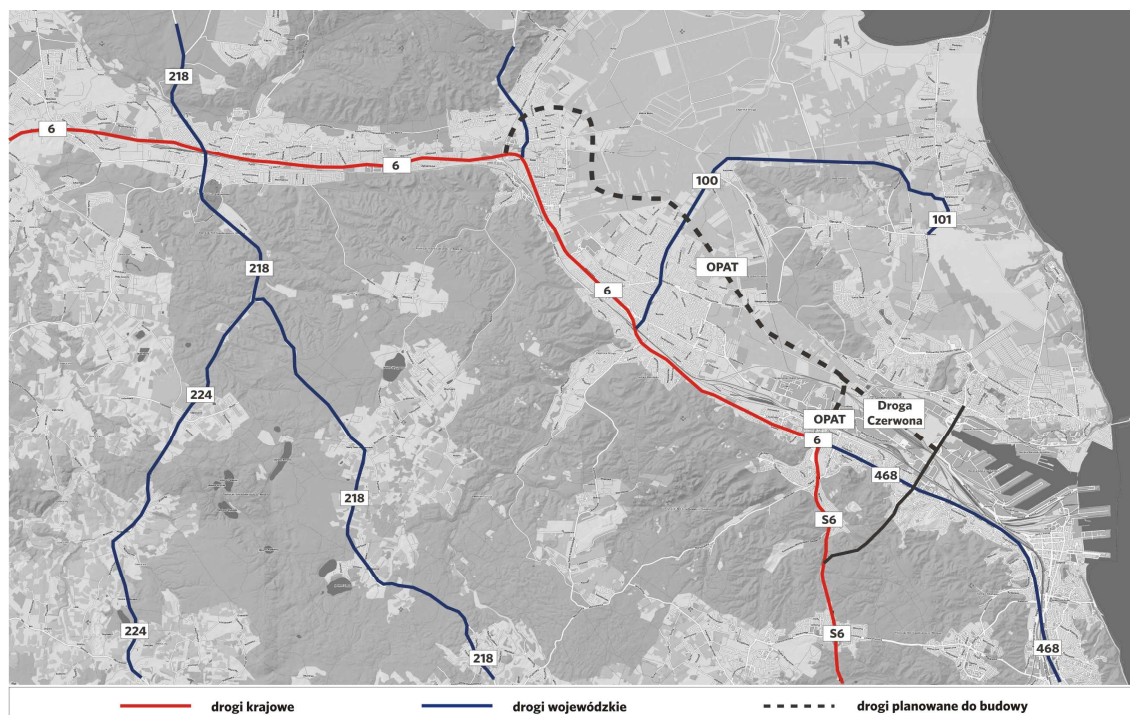
c/ w gminie Reda – ulicami: Kazimierską i Obwodową,

d/ do Dzielnicy Przemysłowej w Wejherowie – ul. Przemysłową,

e/ do Gościcina – ulicami: Słoneczną, Cezarego Klinka i Równą.

Ponadto, jedną z najważniejszych dzisiaj tras drogowych „Doliny Logistycznej” jest oś ulic: Hutnicza w Gdyni i gen. Henryka Dąbrowskiego w Rumi.

Rys. 5: Sieć dróg publicznych krajowych i wojewódzkich istotnych dla „Doliny Logistycznej”



Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, UM Gdynia

1.4.3.2. Wymagania techniczne i użytkowe dróg publicznych

Połączenia drogowe z Portem powinny odpowiadać wymaganiom przyjętym dla dróg krajowych, w tym nacisku na oś o wartości 11,5 ton/oś. Wymagania te spełnia DK 6.

Połączenia DK 6 z Portem i z „Doliną Logistyczną” nie spełniają tych wymagań.

I.4.3.2.1 Trasa Kwiatkowskiego

Jednym z kluczowych elementów infrastruktury drogowej, mającej znaczenie dla „Doliny Logistycznej”, jest Trasa Kwiatkowskiego, łącząca Port z Obwodnicą Trójmiasta (S6).

Ma ona status drogi powiatowej i klasę G (drogi głównej).

Wysokie natężenie ruchu samochodowego na Trasie Kwiatkowskiego, stanowiącej fragment ciągu łączącego Port z Obwodnicą Trójmiasta i z autostradą A1 oraz drogą S7, powoduje jej szybką degradację, szczególnie w wyniku jazdy samochodów o nacisku większym niż 10 ton/oś, wobec dopuszczalnego prawem nacisku odpowiedniego dla dróg powiatowych nie większym niż 8,5 ton/oś.

Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni do pełnej nośności zgodnej z wymogami korytarzy TEN-T została ujęta w Dokumencie Implementacyjnym (DI) do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

I.4.3.3 Przejazdy pojazdów nienormatywnych

Najlepsze parametry techniczne pod względem możliwości przejazdu pojazdów nienormatywnych mają drogi S6 i DK6. Na tych drogach mogą poruszać się pojazdy nienormatywne wszystkich kategorii (na S6 bez kategorii II). Na drogach wojewódzkich, mających znaczenie dla „Doliny Logistycznej”, nie ma ograniczeń nośności i skrajni w stosunku do parametrów technicznych klasy drogi.

W przypadku dróg powiatowych i gminnych, o niższych parametrach nośności i skrajni występują ograniczenia przejazdów pojazdami nienormatywnymi.

GDDKiA - Oddział w Gdańsku wydał w latach 2010 – 2013 łącznie 2275 zezwoleń na blisko 9 tys. przejazdów pojazdów nienormatywnych, obejmujących kierunki do, z i przez miasto Gdynia.

Najczęściej wyznaczanymi trasami są:

a/ na odcinku Węzeł Kwiatkowskiego – port Gdynia:

aa/ Trasa Kwiatkowskiego, ul. Kontenerowa,

ab/ Trasa Kwiatkowskiego, ul. Janka Wiśniewskiego, Rondo Ofiar Grudnia, ul. Solidarności, ul. Dokerów,

ac/ Trasa Kwiatkowskiego, ul. Janka Wiśniewskiego, Rondo Ofiar Grudnia, ul. Polska,

ad/ Trasa Kwiatkowskiego, ul. Janka Wiśniewskiego, ul. Energetyków, teren Stoczni Gdynia, ul. Czechosłowacka, ul. Rumuńska,

b/ pozostałe w obrębie miasta Gdyni:

ba/ ul. Morska, Trasa Kwiatkowskiego, ul. Janka Wiśniewskiego, Rondo Ofiar Grudnia, ul. Solidarności, ul. Czechosłowacka, lub ul. Polska – Rotterdamska,

bb/ ul. Handlowa, ul. Hutnicza, Estakada Kwiatkowskiego, ul. Wiśniewskiego, ul. Energetyków.

Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni wydał w okresie 2012 – 2014r. ok. 400 zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych.

I.4.3.4. Projekty dróg w fazie studialnej

I.4.3.4.1. Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT);

OPAT to projekt przedłużenia przebiegu Obwodnicy Trójmiejskiej od węzła z ul. Morską w Gdyni w kierunku północno-wschodnim do planowanej obwodnicy Redy. Taki przebieg OPAT w strefie rdzenia „Doliny Logistycznej” umożliwi skomunikowanie tej strefy oraz Portu z najważniejszymi drogami publicznymi regionu, to jest z S6, S7, A1, DK20 oraz drogami wojewódzkimi.

Rozpatrywany obecnie przebieg OPAT skomunikuje również pod względem drogowym planowany publiczny terminal intermodalny. Dodatkową funkcją OPAT będzie również przejęcie ruchu tranzytowego (głównie turystycznego) z południa Polski w kierunku NOU NORDA, z pominięciem terenów zabudowanych Gdyni, Rumi i Redy.

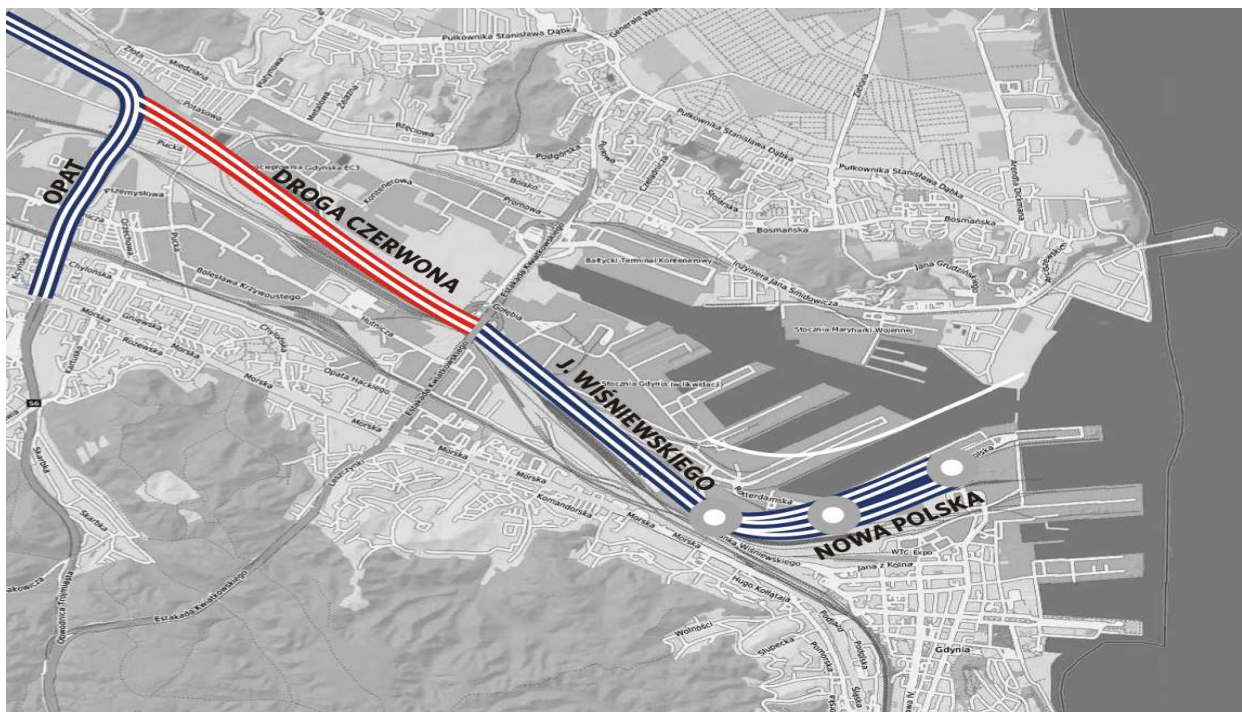
OPAT powinna mieć status drogi krajowej w sieci bazowej TEN-T.

I.4.3.4.2. Droga Czerwona

Droga Czerwona to projekt przedłużenia przebiegu ul. Janka Wiśniewskiego w Gdyni do OPAT.

Droga ta będzie miała funkcję przede wszystkim bezpośredniego połączenia Portu z OPAT, a tym samym stworzenia alternatywnego w stosunku do Trasy Kwiatkowskiego połączenia z najważniejszymi drogami publicznymi województwa pomorskiego.

Rys. 6: Przebieg Drogi Czerwonej



Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, UM Gdynia

1.4.3.4.3. Wpływ wariantów przebiegu OPAT na funkcjonalność obszaru „Dolina Logistyczna”

Możliwe są dwa warianty trasy OPAT:

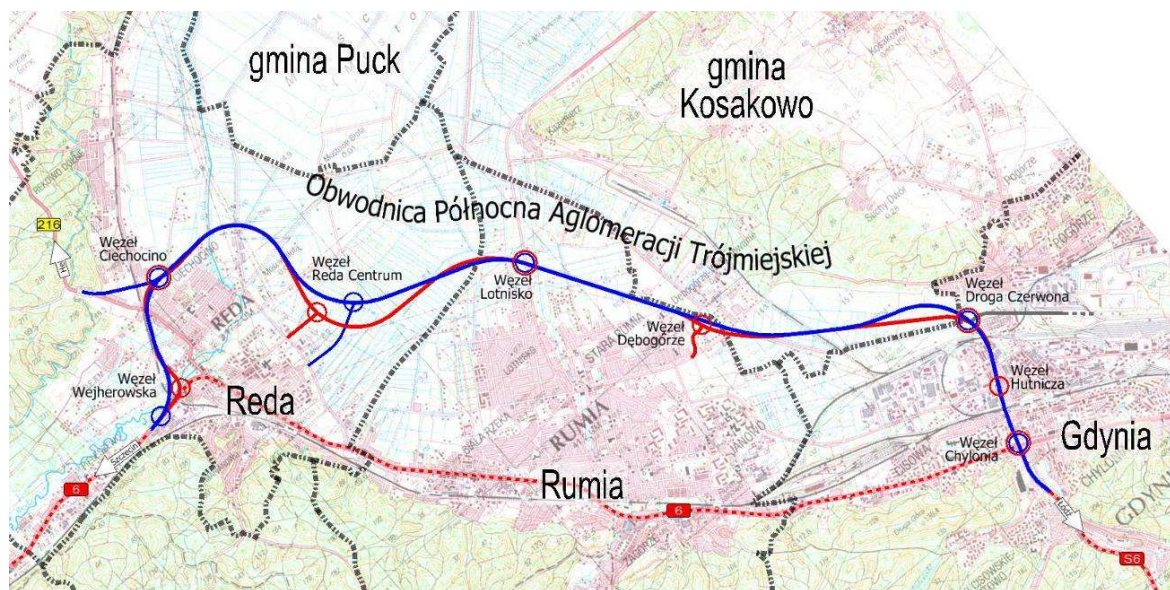
a/ **Wariant I** – dopasowany do lokalnych uwarunkowań przestrzennych i planistycznych, który jednak charakteryzuje się gorszymi parametrami technicznymi trasy i obniżoną prędkością projektową na końcowych odcinkach;

b/ **Wariant II** – charakteryzuje się korektą przebiegu trasy (w stosunku do wariantu I) wynikającą między innymi ze zwiększonych promieni łuków, i mniejszą liczbą węzłów, a tym samym większą przepustowością wymaganą dla tranzytowej drogi ekspresowej.

Ponadto każdy z wariantów posiada dwa podwarianty (podstawowy i alternatywny), różniące się między sobą rozwiązaniami technicznymi niektórych węzłów i sposobem przejścia przez Gdynię.

Na poniższym rysunku przedstawiono rozpatrywane warianty OPAT z zaznaczonymi węzłami.

Rys. 7: Proponowane warianty przebiegu OPAT



Kolor czerwony – wariant I Kolor niebieski – wariant II

Źródło: OPAT – STEŚ – Etap II, WYG International, 2011

Rozpatrywane są następujące węzły drogowe:

- a/ **Chylonia** – początek OPAT, na przecięciu przebiegu drogi S6 z ul. Morską w Gdyni;
- b/ **Hutnicza** – tylko w wariacie I, umożliwia dostęp do terenów przemysłowo-usługowych;
- c/ **Droga Czerwona** – umożliwia bezpośrednie połączenie z Portem i jego zapleczem;
- d/ **Dębogórze** – tylko w wariacie I, umożliwia zjazd w kierunku Rumi;
- e/ **Lotnisko** – zjazd na DW100 w kierunku Kosakowa i Lotniska Gdynia-Oksywie;
- f/ **Reda Centrum** – lokalizacja w obu wariantach różni się w związku z przyjętymi parametrami OPAT, zjazd w kierunku centrum Redy;

g/**Ciechocino** – zjazd w kierunku północnej części Redy i DW216 (kierunek Puck, Półwysep Helski);

h/**Wejherowska** – lokalizacja w obu wariantach różni się w związku w przyjętymi parametrami OPAT, zjazd w kierunku Wejherowa, Lęborka, Słupska i Szczecina.

Ponadto, rozpatrywane są różne warianty przebiegu drogi przez miasto Gdynia od ul. Morskiej (tunel - płytki lub głęboki - w wariantcie I, albo estakada - w wariantcie II).

Wariant II jest dla rozwoju Portu i „Doliny Logistycznej” bardziej korzystny, z uwagi na możliwość przejazdu pojazdów nienormatywnych i z ładunkami niebezpiecznymi.

W przypadku tunelu, przejazdy takie są ograniczone wymiarami tunelu oraz restrykcyjnymi przepisami dotyczącymi przewozu ładunków niebezpiecznych transportem drogowym.

Oba warianty mają porównywalny wpływ na funkcjonalność obszaru „Dolina Logistyczna” i podobne przebiegi. Różnice wynikają jedynie z innych parametrów technicznych. Z uwagi na proponowane wariantowanie przebiegu przez miasto Gdynia, korzystniejszy jest wariant II z przejściem estakadą przez miasto. Polepszenie dostępności OPAT można uzyskać poprzez budowę dróg zbiorczych (pomiędzy węzłami wzdłuż przebiegu OPAT). Drogi te zbierałyby ruch pojazdów z dróg dochodzących lub przecinających OPAT i kierowałyby go do odpowiednich węzłów.

Przy projektowaniu OPAT i określaniu jej parametrów technicznych należy brać pod uwagę przejazdy pojazdów nienormatywnych oraz wymagania dotyczące parametrów drogi wysokiej jakości, według Rozporządzenia nr 1315/2013 z dnia 9 grudnia 2013 r. Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

Oba rozpatrywane obecnie warianty OPAT porównywalnie poprawiają dostępność obszarów inwestycyjnych „Doliny Logistycznej” i portu do korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk – Adriatyk.

Obie drogi publiczne usprawniłyby również przejazdy pojazdów nienormatywnych z i do Portu w Gdyni oraz terenów inwestycyjnych „Doliny Logistycznej”.

Oprócz budowy OPAT oraz Drogi Czerwonej należy przebudować sieć dróg powiatowych i gminnych, które rozprowadzałyby ruch drogowy z sieci dróg krajowych i wojewódzkich bezpośrednio do poszczególnych stref „Doliny Logistycznej”.

W pobliżu węzła łączącego OPAT z Drogą Czerwoną planowany jest parking centralny i główny wjazd dla transportu drogowego do portu.

I.4.4. Transport morski

I.4.4.1. Charakterystyka portu w Gdyni.

Port ma 240 ha powierzchni lądowej. Łączna długość nabrzeży wynosi 10 km, a głębokość przy nich waha się od 6,5 do 13 m. Jest Portem niezamarzającym.

Jest w stanie przyjąć statki o długości do 300 m i o zanurzeniu do 13 m.

Port jest węzłem w transeuropejskiej sieci transportowej. Położenie na początku korytarza transportowego północ-południe stanowi dla Portu ważny atut, ale jest tylko jednym z czynników budowania pozycji konkurencyjnej.

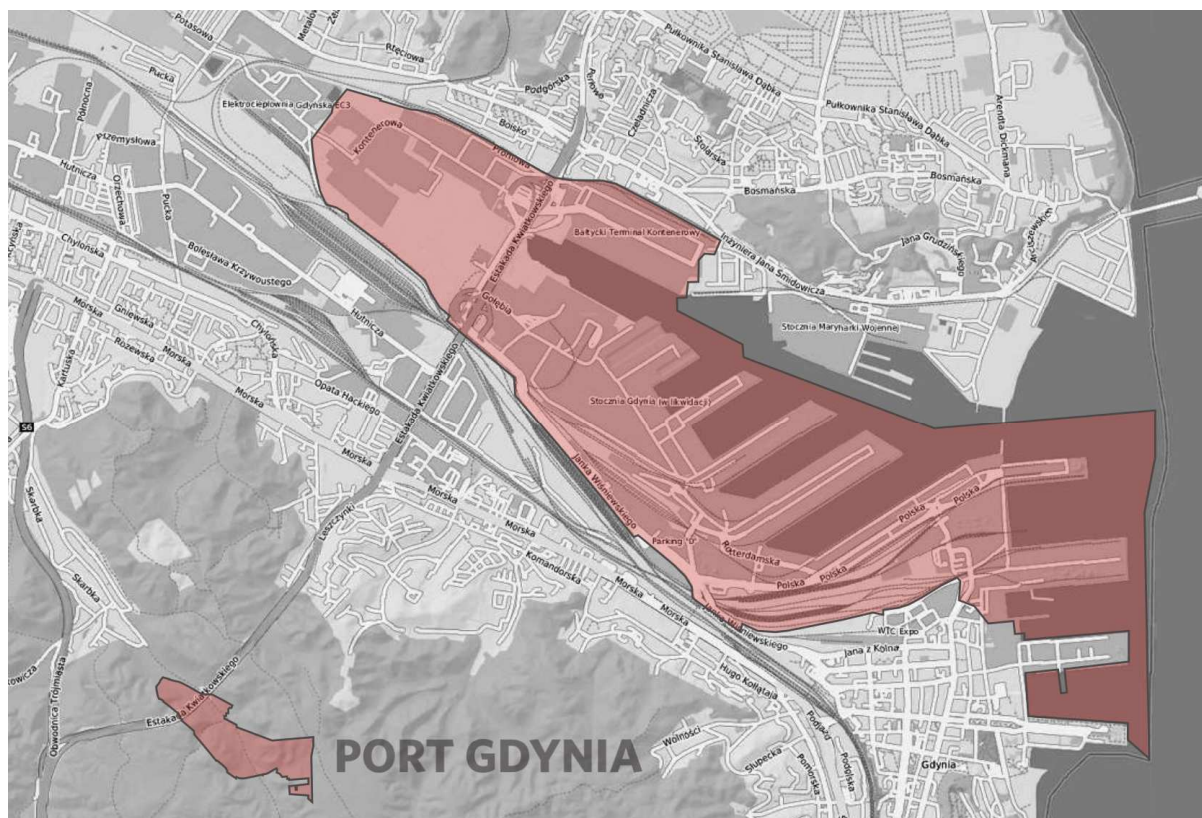
Fakt ten potwierdza inicjatywa utworzenia **Europejskiego Ugrupowania Interesów Gospodarczych** wzdłuż trasy korytarza rozpoczynającego bieg w Gdyni.

Ważnym atutem Portu jest fakt, że spina on morsko-ładowy korytarz transportowy, łączący regiony mórz: Północnego, Bałtyckiego i Barentsa z południem Europy, w tym z regionami Morza Śródziemnego i Morza Czarnego.

Port jest korzystnie usytuowany w korytarzu, który poprzez morze łączy go ze Skandynawią, a drogą lądową z Półwyspem Bałkańskim i Bliskim Wschodem. Korytarz Bałtyk-Adriatyk ma ogromne znaczenie dla rozwoju regionalnego i lokalnego w obszarze całej Polski.

Połączenia promowe Gdyni z Karlskroną oraz z Helsinkami zapewniają połączenie Polski z centrami gospodarczymi Skandynawii - liderami innowacyjności w skali globalnej.

Rys. 8: Obszar Portu Gdynia



Źródło: Biuro Rozwoju Miasta UM Gdynia

Obszar Portu Gdynia dzieli się na:

- a/ część zewnętrzną,
- b/ część wewnętrzną.

Na część zewnętrzną składają się awanport i położone na południe od niego trzy baseny (basen I, II i III). Część wewnętrzna Portu to sześć basenów (baseny IV do IX), położonych przy Kanale Południowym.

Port Gdynia ma stałe połączenia żeglugowe z portami Dalekiego i Bliskiego Wschodu, Ameryk (Północnej, Środkowej i Południowej), Afryki i większości krajów europejskich.

Rys. 9: Terminale przeładunkowe Portu Gdynia



Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia.

Aktualnie, największym ograniczeniem w przyjmowaniu statków oceanicznych, jest ich długość. Obrotnica portowa może obsłużyć statki do ok. 330 m. długości. Dla dalszego rozwoju portu istotna jest m. in. budowa znacznie większej obrotnicy, umożliwiającej obracanie statków o dł. do 400 m oraz pogłębienie kanałów i basenów portowych – aby umożliwić obsługę statków o zanurzeniu 15 m.

1.4.4.2. Warunki obsługi ruchu pasażerskiego z/do portu morskiego

1.4.4.2.1. Morski ruch pasażerski i jego obsługa

Ruch pasażerski w Porcie obejmuje przewozy regularne (promowe) oraz przewozy turystyczne (wycieczkowe). W porcie nie ma wydzielonego Portu Pasażerskiego. Statki pasażerskie odprawiane są głównie z nabrzeży: Polskiego, Fińskiego, Francuskiego i Pomorskiego, zaś promy – z nabrzeży: Helskiego II i Czeskiego.

a/ Z terminala promowego / terminali ro-ro, realizowane są połączenia:

aa/ do Szwecji (Karlskrona) w liczbie od 1 do 3 rejsów dziennie (10 rejsów tygodniowo),

ab/ do Finlandii (Helsinki) – dwa razy w tygodniu (zawieszony ruch pasażerski).

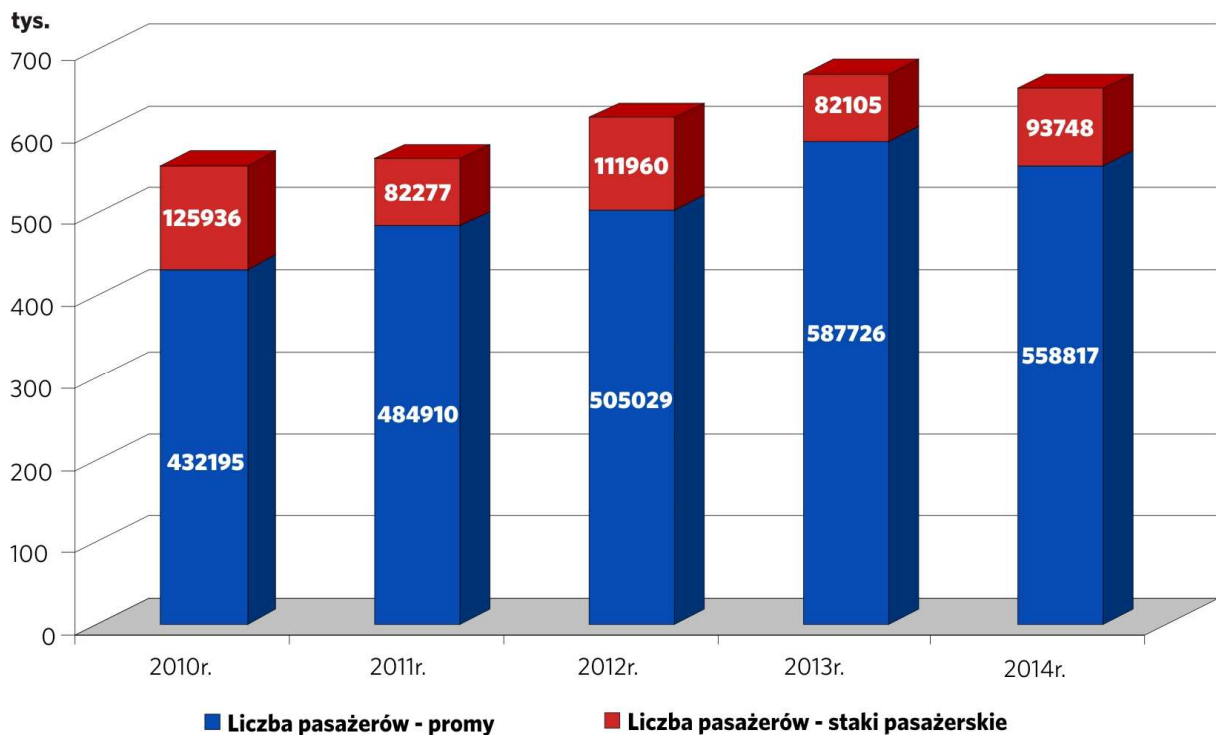
b/ Z terminala żeglugi przybrzeżnej (Nabrzeże Pomorskie) realizowane są rejsy wolnoślutowe na trasie Gdynia- Bałtyjsk (Federacja Rosyjska) - raz w tygodniu.

c/ Z nabrzeży pasażerskich Portu realizowane są połączenia statków wycieczkowych (w okresie: maj – wrzesień 2014 r. do portu zawinęło ok. 72 statków wycieczkowych⁶). Średnia liczba pasażerów statku wynosi około 3 tys., a liczba członków załogi - 1,2 tys. osób.

d/ Załogi statków/okrętów, składających kurtuazyjne wizyty w Gdyni.

Wielkość ruchu pasażerskiego w Porcie wzrasta, szczególnie w grupie pasażerów połączeń promowych, która w 2014 r. w stosunku 2009 r. wzrosła o 58%.

Rys. 10: Ruch pasażerski w Porcie



Źródło: Biuro Rozwoju Miasta UM Gdyni

Dane nie dotyczą pasażerów żeglugi przybrzeżnej i żeglugi Gdynia – Bałtyjsk.

⁶ Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, UM Gdynia

I.4.4.2.2. Lądowy ruch pasażerski

Port korzysta z gęstej sieci dróg dojazdowych do poszczególnych nabrzeży, jak również rozbudowanej sieci torów kolejowych. Stwarza to duży potencjał i możliwości obsługi pasażerów statków, za pomocą publicznego transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego). Obecnie transport publiczny dedykowany obsłudze ruchu pasażerskiego Portu jest ograniczony do linii autobusowej 4F. Możliwe jest uruchomienie dodatkowych linii autobusowych do nabrzeży pasażerskich.

Największy ruch pasażerski występuje na nabrzeżu Helskim (terminal promowy).

Położenie terminala przy Estakadzie Kwiatkowskiego umożliwia jego obsługę za pomocą transportu publicznego.

Sieć linii autobusowych obejmuje też: nabrzeża pasażersko-towarowe: Polskie, Fińskie oraz Francuskie. Nie jest to system dedykowany pasażerom statków, ale jest możliwe zorganizowanie linii autobusowych analogicznych do linii 4F. Warunkiem osiągnięcia pożądaných standardów obsługi transportowej statków wycieczkowych jest realizacja parkingu na zapleczu nabrzeży pasażerskich.

I.4.4.3. Wnioski

Odległość, jaka dzieli nabrzeża pasażerskie od stacji Gdynia Główna, nie jest większa niż 2 km.

Przy obecnej skali potrzeb obsługi pasażerów i członków załóg statków wycieczkowych, wystarczający jest system publicznego transportu drogowego.

W przypadku istotnego zwiększenia znaczenia Portu w żegludze pasażerskiej, uzasadnione będzie połączenie „Portu Pasażerskiego” (nabrzeża pasażersko-towarowych, przyszłego terminalu promowego i Dworca Morskiego) – linią kolejową ze Stacją Gdynia Główna Osobowa/SKM/PKM.

I.4.5. Transport lotniczy - Lotnisko Gdynia-Oksywie

I.4.5.1. Charakterystyka portu lotniczego.

Lotnisko Gdynia-Oksywie posiada dwie utwardzone drogi startowe: betonową o długości 2500 m i szerokości 60 m, jak i asfaltobetonową o długości 580 m i szerokości 49 m. Jest wyposażony w system ILS. Na lotnisku istnieje wieża kontroli lotów oraz baza paliwowa. Port potencjalnie mógłby przyjmować samoloty pasażerskie po uzyskaniu certyfikacji.

Lotnisko miało zostać rozbudowane o budynek biurowo-socjalny dla służb utrzymania lotniska oraz o Terminal *General Aviation*. Inwestycje zostały przerwane. Istniejący budynek terminala wymaga remontu.

I.4.5.2. Obsługa ruchu pasażerskiego.

Możliwe jest doprowadzenie na teren Portu Lotniczego linii kolejowej, poprzez remont i wydłużenie istniejącej bocznic kolejowej na Babie Doły.

Rys. 11: Lotnisko Gdynia-Oksywie



Źródło: Biuro Rozwoju Miasta UM Gdyni

I.4.6. Inteligentne Systemy Transportowe (IST) w OF „Dolina Logistyczna”

W obszarze UE wymagane są działania dla rozwoju inteligentnych systemów transportowych. Cel ten wynika z planu organizacji Platformy Multimodalnej Portu Gdynia, przewidzianego w Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) i w Rozporządzeniu PEiR nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument *Łącząc Europę*, zmieniając rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 – w zakresie (dalszego) rozwoju platform multimodalnych.

Rozwiązania z zakresu IST zwiększą integrację poszczególnych gałęzi transportu na obszarze funkcjonalnym „Doliny Logistycznej”, wpłyną na płynność (przepustowość) i bezpieczeństwo ruchu.

Są to systemy informacji dla podróżnych, systemy zarządzania węzłami intermodalnymi – zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym, zintegrowane systemy zarządzania ruchem drogowym, w tym szczególnie ruchem samochodów dostawczych i ciężarowych, a także systemy informacji meteorologicznej.

Systemy te powinny być również powiązane z wewnętrznymi systemami zarządzania transportem firm działających w „Dolinie Logistycznej”, zarządców infrastruktury, przewoźników i operatorów logistycznych (Port, terminal intermodalny, PKP PLK SA).

W przypadku „Doliny Logistycznej” mogą to być również systemy dyspozytorskie regulujące ruch pojazdów samochodowych na drogach wewnętrznych poszczególnych obszarów inwestycyjnych „Doliny Logistycznej”, z/do parkingu centralnego.

Działania w zakresie IST w połączeniu z rozwojem sieci drogowej i kolejowej na obszarze „Doliny Logistycznej” i jej zewnętrznego otoczenia pozwolą na optymalne wykorzystanie infrastruktury transportowej głównie poprzez zwiększenie jej dostępności i przepustowości.

I.4.7. Wnioski

„Dolina Logistyczna” tworzy przestrzeń, umożliwiającą zaprojektowanie i realizację (po raz pierwszy od początków budowy Portu) wysoce efektywnego, zintegrowanego i zasobooszczędnego systemu transportowego. System ten pozwoli zaoszczędzić koszty utrzymania i konserwacji infrastruktury „martwej” oraz osiągnąć korzyści z rewitalizacji terenów zdegradowanych.

Ograniczenia i „wąskie gardła” transportowe, występujące w obszarze funkcjonalnym, wskazują na:

- a/ nieodpowiednią gęstość i układ infrastruktury kolejowej, które nie spełniają potrzeb obszaru funkcjonalnego, jak i Portu,
- b/ maksymalne wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej korytarza Bałtyk-Adriatyk oraz przechodzenie linii kolejowej E65/C-E65 przez ścisłe centrum Trójmiasta,
- c/ potrzebę stworzenia tzw. trójmiejskiej obwodnicy towarowej, jako alternatywnej trasy pociągów towarowych do/z Portu,
- d/ niedostosowanie konstrukcji nawierzchni dróg publicznych do występujących obciążeń związanych z ich wykorzystaniem przy przejazdach ciężkich pojazdów co powoduje to szybką deformację i niszczenie nawierzchni dróg, wpływając niekorzystnie na tempo przejazdów i zwiększa ryzyko wypadkowości,
- e/ występowanie ograniczeń przejazdu pojazdów nienormatywnych na drogach publicznych wynikających z klasy dróg,
- f/ brak drogi stanowiącej układ obwodowy dla Wejherowa, Redy i Rumi. Istniejąca DK6 na odcinku od ul. Morskiej w Gdyni, przechodząca przez Rumię, Redę i Wejherowo, jest jednym z krytycznych „wąskich gardeł” układu drogowego w skali kraju,
- g/ zwiększone ryzyko wypadkowością na drogach wojewódzkich,
- h/ zasadniczymi elementami infrastruktury transportowej „Doliny Logistycznej” powinny stać się docelowo: OPAT, Droga Czerwona, publiczny terminal kolejowo-drogowy, Lotnisko Gdynia – Okywie.

II Diagnoza potencjału rozwojowego OF „Dolina Logistyczna”

Wprowadzenie

Diagnoza weryfikuje potencjały rozwojowe obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna” w zakresie bodźców przestrzennych, transportowych oraz gospodarczych. Opiera się o analizy statystyczne oraz wiedzę pozyskaną dzięki współpracy z partnerami projektu NORDA – Północny Biegun Wzrostu, partnerami społeczno-gospodarczymi, ekspertami i mieszkańcami.

II.1. Ocena powiązań funkcjonalno-przestrzennych „Doliny Logistycznej” i jej otoczenia

Celem analizy było przedstawienie relacji między właściwymi dla obszaru funkcjonalnego jednostkami samorządu terytorialnego, a także określenie stopnia spójności obszaru. Uwzględniono różne dziedziny życia społeczno-gospodarczego - w wymiarze przestrzennym. Określenie siły powiązań między jednostkami terytorialnymi jest istotne w perspektywie rozwoju „Doliny Logistycznej”, w szczególności do roku 2050. Kluczowe jest wskazanie kierunku i zakresu rozwoju obszaru funkcjonalnego, na podstawie już istniejących sieci powiązań.

Obecny obszar „Doliny Logistycznej” jest spójny pod względem większości kryteriów i cechuje się silnymi powiązaniem w wymiarze przestrzennym, społecznym i gospodarczym.

Dynamiczny rozwój „Doliny Logistycznej” prowadzić będzie do integracji obszarów pomocniczych ze strefą rdzenia oraz do rozszerzania obszaru funkcjonalnego o tereny rozwojowe gmin: Luzino, Puck i Szemud.

II.2. Potencjał rozwojowy OF „Dolina Logistyczna”

Na potrzeby diagnozy:

- a/ ustalono zasoby gospodarcze obszaru funkcjonalnego,
- b/ uwzględniono poziom zaangażowania podmiotów publiczno-prywatnych w realizację projektów oraz gotowość do współdziałania na rzecz rozwoju,
- c/ przeanalizowano czynniki wewnętrzne oraz światowe tendencje w sektorze TSL, w celu weryfikacji realnego potencjału obszaru w oparciu o ten sektor,
- d/ dokonano oceny potencjału przestrzennego „Doliny Logistycznej”. Dostępność terenów rozwojowych i obecność rezerw terenu dla rozwoju zaplecza Portu, czy nowych funkcji, to strategiczne elementy obszaru funkcjonalnego. Zweryfikowano pod tym kątem dokumenty planistyczne jednostek samorządu terytorialnego obszaru „Doliny Logistycznej”.

W diagnozie wykorzystano też informacje pochodzące z: dokumentów strategicznych, zbiorów danych statystycznych, dokumentów naukowych i badawczych, rezultatów projektów realizowanych z udziałem środków unijnych („dobrych praktyk”), konsultacji społecznych i wywiadów przeprowadzonych ze strategicznymi partnerami. Na ich podstawie dokonano oceny barier i problemów, na jakie mogą napotkać przedsiębiorcy, oraz jakie kierunki zmian są pożądane i wykonalne.

II.2.1 Potencjał gospodarczy

Elementami analizy są zarówno wskaźniki rozwoju poszczególnych gmin, jak i zdolność firm „Doliny Logistycznej” do dalszego rozwoju oraz współpracy. Potencjał gospodarczy zależy od:

a/ zdolności do konsolidacji potencjałów firm, głównie przez tworzenie sieci kooperacyjnych.

Na potrzeby diagnozy sprawdzono również poziom zaangażowania przedsiębiorstw w ramach wzajemnej współpracy. Na terenie województwa pomorskiego istnieją 23 formy klastrów przedsiębiorczości. Większość z nich skupia przedstawicieli przedsiębiorstw, instytucji naukowych oraz otoczenia biznesu z terenów „Doliny Logistycznej”.

Istnieją też inne organizacje, mające bezpośredni wpływ na rozwój obszaru funkcjonalnego, takie jak:

- aa/ klaster Logistyczno-Transportowy Północ – Południe,
- ab/ Polski Klaster Morski,
- ac/ Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych,
- ad/ Powiatowy Cech Rzemiosł w Wejherowie,
- ae/ Krajowa Izba Gospodarki Morskiej w Gdyni,
- af/ Rada Interessantów Portu w Gdyni,
- b/ efektywności partnerstwa publiczno- prywatnego.

W obszarze funkcjonalnym podjęto współpracę partnerską tego typu w ramach czterech projektów.

c/ otoczenia regulacyjnego i dostępu do źródeł finansowania.

W strefie Portu działa Podstrefa PSSE – **Bałtycki Port Nowych Technologii**. Zrzesza on kilkanaście firm, głównie przemysłu morskiego, w tym z branży *offshore*. Zapewnia atrakcyjne warunki lokalizacyjne oraz rozwojowe dla firm. Działalność gospodarcza prowadzona na zapleczu Portu (na styku gospodarki globalnej) podlega uwarunkowaniom zewnętrznym.

W ostatnich latach następuje wyraźna poprawa klimatu dla biznesu, czego efektem jest coraz wyższa pozycja Polski w światowych rankingach, dotyczących łatwości prowadzenia działalności gospodarczej. Pozycja ta wciąż jest jednak niska.

Bliskie zewnętrzne otoczenie gospodarcze – szczególnie krajów skandynawskich, liderów w sferze innowacyjnej gospodarki, stawia przed gospodarką „Doliny Logistycznej” duże wyzwanie. Transport intermodalny, dominujący w Skandynawii, napotyka na barierę technologiczną w Porcie.

Możliwe jest zawiązanie partnerstwa transgranicznego, rekomendowanego w projekcie BGLC, dla rozwoju technologii intermodalnych w Porcie.

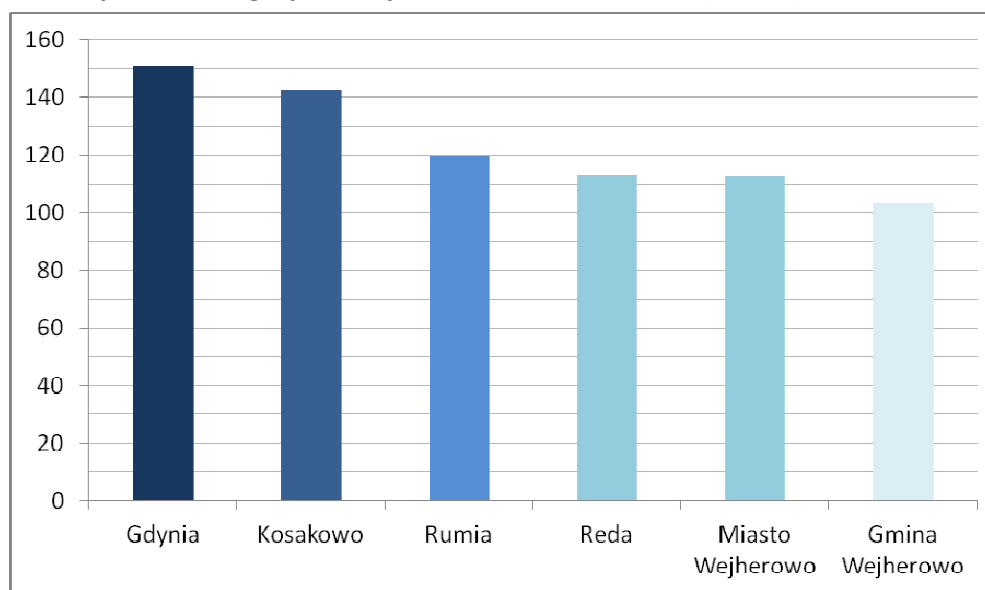
Deregulacyjny „pakiet portowy”, przyjęty ustawą w 2014 r., zwiększa konkurencyjność portów w Polsce, m. in. skracając czas trwania kontroli granicznych w portach do 24 godz.

Dostępność źródeł finansowania, szczególnie inwestycji wskazanych w dokumentach strategicznych UE i kraju, jest teoretycznie nieograniczona, pod warunkiem dojrzałości projektów i zdolności instytucjonalnej beneficjentów. Projekty realizowane przez MSP mogą być wspierane z programów unijnych, o ile spełniają cele innowacyjnej gospodarki.

Bliskie wewnętrzne otoczenie gospodarcze – obszar gmin tworzących „Dolinę Logistyczną” stawia wyzwanie prowadzenia wspólnej polityki gospodarczej na poziomie lokalnym, zapewniającej dostępność transportową przedsiębiorstwom, a szczególnie strefom biznesu.

Stopień rozwoju gospodarczego tych gmin określa liczba podmiotów gospodarczych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców.

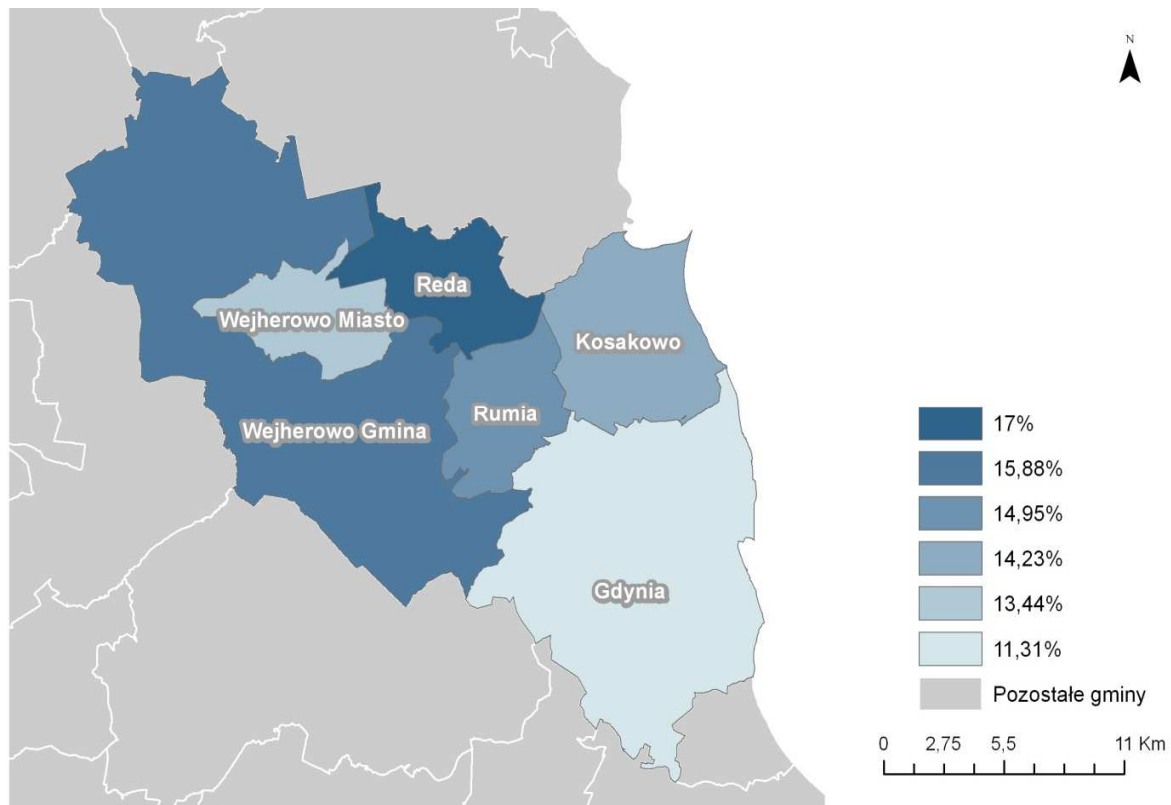
Rys. 12: Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców (2013 r.)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS - Bank Danych Lokalnych

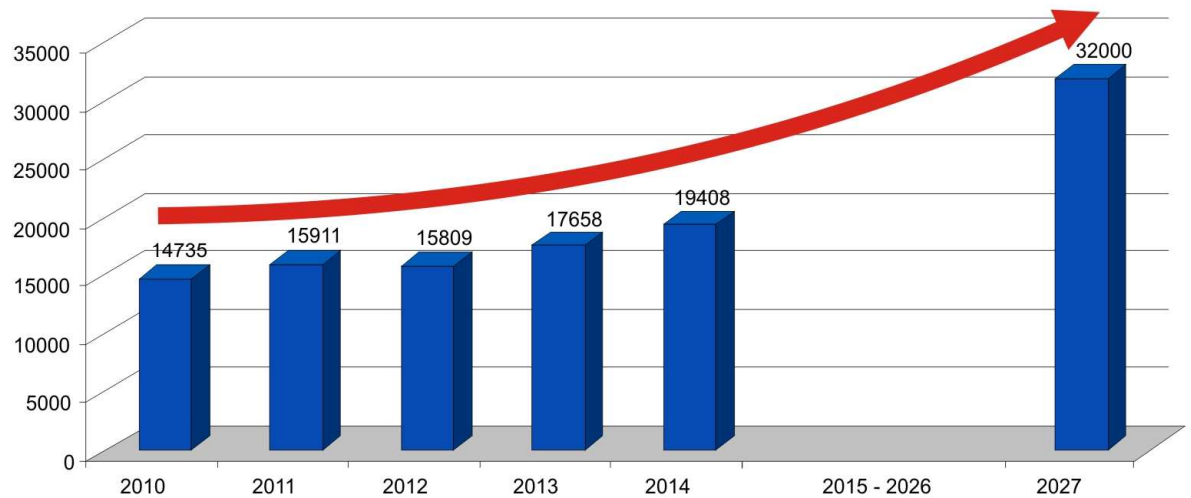
Kluczową branżą gospodarki w obszarze funkcjonalnym jest przetwórstwo, oparte o import i eksport towarów drogą morską. Udział sektorów: przemysłu i przetwórstwa w strukturze gospodarki jest dla obszaru „Doliny Logistycznej” zróżnicowany. Można ocenić go jako relatywnie wysoki.

Rys. 13. Udział firm z branży przetwórstwa i przemysłu w liczbie podmiotów ogółem (2013 r.)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS - Bank Danych Lokalnych

Potencjał gospodarczy „Doliny Logistycznej” wynika przede wszystkim z potencjału Portu, identyfikowanego bardziej z operatorami poszczególnych terminali przeładunkowych czy innymi firmami na terenach portowych i przemysłowych. Dominującym sektorem jest sektor prywatny, w tym zagraniczny. Terminale portowe należą do międzynarodowych korporacji, tworzących zaplecze, w tym finansowe i logistyczne, dla swoich oddziałów zlokalizowanych w Gdyni. Taka struktura gospodarki portowej ma silny wpływ na osiągnięcie coraz wyższego wolumenu przeładunków portowych, szczególnie w grupie towarów wysokowartościowych. Wzrost przeładunków towarów wywołuje popyt na usługi logistyczne, w tym: rozformowywanie, magazynowanie, konfekcjonowanie towarów.

Rys. 14. Prognoza przeładunków towarów w Porcie do 2027r. (tys. ton)

Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, UM Gdynia

Osiągnięcie sprzężenia zwrotnego, w postaci wzrostu przeładunków towarów w Porcie możliwe jest dzięki rozwojowi zaplecza logistycznego.

Te zależności uwzględniane są w **Strategii rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku**.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia zakłada, że jego rozwój oparty będzie o:

- a/ polepszenie dostępności transportowej,
- b/ dostępność zewnętrznych źródeł finansowania inwestycji,
- c/ rozwój gospodarczy zaplecza Portu,
- d/ prorozwojowe regulacje rynku transportowego.

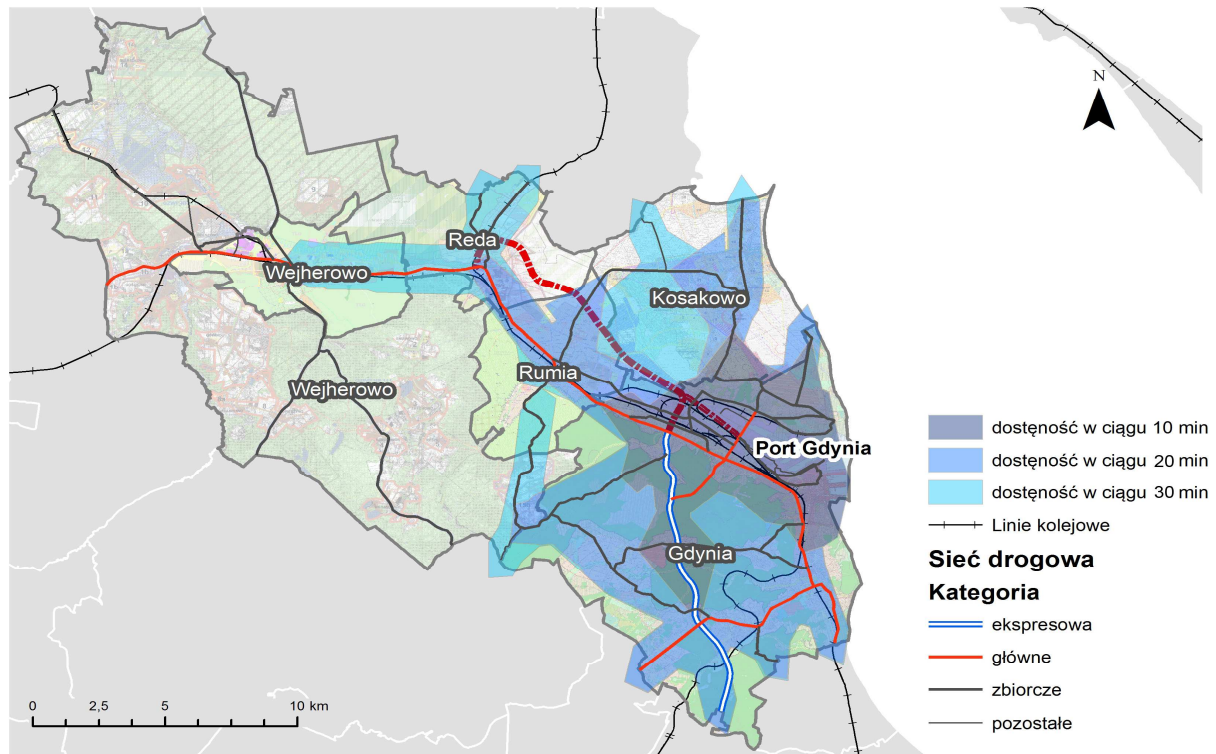
Przyjmuje się, że w 2027 r. przeładunki portowe osiągną wartość ok. 32 mln. ton. W tym celu realizowany jest program inwestycyjny zwiększający radykalnie zdolność przeładunkową Portu. Największy przyrost przeładunków nastąpi w grupie towarów skonteneryzowanych, promowych i ro-ro, a więc przewożonych głównie drogami. Zgodnie z tymi prognozami, rozwija się zaplecze składowo-magazynowe w Porcie i w obszarze „Doliny Logistycznej”. Do 2020 r. nastąpi wzrost powierzchni magazynowej do ok. 250 tys. m². W II etapie (do 2027 r.) Port osiągnie łącznie 500 tys. m² powierzchni magazynowej.

II.2.2 Dostępność transportowa

Strefa rdzenia „Doliny Logistycznej”, szczególnie w części leżącej w granicach administracyjnych Gdyni, Rumi i Kosakowa, ma największy potencjał rozwojowy. Przylega bezpośrednio do Portu. Cechuje ją nieodpowiadająca potrzebom miasta i Portu dostępność komunikacyjna. Brakuje struktur służących rozwojowi zintegrowanego systemu transportowego. Najsilniejszy impuls rozwojowy „Doliny

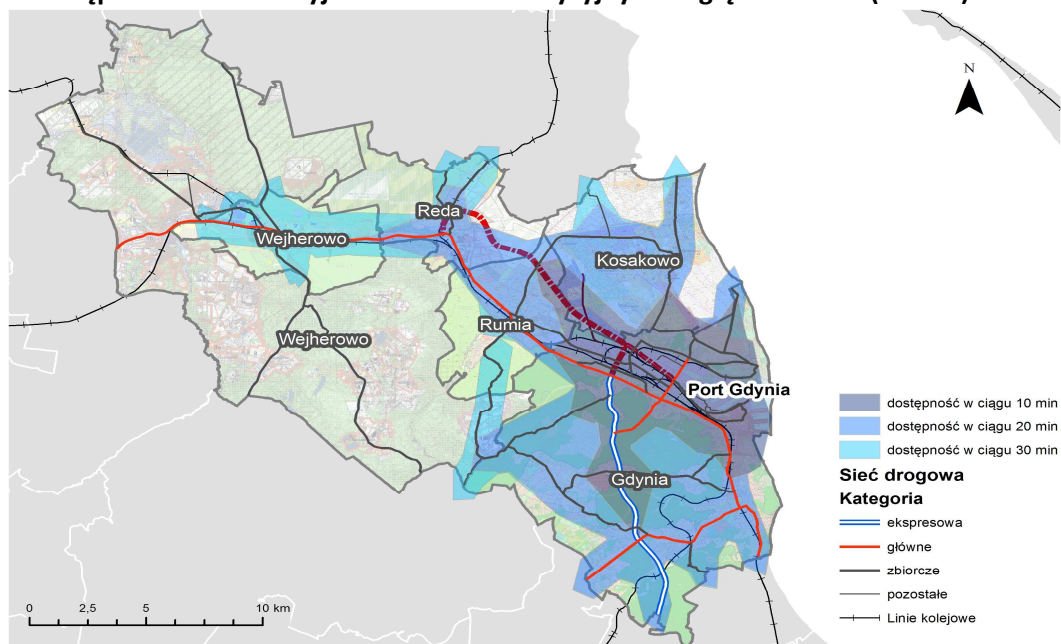
Logistycznej” zapewnią nowe drogi: OPAT i Droga Czerwona, zmodernizowana Stacja Gdynia Port, otwarta dla podmiotów gospodarczych spoza portu oraz Lotnisko Gdynia-Oksywie.

Rys. 15: Dostępność komunikacyjna terenów inwestycyjnych względem Portu (2014)



Źródło: Opracowanie własne

Rys.16. Dostępność komunikacyjna terenów inwestycyjnych względem Portu (z OPAT)



Źródło: Opracowanie własne

Niską dostępnością transportową względem Portu cechują się tereny położone w gminie Wejherowo, na obszarze Gościcina i Bolszewa.

II.2.3. Środowisko naturalne

„Dolina Logistyczna” cechuje się zróżnicowanymi formami przestrzennymi i urozmaiconymi jednostkami fizjograficznymi. Uwarunkowania środowiskowe wywierają wpływ na miejscową zabudowę i ograniczenia wynikające z form geomorfologicznych. Podstawową jednostką jest region fizycznogeograficzny dna Pradoliny Kaszubskiej obejmujący obszarem Gdynię, Rumię oraz Redę. Jest to forma równinna o niewielkich spadkach umożliwiającą szerokie warianty zagospodarowania. Tereny położone u zbiegu wysoczyzny Pojezierza Kaszubskiego, Kępy Puckiej oraz Kępy Oksywskiej cechują się niewielkimi nachyleniami oraz dobrymi predyspozycjami dla zabudowy, natomiast obszary niższe dna Pradoliny Kaszubskiej cechują się zdecydowanie niższą nośnością oraz podmokłym charakterem. Mikroklimat i warunki gruntowo-wodne tych obszarów stwarzają niekorzystne warunki dla zabudowy, zwłaszcza mieszkaniowej, ze względu na masy chłodnego powietrza i dużą wilgotność. W strefie obszaru funkcjonalnego nie występują obszary NATURA 2000.

II.2.3.1. Potencjał przestrzenny i planowanie przestrzenne

„Dolina Logistyczna” nie ma charakteru przestrzennie ciągłego. Składa się ona ze zwartego **obszaru rdzenia** w strefie na zachód od granic Portu oraz z rozproszonych terenów pomocniczych.

a/ **Strefa 1-3.** Tereny rdzenia - bezpośredniego zaplecza gospodarczego Portu, położone na północny zachód od granicy Portu i sięgające aż do wschodnich granic Redy, obejmując tym samym część powierzchni gmin: Rumia, Kosakowo i Reda (w tym północne tereny Rumi, północne podnóże stoków Kępy Oksywskiej wraz z Bazą Paliw w Dębogórze oraz obszar między planowanym OPAT a ul. Obwodową położony na terenie Redy). **Strefa 1-3** ma największy potencjał rozwojowy. W jej obrębie znajdują się załączki klastra logistyczno-przemysłowego w postaci podmiotów usługowo-przemysłowych zlokalizowanych wzdłuż ulic: Hutniczej w Gdyni i Generała Dąbrowskiego w Rumi. Wyróżniającym się interesariuszem „Doliny Logistycznej” jest EC Wybrzeże S.A. (EDF International). Aktywizacja tej strefy (oraz skomunikowanie jej z strefami sąsiednimi), możliwa będzie dzięki realizacji planowanych dróg: OPAT i Drogi Czerwonej.

b/ **Strefa 4-8.** Tereny pomocnicze, połączone więziami kooperacyjnymi i infrastrukturą z obszarem Portu i rdzenia „Doliny Logistycznej”. Tworzą je:

ba/ Lotnisko Gdynia-Oksywie oraz przestrzeń wokół lotniska,

bb/ teren zlokalizowany na zachód od ul. Przemysłowej w mieście Wejherowo,

bc/ tereny położone wzdłuż DK nr 6 (E-28) powyżej Gościcina w gminie Wejherowo.

Ograniczona powierzchnia terenów rozwojowych Portu wymusza na firmach zlokalizowanych w jego obszarze rozwijanie działalności poza jego granicami. We wszystkich gminach wchodzących w skład „Doliny Logistycznej” znajdują się tereny rozwojowe wskazane w ich dokumentach planistycznych, możliwe do zagospodarowania przez firmy portowe.

Na potrzeby diagnozy przeanalizowano te dokumenty i ustalono stopień pokrycia obszarów jednostek terytorialnych planami zagospodarowania. Atrakcyjnymi terenami do rozwijania oferty usług w OF dysponuje gmina Kosakowo. Są one położone w sąsiedztwie Portu Lotniczego. W przypadku zmiany SUIKZP mogą zostać przeznaczone także na nieuciążliwe funkcje przemysłowe.

Przestrzeń „Doliny Logistycznej” ma zróżnicowany status własnościowy, a zarządzanie terenami obszaru funkcjonalnego leży w kompetencjach różnych podmiotów. Brakuje struktur współpracy, służących zintegrowanemu prowadzeniu polityki przestrzennej i gruntowej na wszystkich poziomach administracji. Zachowanie ciągłości przestrzennej oraz podejmowanie prac scalających grunty na rzecz stworzenia atrakcyjnych inwestycyjnie przestrzeni jest niezbędne dla efektywnego wykorzystania potencjału przestrzennego „Doliny Logistycznej”.

W obszarze funkcjonalnym znajdują się tereny przeznaczone na wielkopowierzchniowe obiekty magazynowe, place składowe, parkingi, obiekty przemysłowe, a także na funkcje towarzyszące, takie jak zaplecza socjalne, obiekty usługowe i biurowe. Tereny te, w większości typu *greenfield*, zostały wskazane na podstawie SUIKZP poszczególnych miast i gmin.

Potencjał przestrzenny „Doliny Logistycznej” jest określony w mpzp, wskazujących na tereny rozwojowe i preferowane sposoby ich zagospodarowania. Stopień pokrycia obszaru administracyjnego gminy mpzp jest zróżnicowany. Najwyższy, przekraczający 50% powierzchni obszaru, mają: Rumia (66%) i Wejherowo (95%).

II.2.4. Opinie mieszkańców dotyczące potencjału rozwojowego „Doliny Logistycznej”

Mieszkańcy gmin tworzących obszar funkcjonalny uczestniczyli w diagnozowaniu potencjału rozwojowego „Doliny Logistycznej”. Przeprowadzono wywiady telefoniczne na próbie 1000 mieszkańców obszaru. Zastosowano również badania ankietowe. W obu badaniach przedstawiono założenia i cele inicjatywy „Dolina Logistyczna” w następujący sposób:

„Dolina Logistyczna to wspólna inicjatywa samorządów miast: Gdyni, Rumi, Redy i Wejherowa oraz gmin Wejherowo i Kosakowo. Działania podejmowane w jej ramach mają prowadzić do rozwoju na tym obszarze bieguną wzrostu, opartego o sektor usług logistycznych, transportowych i produkcji przemysłowej, wykorzystującego położenie przy europejskich szlakach komunikacyjnych i bliskość gdyńskiego portu.

Fundamentem koncepcji Doliny Logistycznej jest współpraca podmiotów prywatnych i publicznych (przedsiębiorców, samorządów i mieszkańców) w procesie tworzenia optymalnych warunków inwestycyjnych”.

Badania przyniosły następujące wyniki:

a/ Opinia ogólna dotycząca **miejsca zamieszkania**. Ponad 75% ankietowanych oceniło swoje miejsce zamieszkania pozytywnie bądź bardzo pozytywnie.

b/ Opinia dotycząca **jakości i dostępności usług publicznych**. Ponad 60% ankietowanych udzieliło odpowiedzi pozytywnej lub bardzo pozytywnej. Około 15% badanych oceniło to kryterium neutralnie, a 10% negatywnie.

c/ Opinia dotycząca **ładu przestrzennego**. Około 50% ankietowanych udzieliło odpowiedzi pozytywnej, 15% badanych określiło ten element jako obojętne.

d/ Opinia dotycząca **sieci komunikacyjnej**. 25% badanych oceniło sieć komunikacyjną wysoko lub bardzo wysoko.

e/ Opinia dotycząca **łatwości znalezienia pracy**. 25% odpowiedzi wskazywało na negatywną lub bardzo negatywną ocenę rynku pracy. Podobny odsetek odpowiedzi udzielili badani nie zainteresowani rynkiem pracy. Pozytywnie lub bardzo pozytywnie o rynku pracy wypowiedziało się ponad 30% badanych.

W badaniu ankietowym postawiono też pytania dotyczące kierunku rozwoju obszaru funkcjonalnego w oparciu o logistykę. Sprawdzone potencjalny poziom zadowolenia z utworzenia nowych obiektów logistycznych na terenach gmin zamieszkiwanych przez respondentów.

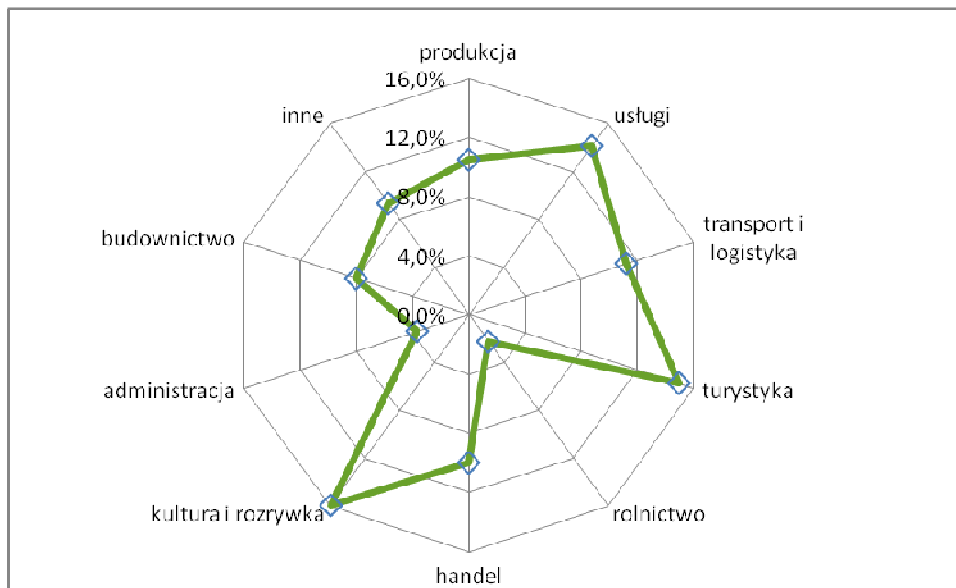
a/ Prawie połowa ankietowanych wyraża zadowolenie z perspektywy powstania nowych inwestycji logistycznych. Co czwarta przebadana osoba wyrażała dezaprobatę dla zwiększenia ilości obiektów (w tym magazynów), stanowiących oparcie dla sektora logistycznego.

b/ Wykazano niskie zainteresowanie podjęciem pracy w obiektach logistycznych powstałych w OF „Doliny Logistycznej”. Ponad połowa ankietowanych nie chce pracować w branży logistycznej. Tylko co dziesiąty respondent zdecydowanie podjąłby pracę w tym sektorze.

c/ Około 40 % ankietowanych pozytywnie ocenia wpływ obiektów logistycznych na atrakcyjność okolicy, 33% ankietowanych ma ocenę negatywną, a 28% jest neutralna w opinii.

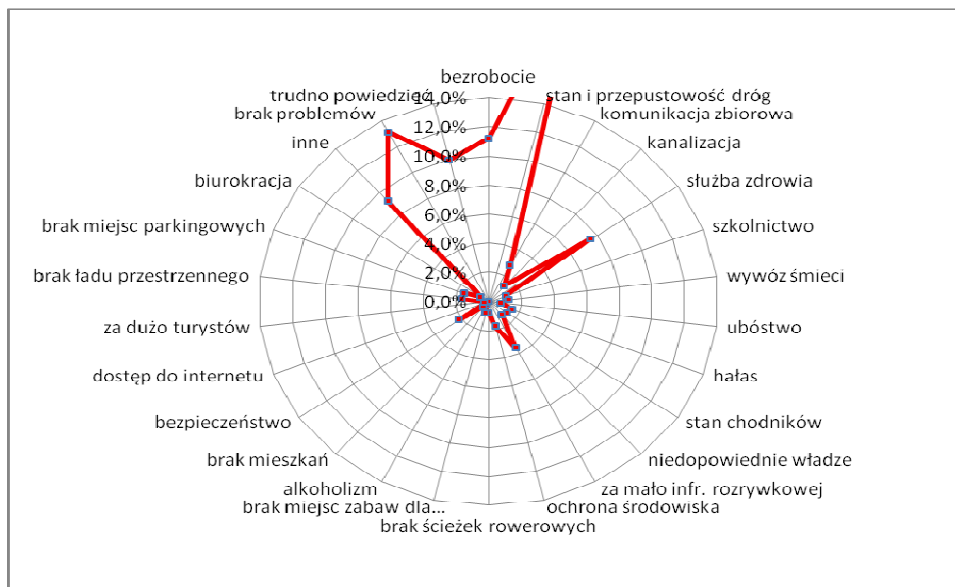
Mieszkańcy obszaru funkcjonalnego nie odczuwają wysokiego zagrożenia ze strony przedsięwzięć logistycznych, wpływających na jakość ich życia. Nie ma także wyraźnych przeciwwskazań dla rozwoju sieci infrastruktury transportowej. Wyniki ankiety potwierdzają aprobatę mieszkańców obszaru dla rozwoju sektora logistycznego.

Rys. 17: Gałęzie gospodarki, które zdaniem mieszkańców, powinny rozwijać się w ich okolicy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników wywiadów z telefonicznych z mieszkańcami (CATI).

Rys. 18: Najważniejszy dla mieszkańców problem w gminie i okolicy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników wywiadów z telefonicznych z mieszkańcami (CATI).

Jako kluczowe problemy, mieszkańcy wskazywali poziom bezrobocia oraz, częściowo w opozycji do pytania o łatwość dojazdu, stan i przepustowość dróg. Pozostałe kategorie odpowiedzi (poza: „inne” i „służba zdrowia”) uzyskiwały wyniki na podobnym poziomie ok. 2%. Dane pozyskane z ankiety wskazują główne oczekiwania mieszkańców dotyczące rozwiązywania istniejących problemów i możliwości rozwoju poszczególnych gałęzi gospodarki, ze wskazaniem również na rozwój funkcji turystycznej. Wraz ze zwiększającym się rozwojem funkcji gospodarczych w obszarze funkcjonalnym, powstaje zapotrzebowanie na usługi wyższego rzędu oraz na dobra kultury. Ponadto, jako problem,

respondenci wskazali wysoki poziom bezrobocia, którego istotne obniżenie będzie niewątpliwie efektem sukcesu inicjatywy „Dolina Logistyczna”.

II.2.4.1. Opinie podmiotów społeczno-gospodarczych, dotyczące potencjału „Doliny Logistycznej”

a/ *Sytuacja gospodarcza w obszarze funkcjonalnym jest dobra lub bardzo dobra.* W dużej części branż zauważano dynamiczny rozwój potęgowany przez duże inwestycje publiczne. Ich oddziaływanie przekładało się na perspektywy wzrostu w sektorze TSL, będącego pochodną wzrostu gospodarki narodowej.

b/ W obszarze „Doliny Logistycznej” dominują branże związane z Portem. Przekłada się to na znaczący udział zatrudnienia w sektorze TSL. Uprzemysłowienie regionu jest słabe, co ogranicza jego znaczenie do roli strefy tranzytu. Lokalizacja przemysłu stwarza szanse na wzrost popytu na usługi podwykonawcze, a przez to także na szybszy rozwój obszaru. Doceniano także rolę turystyki, jako branży rozwijającej się z korzyścią dla regionu, ale też stwarzającej problemy komunikacyjne w okresie sezonu letniego. Branże, które będą rozwijać się najbardziej dynamicznie i staną się silną stroną obszaru funkcjonalnego, to logistyka, turystyka, przemysł *offshore*, usługi. Małe szanse rozwoju ma działalność uciążliwa.

c/ Rozwój infrastruktury to warunek konieczny do spełnienia nie tylko w kontekście powstania „Doliny Logistycznej”, ale także umożliwienia rozwoju całego regionu, w tym przede wszystkim portów. Problem przepustowości szlaków komunikacyjnych może w perspektywie kilku lat całkowicie zablokować rozwój portów i spowodować przeniesienie połączeń żegludowych do portów konkurencyjnych. W przypadku infrastruktury kolejowej strategiczne znaczenie ma linia nr 201 (Centralna Magistrala Węglowa).

W przypadku infrastruktury drogowej konieczne jest przystosowanie Trasy Kwiatkowskiego do standardów drogi krajowej. OPAT to z kolei inwestycja, bez której respondenci nie wyobrażają sobie powstania „Doliny Logistycznej”. Podkreślano także wagę integracji infrastruktury transportowej tak, aby powstawały rozwiązania spójne i dające efekty synergii.

d/ Nie występuje problem dostępności siły roboczej, zarówno wysoko, jak i niżej wykwalifikowanej. Przedsiębiorstwa przygotowują przyszłych pracowników we własnym zakresie, prowadząc kursy i szkolenia wdrażające lub korzystając z oferty firm zewnętrznych (np. agencji pracy). Zauważano niedopasowanie szkolnictwa zawodowego i edukacji wyższej do wymogów rynku pracy. Oczekuje się działań samorządu lokalnego w zakresie poprawy tego stanu.

e/ Partnerzy społeczno-gospodarczy, podobnie jak mieszkańcy obszaru funkcjonalnego, wysoko ocenili cele i założenia „Doliny Logistycznej”. Widzą oni w „Dolinie Logistycznej” szansę na rozwój przedsiębiorstw lub realizację celów organizacji. Część respondentów deklaruje chęć zaangażowania się w działania na rzecz rozwoju inicjatywy w zakresie konsultacji i wspierania doświadczeniem pozostałych partnerów społeczno-gospodarczych.

II.3. Prognozy rozwoju OF „Dolina Logistyczna”

Prognozę oparto o najważniejsze dla problematyki obszarów funkcjonalnych dokumenty planistyczne:

a/ **Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030** - wskazuje na dominującą cechę przestrzeni kraju, jako spójną pod względem społeczno-gospodarczym i terytorialnym.

Rozwój ma być oparty o endogeniczny potencjał i przewagi konkurencyjne.

Koncentracja potencjału rozwojowego, przede wszystkim gospodarczego, jest w coraz większym stopniu oparta o globalne sieci współpracy obszarów funkcjonalnych miast.

Stają się one miastami globalnymi, biegunami wzrostu, wrotami (gateways) dla przepływu ludzi, towarów, informacji, kapitałów.

b/ **Krajowa Polityka Miejska** - wskazuje na integrowanie przestrzenne miejskich obszarów funkcjonalnych i zacieśnianie współpracy samorządów je tworzących.

c/ **Dokument: Miejski wymiar polityki UE** (COM(2014)490.) - zwraca uwagę na słabość instytucji wielopoziomowego sprawowania rządów, niedostateczną koordynację różnych obszarów ustawodawstwa sektorowego i działań na różnych szczeblach rządów (lokalnym, regionalnym i krajowym).

„Inicjatywa „Dolina Logistyczna” ma potencjał przełamania tej tendencji, stworzenia „areny” współdziałania wszystkich zainteresowanych sektorów, rekomendowanej w projekcie BGLC.

Obszary metropolitalne, do których zalicza się również Trójmiasto, stają się „biegunami wzrostu” (MEGA). Polskie metropolie stoją przed wyzwaniem przyśpieszenia procesu wyrównywania dysproporcji, pomiędzy EU-15 a pozostałymi krajami, w tym Polską.

Trójmiasto i Pomorze ukierunkowały swoją politykę rozwoju na osiągnięcie europejskiego poziomu życia swoich mieszkańców i cel ten osiągają głównie przez wykorzystywanie walorów nadmorskiego położenia, rozwijanie innowacyjnej gospodarki morskiej.

Rozwój obszarów funkcjonalnych, opartych o porty morskie ma bardzo silne uzasadnienie ekonomiczne i społeczne. Porty morskie Zatoki Gdańskiej mają bardzo stabilne perspektywy rozwoju.

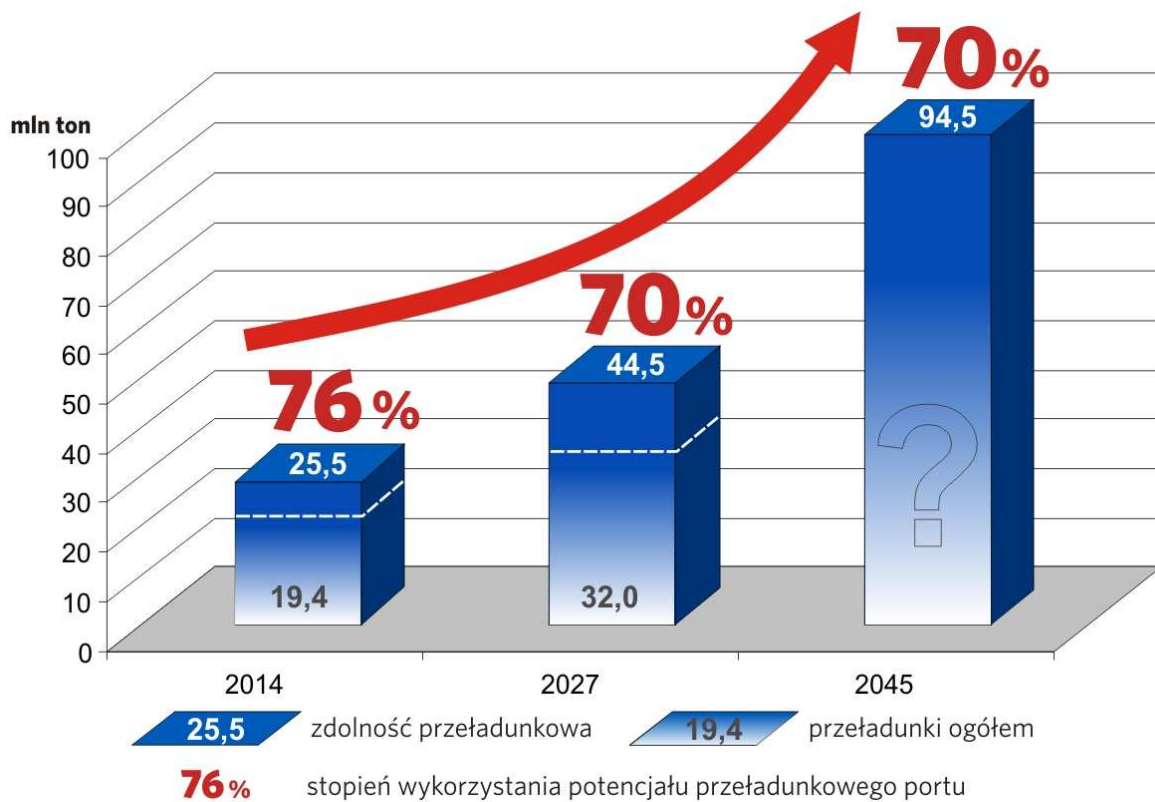
d/ Dokument Komisji Europejskiej: „*European Ports – an engine for growth*” - przewiduje, że przewozy towarowe do/z portów europejskich do 2030 r. wzrosną o 50%.

Projekt strategiczny Komisji Europejskiej: *Baltic Transport Outlook 2030* przewiduje wzrost przeładunków portowych do 2030 r. o 30 %, w tym przewozy kontenerów o ok. 149 %. Prognoza dla portów polskich, szczególnie Gdańska i Gdyni, zakłada wzrost przeładunków o 50%, tj. do poziomu 73 mln. ton. Porty te mają osiągnąć najwyższy spośród wszystkich portów bałtyckich wzrost przeładunków. Projekt zwraca uwagę na wysoki wzrost kolejowych przewozów pasażerskich (o ok. 100%).

Prognoza ta jest już nieaktualna. Poziom 73 mln. ton przeładunków osiągnięto w 2014 r. pomimo wielu „wąskich gardeł” i „brakujących odcinków” w sieci transportowej kraju – i przy braku zaplecza logistycznego portu, w tym „Doliny Logistycznej”.

Budowa „Doliny Logistycznej” jest więc „najlepszym interesem”, jaki współpracujące ze sobą jednostki samorządu terytorialnego, tworzące zachodnią część Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta, mogą zrobić.

Rys. 19: Prognoza zdolności przeładunkowej Portu (do 2045 r.)



Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, UM Gdynia

II. 4. Partnerzy inicjatywy „Dolina Logistyczna”

Struktura partnerów inicjatywy „Dolina Logistyczna” potwierdza kompleksowe podejście do rozwoju tego obszaru funkcjonalnego.

a/ samorządy lokalne i województwa, organizacje społeczeństwa obywatelskiego:

aa/ samorządy gmin – inicjatorzy „Doliny Logistycznej”,

ab/ samorządy powiatowe (powiat pucki i wejherowski),

ac/ samorząd województwa pomorskiego,

ad/ (przyszły) samorząd metropolii trójmiejskiej,

ae/ Sygnatariusze Porozumienia Samorządowego dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk.

b/ **administracja państwowa:** wojewoda pomorski, Urząd Morski w Gdyni.

c/ **Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Rada Interesantów Portu w Gdyni, Agencja Promocji Żeglugi Bliskiego Zasięgu, Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna.**

d/ Inni zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa gospodarki komunalnej:

da/ PKP Polskie Linie Kolejowe SA – Zakład Linii Kolejowych w Gdyni,

db/ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Gdańsk,

dc/ Zarząd Dróg dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego,

dd/ Komunalny Związek Gmin „Dolina Redy i Chylonki”,

de/ operatorzy sieci przesyłowych,

df/ przewoźnicy i operatorzy logistyczni.

e/ **biznes - samorząd gospodarczy i zawodowy:**

ea/ Polska Izba Spedycji i Logistyki,

eb/ Polski Klaster Morski, Klaster Logistyczny Północ – Południe,

ec/ Krajowa Izba Gospodarki Morskiej, Polska Izba Spedycji i Logistyki,

ed/ Powiatowy Cech Rzemiosł Wejherowo,

ef/ Regionalna Izba Przemysłowo-Handlowa w Wejherowie,

eg/ Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna - Bałtycki Port Nowych Technologii,

eh/ Sektor finansowy (banki, towarzystwa ubezpieczeniowe i in.).

f/ **uczelnie i sektor nauki:**

fa/ Akademia Morska w Gdyni, Politechnika Gdańska, Uniwersytet Gdański, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni,

fb/ Think-Tank Dolina Logistyczna.

g/ **operatorzy transportu publicznego:**

ga/ PKP Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.,

gb/ Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni,

gc/ Pomorska Kolej Metropolitalna SA.

II. 5. Analiza SWOT

Diagnoza pozwala wskazać na najważniejsze czynniki rozwoju „Doliny Logistycznej”. Zgodnie z zasadami planowania rozwoju zrównoważonego, uwzględniając specyfikę OF, czynniki jego rozwoju zostały zebrane w obszarach: Transport, Gospodarka, Przestrzeń.

Tabela. 2 Analiza SWOT

SILNE STRONY	SŁABE STRONY
Transport	
Możliwość wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej.	Braki i wąskie gardła w infrastrukturze transportowej ograniczające jej przepustowość.
Gospodarka	
Rozwijający się rynek firm transportowo-logistycznych (rejon ul. Hutniczej), logistyki naftowej oraz rozwijająca się „inteligentna specjalizacja” gospodarki obszaru – „SmartPort-City” (handel i przemysł morski).	Brak funduszy na rozwój „Doliny Logistycznej”, w tym przede wszystkim na rozwój infrastruktury.
Integracja jednostek terytorialnych obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna”.	
Przestrzeń	
Dostępne zasoby nieruchomości na terenie wszystkich jednostek samorządowych z możliwościami zagospodarowania.	Ograniczenia wynikające z rozdrobnienia własności gruntów.
Wysoki poziom akceptacji dla zagospodarowania przestrzeni, służącemu rozwojowi gospodarki morskiej.	Niekorzystna struktura geodezyjna i geologiczna.
Sąsiedztwo z atrakcyjnymi terenami: obszarem metropolitalnym i NOU NORDA.	Peryferyjny charakter terenów „Doliny Logistycznej” – niski poziom pokrycia terenów rozwojowych planami zagospodarowania.
SZANSE	ZAGROŻENIA
Transport	
Standaryzacja norm i procedur związanych z realizacją polityk UE, szczególnie w strefie korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk.	Utrzymywanie się dysproporcji w dostępności transportowej i jakości usług transportowych na terenie Polski i w krajach Europy.

Rozwój infrastruktury transportowej w obszarze funkcjonalnym zwiększający dostępność transportową terenów rozwojowych oraz rozwój inteligentnych systemów transportowych.	Rozwój konkurencyjnych korytarzy transportowych, centrów logistycznych w innych regionach Polski lub Morza Bałtyckiego.
Dobra dostępność transportowa gruntów (terenów) inwestycyjnych względem portu.	Utrzymujący się stan braku integracji zarządzania rozwojem transportu, skutkujący niskim stopieniem realizacji strategicznych inwestycji transportowych drogowych i kolejowych (OPAT, Droga Czerwona).

Gospodarka

Wzrastająca liczba ludności i dodatnie saldo migracji (wzrastający rynek zbytu na towary i usługi).	Wysokie koszty prowadzenia działalności gospodarczej.
Wzrost zainteresowania lokalizowaniem przez przedsiębiorstwa działalności logistycznej i przemysłowej na zapleczu portów wobec wzrostu liczby przeładunków w Porcie Gdynia.	Niskie uprzemysłowienie otoczenia i marginalizacja Portu morskiego w Gdyni (brak popytu na usługi logistyczne)
Wzrost gospodarczego znaczenia terenów stanowiących potencjalne zaplecze portu w Gdyni wobec wzrostu przeładunków portowych oraz rozwoju przemysłu stoczniowego.	Niska jakość szkolnictwa zawodowego.
Dobra dostępność siły roboczej i szeroka baza studentów i absolwentów szkół wyższych .	
Niska podaż nowoczesnych powierzchni magazynowych w regionie Trójmiasta.	

Przestrzeń

Nowe instrumenty i narzędzia planowania przestrzennego.	Niewykonanie zapisów strategii w zakresie jej realizacji w przestrzeni.
Ograniczone możliwości rozwoju przestrzennego Portu. Duże obszary wymagające rewitalizacji (Międzytorze i inne).	Blokada dla rozwoju Lotniska Gdynia – Oksywie.

Analizę SWOT wykonano w wymiarach: **przestrzennym, gospodarczym i transportowym**. Przyjęto, że **czynniki wewnętrzne** są silnymi i słabymi stronami „Doliny Logistycznej”, a szanse i zagrożenia opracowano na podstawie **czynników zewnętrznych**.

Przez **czynniki wewnętrzne** rozumie się walory, zasoby i procesy, występujące w przestrzeni „Doliny Logistycznej”. Są to m. in. stopień zagospodarowania gruntów, plany zagospodarowania, uzbrojenie techniczne, ograniczenia geologiczne, liczba podmiotów gospodarczych, procesy przekształceń własnościowych czy przyrodniczych.

Czynniki zewnętrzne wynikają z otoczenia, wpływającego na obszar funkcjonalny: gospodarka, otoczenie terytorialne, bliskość zasobów kapitału ludzkiego i siły roboczej, dostępność transportowa względem obszaru funkcjonalnego.

W **wymiarze transportowym**, jako silną stronę wskazano możliwości wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej. Poza nią, brak jest obiektów infrastruktury transportowej możliwych do wykorzystania. Zostało to zakwalifikowane, jako słaba strona obszaru funkcjonalnego.

W **wymiarze gospodarczym** jako silną stronę gospodarczą obszaru funkcjonalnego wskazano potencjał sektora TSL .

W **wymiarze przestrzennym** dominujące znaczenie mają ograniczenia, wynikające z rzeźby i właściwości terenu oraz jego sytuacji prawno-administracyjnej. Przygotowanie i uzbrojenie terenów inwestycyjnych jest niewystarczające. Przestrzenie zurbanizowane obszaru funkcjonalnego są również nisko sklasyfikowane. Chaotyczny rozwój zabudowy oraz procesy suburbanizacyjne obniżają wartości użytkowe przestrzeni i utrudniają dalsze procesy inwestycyjne. Istnieje zatem potrzeba utworzenia dokumentów planistycznych zapewniających rozwój „Doliny Logistycznej”. Ich brak wpływa na blokadę potencjału obszaru.

Silną stroną obszaru funkcjonalnego jest względna bliskość (dostępność) obiektów i gruntów położonych w strefach pomocniczych (obecnych i nowych) „Doliny Logistycznej” względem jej rdzenia.

Potencjalne **czynniki zewnętrzne** skategoryzowano jako szanse i zagrożenia rozwoju obszaru.

Szanse związane z **transportem** określone zostały następująco:

- a/ dogodne położenie przy korytarzu transportowym Bałtyk – Adriatyk,
- b/ rozwój infrastruktury kolejowej i drogowej w regionie, umożliwiający większą dostępność,
- c/ dobra dostępność transportowa względem Portu.

Czynniki te charakteryzują się wysokimi korzyściami związanymi z lokalizacją. Umiejscowienie na trasie europejskiego korytarza transportowego powinno przyczynić się do zwiększonego przeładunku towarów, tworzącego nowe miejsca pracy („Europejskie porty – motorem wzrostu”).

W bezpośrednim zapleczu „Doliny Logistycznej” znajdują się drogi i linie kolejowe zapewniające dogodne połączenia lokalne oraz regionalne. Tereny inwestycyjne „Doliny Logistycznej”, leżące

w strefie OPAT, będą miały krótkotrwałe i bezpieczne połączenie z Portem. W opozycji do silnych stron, zwraca się uwagę na ograniczoną obecnie przepustowość dróg dojazdowych oraz relatywnie niski poziom realizacji planowanych inwestycji. Dodatkowym zagrożeniem jest potencjalny rozwój konkurencyjnych innych centrów logistycznych, zlokalizowanych w strefie głębokiego zaplecza gospodarczego Portu.

Elementem mogącym mieć negatywny wpływ na rozwój gospodarczy jest stosunkowo niski poziom uprzemysłowienia, powodujący obniżone wewnętrznie zapotrzebowanie na usługi logistyczne. Za **zagrożenia** uznaje się także czynniki powiązane z kapitałem ludzkim i demograficznym. Niski poziom edukacji zawodowej oraz starzejące się społeczeństwo są elementami wymagającymi interwencji w kolejnych latach. **Szanse** dla gospodarki to przede wszystkim ruchy migracyjne zapewniające dodatnie saldo migracji oraz niska podaż nowoczesnych powierzchni magazynowych w sąsiedztwie Portu, która stwarza możliwości opłacalnych inwestycji przez uzupełnianie luki podażowej. Aspekt przestrzenny zakłada rozwój w oparciu o konieczność ekspansji przestrzennej Portu, który wraz ze wzrostem liczby przeładunków będzie zwiększał zapotrzebowanie na rozwój terytorialny „Doliny Logistycznej”.

II.5.1. Analiza SWOT / TOWS

W analizie strategicznej dla „Doliny Strategicznej” oprócz analizy SWOT zastosowano również analizę SWOT/TOWS. W tej metodzie, oprócz identyfikacji kluczowych właściwości obszaru (słabych i mocnych stron) oraz najistotniejszych procesów zewnętrznych (szans i zagrożeń), analizowane są zależności między obszarem wewnętrznym i zewnętrznym.

Tabela 3: Zestawienie zbiorcze wyników analizy SWOT / TOWS dla obszaru „Doliny Logistycznej”

Kombinacje	Analiza SWOT		Analiza TOWS		Zestawienie wyników	
	Suma interakcji	Suma iloczynów	Suma interakcji	Suma iloczynów	Suma interakcji	Suma iloczynów
Mocne strony / szansa	36	3,9	34	7,5	70	11,4
Mocne strony / zagrożenie	16	2,5	20	4,6	36	7,1
Słabe strony / szanse	28	3,15	36	6,2	64	9,35
Słabe strony / zagrożenie	18	3,05	18	3,2	36	6,25

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 4: Macierz doboru optymalnej strategii

	Szanse	Zagrożenia
Mocne strony	Strategia agresywna	Strategia konserwatywna
	Liczba interakcji – 70	Liczba interakcji – 36
	Ważona liczba interakcji – 11,4	Ważona liczba interakcji – 7,1
Słabe strony	Strategia konkurencyjna	Strategia defensywna
	Liczba interakcji – 64	Liczba interakcji – 36
	Ważona liczba interakcji – 9,35	Ważona liczba interakcji – 6,25

Źródło: Opracowanie własne.

II. 6. Scenariusze rozwoju „Doliny Logistycznej”

Potencjał rozwojowy obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna”, wewnętrzne i zewnętrzne uwarunkowania rozwoju oraz zidentyfikowane trendy rozwoju gospodarczego, pozwalają przyjąć cztery możliwe warianty rozwojowe. Odpowiadają one czterem scenariuszom rozwojowym Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020:

A. Wiatr w Żagle. Pomorskie staje się istotnym węzłem transportowym w kraju i w regionie Morza Bałtyckiego. Województwo dynamicznie się rozwija i staje się jednym z liderów gospodarczych w kraju.

B. Spokojna Wyspa. Niska dostępność transportowa ogranicza napływ inwestycji zewnętrznych. Rozwój w znacznej mierze opiera się na wewnętrznych zasobach i potencjałach.

C. Zapomniana przystań. Gospodarka regionu bazuje głównie na transporcie i sektorach z nim powiązanych, a także na turystyce. Dystans rozwojowy wobec lepiej rozwiniętych regionów południowej i centralnej Polski powiększa się.

D. Dryf na Mieliznę. Słaba dostępność transportowa i niskie nakłady na rozwój sprawiają, że w regionie nie pojawiają się nowi inwestorzy zewnętrzni, a obecni stopniowo się wycofują.

Scenariusze SRWP 2020 są ważną przesłanką wyboru wariantu rozwoju „Doliny Logistycznej”, ale nie jedyną. Uwarunkowania i cele inicjatywy współpracy ukierunkowanej na powstanie „Doliny Logistycznej” wskazują na cele strategii jej rozwoju.

Port, a więc i „Dolina Logistyczna” są „europejskim motorem wzrostu”. Przy takim założeniu, wybór scenariuszy rozwojowych „Doliny Logistycznej” opiera się o inny zbiór uwarunkowań.

Scenariusz rozwoju „Doliny Logistycznej” powinien wzmacniać scenariusz optymistyczny (**Wiatr w Żagle**) dla Pomorza oraz podobne scenariusze dla NOU NORDA i dla Obszaru Metropolitalnego.

Przy horyzoncie czasowym 2050 r. nie można przewidzieć skutków wszystkich zdarzeń istotnych dla rozwoju „Doliny Logistycznej”, szczególnie tych, które mogą wystąpić poza jego strefą.

Możliwość ich wystąpienia, a także ocenę ich wpływu na rozwój obszaru funkcjonalnego wykazała analiza strategiczna projektu.

Na kierunek tworzenia scenariuszy decydujący wpływ miały wyniki analizy SWOT/TOWS, która wskazała siłę możliwych relacji między **silnymi** i **słabymi** stronami a wykorzystaniem **szans** i ograniczeniem wpływu **zagrożeń** dla wyboru optymalnej strategii.

Na jej podstawie opracowano założenia scenariuszy, które przyjęły nazwy adekwatne do modeli strategii wskazanych w analizie SWOT/TOWS:

Scenariusz strategii agresywnej – optymistyczny („Cała Naprzód”)

Uwarunkowania: pełna i terminowa realizacja Strategii Rozwoju Kraju 2020, Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, Strategii rozwoju Portu Gdynia 2027, a także strategii rozwoju jednostek samorządu terytorialnego tworzących obszar funkcjonalny.

a/ Zadania przyjęte w dokumentach strategicznych są realizowane, zgodnie z przyjętymi terminami i zakresami zadań. Następuje pełne wykorzystanie funduszy europejskich na rozwój infrastruktury i wzrost konkurencyjności gospodarki. Osiągnięty jest optymalny poziom zdolności absorpcyjnej funduszy unijnych.

b/ Potwierdzają się prognozy wzrostu gospodarczego, skutkujące wzrostem znaczenia Portu Gdyni. Wzrasta liczba morskich połączeń Portu, jako morskich odcinków łańcuchów logistycznych. Następuje szybki wzrost przeładunków, szczególnie w grupie towarów wysokowartościowych (w tym skonteneryzowanych) oraz optymalne (pełne) wykorzystanie potencjału Portu, stymulujące jego rozwój i modernizację.

c/ Port Gdynia staje się portem bazowym dla statków pasażerskich oraz węzłem transeuropejskich pasażerskich połączeń kolejowych.

d/ *Transatlantyckie Partnerstwo w dziedzinie handlu i inwestycji* dynamizuje obroty Gdynia – Ameryka.

e/ Wprowadzony zostaje ustrój miast metropolitalnych, uwzględniający specyfikę miast portowych.

f/ Powstaje zintegrowana struktura w zakresie planowania rozwoju, polityki przestrzennej i polityki transportowej Metropolii oraz logistyki metropolitalnej.

g/ Porty Gdynia, Gdańsk i Elbląg tworzą morski hub Zatoki Gdańskiej – z wspólną promocją, marketingiem, standaryzacją systemów transportowych.

h/ Lotnisko Gdynia-Oksywie razem z Portem Lotniczym Gdańsk-Rębiechowo tworzą lotniczy hub Zatoki Gdańskiej z wspólną promocją, marketingiem, standaryzacją systemów transportowych.

i/ W obszarze funkcjonalnym pojawiają się globalni operatorzy logistyczni oraz przedsiębiorstwa sektora przemysł i handel.

j/ Publiczny terminal kolejowo-drogowy (Gdynia Towarowa) pozwala przejąć usługi przewozu towarów na długie odległości przez transport kolejowy.

k/ Przestrzeń obszaru funkcjonalnego wypełnia się, przez co powstaje zwarty obszar o coraz większej powierzchni. Liczba zatrudnionych w powstających firmach sektora TSL i usług towarzyszących (HORECA, usługi finansowe, prawne, r&d, centra konferencyjne itp.) szybko zwiększa się.

l/ Port przekształca się w port IV generacji.

ł/ Lotnisko Gdynia-Oksywie wraz z portem morskim stają się partnerami dla rozwoju funkcji portu bazowego.

m/ Partnerzy obszaru funkcjonalnego „*Dolina Logistyczna*” rozszerzają strefę zaplecza Portu, w tym przez rozwój sieci TEN-T.

Scenariusz ten eksponuje silne strony obszaru i bezpośredni wpływ umiejętnie wykorzystanych szans. Wzrost przepływu towarów, wywołany powstaniem infrastruktury korytarza transportowego, wpływa na znaczenie „*Doliny Logistycznej*” w skali regionu i kraju. Za rozwojem sieci infrastruktury komunikacyjnej i przesyłowej podąża rozwój przestrzenny. Podnoszenie atrakcyjności terenów

inwestycyjnych odbywa się przy wykorzystaniu zasobów kapitału ludzkiego. We wzrastających sektorach TSL i *offshore* znajdują zatrudnienie absolwenci szkół zawodowych i uczelni wyższych obszaru metropolitalnego. Współpraca, która w obszarze funkcjonalnym wiąże sektory biznesu, nauki i administracji publicznej, powoduje wzrost jakości kształcenia i dostosowanie kompetencji do oczekiwań firm, ale także przekłada się na wyższą innowacyjność przedsiębiorstw.

Scenariusz strategii konkurencyjnej („Pół Naprzód”)

Uwarunkowania: utrzymywanie się wąskich gardeł i brakujących ogniw w sieci transportowej.

a/ Zadania przyjęte w dokumentach strategicznych na wszystkich poziomach administracji i we wszystkich celach strategicznych i operacyjnych są realizowane, ale z dużymi opóźnieniami. Proces zagospodarowywania „Doliny Logistycznej” jest spowolniony. Dostępność do unijnych funduszy rozwojowych, szczególnie po 2020 r. radykalnie spada.

b/ Zdolność absorpcyjna funduszy europejskich partnerów jest umiarkowana lub nawet niska. Gospodarka obszaru funkcjonalnego nie ma wysokiej konkurencyjności.

c/ Liczba prowadzonych inwestycji zmniejsza się.

d/ Firmy zlokalizowane w „Dolinie Logistycznej” nie wiążą się z Portem. Dynamika rozwoju Portu jest niższa od oczekiwanej.

e/ Pomimo zacieśniania i rozszerzania współpracy partnerów „Doliny Logistycznej” następuje powolny wzrost zainteresowania lokalizowaniem działalności przemysłowej na zapleczu Portu.

f/ Rozwija się sektor TSL, który wymaga coraz lepszego dopasowania kompetencji w zakresie szkolnictwa zawodowego.

g/ Następuje zmiana struktury konsumpcji wynikająca ze starzenia się społeczeństwa, co wpływa na niepewność sieci handlowych odnośnie decyzji o lokalizacji centrów dystrybucyjnych i korzystania z walorów obszaru „Doliny Logistycznej”.

h/ Powolniejszy wzrost powierzchni zajętej przez magazyny, obiekty logistyczne i przemysłowe skutkuje coraz większą presją zabudowy mieszkaniowej. Zainteresowanie atrakcyjnymi terenami typu *greenfield* jest skorelowane z silną suburbanizacją. Pomimo umiejętnego kierowania, pojawiające się zagrożenia nie pozwalają na stuprocentowe wykorzystanie silnych stron.

Utrzymuje się zainteresowanie prowadzeniem działalności gospodarczej w strefach „*Doliny Logistycznej*”. Ta tendencja wynika z wzmożonego ruchu przeładunków w Porcie i zadowalającego rozwoju infrastruktury od strony lądu. „*Dolina Logistyczna*” nie może jednak osiągnąć wystarczającego poziomu rozwoju z uwagi na utrzymujące się blokady rozwojowe. Rozdrobnienie gruntów, aspekty ochrony przyrody i brak odpowiedniego zabezpieczenia planistycznego zawężają perspektywy rozwoju. Brak funduszy skutkuje deficytem inwestycji w elementy infrastruktury technicznej i komunikacyjnej, a także nie pozwala na odpowiednie wspieranie innowacji. Rozpędzona gospodarka lokalna nie znajduje możliwości zagospodarowania nowych obszarów. Z pojawiających się szans nie są także w stanie skorzystać istniejące przedsiębiorstwa logistyczno-transportowe.

Scenariusz kombinowany strategii konserwatywnej/defensywnej („Bardzo Wolno Naprzód”)

Uwarunkowania: niska dostępność transportowa, spadek znaczenia gospodarki morskiej, zabudowa „*Doliny Logistycznej*” w sposób konkurujący z działalnością Portu.

a/ Kluczowe elementy infrastruktury dostępu transportowego nie są przyjęte do realizacji.

b/ Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych i łańcuchów logistycznych nie jest możliwe, co wpływa na obniżenie atrakcyjności Gdyni, jako węzła w sieci TEN-T.

c/ Operatorzy terminali portowych (firmy globalne), a także przedsiębiorstwa przemysłowe, działające na terenie portu, ograniczają swoją aktywność w Gdyni lub ją likwidują. Podobnie postępują operatorzy morskich połączeń żeglugowych. Połączenia morskie są przenoszone do portów konkurencyjnych.

d/ Następuje spadek obrotów Portu i związanych z nim firm sektora TSL, a więc spadek zatrudnienia i znaczenia Portu dla rozwoju obszaru funkcjonalnego.

e/ „*Dolina Logistyczna*” przestaje być zapleczem Portu, jest rozwijana zgodnie z celami lokalnych polityk rozwojowych.

Optymalny scenariusz rozwojowy

Wyniki analizy SWOT/TOWS wskazują **Scenariusz I „Cała naprzód”** jako ten, który powinien odpowiadać Strategii zrównoważonego rozwoju „*Doliny Logistycznej*”. Wobec bardzo silnych uwarunkowań zewnętrznych, w tym o charakterze globalnym, lokalizacji ośrodków decyzyjnych, właściwych dla kluczowych impulsów (inwestycji) rozwojowych „*Doliny Logistycznej*”, poza obszarem kompetencji jest tworzących obszar funkcjonalny, właściwym jest oparcie strategii rozwoju obszaru funkcjonalnego o kombinację scenariusza agresywnego i konkurencyjnego.

II.7. Synergie potencjałów rozwojowych NOU NORDA i OF „Dolina Logistyczna”

Najważniejszym potencjałem rozwojowym NOU NORDA i „Doliny Logistycznej” jest nadmorskie położenie. Decyduje ono o atrakcyjności obszaru dla mieszkańców i dla gospodarki, korzystających z bogatych zasobów morza, walorów turystycznych i rekreacyjnych. Jednocześnie, walor nadmorskiego położenia wyróżnia się wrażliwością na oddziaływanie zewnętrzne, szczególnie w zakresie turystyki nadmorskiej, rybołówstwa czy portów morskich.

Działalność gospodarcza w kluczowych działach należy do specjalizacji obu obszarów, uzasadniającej czy wręcz wymagającej współpracy.

Transformacja branży stoczniowej, szczególnie widoczna na terenach dawnej „Stoczni Gdynia” S.A., ma fundamentalne znaczenie zarówno dla NOU NORDA, jak i dla „Doliny Logistycznej”. Ryzyko pojawienia się „konkurencji” o przestrzeń nadmorską w Gdyni między podmiotami funkcjonującymi w Porcie a przedsiębiorstwami branży stoczniowej i *offshore* może zostać zmniejszone dzięki działaniom zaprogramowanym w ramach „Doliny Logistycznej”.

Mają one umożliwić współpracę na rzecz zrównoważonego rozwoju obszaru funkcjonalnego, w oparciu o sektor logistyczny oraz branże towarzyszące, poprzez udostępnienie terenów pod funkcje logistyczne i przemysłowe, zlokalizowane w gminach tworzących „Dolinę Logistyczną”.

Z drugiej strony, poprawa spójności wewnętrznej NOU NORDA, wyrażona krótszym czasem dojazdu i zwiększeniem alternatyw wyboru (transport indywidualny i transport zbiorowy) stanowić może silny bodziec rozwoju dla branż wymagających dużego nakładu pracy (np. *Business proces offshore*, branża stoczniowa i turystyczna) oraz dla dostępu do edukacji, której poziom na terenie NOU NORDA jest zróżnicowany. Silną stroną obszaru NOU NORDA, która w bezpośredni sposób może oddziaływać na obszar „Doliny Logistycznej”, jest potencjał rekreacyjny. Podnosi to konkurencyjność terenów inwestycyjnych obszaru funkcjonalnego w stosunku do innych regionów (w analizach wyboru lokalizowania inwestycji, jakość życia, w tym dostęp do terenów rekreacyjnych, stanowią coraz bardziej znaczący czynnik przesądzający o decyzjach inwestorów).

NOU NORDA, bogaty siecią portów i przystani morskich oraz obiektów służących do korzystania ze strefy przybrzeżnej (np. mola, sztuczne wyspy) może stać się najbliższym rynkiem odbudowującego się przemysłu stoczniowego w obszarze „Doliny Logistycznej”, ukierunkowanego na specjalistyczną, wręcz „niszową” produkcję statków i konstrukcji wodnych

Istotną rolę w wykorzystaniu potencjałów obu obszarów może odegrać Lotnisko Gdynia-Oksywie, którego możliwości pozwalają na obsługę ruchu turystycznego dla NOU NORDA.

III. Strategia zrównoważonego rozwoju obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna”

Wstęp

Obszar Funkcjonalny „Dolina Logistyczna” to przedsięwzięcie, mające na celu zrównoważony rozwój gmin współtworzących obszar, w oparciu o wysoki potencjał rozwojowy Portu i strefy Korytarza Bałtyk-Adriatyk w regionie pomorskim.

Przestrzenne uwarunkowania związane z tym potencjałem dotyczą strefy Gdyni i sąsiednich jednostek terytorialnych z Portem, co stanowi fundament utworzenia obszaru funkcjonalnego. Wyodrębniony obszar poddany został diagnozie istniejących potencjałów i barier rozwojowych w rozbiciu na kluczowe pod względem budowania strategii kategorie.

Wyniki analiz zawarto w części *Diagnoza Potencjału Rozwojowego obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna*.

Na podstawie szczegółowych rezultatów badań powstał niniejszy dokument będący podstawą działań prowadzonych na rzecz rozwoju obszaru funkcjonalnego.

Strategia określa wizję rozwoju obszaru, wyznacza cele, narzędzia oraz metody niezbędne do jej wykonania. Wskazuje kierunki planowania i zarządzania wyznaczonego obszaru z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju oraz rekomenduje działania na rzecz skutecznego urzeczywistnienia wizji rozwoju. Niniejsza strategia zawiera także proponowane wytyczne dotyczące monitoringu i kontroli prowadzonych działań oraz metod ewaluacji i oceny jej wdrażania.

III.1. Odniesienie do dokumentów strategicznych – unijnych, krajowych, regionalnych

Strategia „Doliny Logistycznej” została opracowana zgodnie z dokumentami strategicznymi o randze europejskiej i krajowej, jak również regionalnej i lokalnej.

III.1.1. Strategie unijne

a/ **Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020”.**

Strategia wspiera rozwój najbardziej przyjaznych dla środowiska technologii transportu wodnego i kolejowego.

b/ **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące Europejskiej sieci korytarzy towarowych (EC 913.2010).**

Dokument ustanawia 9 korytarzy kolejowych, w tym Korytarz Towarowy nr 5: *Gdynia – Katowice – Wenecja/Triest/Koper/Ravenna*.

c/ **Biała Księga Komisji Europejskiej Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu** (COM(2011) 144 z 28 marca 2011r.).

Dokument wskazuje, że *„Lotniska, porty, stacje metra, stacje kolejowe i autobusowe powinny być w coraz większym stopniu połączone – powinny stać się platformami połączeń multimodalnych”* oraz *„Porty morskie odgrywają zasadniczą rolę, jako centra logistyczne i wymagają dobrych połączeń z obszarem w głębi lądu”*.

d/ **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013** z dnia 11 grudnia 2013 roku w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (...). Dokument przewiduje powstanie do roku 2030 Korytarza Bałtyk-Adriatyk z następującymi elementami:

da/ **Port Gdynia i Port Gdańsk** jako węzły sieci bazowej TEN-T;

db/ **Węzeł miejski Gdańsk** (MEGA Gdańsk-Gdynia-Sopot) jako węzeł miejski łączący infrastrukturę transeuropejskiej sieci transportowej z innymi częściami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego;

dc/ **Port Lotniczy Gdańsk-Rębiechowo im. Lecha Wałęsy**.

e/ **Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego – Plan Działania** (wersja z 2013r.).

Istotą Strategii jest integracja poprzez współpracę miast, subregionów, regionów i państw bałtyckich na wielu poziomach: rządowym, regionalnym i lokalnym, z udziałem świata nauki, ośrodków badawczych, akademickich, regionalnych struktur współpracy, programów operacyjnych, a także sektora prywatnego.

f/ **Komunikat Komisji „Niebieski wzrost – szanse dla zrównoważonego wzrostu w sektorach morskich”** z 13 września 2012 r. m. in. dla zapewnienia wsparcia promowania zrównoważonego wzrostu przy uwzględnieniu czynników lokalnych, klimatycznych, oceanograficznych, gospodarczych, kulturowych oraz społecznych.

III.1.2. Strategie krajowe

a/ **Strategia Rozwoju Kraju 2020 "Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo" (2012)**.

„W kontekście wzrostu obrotów portowych oraz potencjału przeładunkowo-składowego portów ważna jest budowa nowoczesnych terminali przeładunkowych oraz intermodalnych centrów logistycznych w samych portach i na ich zapleczu”.

b/ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) służy realizacji Strategii Rozwoju Kraju 2020 .

Dokument przewiduje utworzenie Platformy Multimodalnej na sieci TEN-T w Gdyni. *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* zawiera pakiet „projektów morskich” i innych inwestycji strategicznych, ważnych dla powstania obszaru funkcjonalnego „*Dolina Logistyczna*”.

c/ Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku (załącznik do Uchwały nr 277 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 roku), będący dokumentem strategicznym w sektorze transportu kolejowego w kraju.⁷ Zgodnie z tym dokumentem przewidziano modernizację infrastruktury kolejowej związanej z obsługą Portu Gdynia, a także linii 201/131 (Magistrala Węglowa), jako głównej trasy przewozów towarowych z/do Gdyni w ramach Europejskiego Korytarza Towarowego nr 5. Plan ten przewiduje także likwidowanie „*wąskich gardeł*” dla kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych.

d/ Ustawa z 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2006 r. Nr 227, poz. 1658), określa zasady prowadzenia polityki rozwoju, podmioty prowadzące tę politykę oraz tryb współpracy między nimi. Elementem polityki rozwoju jest opracowanie strategii rozwoju, programów operacyjnych i programów rozwoju m. in. w zakresie obszarów funkcjonalnych.

III.1.3. Strategie regionalne

a/ Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020.

Inicjatywa „*Dolina Logistyczna*” wpisuje się w realizację:

aa/ celu strategicznego 1 – „Nowoczesna gospodarka”, w którym wskazuje się na umocnienie Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego jako centrum handlu międzynarodowego poprzez zwiększenie efektywności przedsiębiorstw w zakresie współpracy ponadregionalnej i międzynarodowej dzięki tworzeniu stref przyspieszonego rozwoju społeczno-gospodarczego wzdłuż korytarzy transportowych o znaczeniu europejskim i krajowym;

ab/ celu strategicznego 3 – „Przestrzeń przyjazna dla aktywności gospodarczej i inwestorów”, gdzie w zakresie inwestycji wskazano na duże znaczenie:

⁷ Tekst oryginalny, opublikowany na stronie internetowej: www.bip.mir.gov.pl/dokumenty.

aba/ modernizacji kluczowych linii kolejowych: nr 201 i 202,
 abb/ realizacji przedsięwzięć na drogach krajowych – budowa OPAT,
 abc/rozwoju multimodalnych węzłów transportowych w Porcie Gdynia.

Stopień spójności unijnych, narodowych, a także regionalnych dokumentów strategicznych jest wysoki. Przyjęcie takich celów polityki rozwoju, które są spójne z celami rozwoju Wspólnoty Europejskiej, Polski i Pomorza jest najkrótszą i najbardziej obiecującą drogą do sukcesu inicjatywy „Doliny Logistycznej”.

III.2. Strategia Rozwoju Portu Gdynia do 2027 r.

Sprawna działalność Portu jest warunkiem koniecznym dla wytworzenia masy krytycznej rozwoju „Doliny Logistycznej”. Z tego względu właściwym jest, aby „Strategia zrównoważonego rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050” i „Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku” były podstawą partnerskiego porozumienia o współpracy dla spójnej realizacji obu strategii.

Priorytetami w budowaniu wizji gdyńskiego portu do 2027 r. są:

a/ Utrzymanie uniwersalnego charakteru Portu i posiadanych przewag rynkowych. Przy wykorzystaniu naturalnych predyspozycji Portu, zostanie on przystosowany do przyjmowania największych statków kontenerowych, masowych i pasażerskich na Morzu Bałtyckim. Strategia „Doliny Logistycznej” również kładzie duży nacisk na rozwój Portu, jednak operuje zadaniami szczegółowymi na różnych obszarach. Dzięki temu oba dokumenty dążą do tej samej wizji częściowej, wykorzystując inne narzędzia.

b/ Wzmacnianie pozycji konkurencyjnej Portu w skali krajowej, bałtyckiej i europejskiej. Rozbudowa potencjału do obsługi ładunków, statków i środków transportu lądowego.

c/ Pełna dostępność transportowa do Portu, jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej. Znaczenie Portu będzie wynikać z miejsca, jakie zajmie on w Korytarzu Bałtyk-Adriatyk oraz w korytarzach wytyczonych w kierunku wschodnim i południowo-wschodnim.

d/ Utrzymywanie silnej marki Portu, przez osiągnięcie najwyższych standardów współpracy i kooperacji z interesariuszami, wdrażanie nowoczesnych rozwiązań służących bezpieczeństwu, ochronie środowiska, wymianie informacji, ułatwień administracyjnych. Port przyjazny otoczeniu.

Cele i wartości, przyjęte we wskazanych dokumentach potwierdzają celowość opracowania Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna”.

III.3. Wizja „Doliny Logistycznej”

Wizja obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna” jest obrazem przyszłości wytworzonego dzięki realizacji strategii w okresie długoterminowym. Wizja jest ogólnym celem nadrzędnym, którego osiągnięcie jest istotą realizacji strategii. Na potrzeby niniejszego opracowania wizja została sformułowana następująco:

Wizja

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

Wizja „Doliny Logistycznej” została sformułowana w oparciu o efekt, jaki ma zostać osiągnięty dzięki skutecznej realizacji strategii do 2020 roku. Wizja ma być punktem odniesienia przy podejmowaniu decyzji na rzecz działań rozwojowych, jednocześnie będąc gwarantem dla mieszkańców i przedsiębiorców realizacji skutecznej polityki, w którą społeczność jest silnie zaangażowana. W wizji zostały wskazane kluczowe wartości i zagadnienia, które są istotą funkcjonowania obszaru w przyszłości. Jest ona przejrzystym wyrazem nadrzędnego dążenia do rozwoju społecznego i gospodarczego w „Dolinie Logistycznej” w obecnym i przyszłym obszarze.

III.4. Cel główny, Cele strategiczne, Priorytety i Działania

Sformułowanie wizji jest podstawą przyjęcia celu głównego, celów strategicznych, jakie mają być osiągnięte w obszarze funkcjonalnym.

Cel główny

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

Cel główny jest osiągany 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.

Kontekst rozwoju

Sformułowanie celu głównego Strategii jest decydujące dla inicjatywy „Dolina Logistyczna”. Cel ten jest szczególnie ważny dla potencjalnych przedsięwzięć w obszarze funkcjonalnym z wielu powodów, w tym braku terenów inwestycyjnych, infrastruktury, nieprzyjaznych regulacji i wysokich kosztów, co wpływa niekorzystnie na jego wizerunek. Obraz ten może się zmienić. Za sprawą najsilniejszego portowego sektora gospodarczego i przemysłów morskich, objętych polityką wsparcia Unii Europejskiej, powstaje infrastruktura, stwarzająca szansę na technologiczną rewolucję obszaru portu i jego otoczenia przemysłowego i miejskiego.

Tą szansą jest globalna logistyka. Wpływ sektora TSL na rozwój całej gospodarki jest oczywisty i decydujący. „Dolina Logistyczna” jest miejscem potencjalnie idealnym dla innowacyjnej, zielonej logistyki. Jeżeli infrastruktura transeuropejskich sieci transportowych tu powstanie, to obszar ten stanie się rzeczywistym biegunem wzrostu dla całego regionu, a szczególnie dla miast i gmin obszaru funkcjonalnego.

Budowa infrastruktury to nie wszystko. Należy sprostać nowym wyzwaniom polityki przestrzennej i gruntowej. Tereny niezagospodarowane, nieuzbrojone i rozdrobnione na małe działki, ekonomicznie martwe, mogą przekształcić się w strefę nowoczesnego przemysłu, handlu, usług, a także rekreacji i wypoczynku, ważnych wydarzeń i inicjatyw.

Projekty kluczowe

Kluczowe przedsięwzięcia rozwojowe w obszarze „Doliny Logistycznej” są planowane i przyjęte do realizacji w unijnych i krajowych dokumentach strategicznych. Ich realizacja jest podstawowym warunkiem dla zrównoważonego rozwoju, zakładanego w optymistycznym scenariuszu Strategii.

Strategia zawiera szereg działań, leżących w zakresie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, przygotowujących i wspierających realizację inwestycji o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, realizowanych przez Rząd RP.

Do inwestycji, wymagających takiego zintegrowanego podejścia, warunkujących sukces "Strategii zrównoważonego rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna", należą:

- 1. Budowa Drogi Czerwonej wraz z Obwodnicą Północną Aglomeracji Trójmiejskiej – etap I.**
- 2. Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej – pozostałe (wszystkie) etapy.**
- 3. Budowa publicznego terminalu kolejowo-drogowego Gdynia Towarowa, w strukturze Stacji Gdynia-Port.**
- 4. Rewitalizacja Centralnej Magistrali Węglowej na odcinku Gdynia Port – Nowa Wieś Wielka.**
- 5. „Nacjonalizacja” Trasy Kwiatkowskiego w dyni i jej modernizacja.**

Rys. 20 : Schemat priorytetów i działań dla celu strategicznego 1

1. Rozwinięta infrastruktura systemu transportowego Doliny Logistycznej stanowiąca przewagę konkurencyjną

1.1. Rozwój infrastruktury drogowej

1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej

1.3. Wykorzystanie infrastruktury Lotniska Gdynia- Okcywie

1.1.1. Skomunikowanie gruntów inwestycyjnych z głównymi korytarzami transportowymi

1.1.2. Zapewnienie przestrzeni dla zaplecza komunikacyjnego strategicznych obiektów

1.1.3. Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych

1.1.4. Rozwój infrastruktury regionalnej i krajowej

1.2.1. Utworzenie węzłów transportowych zapewniających dostęp do infrastruktury kolejowej

1.2.2. Rozbudowa wewnętrznej infrastruktury kolejowej

1.2.3. Rozwój regionalnej i krajowej infrastruktury kolejowej

1.3.1. Aktywizacja gospodarcza terenów Lotniska Gdynia- Okcywie

1.3.2. Skomunikowanie strategicznych obiektów generujących ruch pasażerski

Rys. 21: Schemat priorytetów i działań dla celu strategicznego 2



Rys.22: Schemat priorytetów i działań dla celu strategicznego 3



III.4.1. Cel strategiczny 1: *Rozwinięta infrastruktura systemu transportowego „Doliny Logistycznej”, stanowiąca przewagę konkurencyjną.*

Kontekst rozwoju

Uzyskanie nowoczesnych i zintegrowanych połączeń transportowych wewnątrz obszaru funkcjonalnego oraz jego pełna integracja z głównymi korytarzami transportowymi, stanowią podstawę realizacji Wizji.

Z uwagi na fundamentalne znaczenie transportu dla rozwoju gospodarki („Transport jest fundamentem gospodarki i społeczeństwa” – Biała Księga Transportu) , niezbędne jest zaangażowanie gmin tworzących „Dolinę Logistyczną” w zrównoważone inwestycje transportowe obejmujące połączenia i węzły w transporcie lądowym, morskim i lotniczym.

Sferą wymagającą planowania strategicznego „Doliny Logistycznej” jest gospodarka. „Dolina Logistyczna” jest strefą innowacyjnej gospodarki, korzystającej z łańcuchów logistycznych, zapewniających zaufanie, otwartość i globalny wymiar biznesu w swoim obszarze. Stworzenie konkurencyjnych warunków dla inwestorów na terenie „Doliny Logistycznej” przewidziane jest w trzecim celu strategicznym: **Przestrzeń przyjazna dla aktywności gospodarczej i inwestorów.**

Realizacji poszczególnych celów strategicznych przyporządkowane zostaną działania, rekomendowane programom operacyjnym:

a/ Program operacyjny z zakresu rozwoju transportu – dokument będzie korespondował z celem strategicznym 1: „Rozwinięta infrastruktura systemu transportowego „Doliny Logistycznej”, stanowiąca przewagę konkurencyjną”;

b/ Program operacyjny z zakresu rozwoju gospodarczego – dokument będzie korespondował z celem strategicznym 2: „Innowacyjny obszar gospodarczy oparty o sektor usług logistycznych, konkurencyjny pod względem lokalizacji działalności przemysłowej”;

c/ Program operacyjny z zakresu rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami – dokument będzie korespondował z celem strategicznym 3: „Przestrzeń przyjazna dla aktywności gospodarczej i inwestorów”.

Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.

Proponowane działania:

1.1.1. Skomunikowanie terenów inwestycyjnych z korytarzami transportowymi poprzez wspieranie realizacji projektów kluczowych:

a/ Budowa Drogi Czerwonej wraz z I etapem Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej.

b/ Budowa pozostałych etapów Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej.

1.1.2. Zapewnienie przestrzeni dla zaplecza komunikacyjnego strategicznych obiektów poprzez wspieranie realizacji projektu: Parking centralny do obsługi Portu i „Doliny Logistycznej”.

1.1.3. Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych poprzez udział w realizacji projektów:

a/ Węzeł miejski w obszarze funkcjonalnym.

b/ Rozwój systemu TRISTAR w obszarze funkcjonalnym.

c/ Platforma Multimodalna Gdynia Port.

1.1.4. Rozwój infrastruktury regionalnej i krajowej poprzez udział w realizacji projektu: Budowa dworca autobusowego w Gdyni.

Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.

Proponowane działania:

1.2.1. Utworzenie węzłów transportowych zapewniających dostęp do infrastruktury kolejowej poprzez wspieranie projektu kluczowego: Budowa publicznego terminalu kolejowo-drogowego Gdynia Towarowa, w strukturze Stacji Gdynia-Port.

1.2.2. Rozbudowa wewnętrznej infrastruktury kolejowej.

1.2.3. Rozwój regionalnej i krajowej infrastruktury kolejowej poprzez wspieranie projektu kluczowego: Rewitalizacja Centralnej Magistrali Węglowej na odcinku Gdynia Port – Nowa Wieś Wielka.

Priorytet 1.3. Uruchomienie Lotniska Gdynia-Oksywie.

Proponowane działania:

1.3.1. Aktywizacja gospodarcza terenów Lotniska Gdynia-Oksywie.

1.3.2. Skomunikowanie strategicznych obiektów generujących ruch pasażerski.

III.4.2. Cel strategiczny 2. *Innowacyjny obszar gospodarczy oparty o sektor usług logistycznych, konkurencyjny pod względem lokalizacji działalności przemysłowej.*

Kontekst rozwoju

Zrównoważony rozwój przestrzenny i gospodarczy „Doliny Logistycznej” jest wyzwaniem dla bardzo licznej grupy partnerów strategicznych. Pozycja konkurencyjna przedsiębiorstw „Doliny Logistycznej”

jest synergią działań, podnoszących innowacyjność gospodarki w obszarze funkcjonalnym. Takie wyzwanie można tylko podjąć w silnym partnerstwie firm.

Pomimo dość dużej liczby organizacji, skupiających głównie podmioty gospodarcze, nie wykształciła się dotychczas „zadaniowa” struktura współpracy. Taką strukturą są przeważnie klastry, a ich powstanie i rozwój jest poprzedzony osiągnięciem „masy krytycznej” współpracy. Wyzwaniem jest integrowanie przedsiębiorstw z poszczególnych obszarów pomocniczych i rdzenia „Doliny Logistycznej” - sieciami współpracy.

„Dolina Logistyczna”, jako strefa innowacyjnej gospodarki sama w sobie nie jest celem lecz środkiem dla jego osiągnięcia. Strategia uruchomi takie działania, które doprowadzą do szybkiego rozwoju przedsiębiorczości i nieskrępowanej działalności biznesowej w obszarze „Doliny Logistycznej”. Stworzą one markę gospodarczej „ekskluzywności” obszaru, rozpoznawalnego w polskiej i europejskiej przestrzeni gospodarczej. Rozwijane będą fora współpracy z atrakcyjnymi obszarami gospodarczymi na głębokim zapleczu Portu (np. z przemysłami Śląska czy Centralnego Obszaru Przemysłowego).

Dla wzrostu liczby podmiotów gospodarczych w obszarze funkcjonalnym, rozwijane będą działania zachęcające nowych inwestorów i przedsiębiorców, służące tworzeniu przyjaznych procedur administracyjnych, związanych z procesem inwestycyjnym, rozwojem systemu informacji o terenie i gospodarce, zasadach i warunkach wspierania przedsiębiorczości.

Kluczowym projektem będzie informatyzacja obszaru „Doliny Logistycznej”, dla rozwoju Platformy Multimodalnej i e-gospodarki.

Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.

Proponowane działania:

- 2.1.1. Współpraca w ramach klastrów.
- 2.1.2. Wspieranie działalności innowacyjnej.
- 2.1.3. Usprawnianie procesów inwestycyjnych i budowanie przyjaznego otoczenia biznesu.

Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów.

Proponowane działania:

- 2.2.1. Spójna promocja walorów gospodarczych obszaru.
- 2.2.2. Stworzenie oferty zachęt inwestycyjnych.

Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań

Proponowane działania:

2.3.1. Gromadzenie i analiza danych z zakresu rozwoju gospodarczego.

2.3.2. Kreowanie rozwiązań innowacyjnych usprawniających funkcjonowanie „Doliny Logistycznej”.

III.4.3. Cel strategiczny 3: *Przestrzeń przyjazna dla aktywności gospodarczej i inwestorów.*

Kontekst rozwoju

Do priorytetowych obszarów współpracy zaliczono konsekwentne obejmowanie całego obszaru funkcjonalnego planami zagospodarowania – dla zbilansowania potencjału przestrzennego „Doliny Logistycznej – przy równoczesnym ujednocnieniu dokumentów planistycznych i strategicznych w gminach, tworzących obszar funkcjonalny.

Zasobooszczędny wymiar polityki transportowej oznacza również odpowiedzialne podejście do planowania rozwiązań transportowych – w ograniczonej przestrzeni i bardzo cennej krajobrazowo „Dolinie Logistycznej”. Planowanie rozwoju systemu transportowego, obarczone dotychczas „podejściem sektorowym”, będzie rozwinięte przez podejście zintegrowane, wynikające z multimodalnej architektury korytarzy transportowych.

Szczególnie ważnym celem strategii jest rozwijanie polityki gruntowej, pozwalającej na tworzenie atrakcyjnych ofert zagospodarowania terenów rozwojowych.

„Dolina Logistyczna” będzie skutecznym rozwiązaniem problemów stref substandardowych, przemysłowych czy pokolejowych, leżących na peryferiach gmin. W nowej jednostce terytorialnej - obszarze funkcjonalnym, strefy te staną się priorytetowym celem polityki rewitalizacji.

Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.

Proponowane działania:

3.1.1. Koordynowanie procesów aktualizacji i tworzenia opracowań planistycznych na terenie obszaru funkcjonalnego, portowego i kolejowego.

3.1.2. Ochrona potencjału turystycznego i krajobrazowego przed dewastacją.

Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.

Proponowane działania:

3.2.1. Planistyczne zabezpieczenie terenów inwestycyjnych dla rozwoju „Doliny Logistycznej”.

3.2.2. Uzbrojenie, melioracja i uzdatnianie gruntów inwestycyjnych.

3.2.3. Współpraca na rzecz niwelowania ograniczeń wynikających z rozdrobnienia własności gruntów.

Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.

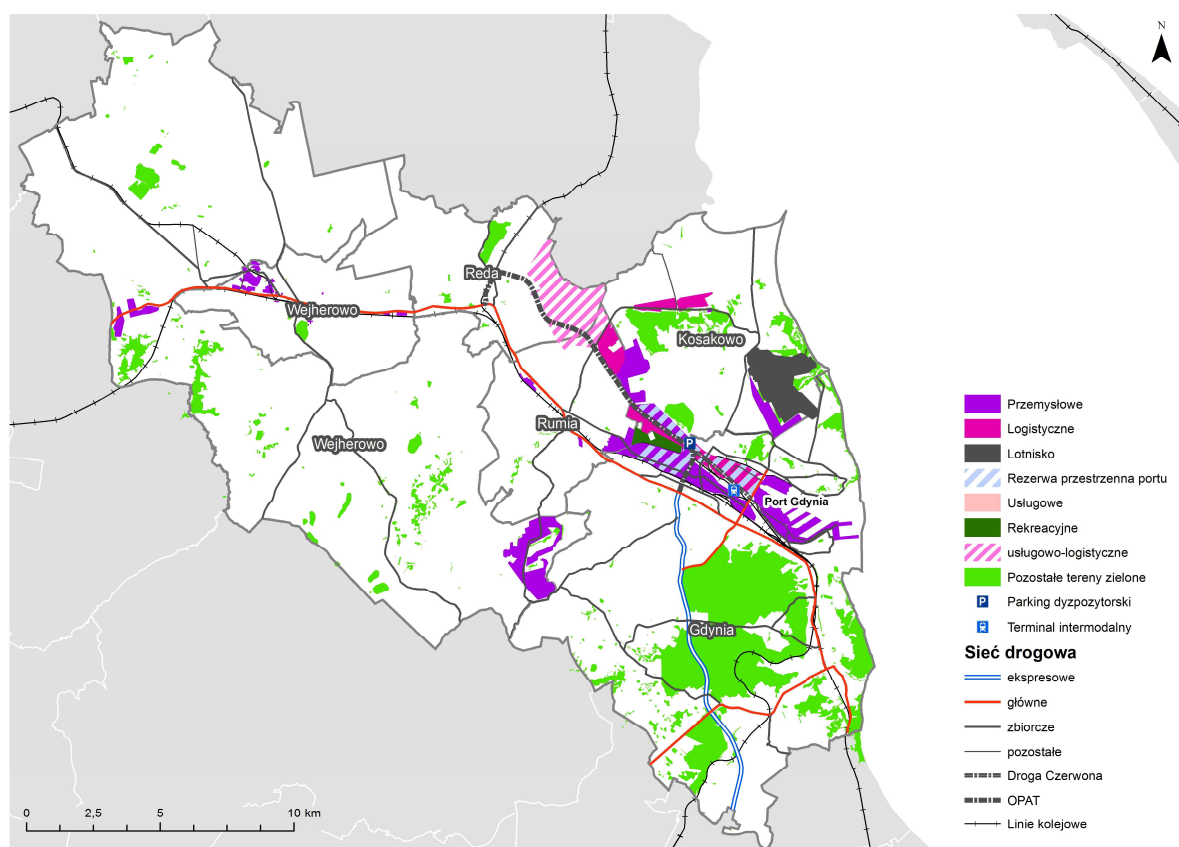
Proponowane działania:

3.3.1. Współpraca z partnerami na rzecz osiągnięcia ładu i podniesienia standardu przestrzeni obszaru funkcjonalnego.

3.3.2. Wykorzystanie terenów zdegradowanych na potrzeby „Doliny Logistycznej”.

III.5. Mapa OF „Dolina Logistyczna”

Rys. 23 : Wizja rozmieszczenia istotnych dla obszaru funkcjonalnego „Doliny Logistycznej” funkcji przemysłowych i logistycznych



Źródło: Opracowanie własne

Rozmieszczenie istotnych dla rozwoju „Doliny Logistycznej” funkcji przemysłowych, handlowych czy usługowych, jest następstwem osiągnięcia dostępności drogowej i kolejowej. Tereny przylegające do tras planowanych połączeń i węzłów radykalnie zwiększają swoją atrakcyjność.

Na etapie planowania przestrzennego należy zwrócić szczególną uwagę na pozostawienie rezerw przestrzennych dla dopełniających terenów rekreacyjnych, a także na umiejscowienie funkcji usługowych jako komplementarnych dla przemysłu. Takie podejście zapewni stabilny rozwój przestrzeni w oparciu o ideę wielofunkcyjnego użytkowania.

Usługi logistyczne (w tym działalność składowa i magazynowa) powinny być rozwijane przede wszystkim wzdłuż nowych dróg: **OPAT i Droga Czerwona**. Tereny przeznaczone pod inwestycje magazynowe i przemysłowe zostaną uzupełnione przez obszary spełniające funkcje usługowe, tak, aby ograniczać negatywne skutki monofunkcyjności przestrzeni.

Budowa publicznego **terminalu intermodalnego Gdynia Towarowa** na terenie „*Doliny Logistycznej*” jest elementem sieci platform multimodalnych. Terminal zapewni sprawny przeładunek oraz możliwości krótkoterminowego składowania ładunków. Rozwiąże on problemy związane z obsługą kolejową rosnących przeładunków portowych oraz zwiększy przepustowość w terminalach portowych i przyczyni się do lepszego wykorzystania przestrzeni. Dokładne miejsce zlokalizowania terminalu intermodalnego zostało wskazane na mapce obszaru. (Rys. 24)

Dla zrównoważenia transportu towarów w obszarze „*Doliny Logistycznej*”, należy zorganizować obsługę kolejową przedsiębiorstw w niej zlokalizowanych za pomocą bocznic kolejowych. Takie rozwiązania są praktykowane na szeroką skalę w krajach, gdzie transport kolejowy ma istotny udział w strukturze transportu towarów ogółem.

Bocznic kolejowe lokalizowane wzdłuż okołoportowych linii kolejowych mogłyby obsługiwać także ładunki rozproszone oraz transport ładunków nienormatywnych do i z Portu.

Parking centralny obsługujący Port powinien zostać usytuowany przy skrzyżowaniu Drogi Czerwonej i OPAT. Taka lokalizacja, cechująca się dobrą dostępnością, umożliwi sprawną organizację operacji ro-ro na terminalach portowych. Parking powinien składać się nie tylko z przestrzeni postojowej dla samochodów, ale także z zaplecza usługowo-socjalnego dla kierowców obejmującego miejsca noclegowe i rekreacyjne, punkty gastronomiczne oraz zaplecze serwisowe dla pojazdów i stacje paliw.

Sprawne działanie parkingu uzależnione jest w dużej mierze od miękkich czynników transportowych. W sytuacjach skrajnego natężenia obsługi przeładunkowej na nabrzeżu pojawia się zagrożenie kongestii na drogach prowadzących do Portu. W celu zminimalizowania ingerencji tranzytu w ruch lokalny rekomenduje się wprowadzanie **inteligentnych systemów transportowych** koordynujących transfery pomiędzy obiektami.

W związku ze stale zwiększającą się liczbą przeładowywanych kontenerów, elementem wpływającym na efektywne działanie „*Doliny Logistycznej*” i poprawę funkcjonowania Portu powinno być zlokalizowanie odpowiednich placów do składowania i obsługi kontenerów, które nie są tymczasowo wykorzystywane. **Depot** powinny zostać zlokalizowane na zapleczu Portu w bliskim sąsiedztwie terminalu intermodalnego. W obszarze depot istotne znaczenie ma również obsługa kontenerów nastawiona na czyszczenie, dezynfekcję, badania szczelności czy naprawę zniszczeń.

Rozwijający się Port będzie zwiększał swoje zapotrzebowanie na nowe przestrzenie o dogodnych parametrach użytkowych. Z uwagi na ograniczenia wynikające z bliskiego sąsiedztwa zabudowy mieszkaniowej, usługowej i produkcyjnej, a także na wysoki stopień zainwestowania tych terenów, wygospodarowanie dodatkowych przestrzeni przeznaczonych na usługi portowe w jego bezpośrednim otoczeniu może okazać się niewykonalne. Lokalizacja portu praktycznie w centrum miasta, pomiędzy wysoce zurbanizowanymi dzielnicami Śródmieście i Oksywie, stwarza szereg niedogodności zarówno dla prowadzenia działalności portowej, jak i dla mieszkańców.

Są one związane w szczególności z uciążliwościami komunikacyjnymi, ale także bezpośrednio z przeładunkami np. ładunków masowych, które charakteryzują się wysoką emisją pyłów. Nie bez znaczenia dla komfortu zamieszkania w sąsiedztwie Portu pozostaje wzmożone generowanie hałasu.

Rozważając możliwości przestrzennego rozwoju Portu, należy poszukiwać alternatywnych form wykorzystania jego zasobów przestrzennych. Jedną z nich jest idea **Morskiego Terminala Kontenerowego** portu. Rozbudowa linii brzegowej nie powodowałaby bezpośrednio negatywnego wpływu na otoczenie, jednak pośrednio wiązałyby się ze wzrostem natężenia ruchu od strony lądu. Takie inwestycje, choć możliwe i prawdopodobne, łączą się jednak z zapewnieniem dużych środków finansowych i przeprowadzeniem czasochłonnych procedur budowlanych.

Kolejnym elementem, który może wpłynąć na efektywniejsze wykorzystanie przestrzeni portowych, jest możliwość przeniesienia części działalności związanej z bezpośrednią obsługą ładunków na zaplecze Portu. Odnosi się to do operacji i procesów takich jak składowanie pustych kontenerów, ich naprawa, kontrola i przygotowanie do załadunku, które mogą być realizowane poza obszarem Portu, na terenach dobrze skomunikowanych.

Za działanie wzmacniające funkcje Portu należy uznać też prowadzenie **giełdy towarowej** dla zapewnienia ładunków powrotnych w komunikacji drogowej i kolejowej (eliminacja "pustych powrotów").

III.6. Struktury formalno-prawne służące realizacji strategii

Prekursorski i innowacyjny charakter inicjatywy obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna” uzasadnia etapowanie budowania struktur formalno-prawnych.

W polskim prawie brakuje istotnych rozstrzygnięć dotyczących obszarów metropolitalnych i kompetencji gmin tworzących takie obszary, obszarów funkcjonalnych, atrakcyjnych form partnerstwa publiczno-prywatnego, relacji miasto-port itd.

Rekomenduje się przyjęcie etapowania: „**Etap 0**”, „**Etap I - 2020**”, „**Etap II – 2020+**”.

W **Etapie 0** nastąpi implementacja celów, działań i projektów kluczowych – do właściwych dokumentów stanowiących podstawę prowadzenia polityki rozwoju na danym poziomie administracji. Działania te powinny być inspirowane i koordynowane przez istniejące struktury współpracy: **Komitet Sterujący** i **Komitet Wykonawczy inicjatywy „Dolina Logistyczna”**, przemianowane na: **Komitet Sterujący** i **Komitet Wykonawczy Strategii rozwoju obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna”**, z określonymi zadaniami i formami współpracy.

Skuteczność działań służących realizacji Strategii na tym etapie mogą zapewnić jedynie struktury samorządu terytorialnego, przy wsparciu strategicznych partnerów.

Dla zapewnienia otwartości proponowanej formuły współpracy, rekomendowana jest organizacja dorocznego **„Forum „Doliny Logistycznej”**. Takie rozwiązanie nie podnosi znacząco kosztów realizacji strategii, odpowiada natomiast dobrym praktykom stosowanym w polityce rozwoju.

W **Etapie 0** uzasadnione jest powołanie specjalistycznych, międzygminnych zespołów zadaniowych, przygotowujących jednocześnie i identyczne zmiany w dokumentach strategicznych i planistycznych jednostek samorządu terytorialnego tworzących **„Dolinę Logistyczną”**.

Sferą działań wymagającą utworzenia zespołu zadaniowego jest **planowanie przestrzenne i strategiczne**. Wielość dokumentów planistycznych oraz brak prawnych form regulujących ich powiązania w obrębie kilku niezależnych jednostek, mogą sparaliżować realizację strategii. Spójność dokumentów planistycznych całego obszaru funkcjonalnego jest niezbędna dla zachowania zrównoważenia funkcji i determinuje rozwój przestrzeni powiązanych z portem. Rekomenduje się zatem powstanie **międzygminnego zespołu planistycznego** mającego za zadanie koordynację procesu planowania ze szczególnym uwzględnieniem zapisów strategicznych, w tym odnośnie do terenów bezpośrednio wpływających na funkcjonowanie obszaru funkcjonalnego **„Doliny Logistycznej”**. Kluczowymi zadaniami zespołu powinno być zatem przyjęcie wspólnych założeń realizacji planistycznych na podstawie zapisów strategii i bieżąca współpraca na rzecz ich aktualizacji. Przeprowadzenie zmian w SUIKZP oraz wzmożona aktywność w stanowieniu nowych planów miejscowych wpisujących się w założenia **„Doliny Logistycznej”** są priorytetami dla podstaw prawnych realizacji inwestycji.

Kolejną sferą rozwoju współpracy międzygminnej jest gospodarka komunalna, rozwijana w formule partnerstwa **Komunalny Związek Gmin „Dolina Redy i Chylonki”**. Formuła ta jest skuteczna w dotychczasowym zakresie zadań, więc właściwym jest jego rozwinięcie wynikające z realizacji Strategii, związane z szeroko rozumianą gospodarką komunalną.

Szczególnie pilną i ważną sferą współpracy jest koordynacja i integracja przedsięwzięć rozwojowych służących powstaniu nowoczesnego, zintegrowanego systemu transportowego w obszarze funkcjonalnym, należącym również do węzła miejskiego w korytarzu transportowym Bałtyk-Adriatyk.

Rekomenduje się powołanie zespołu **Rada Komunikacyjna „Doliny Logistycznej”**, z udziałem przedstawicieli zarządców infrastruktury transportowej, organizatorów transportu publicznego, Portu, Rady Interesantów Portu w Gdyni, samorządów zawodowych przewoźników i operatorów logistycznych, w tym Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

Sferą, w której wskazuje się potrzebę współpracy, już na *Etapie O*, jest wiedza. Spowodowane to jest niskim poziomem wykształcenia zawodowego oraz ograniczonym zainteresowaniem podejmowania studiów wyższych na kierunkach transportowych. Rekomendowane jest powołanie **zespołu ds. profesjonalizacji rynku pracy w obszarze „Doliny Logistycznej”**, grupującego istniejące struktury pośrednictwa zawodowego, kształcenia zawodowego, giełd pracy, „otwartych drzwi” i inne, między innymi. dla włączenia do problematyki „Forum Doliny Logistycznej” kwestii szkolenia zawodowego w zawodach decydujących o rozwoju „Doliny Logistycznej”.

Od etapu przygotowawczego realizacji Strategii, uzasadnione jest rozwijanie inicjatywy o charakterze **think-tank**, jako forum współpracy *Komitetu Monitorującego Strategii Rozwoju „Doliny Logistycznej”* - z sektorem R&D, głównie regionu Pomorza. Celem *inicjatywy* byłoby popularyzowanie narzędzi, służących prognozowaniu (forsighting) zrównoważonego rozwoju „Doliny Logistycznej”, w oparciu o bieżące raporty sytuacji gospodarczej, oraz przygotowywanie innowacyjnych projektów, ważnych dla realizacji Strategii.

Konieczny jest bieżący monitoring sytuacji gospodarczej obszaru „Doliny Logistycznej”, jako komponent monitoringu realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020.

Wartościowymi zespołami w realizacji ww. założeń mogą być np. „**Think-Tank „Dolina Logistyczna”**” i „**Obserwatorium Gospodarcze”**”, powstałe w ramach projektu BGLC.

W **Etapie I** zadania struktur samorządowych działających w **Etapie O** powinny być przejęte np. przez powołaną Agencję Rozwoju „Doliny Logistycznej”, z uwzględnieniem istniejących już agencji rozwoju lokalnego i regionalnego, właściwych dla zadań, wynikających z Strategii.

W **Etapie II** zadania Agencji Rozwoju „Doliny Logistycznej” powinna przejąć spółka, grupująca wszystkich jej kluczowych interesariuszy. W kompetencjach spółki powinno mieścić się pozyskiwanie inwestorów, obsługa potencjalnych przedsiębiorców realizowana w zakresie przygotowywania ofert i wsparcia merytorycznego, realizacja projektów unijnych, służących wsparciu podmiotów

gospodarczych w obszarze „Doliny Logistycznej”. Celem nadrzędnym spółki byłoby zarządzanie rozwojem terytorialnym i ekonomicznym obszaru funkcjonalnego. Spółka miałaby być wyspecjalizowaną jednostką pozostającą w relacjach ze wszystkimi aktorami zaangażowanymi bądź potencjalnie zainteresowanymi lokalizacją swojej działalności w granicach „Doliny Logistycznej”, powinna też być odpowiedzialna za jej spójną i efektywną promocję.

III.7. Plan wdrażania Strategii

Prace nad wdrażaniem Strategii powinny rozpocząć się niezwłocznie po przystąpieniu do jej realizacji, od przyjęcia harmonogramu. Wymaga to ustanowienia **struktur współrealizacji strategii** opisanych w rozdziale dotyczącym struktur formalno-prawnych.

Rekomendowane jest rozwijanie praktyki współdziałania/integracji struktur współrealizacji Strategii, ustanowionych w obu obszarach funkcjonalnych, a także struktur ustanowionych dla Obszaru Metropolitalnego. W przypadku przedsięwzięć, przyjętych do współrealizacji w obszarze funkcjonalnym, rekomendowane są zindywidualizowane przewodniki, zawierające „mapę drogową” każdego projektu.

Ustanowione struktury współpracy i koordynacji, powinny dążyć do maksymalnego uspołecznienia strategii, zarówno przez wspólnie prowadzone i jednolite co do form działania promocyjne i informacyjne, jak i przez konsultacje ze strategicznymi partnerami i innymi zainteresowanymi.

Stałym elementem wdrażania Strategii będzie systematyczny monitoring podejmowanych działań. Kompetencje w tym zakresie obejmie zespół koordynujący ds. monitoringu, którego pełny zakres prac został opisany w kolejnej części dokumentu.

III.8. Monitoring wdrażania, ocena wyników Strategii

Realizacja Strategii będzie monitorowana oraz okresowo i całościowo oceniana w ramach systemu monitoringu i oceny zrównoważonego rozwoju „Doliny Logistycznej”.

Podstawowym celem systemu jest przede wszystkim wsparcie procesu decyzyjnego struktur odpowiedzialnych za realizację Strategii. Ważnym celem tego systemu jest też informowanie partnerów inicjatywy „Dolina Logistyczna”, organizacji społeczeństwa obywatelskiego i szerokiej opinii publicznej o postępie prac przy realizacji Strategii, służące ich włączeniu do procesu rozwoju tego obszaru.

System monitoringu i oceny realizacji Strategii będzie spójny z systemem, powstałym dla monitoringu realizacji Strategii rozwoju obszaru funkcjonalnego NOU NORDA, Strategii rozwoju Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta oraz z Pomorskim Systemem Monitoringu i Ewaluacji.

Monitoring będzie procesem stałym, dotyczącym realizacji działań i projektów w ramach poszczególnych priorytetów, służących osiągnięciu celów szczegółowych i celu głównego Strategii.

Monitoringowi będą podlegać, w szczególności:

- a/ przyjęty harmonogram realizacji Strategii,
- b/ sposób realizacji Strategii (zgodność z przyjętymi standardami i obowiązującymi przepisami, efektywność struktur odpowiedzialnych za realizację Strategii),
- c/ zmiany uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych, mogących mieć wpływ na realizację Strategii,
- d/ zmiany w otoczeniu przestrzennym, ekonomicznym i społecznym obszaru funkcjonalnego i jego strefie oddziaływania.

Działania służące monitoringowi i ocenie wyników Strategii będą prowadzone przez wydzielone struktury Komitetu Wykonawczego Strategii rozwoju obszaru funkcjonalnego „*Dolina Logistyczna*” i obejmą:

- a/ systemową analizę wyników, w oparciu o przyjęte wskaźniki celu i wskaźniki rezultatu,
- b/ regularną ocenę zmian w obszarze objętym Strategią w zakresie wskazanym celami strategicznymi,
- c/ ocenę wpływu realizacji Strategii na zrównoważony rozwój w obszarze rdzenia i obszarów pomocniczych, a także ich otoczenia objętego granicami administracyjnymi gmin – inicjatorów „*Doliny Logistycznej*”,
- d/ ocenę wpływu realizacji Strategii na zwiększenie spójności obszarów funkcjonalnych „*Doliny Logistycznej*” i NOU NORDA oraz obszaru Metropolitalnego Trójmiasta,
- e/ ocenę efektów zmian w politykach rozwoju: lokalnych, powiatowych i regionalnej oraz w politykach przestrzennych właściwych jednostek terytorialnych,
- f/ ocenę rezultatów realizacji projektów kluczowych i innych przedsięwzięć, mających wpływ na osiągnięcie celów strategicznych,
- g/ ocenę zdarzeń zewnętrznych, stanowiących potencjalne zagrożenie dla realizacji strategii lub uzasadniających zmiany Strategii.

Komitet Wykonawczy będzie sporządzał dla Komitetu Monitorującego Strategii Rozwoju „*Doliny Logistycznej*” okresowe, roczne raporty z monitoringu i bieżącej oceny wyników realizacji strategii. Mogą one stanowić podstawę do aktualizacji Strategii.

Z uwagi na specyfikę Strategii i szeroki zakres działań wskazanych w dokumencie, powinna zostać przeprowadzona wstępna ocena, po etapie programowania inwestycji w trybie *ex-post*. Ocenę należy

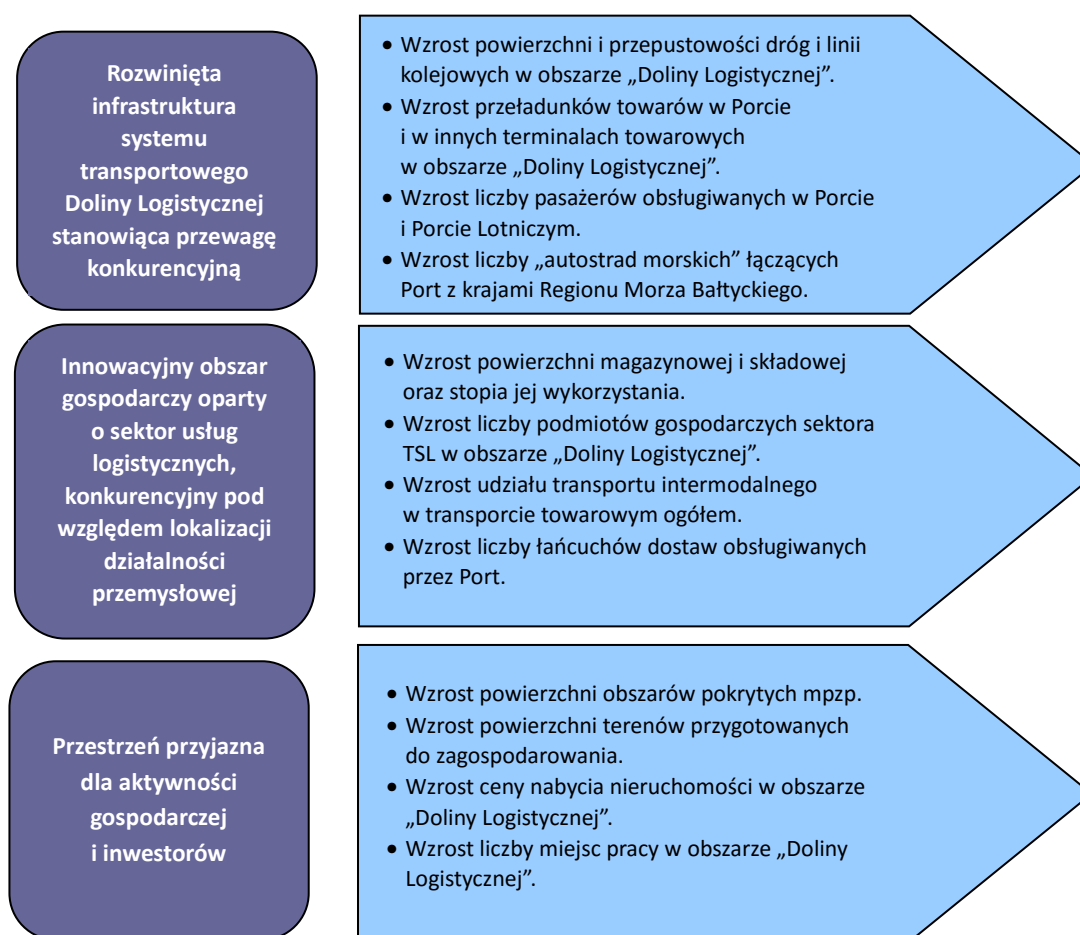
opierać na wybranych wskaźnikach celów. Jej zakres powinien objąć maksymalnie szeroki obszar zagadnień i uwzględniać społeczny wymiar realizacji Strategii.

Elementami raportu z przeprowadzonej oceny, poza analizą efektywności, użyteczności oraz skuteczności Strategii, powinna być ocena systemu jej wdrażania oraz procedur wykorzystanych w ramach jej realizacji

Systemowe podejście do zadania monitorowania i oceny wyników, pozwoli na ocenę całościową realizacji Strategii, stopnia jej wdrożenia oraz wpływu na funkcjonowanie obszaru.

Dla oceny wyników Strategii rozwoju obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna” proponuje się przyjęcie następujących wskaźników:

Rys. 24: Przykładowe wskaźniki dla oceny wyników Strategii (ujęcie schematyczne)



Źródło: Opracowanie własne.

Z uwagi na fakt, że programy operacyjne będą kontynuacją i uszczegółowieniem strategii, konkretne wartości wskaźników monitoringu wdrażania i realizacji poszczególnych zadań zostaną wskazane na etapie opracowywania poszczególnych programów operacyjnych.

III.9. Perspektywa rozwoju obszaru funkcjonalnego do 2050 r.

Perspektywa rozwoju „Doliny Logistycznej” w tak oddalonym horyzoncie czasu będzie pochodną zdarzeń wypełniających zakładane scenariusze rozwojowe. Monitoring Strategii pozwoli na systematyczną ocenę siły tendencji zachodzących w obszarze funkcjonalnym i ich następstwa.

Monitoring wymagać będzie wsparcia narzędziami, właściwymi dla naukowego prognozowania przyszłości (forsight), a także narzędziami statystycznymi, rozwijanymi w ramach inicjatyw: „Obserwatorium Gospodarcze”, Eurostat, ESPON, System Analiz Samorządowych i in.

Kluczowymi bodźcami, wywołującymi tendencje wzrostu, będą przede wszystkim inwestycje w zakresie infrastruktury transportowej, realizowane w okresach planistycznych do roku 2030 i do roku 2050.

Działaniem wspierającym ocenę skutków oddania do użytku wybranych czy wszystkich „projektów kluczowych” oraz bieżących i planowanych inwestycji zwiększających przepustowość Portu może być symulacja wirtualna „Dolina Logistyczna” 2030 i „Dolina Logistyczna” 2030 +.

Wykonane symulacje pozwolą rozwinąć kulturę publicznych debat nad znaczeniem Portu dla miasta i obszaru funkcjonalnego. Szerokie zainteresowanie społeczności obszaru funkcjonalnego problematyką portowo-morską, potwierdzone w badaniach ankietowych, w połączeniu z działaniami właściwymi dla społecznej odpowiedzialności biznesu portowego, będzie bardzo użytecznym narzędziem do weryfikacji obu symulacji.

Innym narzędziem może być analiza porównawcza (benchmarking), pozwalająca w porównywalnej perspektywie czasu na ocenę skali i charakteru zmian cywilizacyjnych, wywołanych rozwojem infrastruktury transportowej. Perspektywa roku 2050 dla obszaru funkcjonalnego, wobec rekomendowanej dla niego wizji rozwoju, nie musi być niewyobrażalna albo ograniczona tylko do wskaźników ilościowych czy jakościowych.

Okołotransportowa orientacja inicjatywy „Dolina Logistyczna” może jednak utrudniać prowadzenie prognoz długoterminowych. Sektor TSL podlega transformacji w wymiarze technologicznym, technicznym czy geograficznym. Tym niemniej, możliwe jest wykorzystanie dobrych przykładów wpływu kompleksowych inwestycji transportowych na rozwój ich otoczenia w okresie 25-30 lat. Jednym z nich jest transformacja Kopenhagi i Malmoe po wybudowaniu przeprawy mostowej, łączącej oba miasta. Innym przykładem może być Gdynia, której samorząd przyjął w roku 1925 ordynację miejską, a realizując projekt: „miasto Gdynia”, dokonano transformacji wioski rybackiej w największy ówczesnie port na Bałtyku.

Ocena wpływu „*Doliny Logistycznej*” na transformację regionu i metropolii w perspektywie roku 2050 powinna być jednym z najważniejszych, wspólnie prowadzonych projektów naukowo-badawczych.

III.10. Wspólne założenia strategii OF „*Dolina Logistyczna*” i NOU NORDA

Wspólne założenia obu strategii odnoszą się do kluczowego czynnika rozwoju, jakim jest spójność terytorialna, osiągnięta na kilku poziomach odniesienia – obszaru metropolitalnego, Forum NORDA, „*Doliny Logistycznej*”, Trójmiasta.

Czynnikiem integrującym gminy Północnego Pomorza, stymulującym współpracę i współdziałanie dla jego rozwoju – jest unikatowe położenie geograficzne i silny wpływ czynników zewnętrznych na sytuację społeczno-gospodarczą obu obszarów funkcjonalnych.

Wspólne założenia Strategii dotyczą przede wszystkim osiągnięcia stanu dostępności i wysokiej mobilności co potwierdzają cele strategiczne, działania i projekty kluczowe, służące poprawie dostępności komunikacyjnej obu obszarów funkcjonalnych.

Koncentrują się one na projektach infrastrukturalnych, uznanych jako strategicznie ważne dla całego obszaru partnerstwa NORDA z których, jako kluczowe uznano: budowę Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej wraz z Drogą Czerwoną, przebudowę Trasy Kwiatkowskiego do nośności odpowiadającej drogom krajowym oraz przemianowanie jej na drogę krajową, modernizację i rozwój linii kolejowych nr 201 i nr 202, modernizację/budowę kolejowej stacji towarowej i dworca autobusowego w Gdyni oraz uruchomienie Lotniska Gdynia-Oksywie.

Strategia rozwoju „*Doliny Logistycznej*” bardzo wyraźnie stawia na poprawę przepustowości drogowych i kolejowych tranzytowych tras komunikacyjnych prowadzących z regionów centralnej Polski, przez Gdynię, do gmin NOU NORDA.

Skala tych przedsięwzięć, a przede wszystkim potencjalnych korzyści w sferze mobilności, rozwoju gospodarczego czy zagospodarowania przestrzennego, wymagać będzie koordynacji i współpracy gmin i struktur, właściwych do osiągnięcia wspólnego celu. Obie strategie zakładają dostosowanie swoich narzędzi planistycznych i strategii rozwojowych do przygotowania wspólnych działań realizacyjnych.

Wykaz skrótów

DI – Dokument Implementacyjny (Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku)

DK – droga krajowa

DW – droga wojewódzka

ESPON – European Spatial Planning Observation Network

E65/C-E65 – transeuropejska linia kolejowa należąca do Korytarza Bałtyk-Adriatyk

GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

jst – jednostka samorządu terytorialnego

MEGA – Metropolitan European Growth Area (Metropolitalny Europejski Obszar Wzrostu)

mpzp – miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

MŚP – sektor małych i średnich przedsiębiorstw

NOU – Nadmorski Obszar Usługowy (NORDA)

OF – Obszar Funkcjonalny

OPAT – Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej

PSSE – Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna

SRT – Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)

SRWP – Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020

SUiKZP – Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego

TEN-T – Transeuropejska Sieć Transportowa

TSL – Transport-Spedycja-Logistyka

WPIK – Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych

ZMPG SA – Zarząd Morskiego Portu Gdynia Spółka Akcyjna

Wykaz terminów

autostrada morska – morski wymiar transeuropejskiej sieci transportowej. Służy urzeczywistnieniu europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier. Składa się z tras żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, portów, lub usług morsko-rzecznych, pomiędzy co najmniej dwoma portami, w tym powiązań z zapleczem. (Rozp. 1315/2013 PEiR)

Inteligentne Systemy Transportowe (ITS) – systemy, w których technologie informatyczne i komunikacyjne stosowane są w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i użytkowników, oraz w zarządzaniu ruchem i zarządzaniu mobilnością, jak również do interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dyr. PEiR 2010/40/UE)

łańcuch logistyczny – zespół pewnej liczby jednostek (przedsiębiorstw i instytucji), które działają wspólnie w sposób zintegrowany w celu dostarczenia właściwego produktu we właściwe miejsce, we właściwym czasie, zachowując odpowiednią jakość (produktu i usługi) przy możliwie najniższym koszcie (D. J. Browerson).

platforma logistyczna – obszar bezpośrednio połączony z infrastrukturą transportową transeuropejskiej sieci transportowej, w tym z co najmniej jednym terminalem towarowym i który umożliwia prowadzenie działań logistycznych (Rozp. 1315/2013 PEiR)

Port IV generacji – Port - centrum logistyczne, jako węzeł przewozów multimodalnych (Jouri Semenov)

terminal towarowy – obiekt z wyposażeniem służący do przeładunku między co najmniej dwoma rodzajami transportu lub między dwoma rodzajami transportu lub między dwoma różnymi systemami kolejowymi, oraz do tymczasowego składowania towarów, taki jak port, port śródlądowy, port lotniczy i terminal kolejowo-drogowy (Rozp. 1315/2013 PEiR)

transport multimodalny – przewóz osób lub towarów przy użyciu dwóch lub więcej rodzajów transportu (Rozp. 1315/2013 PEiR).

wąskie gardło – bariera fizyczna lub funkcjonalna skutkująca przerwaniem systemu, co wpływa na ciągłość przepływów dalekobieżnych lub transgranicznych, która może zostać przezwyciężona poprzez stworzenie nowej infrastruktury lub gruntowną modernizacją istniejącej infrastruktury (Rozp. PE i R 1315/2013)

węzeł kolejowy – zespół sąsiadujących ze sobą stacji i posterunków ruchu.

węzeł komunikacyjny – punkt zejścia i przecinania się kilku (przynajmniej trzech) dróg transportowych jednej lub różnych gałęzi transportu. Przykładem węzła komunikacyjnego jest dworzec kolejowy zintegrowany z transportem miejskim (metro, autobus, tramwaj) lub port lotniczy wraz z obsługującymi go środkami komunikacji miejskiej czy kolejną (pociągi lokalne i dalekobieżne) itp.

węzeł miejski – obszar miejski, gdzie infrastruktura transportowa TEN-T, jak np. porty, w tym terminale pasażerskie, porty lotnicze, stacje kolejowe, platformy logistyczne oraz terminale towarowe, znajdujące się na obszarach miejskich lub w ich okolicy, jest połączona z innymi częściami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego (Rozp. 1315/2013 PEiR).

zielony korytarz transportowy – koncepcja transportu zintegrowanego, zakładająca wzajemne uzupełnianie się żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, kolei, żeglugi śródlądowej i transportu drogowego, aby umożliwić wybór transportu przyjaznego środowisku naturalnemu. Dla zapewnienia współmodalności wymagany jest sprawiedliwy i niedyskryminujący dostęp do korytarzy i obiektów przeładunkowych („Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego (KOM(2007)607).

zrównoważony rozwój transportu – element polityki transportowej, ukierunkowany na budowę systemu transportowego, w którym poszczególne środki transportu realizują przewozy, do jakich są najlepiej przystosowane (pod względem wielkości i struktury).

Spis rysunków

Rys. 1: Deklaracja współpracy „Doliny Logistycznej”	2
Rys. 2: Kierunki oddziaływania funkcjonalnego w „Dolinie Logistycznej”	5
Rys. 3 Obszar Funkcjonalny „Dolina Logistyczna”	9
Rys. 4: Sieć TEN-T w obszarze funkcjonalnym.....	14
Rys. 5: Sieć dróg publicznych krajowych i wojewódzkich istotnych dla „Doliny Logistycznej”	17
Rys. 6: Przebieg Drogi Czerwonej.....	19
Rys. 7 : Proponowane warianty przebiegu OPAT.....	20
Rys. 8: Obszar Portu Gdynia.....	22
Rys. 9: Terminale przeładunkowe Portu Gdynia.....	23
Rys. 10: Ruch pasażerski w Porcie.....	24
Rys. 11: Lotnisko Gdynia-Oksywie.....	26
Rys. 12: Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców (2013 r.)	30
Rys. 13. Udział firm z branży przetwórstwa i przemysłu w liczbie podmiotów ogółem (2013 r.).....	31
Rys. 14. Prognoza przeładunków towarów w Porcie do 2027r. (tys. ton).....	32
Rys. 15: Dostępność komunikacyjna terenów inwestycyjnych względem Portu (2014).....	33
Rys. 16. Dostępność komunikacyjna terenów inwestycyjnych względem Portu (z OPAT).....	33
Rys. 17: Gałęzie gospodarki, które zdaniem mieszkańców, powinny rozwijać się w ich okolicy.....	37
Rys. 18: Najważniejszy dla mieszkańców problem w gminie i okolicy.....	37
Rys. 19: Prognoza zdolności przeładunkowej Portu (do 2045 r.).....	40
Rys. 20 : Schemat priorytetów i działań dla celu strategicznego 1.....	58
Rys. 21: Schemat priorytetów i działań dla celu strategicznego 2.....	59
Rys. 22: Schemat priorytetów i działań dla celu strategicznego 3.....	60
Rys. 23: Wizja rozmieszczenia istotnych dla obszaru „Doliny Logistycznej” funkcji przemysłowych i logistycznych.....	65
Rys. 24: Przykładowe wskaźniki dla oceny wyników Strategii (ujęcie schematyczne).....	72

Spis tabel

Tabela 1: Powierzchnia obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna” (2013).....	10
Tabela 2 Analiza SWOT.....	42
Tabela 3: Zestawienie zbiorcze wyników analizy SWOT / TOWS dla obszaru „Doliny Logistycznej”	45
Tabela 4: Macierz doboru optymalnej strategii	46

Literatura i źródła danych:

- Akt (deklaracja) władz samorządowych Gdyni, Rumi, Redy, Wejherowa (miasto, gmina) i Kosakowa z dnia 27.10.2010 r. dotyczącego celów inicjatywy Dolina Logistyczna i Deklaracji (Komunikatu) z 13.09.2011 r. o powołaniu Metropolitalnego Forum Wójtów, Burmistrzów i Prezydentów NORDA. <http://www.dolinalogistyczna.com>
- Analiza przyczyn opóźnień w realizacji infrastruktury i koncepcja poprawy dostępu drogowego do portu morskiego w Gdyni, Ryszard Toczek , Gdynia 2010. [dostęp 8-10 września 2014]; www.smab.pl/?go=docs&id=19
- Atlas Subregionalna Strefa Funkcjonalna Dolina Logistyczna - Urząd Miasta Gdyni – Gdynia 2010, Konrad Niżnik. [dostęp 8-10 września 2014]; www.smab.pl/?go=docs&id=19
- Bank Danych Lokalnych GUS. [dostęp 8-10 września 2014]; http://stat.gov.pl/bdl/app/strona.html?p_name=indeks
- Biała Księga "Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu", Bruksela, dnia 28.3.2011 KOM(2011) 144 wersja ostateczna. [dostęp 20 października 2014]; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:PL:PDF>
- Colliers International , *Przegląd Rynku Nieruchomości*, I poł. 2014
- Dolina Logistyczna – (zbiór ekspertyz), Stowarzyszenie Miast Autostrady Bursztynowej, red. R. Toczek, Gdynia 2011 r., [dostęp na: www.smab.pl]
- Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Bruksela, 3.3.2010 KOM(2010) 2020 wersja ostateczna, przyjęta przez Radę Europejską 17 czerwca 2010 roku. [dostęp 16 października 2014]; http://ec.europa.eu/eu2020/pdf/1_PL_ACT_part1_v1.pdf
- European ports – an engine for Growth. [dostęp 13 listopada 2014]; http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/infographics_en.htm
- Gateway functions In Cites. [dostęp 13 listopada 2014]; http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Publications/TerritorialObservations/TO9_December2013/TO-9_December-2013.pdf
- Generalny pomiar ruchu 2010, GDDKiA. [dostęp 11-12 września 2014]; <http://www.gddkia.gov.pl/pl/987/gpr-2010>
- <http://www.dolinalogistyczna.com>
- <http://europasrodkowa.gov.pl/projekty/dostepnosc/item/158-sonora>

- http://logistyka.wnp.pl/gdynia-akcentuje-swoja-obecnosc-w-bglc,219823_1_0_0.html
- <http://www.airport.gdynia.pl/>
- <http://www.gdyniazachod.pl/gdyniazachod/UserFiles/Image/komunikacja/mapka2.png>
(17.10.2014)
- <http://www.ulc.gov.pl/>
- Infrastrukturalne i przestrzenne uwarunkowania rozwoju zaplecza logistycznego dla portu Gdynia w ramach koncepcji Dolina Logistyczna, K. Krośnicka - Gdynia 2014. [dostęp 20-21 października 2014]; <http://www.actiaconferences.com/assets/files/presentation/dyskusja-2.pdf>
- Infrastruktura transportowa OM na tle uwarunkowań przestrzennych, T. Komornicki, P. Rosik, Diagnoza sektorowa do Strategii rozwoju Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku, Gdańsk 2014. [dostęp 13 listopada 2014]; <http://www.metropoliagdansk.pl/upload/files/Diagnoza%20-%20OM%20Infrastruktura.pdf>
- Komunikat Komisji „Niebieski wzrost – szanse dla zrównoważonego wzrostu w sektorach morskich” z dnia 13 września 2012 r. (COM(2012) 494 final. [dostęp 13 października 2014]; <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52012DC0494>
- Kontrakt Terytorialny dla Województwa Pomorskiego. Stanowisko negocjacyjne Samorządu Województwa Pomorskiego, stanowiący Załącznik do uchwały nr 715/363/14 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 1 lipca 2014r. [dostęp 28 listopada 2014]; http://strategia2020.pomorskie.eu/pl/kontrakt_terytorialny
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2010: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie, przyjęta przez Rząd RP dnia 13 lipca 2010 r. [dostęp 2-4 września 2014]; https://www.mir.gov.pl/aktualnosci/...rozwoju/.../KSRR_13_07_2010.pdf
- Lokalny program rewitalizacji obszarów miejskich dla miasta Rumi, stanowiący załącznik do uchwały nr XXXVIII/397/2005 Rady Miejskiej Rumi z dnia 24 maja 2005 roku. [dostęp 17 listopada 2014]; um.rumia.pl/.../Lokalny-program-rewitalizacji-obszarow-miejskich1.pdf
- Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, załącznik do Uchwały nr 277 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 roku. [dostęp 13 listopada 2014]; <http://bip.mir.gov.pl/Dokumenty%20oficjalne/Transport/Strategie/Strony/default.aspx>
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, uchwała Nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r. [dostęp 17 września 2014];

http://urząd.pomorskie.eu/pl/dokumenty_strategiczne/plan_zagospodarowania_przestrzennego

- Porty morskie w globalnych łańcuchach logistycznych i sieciach dostaw – Henryk Salmonowicz – Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej 2014 Seria Transport z.85
https://www.polsl.p/Wydziały/RT/ZN_T/pelneteksty/z85/107_ZN85_Salmonowicz.pdf
- Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci pomorskich dróg krajowych w roku 2013, administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku EKKOM, Kraków 2014. [dostęp 26 listopada 2014]; https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/r/raporty-bezpieczenstwa-ruchu-dro_302/Raport_2013_OPIS.pdf
- Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w kontekście utrzymania sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego (lata 1999 – 2011), wykonany na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku, kwiecień – czerwiec 2012 [dostęp 16 września 2014]; http://zdw-gdansk.pl/system/obj/88_ZDW%20GDA%C5%83SK%20Raport%20brd%20za%20lata%201999-2011%20rok.pdf
- Raport o stanie technicznym sieci dróg krajowych województwa pomorskiego w 2013 roku, opracowany przez GDDKiA Oddział w Gdańsku, Wydział Technologii - Laboratorium Drogowe, marzec 2014 roku. [dostęp 15 września 2014];
https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/r/raporty-systemu-oceny-stanunawi_304/Raport_SOSN_2013.pdf
- Raport z warsztatów urbanistycznych „Subregionalna Strefa Funkcjonalna Dolina Logistyczna – Towarzystwo Urbanistów Polskich o/Gdańsk – wrzesień - październik 2010. [dostęp 3 września 2014]; www.smab.pl/?go=docs&id=7
- Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze, stanowiący Załącznik nr 1 do Uchwały nr 951/275/13 Zarządu Województwa pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 roku. [dostęp 8 września 2014];
http://www.pomorskie.eu/res/BIP/UMWP/zarząd/uchwały/13/sie/tue_aug_20_14_44_38_cest_2013_951_attach_0.pdf
- Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2014/2015. [dostęp 25-28 sierpnia 2014];
<http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulaminy-przydzielania-tras-pociagow/regulamin-20132014/>

- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, Główny Urząd Statystyczny. [dostęp 18 listopada 2014]; <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/roczniki-statystyczne/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-gospodarki-morskiej-2013,11,6.html>
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (D. U. 2003 r. nr 32, poz. 262, z późn. zm.). [dostęp 28 sierpnia 2014];
<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20030320262>
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych (D. U. 2012 r., poz. 764) [dostęp 28 sierpnia 2014]; <http://www.gddkia.gov.pl/pl/18/przejazdy-nienormatywne>
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (D. U.1999 nr 43, poz. 430). [dostęp 28 sierpnia 2014];
<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19990430430>
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Dz.U.UE.L.2013.348.1. [dostęp 5 września 2014]; <http://www.lex.pl/akt/-/akt/dz-u-ue-l-2013-348-1-SSF> „Dolina Logistyczna”. Delimitacja, obszary kluczowe, uwarunkowania rozwoju i potencjał rozwojowy obszaru - podsumowanie wyników seminarium z dn. 20.09.2010. Zarysowanie celów warsztatów, K. Kraśnicka, TUP Katedra Systemów Transportowych AM w Gdyni, 20.09 – 01.11.2010. Prezentacja.
- Strategia Rozwoju Kraju 2020 – Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo, dokument przyjęty przez Radę Ministrów 25 września 2012 r. [dostęp 16 października 2014];
http://www.mir.gov.pl/rozwoj_regionalny/Polityka_rozwoju/SRK_2020/Documents/Strategia_Rozwoju_Kraju_2020.pdf
- Strategia rozwoju miasta Reda do 2020 roku przyjęta Uchwałą XXXVIII/403/2013 Rady Miejskiej w Redzie z dnia 18 września 2013 roku. [dostęp 13 listopada 2014];
miasto.reda.pl/wp-content/uploads/2013/.../STRATEGIA-REDA-2020.pdf
- Strategia rozwoju portu Gdynia do 2027, zatwierdzona uchwałą Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy z dnia 11 sierpnia 2014 roku. [dostęp 18 października 2014];
<http://www.port.gdynia.pl/pl/port/strategia-rozwoju>

- Strategia Rozwoju Powiatu Wejherowskiego 2011 – 2020, uchwalona dnia 29 października 2010 r. przez radnych Powiatu Wejherowskiego. [dostęp 20 sierpnia 2014]; <http://www.powiat.wejherowo.pl/FCKeditor/UserFiles/File/Strategia%20Powiatu/Strategia.pdf>
- Strategia rozwoju społeczno – gospodarczego gminy Wejherowo na lata 2014-2021, przyjęta Uchwałą nr XXXII/367/2013 Rady Gminy Wejherowo. [dostęp 14 listopada 2014]; <http://ugwejherowo.home.pl/dokumenty/strategia.pdf>
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku, Uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. [dostęp 22 października 2014]; https://www.mir.gov.pl/Transport/Zrownowazony_transport/SRT/Documents/Strategia_Rozwoju_Transportu_do_2020_roku.pdf
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, Załącznik nr 1 do Uchwały nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 roku. [dostęp 20-21 października 2014]; http://www.pomorskie.eu/res/strategia2020/pomorskie_srwp2020.pdf
- Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego – Plan Działania, wersja z lutego 2013 roku. [dostęp 22 października 2014]; <https://polskawue.gov.pl/Dokumenty,10463.html>
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta na lata 2014 – 20120. [dostęp 15 października 2014]; [www.metropoliagdansk.pl/upload/files/8_07_14-Strategia%20ZIT\(1\).pdf](http://www.metropoliagdansk.pl/upload/files/8_07_14-Strategia%20ZIT(1).pdf)
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, zatwierdzone uchwałą nr XXXVIII/799/14 Rady Miasta Gdyni z dnia 15 stycznia 2014 r. [dostęp 20 października 2014]; http://www.gdynia.pl/bip/zagospodarowanie/5528_48204.html
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kosakowo, przyjęte uchwałą nr XXI/49/2008 Rady Gminy Kosakowo z dnia 29 maja 2008 roku. [dostęp 14 listopada 2014]; kosakowo.pl/plany/studium/studium_kosakowo.pdf
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Redy. Zmiana studium (dla wschodniej części miasta) uchwalona uchwałą nr XXVII/246/2008 Rady Miejskiej Redy z dnia 6 listopada 2008r. [dostęp 12 listopada 2014]; http://www.pomorskie.eu/res/BIP/Reda/uchwaly/08/lis/wed_nov_19_12_54_37_cet_2008_246_attach_0.pdf
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rumi - Uchwała Rady Miejskiej Rumi Nr V/39/2011 z dnia 27 stycznia 2011r. [dostęp 12 listopada 2014]; <http://bip.rumia.pl/?id=548>

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Wejherowa, Uchwała Nr VIk/X/139/2011 Rady Miasta Wejherowa z dnia 27 września 2011. [dostęp 12 listopada 2014]; <http://www.bip.wejherowo.pl/strony/1407.dhtml>
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (D. U. 2004 r. nr 204, poz. 2086). [dostęp 21 sierpnia 2014]; <http://isip.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19850140060>
- Ustawa z dnia 6 grudnia 2006r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2006r. Nr 227, poz. 1658). [dostęp 27 listopada 2014];
<http://isip.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20062271658>
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2004 r. nr 204 poz. 2088, z późn. zm.). [dostęp 21 sierpnia 2014];
<http://isip.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20011251371>
- Węzeł miejski Gdynia jako element korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk – rynkowe oraz infrastrukturalne wyzwania rozwojowe, K. Kraśnicka, M. Matczak, Gdynia 03.03.2014, Prezentacja. [dostęp 26 sierpnia 2014];
www.actiaconferences.com/assets/files/BGLC/Karolina_Krosnicka.pdf

ZAŁĄCZNIK NR 1

Podsumowanie partycypacji społecznej w przygotowaniu Strategii

Opracowanie Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna” zakładało partycypację społeczną w formie spotkań konsultacyjnych, badań opinii mieszkańców obszaru funkcjonalnego i badań marketingowych, z udziałem przedsiębiorców „Doliny Logistycznej”. Spotkania konsultacyjne odbyły się w dwóch miastach objętych zasięgiem strategii - w Wejherowie i w Gdyni w dniu 29 października 2014 r. W konsultacjach brało udział łącznie blisko 30 osób, wśród których znaleźli się przedstawiciele władz samorządowych, urzędów, uczelni wyższych, organizacji pozarządowych i przedsiębiorstw. Każde ze spotkań trwało około od 2 do 2,5 godziny.

Spotkania konsultacyjne odbywały się na etapie przygotowywania diagnozy potencjałów rozwojowych oraz na etapie rozpoczynania prac nad częścią właściwą strategii.

Plan spotkań zakładał prezentację wyników diagnozy obszaru funkcjonalnego wraz z uzupełnieniem analiz o wyniki przeprowadzonych wywiadów z podmiotami społeczno-gospodarczymi i mieszkańcami. Prezentacja obejmowała również propozycje wstępnych założeń docelowego dokumentu strategii, w tym opracowanej misji strategii i wizji obszaru „Dolina Logistyczna”.

Po przedstawieniu prezentacji przez zespół opracowujący strategię następowała właściwa część konsultacji. Uczestnicy spotkań poddawali ocenie jakość opracowanych dotychczas dokumentów, proponowali uzupełnienia braków i składali uwagi do przyszłego wyglądu samej strategii. Szereg zgłoszonych uwag dotyczył w większości uwzględnienia potrzeb przedsiębiorców, przede wszystkim lokalnych, a także postawienia na tworzenie atrakcyjnych warunków przyciągających inwestorów zewnętrznych. Pojawiały się głosy związane z odpowiednim wyważeniem przestrzennym realizacji wizji strategii polegającym na ochronie krajobrazu i potencjału turystycznego. Większość z pojawiających się uwag była merytorycznie uzasadniona, a poruszane zagadnienia zostały zaimplementowane w odpowiednich częściach dokumentu.

Za element partycypacji społecznej należy uznać także przeprowadzone badania ankietowe zrealizowane metodą wywiadu telefonicznego wśród 1000 mieszkańców gmin „Doliny Logistycznej” (z zachowaniem proporcji w stosunku do liczby mieszkańców) oraz wywiady IDI z podmiotami społeczno-gospodarczymi, które rozpoczęły prace nad budową Strategii. Udział w nich wzięło 50 podmiotów zlokalizowanych na terenie jednostek samorządu terytorialnego, zrzeszonych w inicjatywie „Dolina Logistyczna”. Wywiady miały na celu nie tylko pozyskanie niezbędnej dla diagnozy wiedzy, ale dawały również możliwość zebrania uwag do przyszłego kształtu strategii. Bezpośrednie rozmowy umożliwiały informowanie respondentów o zamierzeniach administracji

publicznej, które były na bieżąco przez nich opiniowane. Wyniki i wnioski z przeprowadzonych wywiadów były weryfikowane w trakcie dyskusji w ramach opisanych wyżej spotkań.

Uspołecznienie procesu budowy strategii pozwoliło na efekty prac na dalszych etapach realizacyjnych. Uwidoczniło istotne z punktu widzenia przedsiębiorców i organizacji pozarządowych kwestie, co znalazło swoje miejsce w Strategii.

ZAŁĄCZNIK NR 2

Rozmieszczenie linii kolejowych tworzących Stację Gdynia Port

