

**UCHWAŁA NR XVIII/188/2016  
RADY GMINY WEJHEROWO**

z dnia 30 marca 2016 r.

**w sprawie podjęcia współdziałania z gminami tworzącymi obszar funkcjonalny Dolina Logistyczna w dziedzinie rozwoju gospodarczego, rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami oraz rozwoju transportu.**

Na podstawie art. 10 ust. 1 oraz art. 18 ust. 2 pkt 6 i pkt 12 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz.U. z 2015 r. poz. 1515 z późn. zmianami<sup>1)</sup>)

**Rada Gminy Wejherowo  
uchwala, co następuje:**

§ 1. 1. Wyraża się zgodę na podjęcie współdziałania z Gminą Miasta Gdyni, Gminą Kosakowo, Gminą Liniewo, Gminą Miasta Reda, Gminą Miejską Rumia oraz Gminą Miasta Wejherowa w dziedzinie rozwoju gospodarczego, rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami oraz rozwoju transportu.

2. W celu współdziałania, o którym mowa w ust. 1, przyjmuje się do realizacji na obszarze Gminy Wejherowo:

- 1) Strategię Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050;
- 2) Program Operacyjny w zakresie rozwoju gospodarczego dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050;
- 3) Program Operacyjny w zakresie rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050;
- 4) Program Operacyjny w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050.

3. Dokumenty wymienione w ust. 2 stanowią załączniki do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Wejherowo.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady

**Hubert Toma**

---

<sup>1)</sup> zmiany tekstu jednolitego zostały ogłoszone w Dz.U. z 2015 r. poz.1045 i 1890.

projekt

Strategia Zrównoważonego Rozwoju  
obszaru funkcjonalnego  
**Dolina Logistyczna 2020**  
z perspektywą 2050



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](http://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

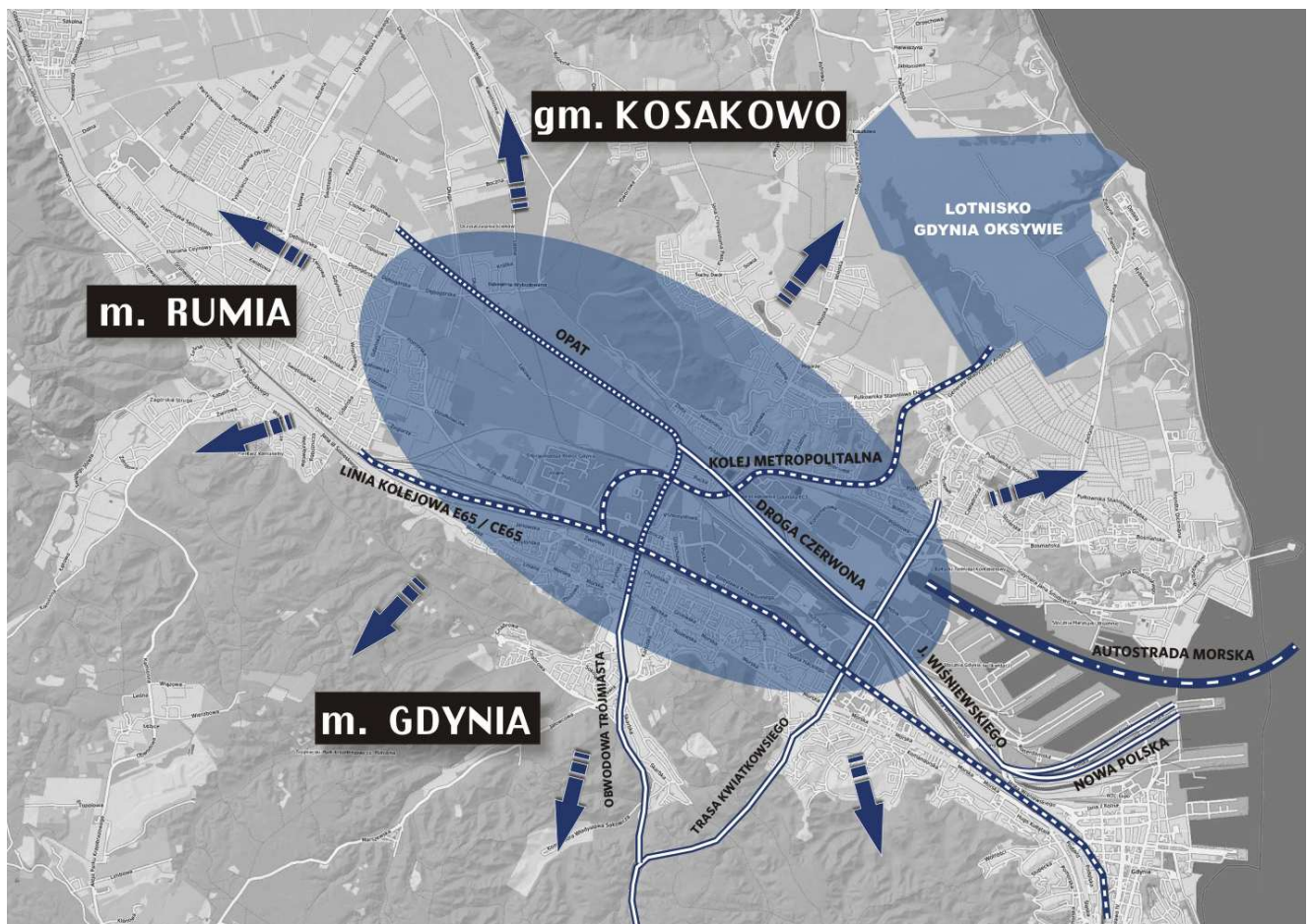
## STRESZCZENIE

**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.

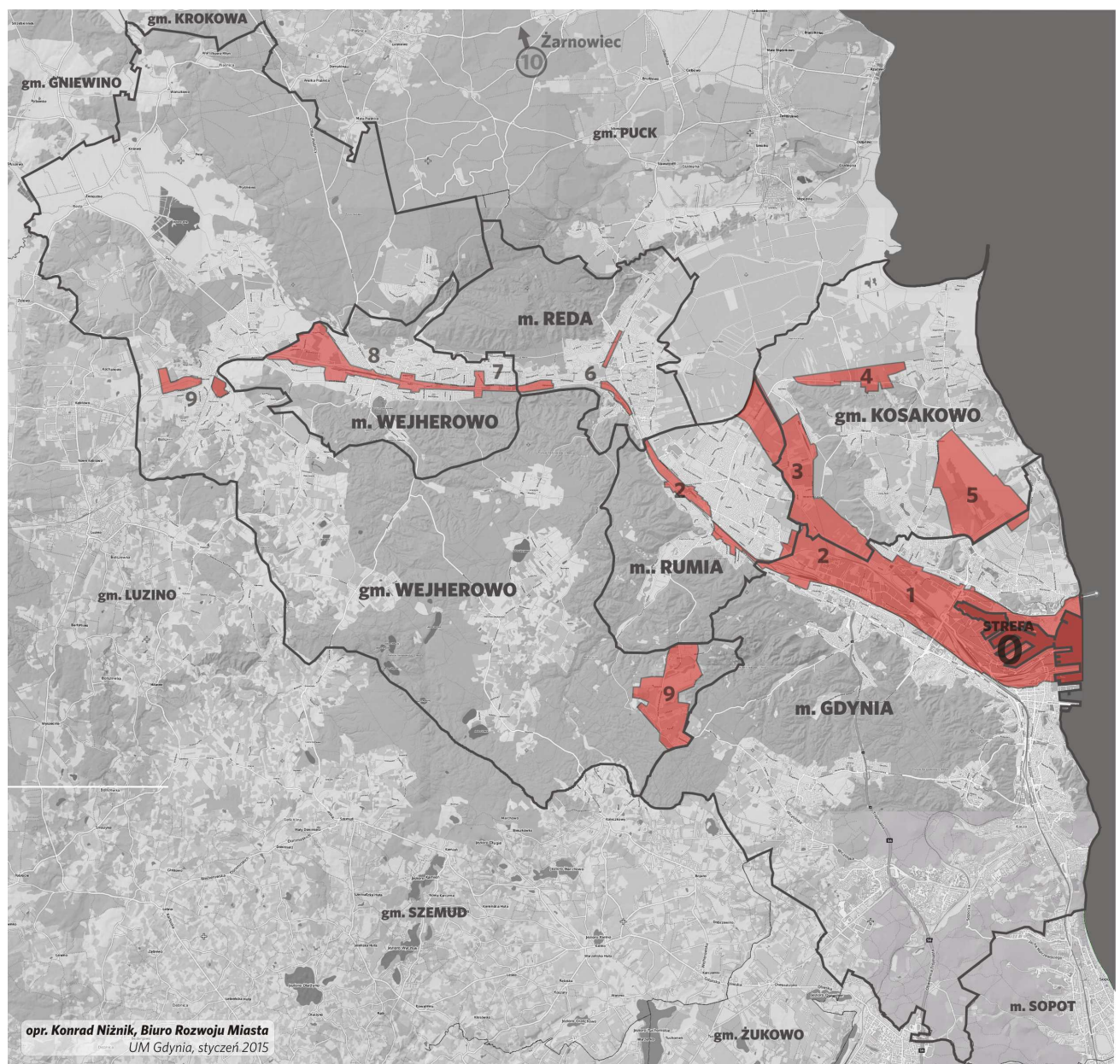
**I.1.5.** Doświadczenie i wiedza pozyskane przy realizacji projektu „SoNorA” ułatwiły delimitację „*Doliny Logistycznej*”. Tworzy ją **obszar rdzenia**, określony jako obszar kluczowy:

- 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	
<b>PRZESTRZEŃ</b>							Razem
powierzchnia ogółem (w ha)	13 514,0	5 014,0	3 346,0	3 010,0	2 699,0	19 425,0	<b>47 008,0</b>
w tym: "Dolina Logistyczna" (w ha)	728,0	860,0	98,0	309,0	327,0	288,0	<b>2610,0</b>
grunty komunalne (w ha)	2 223,0	462,0	245,0	380,5	539,9	618,4	<b>4 468,8</b>
w tym: "Dolina Logistyczna" (w ha)	174,5	85,5	9,0	31,5	45,5	51,0	<b>397,0</b>
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”.<sup>1</sup>

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 ankiety<sup>2</sup>, 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.

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

<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup>

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.

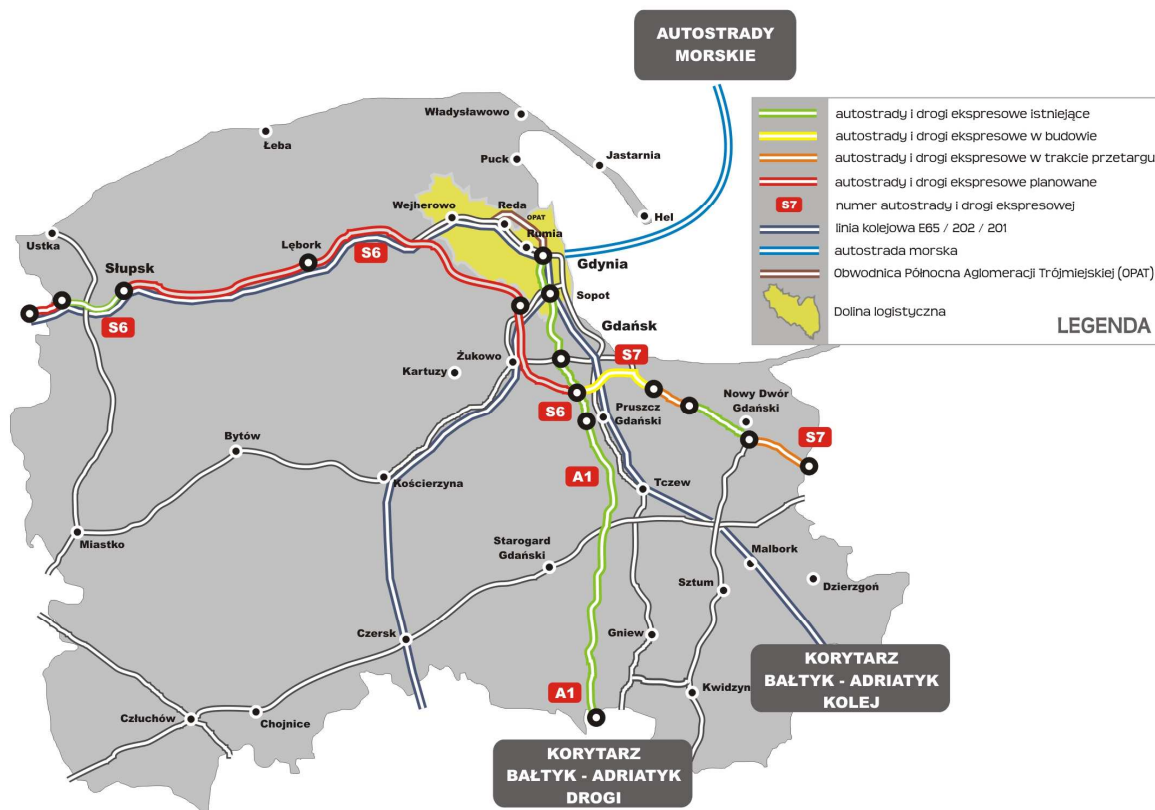
Termin jej realizacji wyznaczono na 31.12.2050 r.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> *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.

#### 1.4.2 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.

##### 1.4.2.1. Identyfikacja infrastruktury kolejowej, jej charakterystyka i plany inwestycyjne

###### 1.4.2.1.1. 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 nadzwyczajnych<sup>5</sup>.

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.

<sup>5</sup> 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,

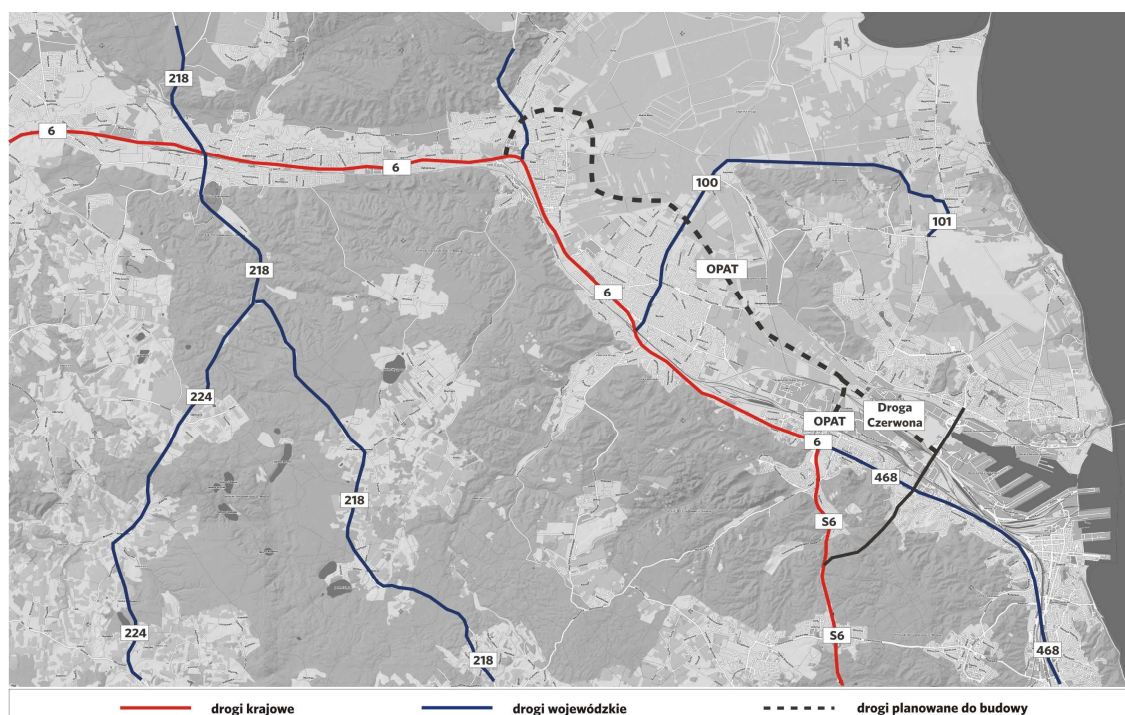
c/ w gminie Reda – ulicami: Kazimierską i Obwodową,

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 Dokumentie 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” umożliwia 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.

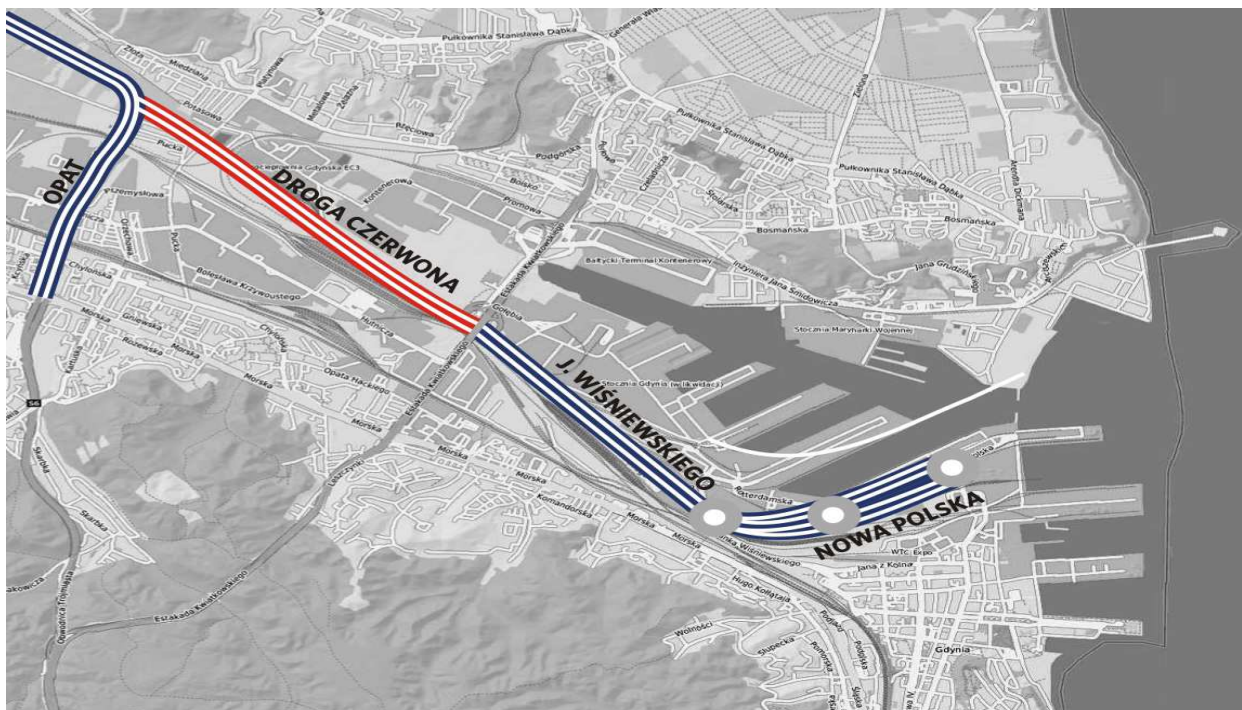
OPAT powinna mieć status drogi krajowej w sieci bazowej TEN-T.

##### 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:

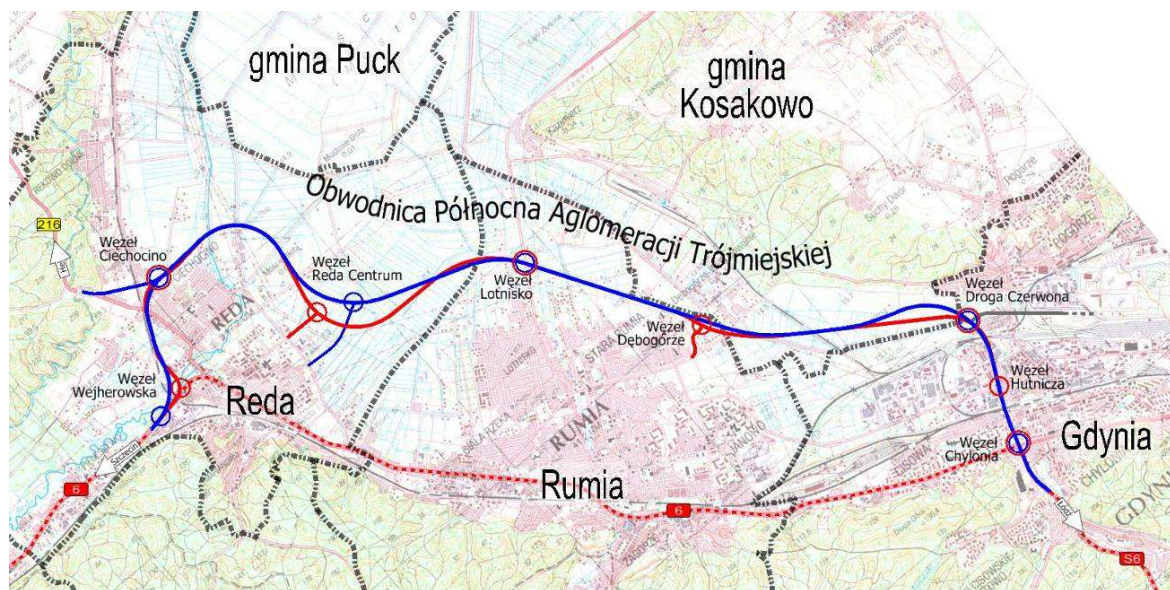
a/ **Wariant I** – dopasowany do lokalnych uwarunkowań przestrzennych i planistycznych, który jednak charakteryzuje się gorszymi parametrami technicznymi trasy i obniżoną prędkością projektową na końcowych odcinkach;

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.

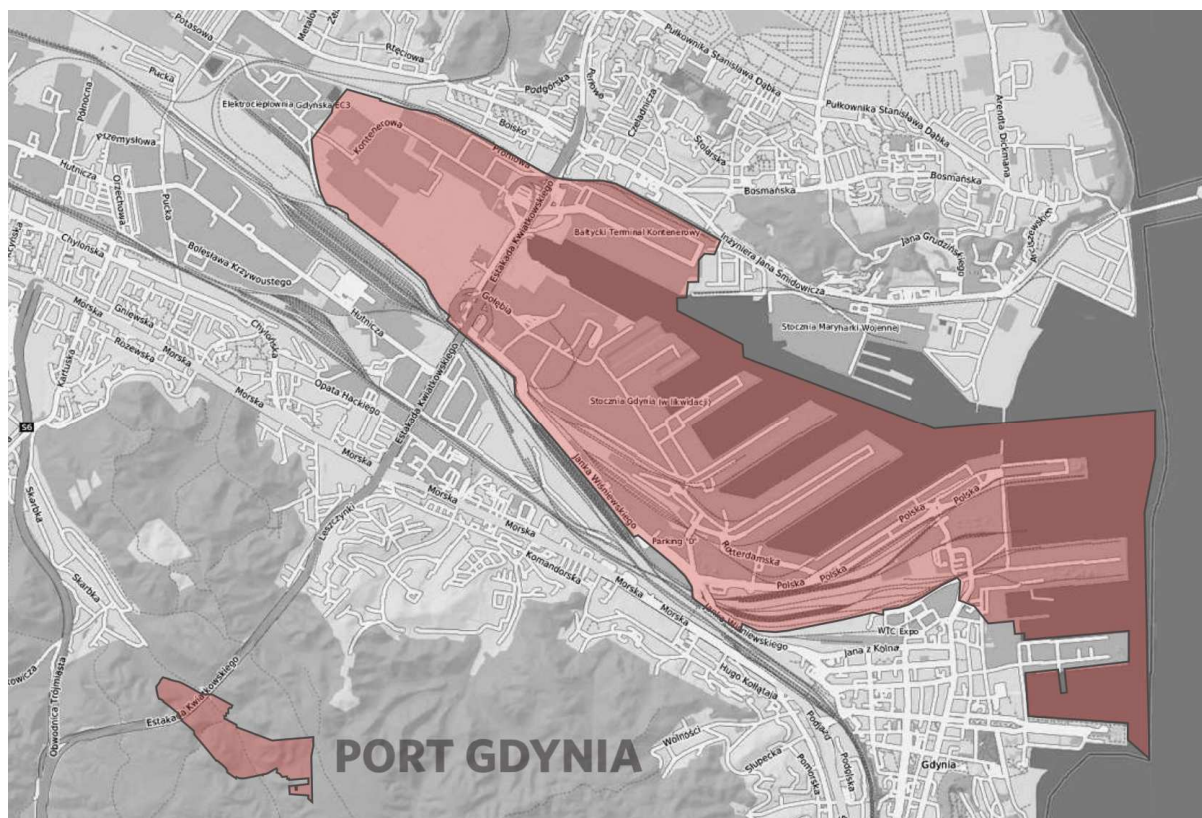
Fakt ten potwierdza inicjatywa utworzenia **Europejskiego Ugrupowania Interesów Gospodarczych** wzdłuż trasy korytarza rozpoczynającego bieg w Gdyni.

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.

#### **I.4.4.2. Warunki obsługi ruchu pasażerskiego z/do portu morskiego**

##### **I.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).

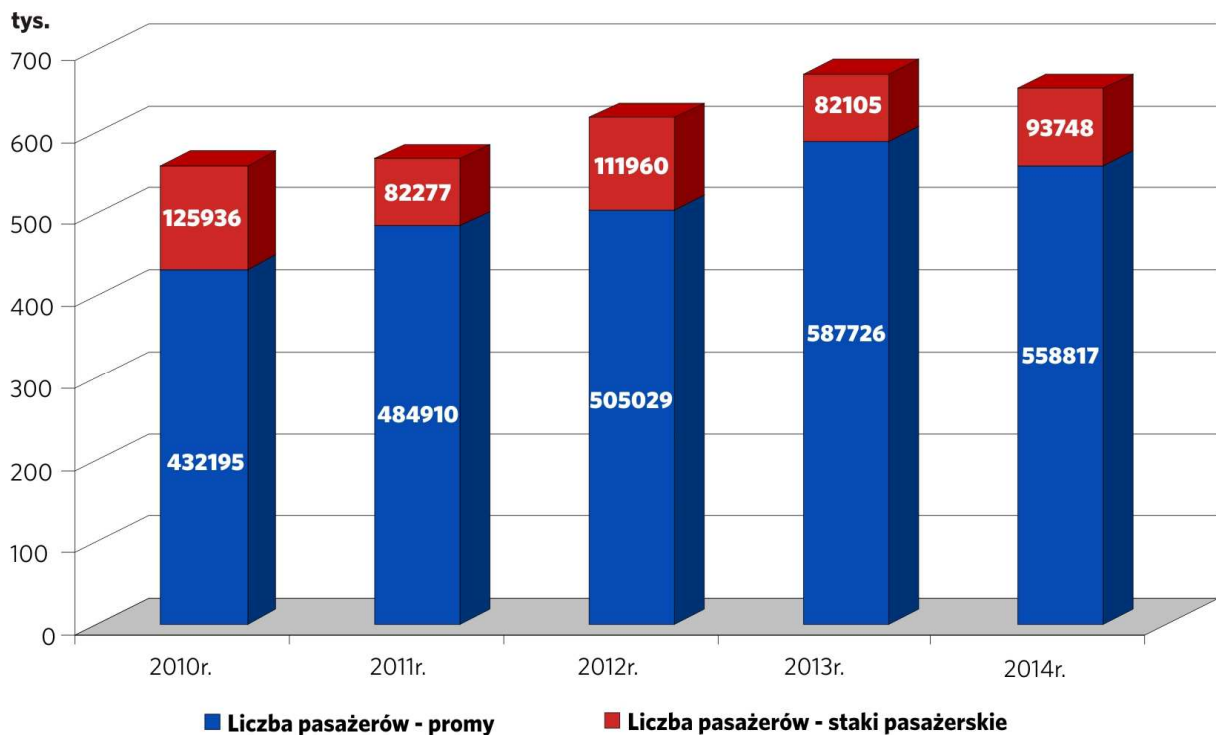
b/ Z terminala żeglugi przybrzeżnej (Nabrzeże Pomorskie) realizowane są rejsy wolnoślutowe na trasie Gdynia- Bałtyjsk (Federacja Rosyjska) - raz w tygodniu.

c/ Z nabrzeży pasażerskich Portu realizowane są połączenia statków wycieczkowych (w okresie: maj – wrzesień 2014 r. do portu zawinęło ok. 72 statków wycieczkowych<sup>6</sup>). 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.

<sup>6</sup> 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” (nabrzeży 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 ściśle 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 – Oksywie.

## 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.

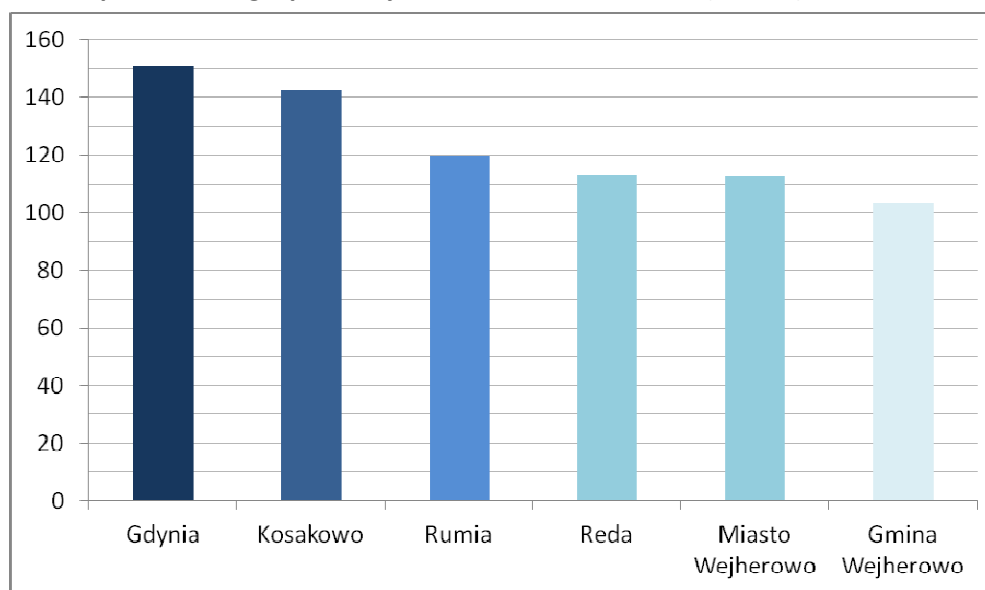
Deregulacyjny „pakiet portowy”, przyjęty ustawą w 2014 r., zwiększa konkurencyjność portów w Polsce, m. in. skracając czas trwania kontroli granicznych w portach do 24 godz.

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.

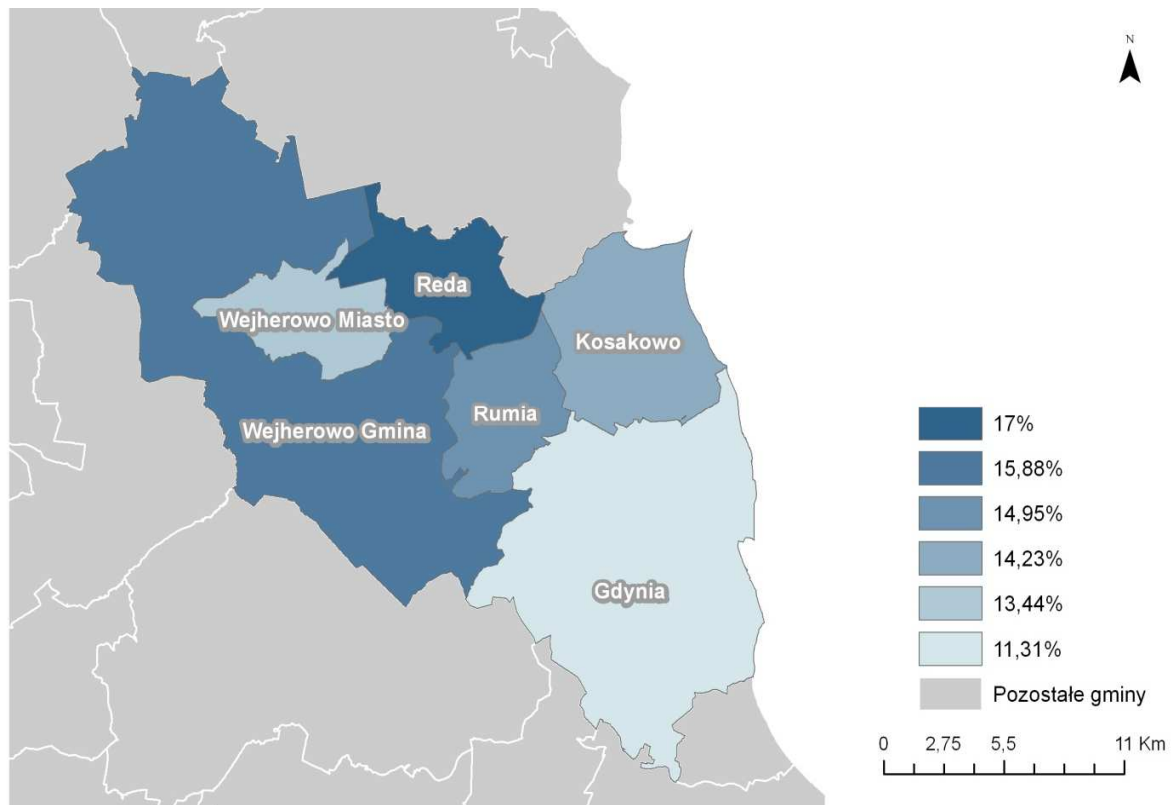
**Rys. 12: Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców (2013 r.)**



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.)

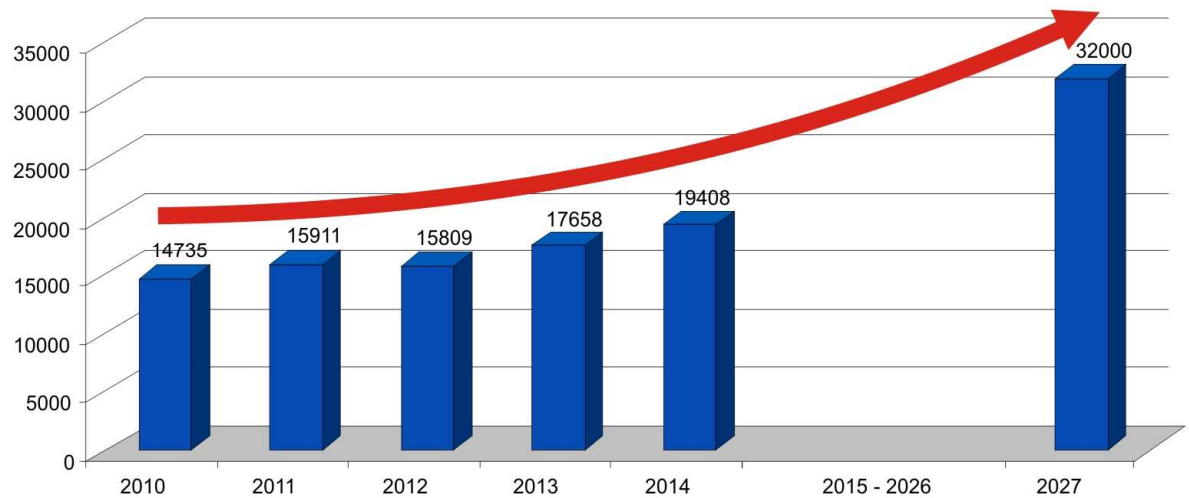


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS - Bank Danych Lokalnych

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.

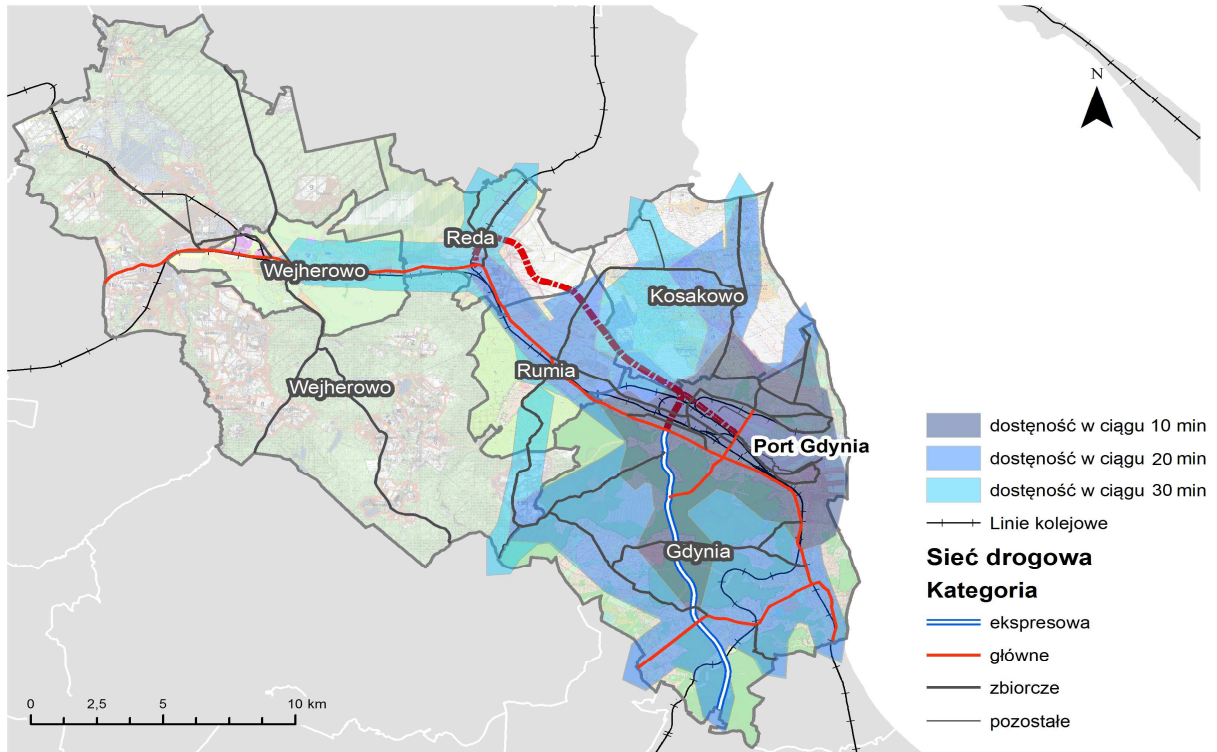
Przyjmuje się, że w 2027 r. przeładunki portowe osiągną wartość ok. 32 mln. ton. W tym celu realizowany jest program inwestycyjny zwiększający radykalnie zdolność przeładunkową Portu. Największy przyrost przeładunków nastąpi w grupie towarów skonteneryzowanych, promowych i ro-ro, a więc przewożonych 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. m<sup>2</sup>. W II etapie (do 2027 r.) Port osiągnie łącznie 500 tys. m<sup>2</sup> 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

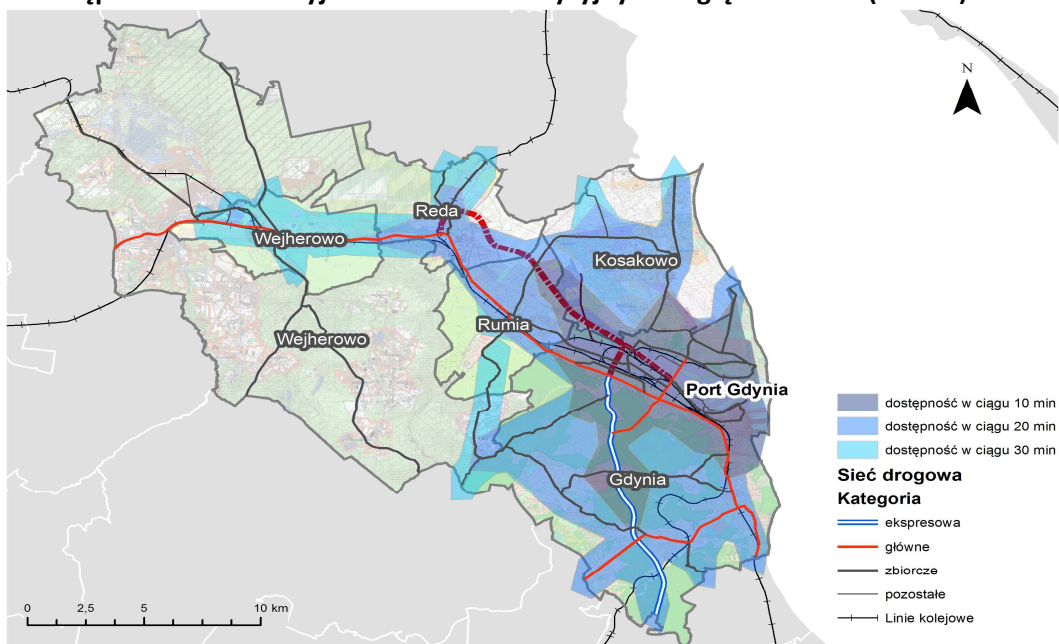
Logistycznej” zapewnią nowe drogi: OPAT i Droga Czerwona, zmodernizowana Stacja Gdynia Port, otwarta dla podmiotów gospodarczych spoza portu oraz Lotnisko Gdynia-Oksywie.

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.

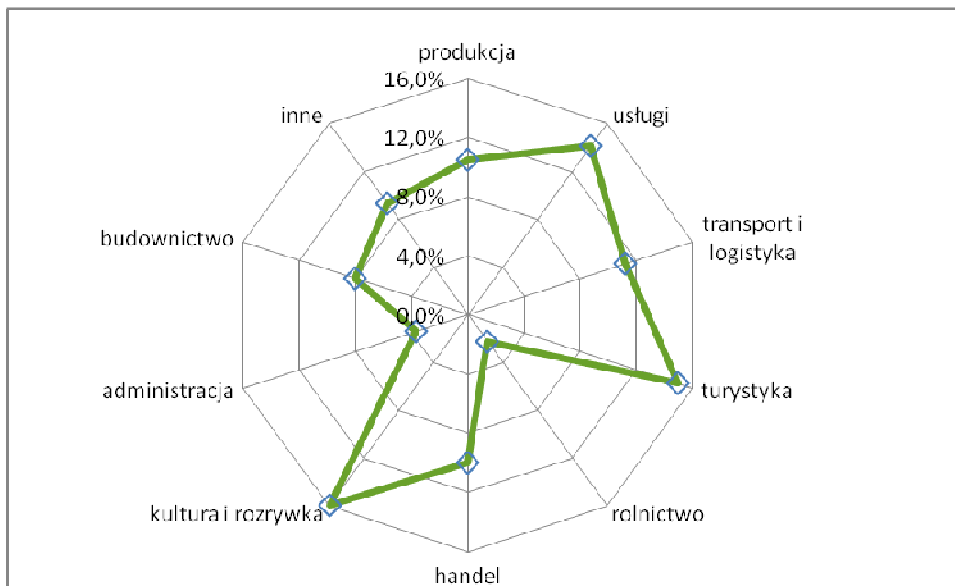
W badaniu ankietowym postawiono też pytania dotyczące kierunku rozwoju obszaru funkcjonalnego w oparciu o logistykę. Sprawdzone potencjalny poziom zadowolenia z utworzenia nowych obiektów logistycznych na terenach gmin zamieszkiwanych przez respondentów.

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.

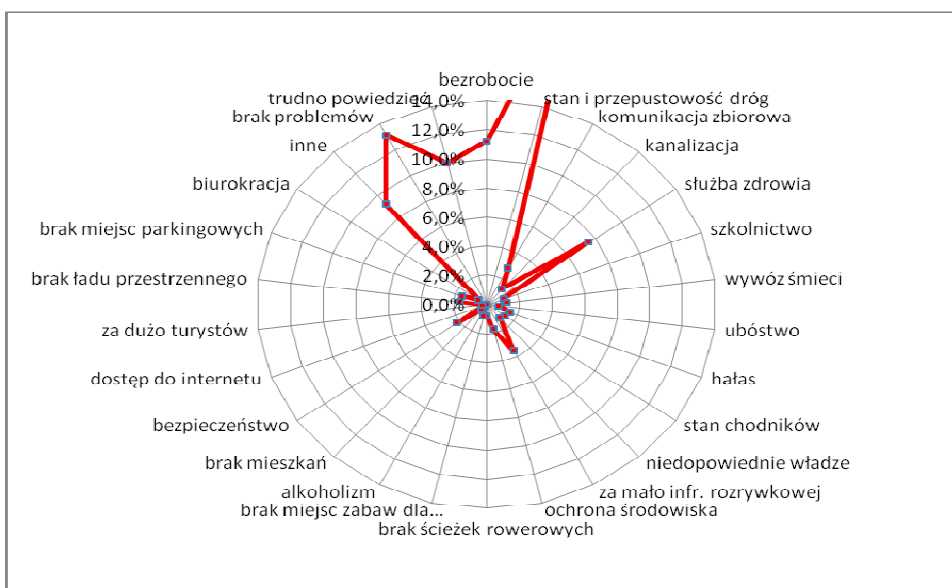
b/ Wykazano niskie zainteresowanie podjęciem pracy w obiektach logistycznych powstałych w OF „Doliny Logistycznej”. Ponad połowa ankietowanych nie chce pracować w branży logistycznej. Tylko co dziesiąty respondent zdecydowanie podjąłby pracę w tym sektorze.

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 żeglugowych 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.



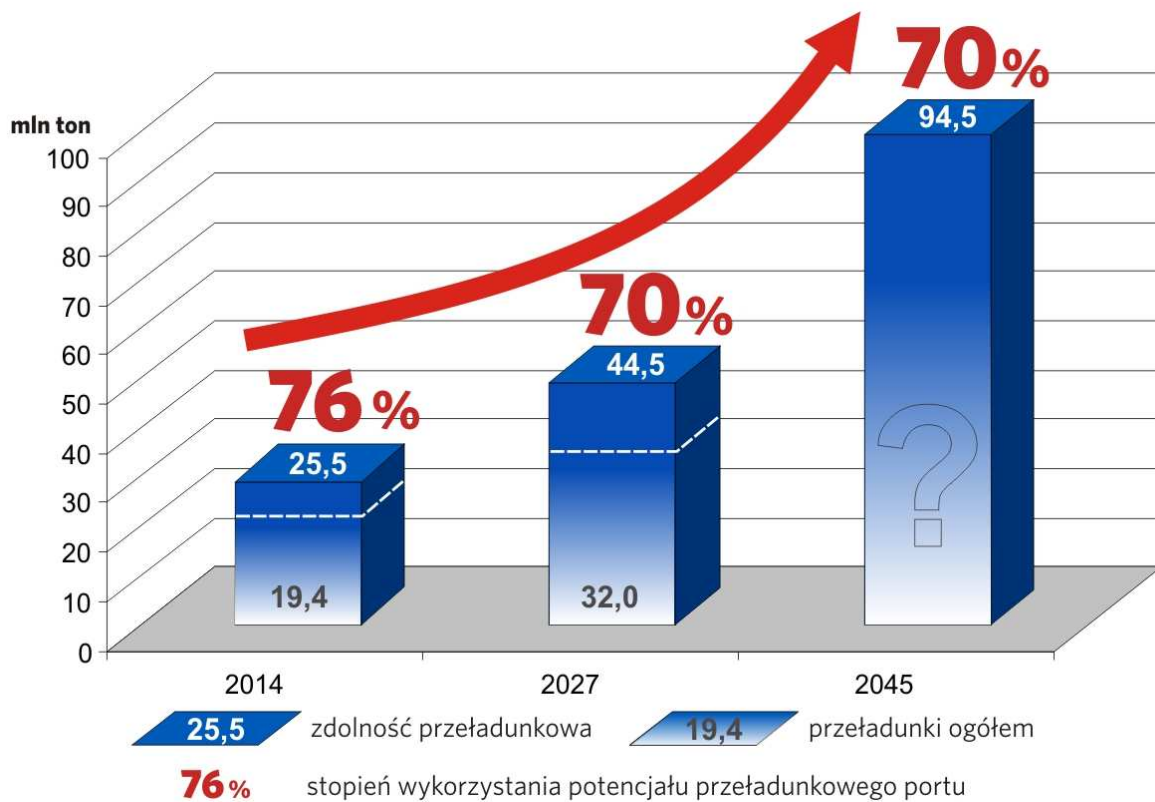
d/ Dokument Komisji Europejskiej: „*European Ports – an engine for growth*” - przewiduje, że przewozy towarowe do/z portów europejskich do 2030 r. wzrosną o 50%.

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 częśći 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
<b>Transport</b>	
Możliwość wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej.	Braki i wąskie gardła w infrastrukturze transportowej ograniczające jej przepustowość.
<b>Gospodarka</b>	
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”.	
<b>Przestrzeń</b>	
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
<b>Transport</b>	
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.	

### Przeźren

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: **przeźrennym**, **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.

Szansę 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	<b>Strategia agresywna</b>	<b>Strategia konserwatywna</b>
	Liczba interakcji – 70	Liczba interakcji – 36
	Ważona liczba interakcji – 11,4	Ważona liczba interakcji – 7,1
Słabe strony	<b>Strategia konkurencyjna</b>	<b>Strategia defensywna</b>
	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.<sup>7</sup> 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:

---

<sup>7</sup> Tekst oryginalny, opublikowany na stronie internetowej: [www.bip.mir.gov.pl/dokumenty](http://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 osiąganym 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 Gdyni 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- Oksywie

1.1.1.  
Skomunikowanie  
gruntów  
inwestycyjnych z  
głównymi  
korytarzami  
transportowymi

1.1.2.  
Zapewnienie  
przestrzeni  
dla zaplecza  
komunikacyjn  
ego  
strategicznyc  
h obiektów

1.1.3.  
Wdrażanie  
inteligentyc  
h systemów  
transportowyc  
h

1.1.4.  
Rozwój  
infrastruktury  
regionalnej i  
krajowej

1.2.1.  
Utworzenie  
węzłow  
transportowyc  
h  
zapewniającyc  
h 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-  
Oksywie

1.3.2.  
Skomunikowa  
nie  
strategicznyc  
h obiektów  
generującyc  
h ruch  
pasażerski

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

## 2. Innowacyjny obszar gospodarczy oparty o sektor usług logistycznych, konkurencyjny pod względem lokalizacji działalności przemysłowej

2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa

2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów

2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań

2.1.1.  
Współpraca w ramach klastrów

2.1.2.  
Wspieranie działalności innowacyjnej

2.1.3.  
Usprawnianie procesów inwestycyjnych i budowanie przyjaznego otoczenia biznesu

2.2.1.  
Spójna promocja walorów gospodarczych obszaru

2.2.2.  
Stworzenie oferty zachęt inwestycyjnych

2.3.1.  
Gromadzenie i analiza danych z zakresu rozwoju gospodarczego

2.3.2.  
Kreowanie rozwiązań innowacyjnych usprawniających funkcjonowanie Doliny Logistycznej

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 ujednoceniu dokumentów planistycznych i strategicznych w gminach, tworzących obszar funkcjonalny.

Zasobooszczędny wymiar polityki transportowej oznacza również odpowiedzialne podejście do planowania rozwiązań transportowych – w ograniczonej przestrzennie 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.**

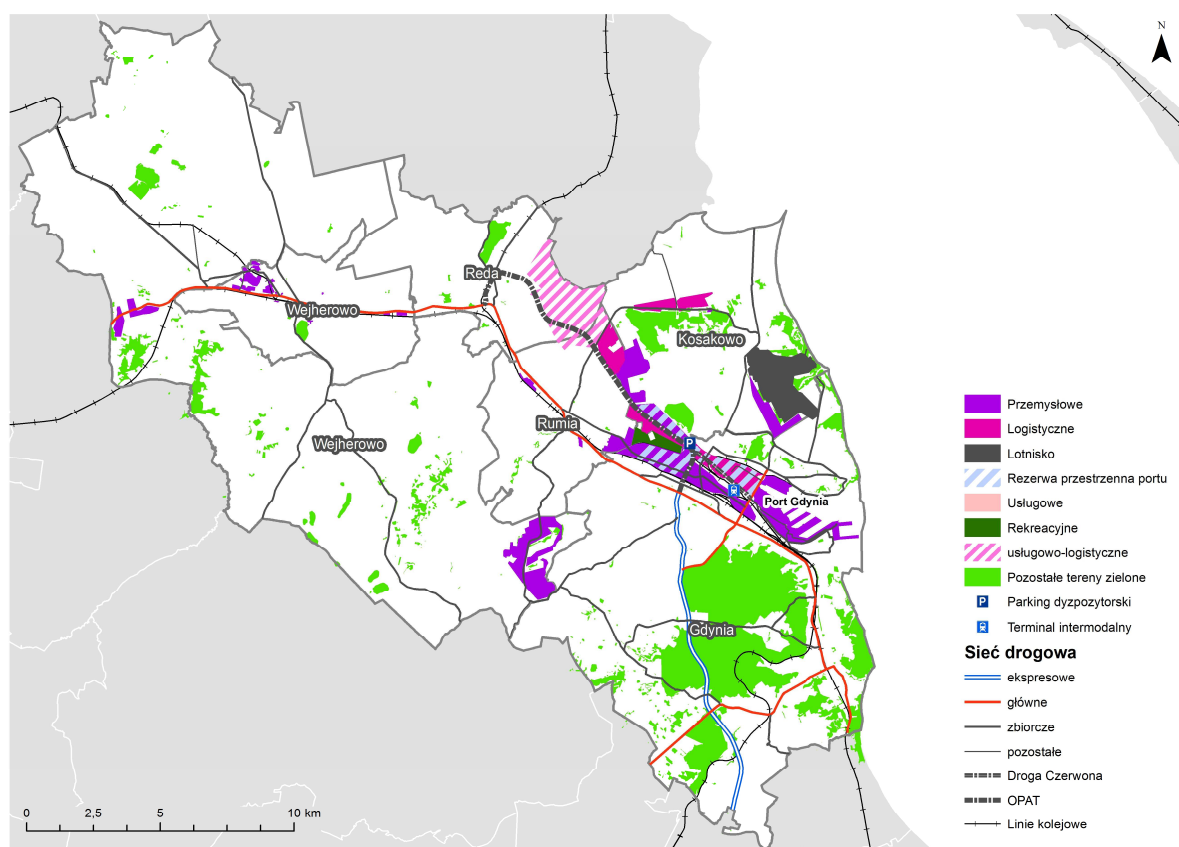
Proponowane działania:

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



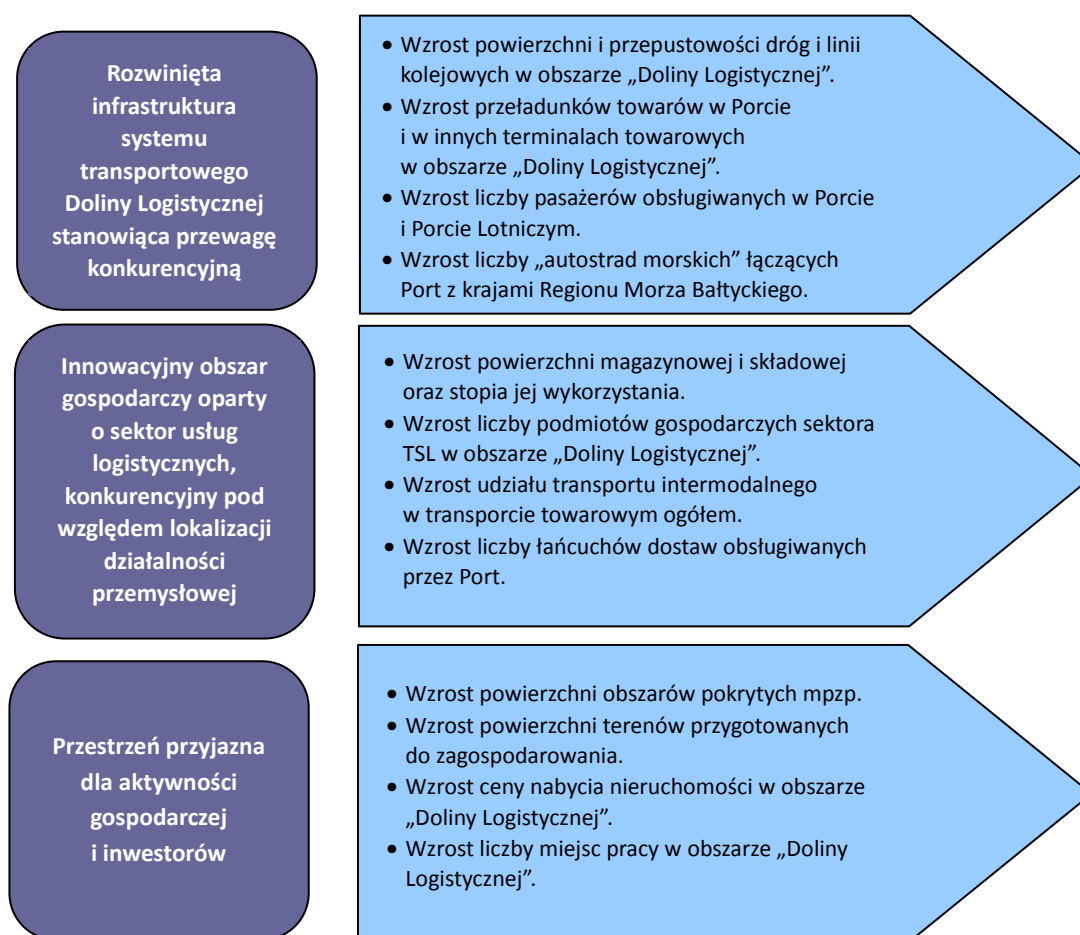
opierać na wybranych wskaźnikach celów. Jej zakres powinien objąć maksymalnie szeroki obszar zagadnień i uwzględniać społeczny wymiar realizacji Strategii.

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 Malmö 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](http://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](http://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](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](http://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](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](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](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://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](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](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](http://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](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](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](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](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](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](http://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](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.U.E.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.](http://www.lex.pl/akt/-/akt/dz-u-ue-l-2013-348-1-SSF_„Dolina_Logistyczna”_Delimitacja,_obszary_kluczowe,_uwarunkowania_rozwoju_i_potencjal_rozwojowy_obszaru_-_podsumowanie_wynikow_seminarium_z_dn._20.09.2010._Zarysowanie_celow_warsztatow,_K._Kra%C5%9Bnicka,_TUP_Katedra_Systemow_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](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](http://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](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](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](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](http://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](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://isap.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://isap.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](http://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.

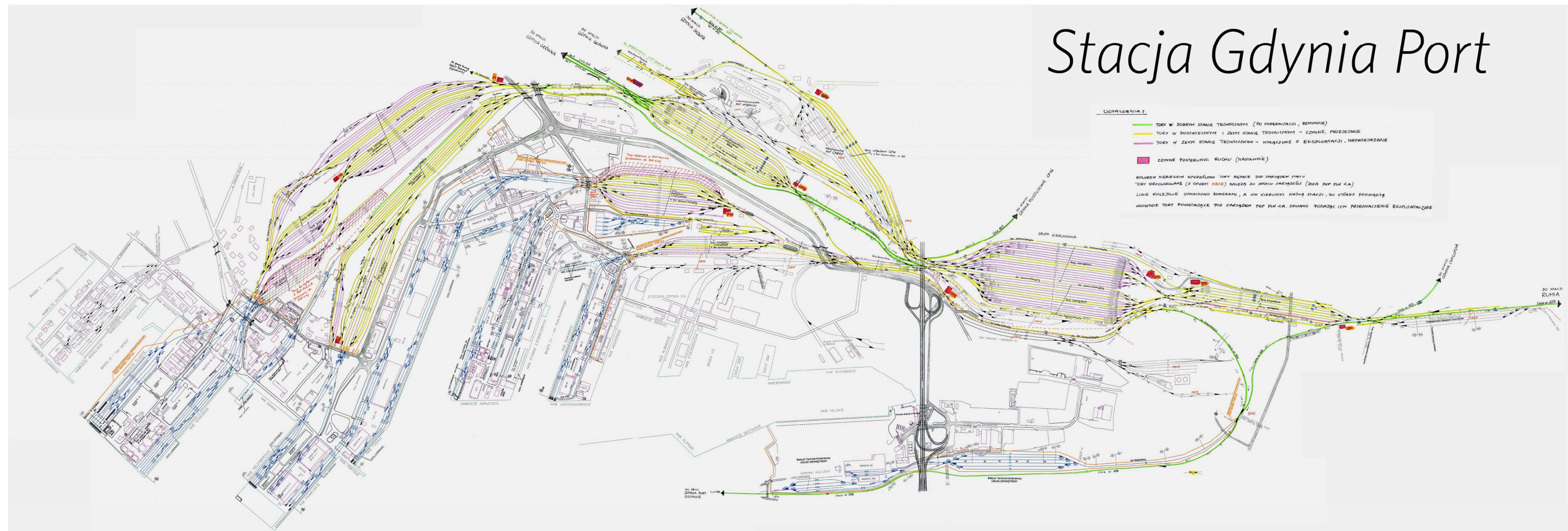
Za element partycypacji społecznej należy uznać także przeprowadzone badania ankietowe zrealizowane metodą wywiadu telefonicznego wśród 1000 mieszkańców gmin „Doliny Logistycznej” (z zachowaniem proporcji w stosunku do liczby mieszkańców) oraz wywiady IDI z podmiotami społeczno-gospodarczymi, które rozpoczęły 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





# Projekt Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju gospodarczego dla obszaru funkcjonalnego **Dolina Logistyczna 2020** z perspektywą 2050



Redakcja i opracowanie



## Spis treści

STRESZCZENIE .....	3
1. CELE PROGRAMU ROZWÓJ GOSPODARCZY OF DOLINA LOGISTYCZNA .....	6
1.1. Cele strategiczne Programu Operacyjnego Rozwój Gospodarczy obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna.....	6
1.2. Zdiagnozowane Obszary Problemowe.....	7
1.2.1. Obszary problemowe wynikające z nadmorskiego położenia .....	8
1.2.2. Obszary problemowe wynikające z procesów metropolizacji .....	14
2. RODZAJE WYMAGANEJ INTERWENCJI .....	20
3. OPIS KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ .....	23
3.1. Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna.....	24
3.2. Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich .....	28
3.3. Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore.....	32
3.4. Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna .....	35
3.5. Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów.....	40
4. PLAN MONITOROWANIA KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ.....	42
5. WSKAZANIE POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ.....	44
6. SYNERGIA POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH OF DOLINA LOGISTYCZNA I NOU NORDA .....	46
7. SYNERGIA POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH DOLINA LOGISTYCZNA Z INNYMI PODMIOTAMI ....	48
7.1 Dolina Logistyczna a Port Gdynia.....	48
7.2. Dolina Logistyczna a lotnisko Gdynia-Okęcie .....	50
7.3. Dolina Logistyczna a rozwój Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej .....	52
7.4. Dolina Logistyczna a obszar Metropolii Trójmiejskiej.....	54
8. INDYKATYWNY PLAN FINANSOWY.....	55
9. RAPORT Z PARTYCYPACJI SPOŁECZNEJ .....	58
ZAKOŃCZENIE.....	59
SPIS RYSUNKÓW .....	60
SPIS TABEL.....	60

## STRESZCZENIE

Program Operacyjny w zakresie rozwoju gospodarczego stanowi operacjonalizację Projektu Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna (OF DL) 2020 z perspektywą 2050, obejmującej tereny gmin: Miasta Gdyni, Kosakowo, Rumi, Redy, Miasta Wejherowo i Wejherowa, i dodatkowo tzw. pozostałych Partnerów w Projekcie (tj.: Gminy Cewice, Gminy Miasta Łęborka, Gminy Liniewo, Gminy Luzino, Gminy Łęczyce i Gminy Szemud oraz Gminy Gniewino – uczestniczącej w Projekcie w charakterze obserwatora).

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

Pozostałe projekty programów operacyjnych dotyczą:

- rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami,
- rozwoju transportu.

Równolegle w ramach przedsięwzięcia „NORDA - Północny Biegun Wzrostu”, poza Strategią Zrównoważonego Rozwoju Dolina Logistyczna i jej programami operacyjnymi, powstaje Strategia dla drugiego obszaru funkcjonalnego, tj. Nadmorskiego Obszaru Usługowego NORDA wraz z programami operacyjnymi w zakresie: rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami, promocji, rozwoju gospodarczego.

Inicjatywa Dolina Logistyczna jest wynikiem współpracy samorządów miast Gdynia, Rumia, Reda, Wejherowo oraz gmin Kosakowo i Wejherowo przy wsparciu samorządu województwa pomorskiego, Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz innych interesariuszy.

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

Podstawą założeń dla programowania grupy istotnych przedsięwzięć są także tzw. obszary problemowe, określone specyficznie dla każdego z trzech programów na podstawie szeregu analiz zawartych w podstawowym dokumencie odniesienia - Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna.

W ramach Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju gospodarczego zaproponowano następujące grupy przedsięwzięć:

- Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna,
- Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich,
- Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore,
- Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna,

- Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów.

Przedsięwzięcia programu operacyjnego w zakresie rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna były konsultowane i korygowane w celu zapewnienia spójności dokumentów opracowywanych dla obu obszarów funkcjonalnych.

Opracowany program operacyjny uwzględnia kluczowe dla obszaru dokumenty strategiczne na poziomie regionalnym, krajowym oraz UE.

### Odniesienie do dokumentów i zapewnienie zgodności

W projekcie Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna uwzględniono w szczególności priorytety zawarte w niżej wymienionych dokumentach.

- Komunikat Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu.
- Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego – Plan Działania – wersja z lutego 2013 r.
- Dokumenty programowe Europejskiej Współpracy Terytorialnej na lata 2014–2020.
- Strategia Rozwoju Kraju 2020 – Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo, przyjętej przez Radę Ministrów dnia 25 września 2012 r.
- Strategia Rozwoju Kraju 2020: aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 25 września 2012 r.
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie, przyjęta przez Rząd RP dnia 13 lipca 2010 r.
- Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, sierpień 2014.
- Krajowa Polityka Miejska (projekt), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, marzec 2014.
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, przyjęta Uchwałą nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 r.
- Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020.
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta na lata 2014–2020.
- Strategia Rozwoju Portu Gdynia do 2027 r.

W trakcie prac nad projektem Programu Operacyjnego uwzględniono, zgodnie z SIWZ: strategię rozwoju i polityk przestrzennych gmin, leżących w obszarze Dolina Logistyczna i Nadmorski Obszar Usługowy NORDA.

Dodatkowo, w pracach kierowano się również poniższymi dokumentami.

- Diagnoza sektorowa – Kluczowe i potencjalne motory rozwoju gospodarczego obszaru metropolitalnego WERSJA 1, Opracowanie Strategii rozwoju Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku IBnGR, Gdańsk 2014.

- Identyfikacja i delimitacja obszarów problemowych i strategicznej interwencji w Polsce. Wnioski z analiz, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego i Instytut Badań Strukturalnych, 2009.
- Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, luty 2013.
- Obszary koncentracji potencjałów i barier rozwojowych województwa pomorskiego. Raport końcowy. ResPublic Sp. z o.o., Warszawa 2011.
- Polska 2030. Wyzwania rozwojowe. Raport.
- Programowanie perspektywy finansowej na lata 2014-2020.
- Plan działania Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego, luty 2013.
- Propozycja Komisji Europejskiej „Porty - Motor Wzrostu”, Bruksela, dnia 23.5.2013 COM(2013) 295 final.
- Rola małych miast i obszarów wiejskich w rozwoju obszaru metropolitalnego. Diagnoza sektorowa do: Opracowania Strategii Rozwoju Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku. J. Bański, K. Czapiewski, Warszawa-Gdańsk 2014.
- Regionalne Programy Strategiczne Województwa Pomorskiego , Gdańsk 2013.

#### Pojęcia i skróty wykorzystywane w dokumencie

B+R	Badania i rozwój
BPO	Business Process Outsourcing (Sektor usług dla biznesu.).
DL	Dolina Logistyczna
IS SP&C	Inteligentnej Specjalizacji Pomorza SMART PORT&CITY
JST	Jednostki samorządu terytorialnego
KSSR	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego
MSP	Małe i średnie przedsiębiorstwa
OF	Obszar Funkcjonalny
OPAT	Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej
PAIiZ	Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych
PKP PLK S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
PKP S.A.	Polskie Koleje Państwowe S.A.
PO	Program Operacyjny
PPP	Partnerstwo publiczno-privatne
PSSE	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna
RFC	Railway Freight Corridor
RPS RG	Regionalny Program Strategiczny w zakresie Rozwoju gospodarczego
SSC	Shared Services Centers (Centra Usług Wspólnych)
Strategia NOU NORDA	Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Nadmorski Obszar Usługowy NORDA 2020 z perspektywą 2050
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa
TOM	Trójmiejski Obszar Metropolitalny
TSL	Transport, spedycja, logistyka
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

## 1. CELE PROGRAMU ROZWÓJ GOSPODARCZY OBSZARU FUNKcjONALNEGO DOLINA LOGISTYCZNA

### 1.1. Cele strategiczne Programu Operacyjnego Rozwój Gospodarczy obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna

Cel strategiczny, którego realizację ma zapewnić Program Operacyjny, wynika bezpośrednio ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020. Cel główny Strategii został sformułowany następująco:

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

Cel główny będzie osiągnięty dzięki realizacji trzech celów strategicznych.

- Cel strategiczny 1: Rozwinięta infrastruktura systemu transportowego obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna, 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.

W ramach drugiego celu strategicznego założono podjęcie działań związanych ze współpracą w ramach klastrów, wspieraniem działalności innowacyjnej oraz usprawnieniem procesów inwestycyjnych i budowaniem przyjaznego otoczenia biznesu. Realizacja drugiego i trzeciego celu zakłada działania związane ze spójną promocją walorów gospodarczych obszaru oraz stworzeniem oferty zachęt inwestycyjnych. Obejmuje także działania związane z gromadzeniem i analizą danych z zakresu rozwoju gospodarczego, a także kreowania rozwiązań innowacyjnych oraz kształcenia i rozwoju zawodowego usprawniających funkcjonowanie OF Dolina Logistyczna.

Zasadniczym celem planowania strategicznego OF Dolina Logistyczna jest utworzenie innowacyjnego obszaru gospodarczego w oparciu o sektor usług logistycznych. Ma to także zapewnić konkurencyjność obszaru funkcjonalnego poprzez wykorzystanie jego atutów, a w perspektywie czasu – oddziaływać na napływ nowych inwestorów i poprawę warunków prowadzenia działalności gospodarczej. Połączenie przemysłu z rozwojem logistyki ma stanowić biegun wzrostu Obszaru, którego rdzeniem jest i pozostanie Port Gdynia.

Powyższe działania wpisują się także w cel strategiczny polityki regionalnej Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego (KSRR), w którym mowa o: „efektywnym wykorzystywaniu specyficznych regionalnych i innych terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia celów rozwoju kraju, tj. wzrostu zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym<sup>1</sup>.”

<sup>1</sup> KSRR 2010-2020, s. 83.

## 1.2. Zdiagnozowane Obszary Problemowe

Kluczowe obszary problemowe w zakresie rozwoju gospodarczego zostały zaprezentowane na tle dwóch podstawowych kategorii determinujących rozwój OF Dolina Logistyczna, mianowicie:

- **Nadmorskiego położenia** rozumianego jako położenie OF Dolina Logistyczna w obszarze nadbałtyckim, co stwarza przewagę konkurencyjną związaną z możliwością wykorzystania transportu morskiego, ale generuje także specyficzne problemy związane z rozwojem gospodarczym – zwłaszcza z zapewnieniem infrastruktury transportu lądowego o wysokiej przepustowości, a także kadr spełniających oczekiwania przedsiębiorców z branży TSL.
- **Metropolizacji**, która wymaga osadzenia koncepcji OF Dolina Logistyczna i rozwoju gospodarczego z nią związanego na tle szerszego kontekstu przynależności Obszaru Funkcjonalnego do Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego. W zakresie rozwoju gospodarczego tworzy to także specyficzne uwarunkowania rozwoju przedsiębiorczości związane m.in. z procesami demograficznymi i przestrzennymi (w tym zwłaszcza proces suburbanizacji i odpływ młodych ludzi z rdzenia i związana z tym konieczność zapewnienia mobilności mieszkańców dojeżdżających do pracy, brakiem wspólnego dla całego obszaru centrum zbierania informacji i prognozowania zmian w lokalnej gospodarce oraz brakiem wspólnych struktur odpowiadających za przyciąganie inwestycji na teren DL).

Diagnozę obszarów problemowych oparto na opisanych powyżej wymiarach oraz problemach poszczególnych jednostek terytorialnych (miast i gmin) partycypujących w przedsięwzięciu związanym z obszarem funkcjonalnym Dolina Logistyczna. Diagnoza została wyprowadzona z części analizy SWOT Strategii OF Dolina Logistyczna, która w obszarze „gospodarka” zdefiniowała kwestie zaprezentowane w Tabeli 1.

Tabela 1. Analiza SWOT dotycząca sfery „gospodarka” dla OF Dolina Logistyczna

Mocne strony	Słabe strony
<p>Rozwijający się rynek firm transportowo-logistycznych (rejon ul. Hutniczej), logistyki naftowej.</p> <p>Rozwijająca się „inteligentna specjalizacja” gospodarki obszaru – „SmartPort-City” (handel i przemysł morski).</p> <p>Integracja jednostek terytorialnych obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna.</p>	<p>Ograniczone fundusze na rozwój OF Dolina Logistyczna, w tym przede wszystkim na rozwój infrastruktury.</p> <p>Nieadekwatne do potencjału działania informacyjno-promocyjne potencjału inwestycyjnego obszaru funkcjonalnego/subregionu.</p>
Szanse	Zagrożenia
<p>Wzrastająca liczba ludności i dodatnie saldo migracji (wzrastający rynek zbytu na towary i usługi).</p> <p>Wzrost zainteresowania lokalizowaniem przez przedsiębiorstwa działalności logistycznej i przemysłowej na zapleczu portów na skutek wzrostu liczby przeładunków w Porcie Gdynia.</p>	<p>Wysokie koszty prowadzenia działalności gospodarczej.</p> <p>Niskie uprzemysłowienie otoczenia i marginalizacja Portu morskiego w Gdyni (ograniczony popyt na usługi logistyczne).</p>

<p>Wzrost gospodarczego znaczenia terenów stanowiących potencjalne zaplecze portu w Gdyni wobec wzrostu przeładunków portowych oraz rozwoju przemysłu stoczniowego.</p> <p>Dobra dostępność siły roboczej i szeroka baza studentów i absolwentów szkół wyższych.</p> <p>Niska podaż nowoczesnych powierzchni magazynowych w regionie Trójmiasta.</p>	<p>Nieadekwatna do oczekiwań pracodawców jakość szkolnictwa zawodowego.</p> <p>W dłuższej perspektywie ograniczone możliwości finansowania przedsięwzięć inwestycyjnych z funduszy UE.</p> <p>Ograniczone możliwości finansowania przedsięwzięć inwestycyjnych w formule PPPi.</p> <p>W długiej perspektywie trudne do przewidzenia kryzysy gospodarcze w skali globalnej.</p>
--	--

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategia Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna, s. 42-43

### 1.2.1. Obszary problemowe wynikające z nadmorskiego położenia

Obszar Dolina Logistyczna i jego funkcje determinowane są przez nadmorskie położenie. Biorąc pod uwagę możliwości rozwoju gospodarczego, w zakresie nadmorskiego położenia są one głównie zdeterminowane przez Port Gdynia S.A. i poziom dostępności komunikacyjnej terminali i terenów perspektywicznych ze względu na dalszy rozwój OF Dolina Logistyczna (np. przyszła wyładownia publiczna/terminal intermodalny w pobliżu węzła OPAT z wykorzystaniem bocznic kolejowej OLPP w Dębogórze). OF Dolina Logistyczna cechuje się potencjałem rozwojowym wszystkich gałęzi i form transportu – drogowego, kolejowego i lotniczego, a przede wszystkim – morskiego. Ograniczeniem dla rozwoju gospodarczego są jednak deficyty zidentyfikowane w obszarze infrastruktury (dostęp do portu od strony lądu), zasobów ludzkich, relatywnie niskiego uprzemysłowienia otoczenia portu morskiego oraz dostępu do zintegrowanej informacji biznesowej, wynikające z nadmorskiego położenia i specyfiki działalności gospodarczej.

W zakresie rozwoju gospodarczego generuje to specyficzne obszary problemowe wynikające z:

- istnienia „wąskich gardeł” infrastruktury transportowej, w tym przede wszystkim drogowej i kolejowej, a także lotniczej, co stanowi ograniczenie rozwoju branży TSL i obniża konkurencyjność OF Dolina Logistyczna i całego obszaru metropolitalnego względem innych portowych metropolii bałtyckich,
- niedostatecznego dopasowania szkolnictwa do wyzwań stawianych przez nowoczesną branżę morską,
- nieskoordynowanego, wymagającego zintegrowanego wsparcia rozwoju działalności przemysłowej pozostającej w korelacji z rozwojem branży TSL.

#### Słabo rozwinięta infrastruktura transportowa

Kluczową barierą dla rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna jest niedorozwój infrastruktury transportowej, utrudniający aktywizację gospodarczą obszarów zlokalizowanych poza ścisłym rdzeniem – portem morskim. Dalszy rozwój portu w dużej mierze uzależniony jest od realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych poprawiających jego dostępność od strony lądu - zarówno transportem kolejowym, jak i drogowym.

Jak wykazano w „Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050” oraz w Strategii Rozwoju Nadmorskiego Obszaru Usługowego NORDA, poważnym wyzwaniem dla transportu kolejowego jest zdolność przepustowa niektórych odcinków

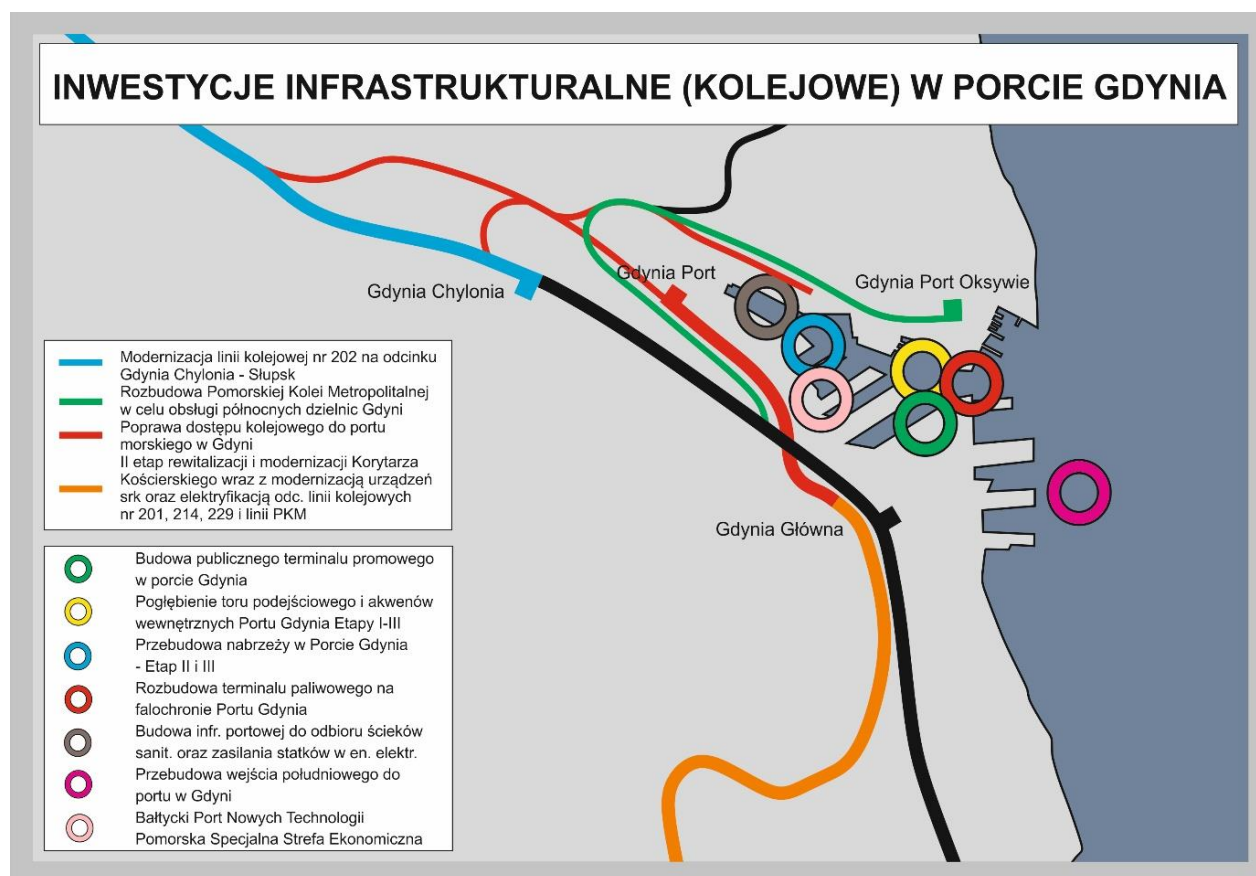


sieci kolejowej Trójmiejskiego Węzła Kolejowego w warunkach dynamicznego wzrostu przewozów pasażerskich i towarowych. Wąskim gardłem jest również lokalizacja torów ogólnodostępnych (tzw. wyładowni publicznej) w obrębie stacji Gdynia Port.

Kolejnym elementem hamującym rozwój funkcji logistycznych jest odcinek linii kolejowej Gdynia Chylonia – Rumia – Wejherowo – Lębork, na którym występuje niewystarczająca liczba torów szlakowych. Mankamentem ograniczającym rozwój OF Dolina Logistyczna może okazać się brak tzw. trójmiejskiej obwodnicy towarowej, która umożliwiłaby przejazd pociągów towarowych (przede wszystkim do Portu Gdynia) alternatywną trasą. Kolejnym zagrożeniem jest zły stan techniczny bocznic kolejowych zlokalizowanych na obszarze Dolina Logistyczna. W przewozach do Portu istotne ograniczenie stanowi przepustowość i brak elektryfikacji linii kolejowej nr 201. Trudności związane są także z ograniczeniami przewozów ponadgabarytowych i z przekroczoną skrajnią na niektórych nabrzeżach Portu.

Najistotniejsze braki w układzie kolejowym rdzenia OF Dolina Logistyczna na tle planowanych przez Port Gdynia inwestycji prezentuje Rys. 1.

Rysunek 1. Panowane inwestycje infrastrukturalne w transporcie kolejowym w rdzeniu OF Dolina Logistyczna

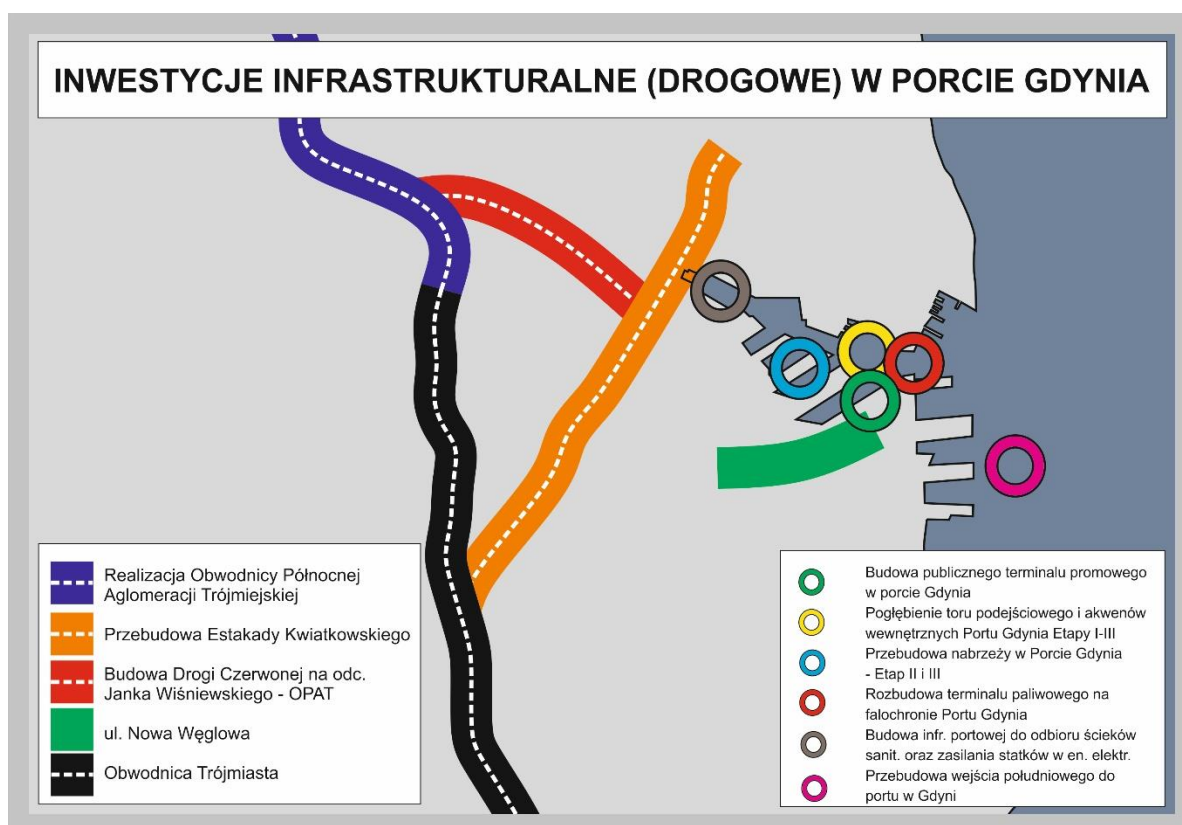


Źródło: opracowanie własne

W transporcie drogowym odnotowuje się problemy związane z utrudnieniami lub uniemożliwieniem przejazdów pojazdów nienormalnych pomiędzy potencjalnymi terenami inwestycyjnymi OF Dolina Logistyczna, a poszczególnymi terminalami zlokalizowanymi w Porcie.

Istotną barierę dla dalszego rozwoju funkcji portowo-logistycznych Gdyni stanowi zwłaszcza odcinek Estakady Kwiatkowskiego, łączący Port Gdynia z odcinkiem Trasy Kwiatkowskiego wybudowanym przy wsparciu funduszy unijnych. Stan techniczny i dopuszczalny nacisk na oś drogi na tym odcinku przy wysokim natężeniu ruchu kołowego są przesłanką do podjęcia pilnych działań zmierzających do poprawy skomunikowania portu morskiego z jego zapleczem lądowym, wśród których priorytetowe znaczenie ma budowa OPAT oraz odcinka Drogi Czerwonej łączącej OPAT i port morski w Gdyni. Najistotniejsze braki w układzie drogowym rdzenia OF Dolina Logistyczna na tle planowanych przez Port Gdynia inwestycji prezentuje Rysunek 2. Brak OPAT i Drogi Czerwonej wpływa na obniżenie efektywności obecnie realizowanych i planowanych inwestycji w przestrzeni portowej.

Rysunek 2. Planowane drogowe inwestycje infrastrukturalne poprawiające dostępność Portu Gdynia.



Źródło: opracowanie własne

Sąsiedztwo atrakcyjnych terenów turystycznych (Półwysep Helski, Trójmiasto) jest przyczyną nadmiernego obciążenia infrastruktury drogowej, szczególnie w okresie letnim. Brak OPAT stanowi istotny czynnik pogłębienia zapaści transportowej części Obszaru Funkcjonalnego i utrudnia aktywizację gospodarczą terenów zlokalizowanych w Kosakowie i Rumi, szczególnie istotnych dla rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna<sup>2</sup>.

Barierą dla rozwoju transportu lotniczego jest nieużytkowanie infrastruktury powstałej na bazie istniejącego lotniska Gdynia-Oksywie, który miał być elementem Pomorskiego Węzła

<sup>2</sup> Kluczowe znaczenie OPAT-u zostało również wskazane w kontekście poprawy spójności gospodarczej i społecznej Nadmorskiego Obszaru usługowego NORDA.

Lotniczego. Skutkuje to również brakiem aktywizacji gospodarczej sąsiednich terenów zlokalizowanych na terenie gminy Kosakowo.

W transporcie morskim największym wyzwaniem jest stopniowe likwidowanie barier rozwoju przestrzennego i funkcjonalnego, utrudniających osiągnięcie statusu portu morskiego czwartej generacji, tj. intermodalnego węzła transportowego i centrum dystrybucyjno-logistycznego. Porty takie stanowią ośrodki produkcji usług transportowo-logistycznych, miejsca przetwarzania i uszlachetniania oraz produkcji dóbr, handlu itp. W konsekwencji pełnią one rolę miastotwórczą, promieniując równocześnie na region i kraj (jedno miejsce pracy w porcie generuje bezpośrednio 4 miejsca pracy w otoczeniu gospodarczym, a pośrednio kilkanaście stanowisk pracy w transporcie, spedycji, logistyce, instytucjach finansowych i innych).

Gdyński port, będąc węzłem bazowym sieci TEN-T i mając Kategorię A, jako jedyny z polskich portów morskich jest połączony ze Szwecją Autostradą Morską (Gdynia-Karlskrona). Miejsce Portu Gdynia w Regionie Morza Bałtyckiego wynika z roli, jaką będzie odgrywał w Korytarzu Bałtyk-Adriatyk, jednym z 9-ciu kluczowych Transeuropejskich Korytarzy Transportowych sieci TEN-T.

### Zasoby ludzkie

W Strategii Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna podkreślono znaczenie zasobów ludzkich, stwierdzając m.in., że „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.”<sup>3</sup>

W odniesieniu do wyzwania, jakim jest zapewnienie wykwalifikowanego kapitału ludzkiego na obszarze funkcjonalnym Dolina Logistyczna należy podkreślić, iż kształcenie i szkolenie kadr powinno spełniać oczekiwania przedsiębiorców z branży TSL. Jednocześnie, szczególnie na szczeblu szkolnictwa wyższego, oferta badawcza powinna stanowić zaplecze naukowe wspierające działania innowacyjne i typu B+R.

Najwięcej szkół na poziomie podstawowym, gimnazjalnym i ponadgimnazjalnym znajduje się w Gdyni, co wynika bezpośrednio z największej liczby ludności tej gminy. Szkolnictwo na szczeblu ponadgimnazjalnym ograniczone jest do obszaru Gdyni, Redy, Rumi i Wejherowa.

Według danych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny na poziomie kształcenia zawodowego (zasadniczego) na terenie OF Dolina Logistyczna proponowane są kierunki kształcenia w następujących obszarach: artystycznym, ekonomicznym, administracyjnym, inżynieryjno-technicznym, produkcji i przetwórstwa, architektury i budownictwa oraz usług dla ludności. Od 2009 r. na terenie OF Dolina Logistyczna obserwuje się spadek liczby uczniów wybierających szkoły techniczne i zawodowe do 9,8% (2013 r.). Brak wykwalifikowanej kadry specjalistycznej z wykształceniem na poziomie ponadgimnazjalnym utrudnia funkcjonowanie przedsiębiorstw z obszaru i ogranicza możliwość pozyskania inwestorów, szczególnie w sferze działalności

<sup>3</sup> „Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050”, s. 45

przemysłowej, choć trend związany z malejącym zainteresowaniem kształceniem zawodowym jest elementem zjawiska diagnozowanego w skali ogólnopolskiej.

Wywiady z partnerami koncepcji OF Dolina Logistyczna także wskazywały na problemy z pozyskaniem kadry o wykształceniu zawodowym i technicznym. Według przedsiębiorców poziom kształcenia zawodowego nie jest adekwatny do zapotrzebowania rynku pracy. Wymagania, jakie stawia nowoczesny przemysł i logistyka, nie zawsze są uwzględniane w realizowanych programach nauczania. Współpraca pomiędzy szkołami a przedsiębiorstwami nie jest powszechna, co utrudnia pozyskanie kadry i wymaga od inwestorów i pracodawców środków na szkolenia potencjalnych pracowników.

Na poziomie szkolnictwa wyższego, na obszarze Dolina Logistyczna szczególnie silnie powinny oddziaływać uczelnie zlokalizowane w OF i Trójmieście, przede wszystkim Akademia Morska w Gdyni i Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, Uniwersytet Gdański i Politechnika Gdańska.

Obecnie kierunki kształcenia wyższego związane z transportem i spedycją wybiera ok. 3% studentów. Możliwości kreowane przez potencjał logistyczny, w tym port oraz istniejącą tradycję żeglugową, powinny być jednym z bodźców do intensyfikacji współpracy pomiędzy instytucjami naukowymi i przedsiębiorstwami w celu pozyskiwania studentów kierunków TSL.

Wyzwaniem dla przedsiębiorstw z branży morskiej jest także migracja doświadczonych specjalistów, zwłaszcza do krajów skandynawskich.

Reasumując, najbardziej istotne obszary problemowe z zakresu zasobów ludzkich to:

- niski odsetek absolwentów szkół wyższych kończących kierunki związane z transportem (3%) oraz niewielka liczba uczniów kształcących się w zakresie branży TSL na szczeblu ponadgimnazjalnym i policealnym,
- niewielkie zainteresowanie młodzieży kształceniem na poziomie zawodowym i związany z tym brak specjalistów z wykształceniem technicznym i zasadniczym zawodowym,
- nieadekwatność części programów nauczania do potrzeb przedsiębiorców działających na terenie OF Dolina Logistyczna,
- trudności z dostępem do wykwalifikowanych pracowników w branży stoczniowej.

### **Relatywnie niski poziom uprzemysłowienia**

Istotnym czynnikiem rozwoju OF Dolina Logistyczna powinna stać się zróżnicowana działalność przetwórcza i przemysłowa. Stopniowa odbudowa połączona z głęboką restrukturyzacją branży stoczniowej i offshore na styku przestrzeni portowej i Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej jest pierwszym etapem tego procesu. Potrzeba wsparcia uprzemysłowienia została także zauważona w Strategii Rozwoju OF Dolina Logistyczna, w której do zagrożeń zaliczono „niskie uprzemysłowienie otoczenia i marginalizację Portu morskiego w Gdyni”<sup>4</sup>. Powoduje to w konsekwencji obniżenie wewnętrznego zapotrzebowania na usługi logistyczne. Szansą jest wciąż

<sup>4</sup> Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050”, s. 43

niska podaż powierzchni magazynowych w sąsiedztwie Portu, co stwarza możliwości lokowania inwestycji w celu uzupełniania luki podażowej.

Dzięki uczestnictwu portu w Gdyni w Inteligentnej Specjalizacji Pomorza SMART PORT&CITY możliwe będzie zwiększenie wartości dodanej generowanej przez sektor TSL dla regionu pomorskiego, a tym samym OF Dolina Logistyczna. Osiągnięcie tego celu wymaga realizacji kilku zasadniczych zadań, jakimi są przede wszystkim: podniesienie atrakcyjności (konkurencyjności) Portu, wzrost tworzonej w regionie jednostkowej wartości dodanej usług portowych, proekologiczne rozwiązania technologiczne, zastosowanie nowoczesnych technologii (Port Community System) i skoordynowania rozwoju infrastrukturalno-funkcjonalnego z uwzględnieniem aktywizacji turystycznej regionu, co również wprost wpisuje się cele IS SP&C.

Zdiagnozowane obszary problemowe w podziale na gminy będące partnerami OF Dolina Logistyczna przedstawia poniższa tabela.

Tabela 2. Obszary problemowe OF Dolina Logistyczna wynikające z położenia nadmorskiego

	Gdynia	Kosakowo	Reda	Rumia	Wejherowo	Wejherowo (gmina)
lokalizacja torów ogólnodostępnych (tzw. wyładowni publicznej) w obrębie stacji Gdynia Port	X	X				
utrudnienia w dostępności drogowej Portu Gdynia S.A.	X	X				
brak tzw. trójmiejskiej obwodnicy towarowej, która umożliwiłaby przejazd pociągów towarowych (w tym przede wszystkim do Portu Gdynia) alternatywną trasą	X	X	X	X	X	X
przepustowość i brak elektryfikacji linii kolejowej nr 201	X					
ograniczenia przewozów ponadgabarytowych i z przekroczoną skrajnią na niektórych nabrzeżach Portu	X					
ograniczenia przepustowości i nacisku na oś na Estakadzie Kwiatkowskiego	X					
brak Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT)	X	X	X	X	X	X

brak Drogi Czerwonej, łączącej OPAT i port morski w Gdyni	X	X	X	X	X	X
nieużytkowanie infrastruktury powstałej na bazie istniejącego lotniska Gdynia-Oksywie	X	X				
brak kierunków kształcenia związanych z branżą TSL na szczeblu ponadgimnazjalnym		X	X	X	X	X
emigracja specjalistów, zwłaszcza z branży stoczniowej	X	X	X	X	X	X
relatywnie niski poziom uprzemysłowienia, powodujący obniżone wewnętrznie zapotrzebowanie na usługi logistyczne		X	X	X	X	X

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

#### OBSZARY PROBLEMOWE WYNIKAJĄCE Z NADMORSKIEGO POŁOŻENIA

- Istnienie „wąskich gardeł” drogowej i kolejowej infrastruktury transportowej, determinujących dostępność Portu Gdynia, co stanowi ograniczenie rozwoju branży TSL, obniża konkurencyjność OF Dolina Logistyczna i całego obszaru metropolitalnego względem innych portowych metropolii bałtyckich.
- Niedostateczne dopasowanie edukacji do wyzwań stawianych przez nowoczesną branżę morską.
- Nieskoordynowany, wymagający zintegrowanego wsparcia rozwój działalności przemysłowej pozostającej w korelacji z rozwojem branży TSL.

#### 1.2.2. Obszary problemowe wynikające z procesów metropolizacji

Z punktu widzenia metropolii działania nakierowane na wzmacnianie i różnicowanie roli portu morskiego w przestrzeni należą do najważniejszych, przesądzających o roli obszaru metropolitalnego w Europie Bałtyckiej. „Trójmiejski Obszar Metropolitalny jest położony peryferyjnie w układzie ogólnoeuropejskim, lecz centralnie z perspektywy bałtyckiej. Peryferyjność położenia oraz ograniczony potencjał rynku powiązane z lokalizacją samego OM jak i samej Europy Bałtyckiej

na peryferiach obszaru rynku wewnętrznego UE jak i przestrzennym układem innych ośrodków metropolitalnych w otoczeniu (ograniczona możliwość sieciowania rozwoju, brak silnych ośrodków w pobliżu) są zasadniczymi wyzwaniami rozwojowymi<sup>5</sup>. Zakłada się, że integracja obszarów OF Dolina Logistyczna będących poza rdzeniem będzie następstwem rozwoju obszaru funkcjonalnego. Dlatego też istotne są obszary problemowe związane z metropolizacją obszaru, który stanowi część Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego. Czynnikiem, o charakterze metropolitalnym, istotnymi dla rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna są:

- funkcje Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego jako „węzła miejskiego”,
- problemy z dostępnością przestrzenną rynku pracy i edukacji dla mieszkańców, wynikające z procesów suburbanizacji i niedorozwoju infrastruktury transportowej (Dolina Logistyczna oraz sąsiednie gminy, relacja rdzeń-otoczenie),
- niekorzystne zjawiska demograficzne, w tym przede wszystkim starzenie się społeczeństwa,
- niski (w porównaniu do innych krajów Regionu Morza Bałtyckiego) poziom współpracy między podmiotami obszaru funkcjonalnego, (przedsiębiorstwami, jednostkami samorządu terytorialnego i gospodarczego, instytucjami otoczenia biznesu i klastrami).

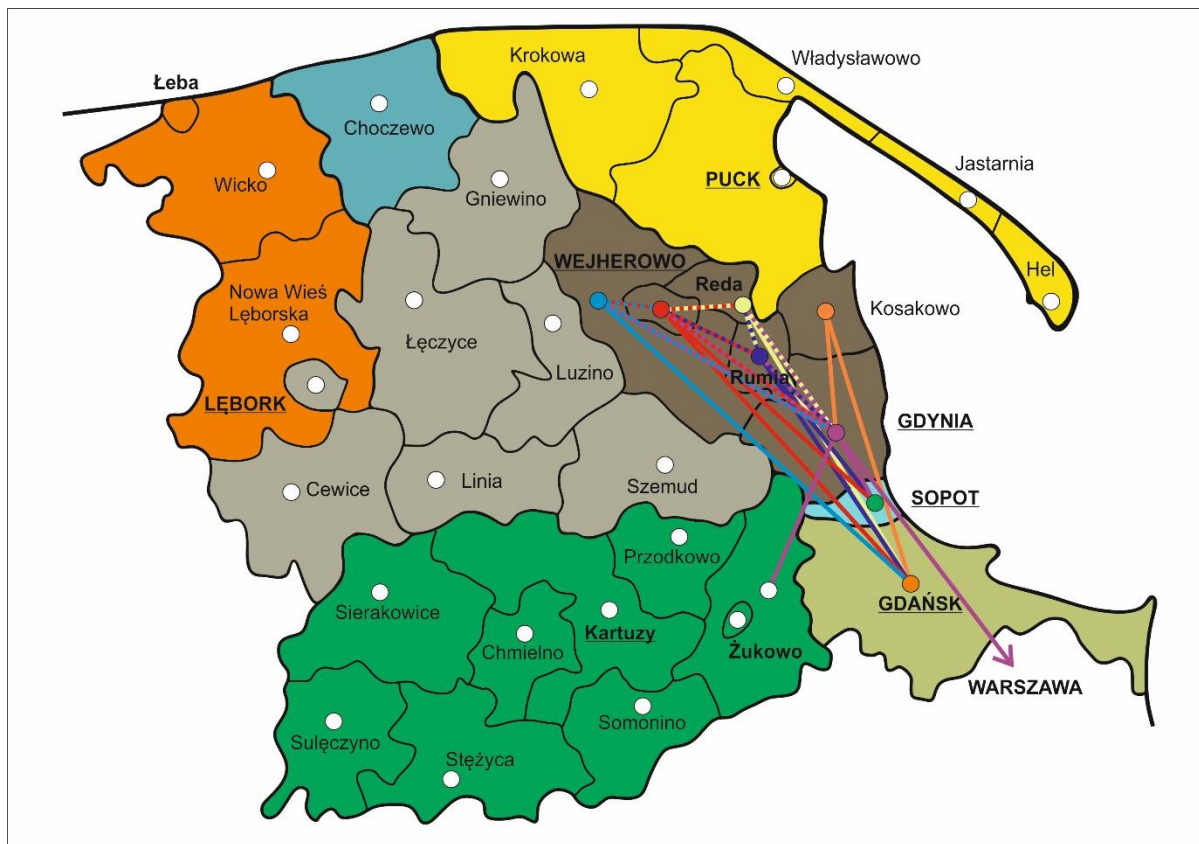
#### **Dostępność przestrzenna rynku pracy i edukacji w relacji rdzeń OF - otoczenie**

Zachodzące w obszarze funkcjonalnym procesy demograficzne determinują możliwości rozwoju poprzez dostępność zasobów ludzkich, a także wielkość rynku zbytu mierzoną liczbą potencjalnych konsumentów. Populacja obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna stopniowo wzrasta. Jednocześnie odnotowywany jest powolny odpływ ludności z rdzenia – miasta Gdyni – do sąsiadujących gmin. Popularność obszarów podmiejskich wyznaczają niższe ceny zakupu nieruchomości i coraz lepsze warunki życia. Trend ten wpisuje się w tendencje ogólnopolskie. Dlatego też ważne jest umożliwienie migrującej ludności swobodnego dojazdu do miejsca pracy m.in. poprzez rozbudowę infrastruktury transportowej i poprawę systemu transportu publicznego, co obecnie stanowi istotną barierę (sygnalizowaną również w Strategii Rozwoju NOU NORDA). Rysunek 3. prezentuje kierunki dojazdów do pracy mieszkańców obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna.

---

<sup>5</sup> T. Brodzicki: Diagnoza sektorowa: „Kluczowe i potencjalne motory rozwoju gospodarczego obszaru metropolitalnego”, wersja 3, Gdańsk 2015, s. 6

Rysunek 3. Kierunki dojazdów do pracy mieszkańców obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna w 2011 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Narodowy Spis Powszechny z 2011 r. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2013 [[http://old.stat.gov.pl/gus/5840\\_15518\\_PLK\\_HTML.htm](http://old.stat.gov.pl/gus/5840_15518_PLK_HTML.htm); data pobrania: 07.02.2015 r.]

### Zjawiska demograficzne

Pod względem struktury wieku mieszkańców OF Dolina Logistyczna wykazuje duże zróżnicowanie, szczególnie w kontekście Gdyni i pozostałych gmin ją tworzących. Potwierdza to sygnalizowany silny trend suburbanizacyjny, diagnozowany w Strategii NOU NORDA. Należy jednak zaznaczyć, że we wszystkich gminach liczba osób w wieku poprodukcyjnym stopniowo wzrasta.

Szczególnie istotne obszary problemowe z zakresu demografii to:

- starzenie się lokalnej społeczności – szczególnie w rdzeniu OF Dolina Logistyczna i rdzeniu Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego,
- malejący odsetek osób w wieku przedprodukcyjnym w gminach Rumia i Gdynia,
- odpływ ludności z rdzenia (Gdynia) do okolicznych gmin i związane z nim przyspieszenie starzenia się społeczeństwa w Gdyni oraz trudności z dojazdem do pracy.



### Poziom współpracy między podmiotami obszaru funkcjonalnego

W województwie pomorskim odnotowuje się wyższy w porównaniu do średniej krajowej współczynnik produkcji sprzedanej przemysłu w przeliczeniu na jednego mieszkańca (ok. 35 tys. PLN). Sprzyja to dalszemu rozwojowi działalności przemysłowej na obszarze województwa, a co za tym idzie, także OF Dolina Logistyczna. Zagrożenie utrwaleniem przewagi kosztowej obejmuje OF Dolina Logistyczna. W Strategii Rozwoju OF Dolina Logistyczna wskazano na zagrożenie w postaci „wysokich kosztów prowadzenia działalności gospodarczej”<sup>6</sup>. Model gospodarczy oparty jedynie na przewadze kosztowej ulega stopniowemu wyczerpaniu i konieczne będzie wykorzystanie innych czynników kreujących rozwój gospodarczy, przede wszystkim badania i rozwój, współpracę i partnerskie podejście do kwestii planowania rozwoju. Realny wzrost znaczenia inicjatyw klastrowych jest niezbędny dla osiągnięcia rozwoju opartego na innych niż tylko przewaga kosztowa czynnikach.

Jednocześnie przeprowadzona na rzecz Strategii Zrównoważonego Rozwoju OF Dolina Logistyczna ocena obszaru przez przedsiębiorców i instytucje otoczenia biznesu wskazuje na niskie wykorzystanie zasobów OF DL. Szczególnie istotne jest to przy uwzględnieniu historii rozwoju gospodarczego regionu OF Dolina Logistyczna, który opierał się o uprzemysłowienie i – w znacznej mierze – o sektor stoczniowy. Jako czynnik wpływający na działalność przemysłową wskazano rozwinięcie produkcji oraz przetwórstwa, które z kolei stanie się bodźcem do budowy magazynów i infrastruktury logistycznej.

W obszarze rozwoju gospodarczego wskazano na bariery związane z brakiem decyzyjności oraz niedostatecznym poziomem informacji dla przedsiębiorców. Wydłużające się procedury prawne oraz brak skutecznych inicjatyw na poziomie uregulowania procesu inwestycyjnego obniżają zainteresowanie prowadzeniem działalności gospodarczej.

Do branż wpływających na rozwój logistyki należy zaliczyć przemysł oraz przetwórstwo. Udział podmiotów z tych branż w liczbie wszystkich podmiotów jest zróżnicowany dla obszaru Dolina Logistyczna. Najniższy wskaźnik odnotowano w Gdyni (11%), choć wynika to z miejskiej charakterystyki wielofunkcyjnej, metropolizującej się gospodarki.

Rosnąca liczba przeładunków w polskich portach jest podstawą rozwoju OF Dolina Logistyczna. Osiągnięcie odpowiedniego poziomu przeładunków kontenerów oraz większej liczby armatorów może spowodować wzrost popytu na usługi logistyczne (tj. rozformowywanie, magazynowanie, konfekcjonowanie). Brak rozwiniętego przemysłu przyportowego oraz rozwiniętych funkcji logistycznych na terenach poza granicami Portu Gdynia stanowi jednak istotną barierę. Bez lądowego zaplecza logistycznego nie będzie jednak możliwe osiągnięcie sprzężenia zwrotnego w postaci wzrostu przeładunków w porcie. Te zależności uwzględnione zostały w Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Gdyni do 2027 r.

W strukturze wielkości przedsiębiorstw każdej z gmin wchodzącej w skład obszaru funkcjonalnego dominują działalności zatrudniające do 9 osób. Największy odsetek takiej działalności odnotowano w Kosakowie (97,9%), zaś najmniejszy w Gdyni (95,7%). Przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 250 osób mają swoje siedziby w Rumi i gminie miejskiej Wejherowo (po 1 przedsiębiorstwie), gminie wiejskiej Wejherowo (2 przedsiębiorstwa) i w Gdyni (42

<sup>6</sup> „Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050”, s. 43

przedsiębiorstwa). Firmy zatrudniające powyżej 1 000 osób mają swoje siedziby w gminie miejskiej Wejherowo i gminie wiejskiej Wejherowo (po 1 przedsiębiorstwie) oraz w Gdyni (8 podmiotów).

W strukturze gospodarki OF Dolina Logistyczna dominuje sektor MŚP. Jednocześnie brak jest kompleksowych instrumentów wsparcia dla tych przedsiębiorstw poza rdzeniem OF Dolina Logistyczna. Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna na analizowanym obszarze posiada tereny inwestycyjne jedynie w Gdyni (Bałtycki Port Nowych Technologii).

### Dostęp do zintegrowanej informacji biznesowej

Generowanie rozwoju gospodarczego w XXI w., oparte jest na dostępie do informacji. Większość przedsiębiorstw z branży TSL to małe podmioty, w których pracownicy są zatrudniani na stanowiskach bezpośrednio powiązanych z przychodem firmy (spedytor, agent celny, specjalista ds. organizacji transportu itp.). Powoduje to zmniejszenie konkurencyjności w stosunku do globalnych korporacji, które dzięki większemu zatrudnieniu i globalnej skali oddziaływania mają ułatwiony dostęp do informacji. Dlatego też stworzenie wspólnego systemu zarządzania informacją gospodarczą powinno ułatwić funkcjonowanie przedsiębiorstw z branży TSL m.in. poprzez ułatwienie pozyskania zleceń, nawiązywanie kontaktów biznesowych, informowanie o zmianach uwarunkowań (w tym m.in. legislacyjnych), informację o trendach rynkowych i społecznych, zamieszczanie informacji o nowych inwestycjach w regionie, standaryzację i certyfikację oferowanych usług, wspólną promocję na rynkach międzynarodowych itp.

### Brak integracji polityki przestrzennej i gospodarczej na poziomie metropolitalnym

Potrzeba prowadzenia zintegrowanej polityki przestrzennej i gospodarczej wynika, między innymi, z zagrożenia chaotyczną urbanizacją i zdominowaniem obszaru przez inwestycje niezwiązane z sektorem TSL. Dlatego też niezbędne są nie tylko odpowiednie zapisy w ramach procesu planowania przestrzennego, ale także zintegrowane zarządzanie terenami inwestycyjnymi. Podmiotami predestynowanymi do pełnienia takiej roli mogą być Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. lub inny podmiot integrujący.

Zdiagnozowane obszary problemowe zostały scharakteryzowane w poniższej tabeli w oparciu o podział geograficzny.

Tabela 3. Obszary problemowe OF Dolina Logistyczna wynikające z metropolitalności

	Gdynia	Kosakowo	Reda	Rumia	Wejherowo	Wejherowo (gmina)
wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym	X	X	X	X	X	X
spadek liczby osób w wieku przedprodukcyjnym	X			X		
niska i średnia innowacyjność lokalnej gospodarki		X	X	X	X	X

niewielka liczba średnich i dużych przedsiębiorstw		X	X	X		
brak dostępu do zintegrowanej informacji rynkowej dla podmiotów branży TSL	X	X	X	X	X	X
brak oddziaływania specjalnej strefy ekonomicznej jako czynnika aktywizującego działalność gospodarczą		X	X	X	X	X
ograniczona powierzchnia terenów inwestycyjnych					X	X
niedostateczny rozwój infrastruktury transportowej ograniczający dostępność lokalnych rynków pracy i edukacji	X	X	X	X	X	X
brak integracji polityki przestrzennej i gospodarczej na poziomie metropolitalnym	X	X	X	X	X	X

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

### OBSZARY PROBLEMOWE WYNIKAJĄCE Z METROPOLIZACJI

- **Odptyw ludności z rdzenia (Gdynia) do okolicznych gmin i związane z nim przyspieszenie starzenia się społeczeństwa w Gdyni oraz trudności z dojazdem do pracy.**
- **Zbyt małe znaczenie B+R dla gospodarki OF Dolina Logistyczna.**
- **Brak instytucji gromadzącej i przetwarzającej dane rynkowe z obszaru Dolina Logistyczna.**
- **Brak rozwiniętego przemysłu przyportowego oraz rozwiniętych funkcji logistycznych na terenach poza granicami Portu Gdynia.**
- **Brak dużych przedsiębiorstw przemysłowych.**
- **Niewielkie wsparcie małych i mikroprzedsiębiorstw poza obszarem rdzenia.**
- **Zagrożenie chaotyczną urbanizacją terenów potencjalnie atrakcyjnych dla rozwoju sektora TSL i przemysłu.**
- **Brak zintegrowanego zarządzania terenami inwestycyjnymi.**

## 2. RODZAJE WYMAGANEJ INTERWENCJI

W celu sprawnej i skutecznej realizacji Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju gospodarczego dla Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna niezbędne jest zaangażowanie i współpraca wszystkich Partnerów Projektu – w szczególności samorządów miast: Gdyni, Redy, Rumi, Wejherowa oraz gmin Kosakowo i Wejherowo, wraz z innymi podmiotami gospodarczymi, klastrami, organizacjami pozarządowymi, działającymi na rzecz rozwoju lokalnego, ośrodkami naukowymi i innymi, których wiedza i doświadczenie będą skutecznie wspierać, organizować i prowadzić procesy inwestycyjne wszystkich planowanych przedsięwzięć infrastrukturalnych. Istotną rolę pełnić będą również gminy nie wchodzące obecnie w skład Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna, a których rola w procesie jej rozwoju może stopniowo wzrastać (gminy Miasta Łębork, Cewice, Liniewo, Luzino, Gminy Miasta Łęczycy, Szemud i Gniewino).

W ramach wspierania branż wiodących zakłada się stworzenie oferty inwestycyjnej oraz wszelkie inicjatywy sprzyjające nawiązywaniu kontaktów czy aktywnemu pozyskiwaniu inwestorów z wykorzystaniem oferty inwestycyjnej<sup>7</sup>.

W ramach tzw. „twardej interwencji” możliwe będzie finansowanie Inteligentnych Specjalizacji Pomorza w ramach RPO na lata 2014-2020 i przy wykorzystaniu środków unijnych na poziomie krajowym (np. POIR – Program Operacyjny Inteligentny Rozwój) i środków na poziomie europejskim - Horyzont 2020.

W ramach tzw. „miękkiej interwencji” proponuje się działania wspierające współpracę podmiotów gospodarczych, poprawę dostępu do informacji gospodarczej, rozwój innowacyjności i kapitału ludzkiego.

Jako generalny kierunek interwencji proponuje się działania zapewniające tworzenie warunków dla wzrostu gospodarczego i zatrudnienia oraz osiągania dochodów dzięki wykorzystywaniu potencjału i istniejących zasobów oraz powstających przedsiębiorstw (tj. np. wsparcie dla infrastruktury prowadzenia działalności gospodarczej, infrastruktury dla innowacyjności oraz B+R, zwiększenie dostępu do finansowania działalności gospodarczej – np. fundusze pożyczkowe, poręczeniowe itd.).

Za istotny kierunek interwencji przewidziano rozwój kształcenia zawodowego w pożądanym kierunkach, w tym przede wszystkim związanych z branżami kluczowymi dla rozwoju OF Dolina Logistyczna (TSL, przemysł morski), a także specjalizacjach atrakcyjnych dla potencjalnych inwestorów.

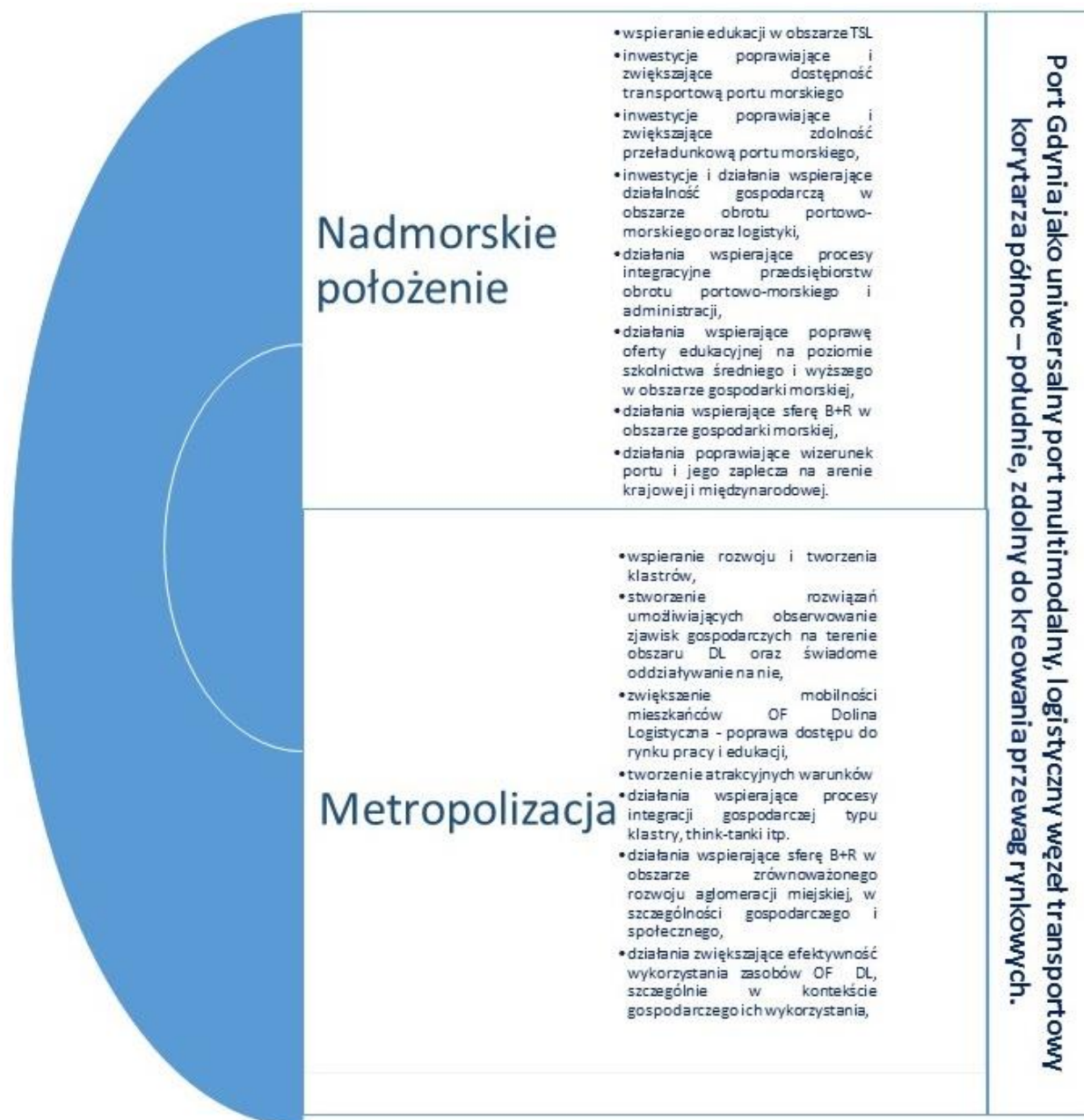
Ważnym rodzajem interwencji dostosowania oferty szkół do rynku pracy jest także idea *Life Long Learning* (LLL) – uczenie się przez całe życie, umożliwiające rozwój oraz zmianę kwalifikacji w toku kariery zawodowej pracowników obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna, a także umiejętność uczenia się kształconą od najmłodszych lat. Działania związane z nauką przez całe życie wynikają z czynników demograficznych – starzenia się społeczeństwa i bardzo niskiego współczynnika dzietności. Jest to kategoria interwencji odpowiadająca na zagrożenie pn. „starzejące

<sup>7</sup> Por. RPS RG, s. 19, 23, 27, 30.

się społeczeństwo”, zidentyfikowane w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna<sup>8</sup>.

Rodzaje wymaganej interwencji są bezpośrednio związane ze zdiagnozowanymi obszarami problemowymi. Ich rodzaje są zaprezentowane na poniższym rysunku.

Rysunek 4. Kategorie interwencji z uwzględnieniem nadmorskiego położenia i procesów metropolizacji



Źródło: opracowanie własne

<sup>8</sup> „Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050”, s. 45

Należy założyć poniższe rodzaje interwencji.

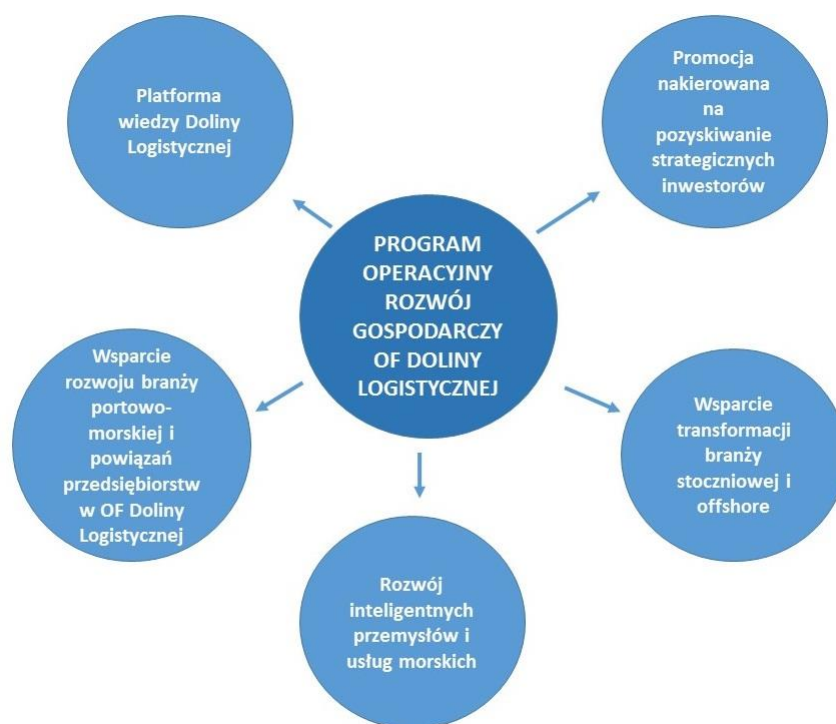
- Realizacja przedsięwzięć infrastrukturalnych z wykorzystaniem bezzwrotnych środków europejskich, przede wszystkim związanych z budową i modernizacją infrastruktury technicznej poprawiającej dostępność portu morskiego oraz innych terenów zidentyfikowanych w ramach „Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050”.
- Uregulowania organizacyjno-prawne dla branż i przedsiębiorstw kluczowych dla OF Dolina Logistyczna na poziomie miejskim (funkcjonowanie i rozwój Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego), metropolitalnym i regionalnym (m.in. Inteligentne Specjalizacje Pomorza) oraz krajowym (kwestie związane z pomocą publiczną, funkcjonowanie i dalszy rozwój Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej).
- Lobbing na rzecz kluczowych przedsięwzięć przyczyniających się do wykształcenia bądź wzmocnienia potencjału rozwojowego OF Dolina Logistyczna. Kryterium wyboru przedsięwzięć nie powinna być lokalizacja (np. w obszarze funkcjonalnym), ale ich wpływ na rozwój gospodarczy OF Dolina Logistyczna (np. budowa elektrowni jądrowej, odtworzenie potencjału polskiej floty handlowej).
- Tworzenie i rozwój mechanizmów zewnętrznego finansowania wybranych przedsięwzięć (pozyskiwanie nowych inwestorów, partnerstwo publiczno-prywatne, szczególnie po roku 2020, kiedy dostęp do bezzwrotnych funduszy unijnych ulegnie ograniczeniu).
- Rozwój marketingu terytorialnego – promocja potencjału regionalnej gospodarki dzięki efektywnej współpracy sektora publicznego i przedsiębiorstw (również stowarzyszeń przedsiębiorców) – na poziomie metropolitalnym i regionalnym z wykorzystaniem istniejących podmiotów (m.in. Invest in Pomerania, Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna, Polski Klaster Morski) oraz krajowym (np. Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych).
- Wsparcie powiązań kooperacyjnych przedsiębiorstw i podmiotów - klastrów oraz współpraca z sektorem naukowo-badawczym.
- Tworzenie infrastruktury edukacji dopasowanej do profilu gospodarczego, obejmującej m.in. system szkoleń/kształcenia (w tym *Long Life Learning* – uczenie się przez całe życie) oraz doradztwo zawodowe.
- Wsparcie współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego (m. in. w formie związków międzygminnych, stowarzyszeń, fundacji, spółek celowych, obejmowania udziałów w istniejących przedsiębiorstwach);
- Budowę systemu zintegrowanej informacji gospodarczej, dostępnej dla wszystkich podmiotów funkcjonujących w ramach OF Dolina Logistyczna oraz podmiotów szukających miejsca do inwestycji.
- Kreowanie działań integrujących środowiska naukowe i biznesowe w celu poprawy transferu wiedzy oraz bardziej efektywnego inwestowania prywatnych środków w oparciu o B+R.

### 3. OPIS KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ

Kluczowe przedsięwzięcia, ze względu na wciąż trwający proces uzgadniania różnego rodzaju programów, wytycznych oraz działań zostały ujęte w formie grup projektów, obejmujących pojedyncze przedsięwzięcia. Proces grupowania oparto na przesłankach merytorycznych, uzgodnieniach z Zamawiającym oraz informacjach pozyskanych podczas spotkań z różnymi podmiotami istotnymi dla opracowania niniejszego dokumentu. Ich struktura umożliwi elastyczne kształtowanie poszczególnych przedsięwzięć w zależności od dostępnych środków zewnętrznych i treści programów strategicznych szczebla krajowego, regionalnego i metropolitalnego. Horyzont czasowy (do roku 2050) Strategii Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logisytyczna również przemawia za takim podejściem.

Zdefiniowane grupy przedsięwzięć zostały przedstawione na Rysunku 5.

Rysunek 5. Działania w ramach PO Rozwój gospodarczy OF Dolina Logisytyczna.



Źródło: opracowanie własne

Są nimi:

- wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logisytyczna,
- rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich,
- wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore,
- platforma wiedzy OF Dolina Logisytyczna,
- promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów.

### 3.1. Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna

<i>Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna</i>	
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	Kreowanie wzrostu gospodarczego obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna poprzez wspieranie powiązań przedsiębiorstw i podmiotów otoczenia gospodarczego, przede wszystkim z branży portowo-morskiej.
<b>Zakres rzeczowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>wspieranie i rozwój działalności klastrowej;</li> <li>wspieranie tworzenia nowych powiązań w ramach klastrów;</li> <li>wspieranie innych form powiązań między przedsiębiorstwami oraz między przedsiębiorstwami a instytucjami otoczenia biznesu;</li> <li>wspieranie instytucji otoczenia biznesu działających na rzecz rozwoju kooperacji przedsiębiorstw;</li> <li>rozwój przestrzenny Portu Gdynia;</li> <li>rozwój przestrzenny Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej,</li> <li>gromadzenie, analiza i udostępnianie podmiotom gospodarczym danych z zakresu rozwoju społeczno-gospodarczego, istotnych dla ich rozwoju i podejmowanych decyzji rynkowych.</li> </ul>
<b>Opis przedsięwzięcia</b>	<p>Na obszarze Dolina Logistyczna największa liczba przedsiębiorstw zalicza się do sektora MŚP. Ważne jest wspieranie tego typu przedsiębiorstw, by mogły wspólnie wytworzyć przewagę konkurencyjną w układzie międzynarodowym i realizować bardziej złożone projekty na rzecz klientów dzięki wykorzystaniu synergii potencjałów. Dodatkowo, jednocząc siły przedsiębiorstwa te mogą występować wspólnie po popytowej części rynku np. poprzez organizowanie grup zakupowych. Przykładowymi działaniami, które mogą być realizowane w obszarze integrowania lokalnych podmiotów, jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>TriPOLIS – Zintegrowany program współpracy inkubatorów przedsiębiorczości i parków naukowo-technologicznych w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta</b> (cel: zintegrowanie i profesjonalizacja działalności inkubatorów i parków naukowo-technologicznych funkcjonujących bądź powstających w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta, w kierunku zwiększenia efektywności wsparcia przedsiębiorców i innowatorów z regionu pomorskiego);</li> <li><b>Wsparcie rozwoju klastrów morskich</b> i tworzenie sieci powiązań przemysłów i usług morskich z krajami UE wykorzystujący aktywność Polskiego Klastra Morskiego w European Network of Maritime Clusters;</li> <li><b>Stworzenie zintegrowanego systemu IT dla wsparcia przedsiębiorstw branży TSL, obejmującego np. giełdę towarową</b> podnoszącą efektywność funkcjonowania przedsiębiorstw TSL (np. poprzez pomoc w wyszukiwaniu ładunków powrotnych) czy obsługę środków transportu lądowego w powiązaniu z <b>parkingiem centralnym</b> i projektem inteligentnego system zarządzania ruchem TRISTAR w ramach rozwoju platform multimodalnych. Parking centralny powinien być wielofunkcyjnym elementem infrastruktury transportowej wraz z usługami towarzyszącymi (naprawa, dozór, usługi dla kierowców, stacja paliw);</li> <li><b>Utworzenie Logistycznego Centrum Kompetencji (LCK)</b> – podmiotu wspierającego interesariuszy sektora TSL w OF DL. Logistyczne Centrum Kompetencji to instytucja kreująca współpracę i koordynująca działania między podmiotami sektora prywatnego</li> </ul>



i publicznego. Logistyczne Centrum Kompetencji wspierać będzie wspólne działania publiczno-prywatne w sferze transportu, logistyki i spedycji, wymagające tworzenia szczegółowych regulacji i form współpracy. Logistyczne Centrum Kompetencji pełnić może rolę pośrednika między władzami publicznymi różnego szczebla, zarządcami infrastruktury publicznej i prywatnymi podmiotami funkcjonującymi na rynku TSL. Dla tak szerokiego zadań Logistyczne Centrum Kompetencji powinno stworzyć system zarządzania informacją gospodarczą. Powinno to ułatwić funkcjonowanie przedsiębiorstwom z branży TSL<sup>9</sup> np. poprzez ułatwienie pozyskania zleceń, nawiązywania kontaktów biznesowych, informowanie o zmianach uwarunkowań (w tym np. legislacyjnych), informację o trendach rynkowych i społecznych, zamieszczanie informacji o nowych inwestycjach w regionie np. Może ono pełnić rolę:

- integratora interesów różnych organów i instytucji na poziomie OF Dolina Logistyczna;
- podmiotu kreujuącego i wzmacniającego współpracę między różnymi podmiotami branży TSL w OF Dolina Logistyczna;
- podmiotu gromadzącego i udostępniającego informacje niezbędne dla rozwoju działalności gospodarczej podmiotów funkcjonujących w OF Dolina Logistyczna;
- podmiotu inicjującego i stymulującego aktywność podmiotów publicznych i prywatnych w projektach międzynarodowych finansowanych ze środków zewnętrznych (np. w ramach Baltic Sea Region Programme, Central Europe Programme, H2020);
- **Stworzenie mechanizmu spójnego zarządzania terenami przeznaczonymi pod inwestycje**, które są istotne dla rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna. Partnerami przedsięwzięcia mogą być interesariusze OF Dolina Logistyczna posiadający odpowiednie zasoby nieruchomości. Zadania takiej instytucji powinny obejmować m.in. utworzenie bazy danych nieruchomości OF Dolina Logistyczna, inicjowanie współpracy z gminami i innymi interesariuszami w zakresie planowania przestrzennego, zintegrowane działania promocyjne oraz pozyskiwanie, komasacja, uzbrajanie i pozyskiwanie inwestorów pod przedsięwzięcia istotne dla rozwoju OF Dolina Logistyczna. Biorąc pod uwagę możliwość poszerzenia obszaru Dolina Logistyczna zakłada się formułę otwartego partnerstwa, polegającego na możliwości włączenia kolejnych interesariuszy;
- **Włączenie kolejnych terenów OF Dolina Logistyczna do Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej;**
- **Inicjowanie współdziałania między przedsiębiorstwami a instytucjami otoczenia biznesu.;**

Działania podejmowane w ramach wspierania powiązań przedsiębiorstw i podmiotów ich otoczenia na obszarze Dolina Logistyczna wzmocnią

<sup>9</sup> Większość przedsiębiorstw z branży TSL to małe podmioty, które w globalnej skali działania powinny mieć ułatwiony dostęp do informacji rynkowej.

	<p>potencjał rozwoju gospodarczego obszaru funkcjonalnego poprzez wzmacnianie potencjału lokalnych firm. Dzięki realizacji zadań w ramach współpracy między pojedynczymi przedsiębiorstwami możliwe będzie oferowanie bardziej wyspecjalizowanych i złożonych produktów/usług wypracowanych w wyniku wzajemnego powiązania podmiotów gospodarczych – wspieranego bądź inicjowanego przez instytucje otoczenia biznesu, w tym klastry.</p> <p>Ponadto wsparciem dla przedsiębiorstw zlokalizowanych w OF Dolina Logistyczna będzie rozszerzenie jej granic, jak również rozszerzenie granic Portu Gdynia o tereny położone w gminie Kosakowo (część obszaru wskazanego w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego w 2008 r.) stworzenia atrakcyjnej oferty zachęt inwestycyjnych.</p>	
Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja	Proponowany Lider i Partnerzy	Okres realizacji
Obszar Funkcjonalny Dolina Logistyczna	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Politechnika Gdańska, Uniwersytet Gdański, Akademia Morska, Akademia Marynarki Wojennej, Pomorski Park Naukowo-Technologiczny, Polski Klaster Morski, Instytut Morski, przedsiębiorstwa, samorzady i instytucje otoczenia biznesu z obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna oraz gmin partnerskich projektu, a także obszaru objętego ZIT.	2015 – 2020
Orientacyjna wartość	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TriPOLIS Zintegrowany program współpracy inkubatorów przedsiębiorczości i parków naukowo-technologicznych w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta – 87,86 mln PLN (dla całego Obszaru ZIT);</li> <li>• Stworzenie zintegrowanego systemu IT dla wsparcia przedsiębiorstw branży TSL, obejmującego m.in. giełdę towarową w powiązaniu z parkingiem centralnym– 13,5 mln PLN;</li> <li>• utworzenie Logistycznego Centrum Kompetencji – 0,5 mln PLN na utworzenie.</li> </ul>	
Możliwe źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa II: Wsparcie otoczenia i potencjału przedsiębiorstw do prowadzenia działalności B+R+I; Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach;</li> <li>• RPO Województwa Pomorskiego: Oś priorytetowa 2: Przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa 6: Integracja; Oś priorytetowa 9: Mobilność.</li> <li>• PO Wiedza Edukacja Rozwój: Oś II Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji; Oś IV Innowacje społeczne i współpraca ponadnarodowa.</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CEF;</li> <li>• Horyzont 2020: Priorytet 2: Wiodąca pozycja w przemyśle.</li> </ul>
<b>Zgodność z dokumentami strategicznymi:</b>	
<b>na szczeblu krajowym i międzynarodowym</b>	<b>na szczeblu regionalnym</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strategia Rozwoju Kraju 2020;</li> <li>▪ Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki Dynamiczna Polska 2020;</li> <li>▪ 2050 Wizja Zrównoważonego Rozwoju Dla Polskiego Biznesu ;</li> <li>▪ Strategia Europa 2020;</li> <li>▪ South Baltic Cross-border Cooperation Programme 2014-2020 (projekt).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do 2020 r.;</li> <li>▪ Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna;</li> <li>▪ Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego NOU NORDA ;</li> <li>▪ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej 2014-2020;</li> <li>▪ Regionalny Program Strategiczny Województwa Pomorskiego w zakresie rozwoju gospodarczego „Pomorski Port Kreatywności”.</li> </ul>
<b>Wskaźniki realizacji projektu flagowego</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Liczba przedsiębiorstw, które funkcjonują w klastrach zlokalizowanych w OF DL;</li> <li>▪ Liczba miejsc pracy stworzona w podmiotach zlokalizowanych w gdyńskiej podstrefie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej;</li> <li>▪ Liczba podmiotów korzystających z giełdy towarowej;</li> <li>▪ Liczba podmiotów korzystających z usług Logistycznego Centrum Kompetencji;</li> <li>▪ Powierzchnia terenów udostępnionych w ramach zintegrowanego mechanizmu zarządzania nieruchomości.</li> </ul>	

**Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna**

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	
Priorytet 1.3. Uruchomienie Lotniska Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	<b>X</b>
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	<b>X</b>
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	<b>X</b>
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	<b>X</b>
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	<b>X</b>
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	

**Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)**

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 1 - Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych</b>	
Wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	x
Ścisłejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego.	x
Lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	x
<b>Priorytet 2 - Nowoczesny potencjał</b>	
Rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	x
<b>Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu</b>	
Wzmocnienie pozycji konkurencyjnej i korzystnego wizerunku Portu Gdynia jako portu przyjaznego biznesowi, oferującego wysoką jakość usług portowych oraz zapewniającego wysokie międzynarodowe standardy zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa statków, ładunków i pasażerów oraz procedur ochrony środowiska,	x
Zwiększenie efektywności funkcjonowania Portu Gdynia poprzez implementację platformy wymiany informacji.	x
Wprowadzenie nowoczesnego modelu finansowania infrastruktury transportowej, uwzględniającego zaangażowanie użytkowników w ponoszeniu kosztów jej utrzymania i rozwoju, w myśl zasady „użytkownik płaci”.	x
Zwiększenie zatrudnienia w sektorze portowo-morskim w Gdyni i jej otoczeniu z jednoczesnym podniesieniem efektywności pracy.	x

**3.2. Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich**

<b>Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich</b>	
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	Inteligentne wykorzystanie zasobów morza na bazie współpracy interesariuszy obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna celem tworzenia innowacyjnych produktów i usług morskich intensyfikujących rozwój gospodarczy.
<b>Zakres rzeczowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• inteligentna logistyka w regionach nadmorskich;</li> <li>• offshore (wydobycie węglowodorów i energetyka);</li> <li>• wspieranie rozwoju badań dotyczących okrętowych i portowych systemów i technologii przeladunku oraz transportu;</li> <li>• innowacyjne produkty w branży stoczniowej;</li> <li>• pomoc we wdrażaniu i transferze nowych technologii;</li> <li>• wspieranie transferu wiedzy/komercjalizacji badań naukowych;</li> <li>• stymulowanie współpracy między sektorami B+R i przedsiębiorstwami;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• usługi organizacyjne, informacyjne i konsultacyjne;</li> <li>• produkcja jachtów;</li> <li>• turystyka morska i nadmorska;</li> <li>• przetwórstwo ryb i zasobów morza.</li> </ul>
<p><b>Opis przedsięwzięcia</b></p>	<p>Wykorzystanie współpracy przedsiębiorstw okrętowych, sektora ICT, przedsiębiorstw budowlanych, przemysłu kreatywnego i sektora naukowo-badawczego celem tworzenia wysoko zaawansowanych produktów np. w zakresie energetyki morskiej i budownictwa morskiego. W tym samym okresie, dzięki wsparciu dla innowacji i rozwoju klastrów branżowych, należy doprowadzić do poprawy współpracy pomiędzy jednostkami badawczymi i przedsiębiorstwami specjalizującymi się w zarządzaniu logistyką i usługach związanych z zarządzaniem portami morskimi. Dzięki temu segment przemysłów i usług morskich postrzegany będzie zarówno jako wysoce innowacyjny, jak i generujący wysoką wartość dodaną dla regionu.</p> <p>Efekty rozwoju technologii i usług logistycznych i morskich przełożą się nie tylko na znaczący przyrost miejsc pracy w przedsiębiorstwach bezpośrednio działających w tym obszarze, ale również w branżach współpracujących takich jak przemysły kreatywne, meblarstwo, przemysł odzieżowy. Rozwój branży i przekształcenie OF DL w silny ośrodek morski i logistyczny w Europie wpłynie pozytywnie na przyciągnięcie nowych inwestorów technologicznych i finansowych.</p> <p>Przykładowymi projektami możliwymi do realizacji w ramach tej grupy przedsięwzięć są:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Komercjalizacja i proces inkubacji projektów badawczo-rozwojowych;</b></li> <li>• <b>Centrum Symulatorów Morskich;</b></li> <li>• Tworzenie warunków rozwoju gospodarczego OMT zwiększające jego poziom innowacyjności i konkurencyjności na drodze <b>wsparcia działalności rozwojowej i sektora nauki;</b></li> <li>• <b>Studium wykonalności rozwoju infrastruktury żeglugi pasażerskiej opartej o platformę multimodalną</b> - Dla wzmocnienia przewag konkurencyjnych portu morskiego konieczny jest rozwój morskiej żeglugi pasażerskiej<sup>10</sup>, odpowiadający współczesnym trendom światowym. Wartością dodaną dla segmentu rynku żeglugi pasażerskiej jest rozwój funkcji portów bazowych (base port). Funkcja portu bazowego obejmuje m.in. usługi związane z wymianą pasażerów i załóg statków korzystających z portu. Port Gdynia przyjmuje największą liczbę statków pasażerskich spośród wszystkich polskich portów morskich i usytuowany jest zaledwie o 5 km od lotniska Gdynia – Oksywie. Stwarza to warunki dla optymalnego wykorzystania infrastruktury portu lotniczego. Przyczyni się do wzmocnienia potencjału i konkurencyjności portu morskiego, a jednocześnie stanowić będzie stymulantę rozwoju gospodarczego w OF Dolina Logisytyczna, służącego zaspokojeniu specyficznych potrzeb statków morskich (serwis techniczny, zaopatrzenie i inne). W takim układzie port lotniczy dodatkowo będzie obsługiwał ruch turystyczny i biznesowy generowany przez zawinięcia statków pasażerskich w wymiarze krajowym i międzynarodowym.</li> </ul>

<sup>10</sup> Współczesne statki pasażerskie odwiedzające Gdynię należą do największych na świecie, przewożąc ok. 5 tys. pasażerów i 1,5 tys. załogi.

Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja	Proponowany Lider i Partnerzy	Okres realizacji
Obszar Funkcjonalny Dolina Logistyczna	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna, Port Gdynia, przedsiębiorstwa, samorządy terytorialne i instytucje otoczenia biznesu, jednostki naukowo-badawcze z obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna oraz gmin partnerskich projektu, a także obszaru objętego ZIT (m.in. Politechnika Gdańska, Uniwersytet Gdański, Akademia Morska, Akademia Marynarki Wojennej, Morski Instytut Rybacki, Centrum Techniki Okrętowej, Instytut Morski, Pomorski Park Naukowo-Technologiczny).	2015 – 2020
<b>Orientacyjna wartość</b>	Komerccjalizacja i proces inkubacji projektów badawczo-rozwojowych – 35,41 mln PLN (dla Obszaru ZIT); Centrum Symulatorów Morskich – 90 mln PLN (dla Obszaru ZIT); Tworzenie warunków rozwoju gospodarczego OMT zwiększające jego poziom innowacyjności i konkurencyjności na drodze wsparcia działalności rozwojowej i sektora nauki – 60 mln PLN (dla Obszaru ZIT); Pozostałe – łącznie 12 mln PLN.	
<b>Możliwe źródła finansowania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Horyzont 2020: Priorytet 2: Wiodąca pozycja w przemyśle.</li> <li>• PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa I : Wsparcie prowadzenia prac B+R przez przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa II: Wsparcie otoczenia i potencjału przedsiębiorstw do prowadzenia działalności B+R+I; Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach; Oś priorytetowa IV: Zwiększenie potencjału naukowo-badawczego.</li> <li>• RPO Województwa Pomorskiego: Oś priorytetowa 1: Komerccjalizacja wiedzy; Oś priorytetowa 2: Przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa 9: Mobilność.</li> <li>• PO Wiedza Edukacja Rozwój: Oś II Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji; Oś III Szkolnictwo wyższe dla gospodarki i rozwoju; Oś IV Innowacje społeczne i współpraca ponadnarodowa.</li> <li>• PO Rybactwo i Morze: Priorytet UE : Promowanie rybołówstwa zrównoważonego środowiskowo, zasobooszczędnego, innowacyjnego, konkurencyjnego i opartego na wiedzy.</li> <li>• Środki własne Partnerów.</li> </ul>	
<b>Zgodność z dokumentami strategicznymi:</b>		
<b>na szczeblu krajowym</b>		<b>na szczeblu regionalnym</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strategia Rozwoju Kraju 2020</li> <li>▪ Strategia Innowacyjności i Efektywności</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do 2020 r.</li> </ul>

<p>Gospodarki Dynamiczna Polska 2020</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2050 Wizja Zrównoważonego Rozwoju Dla Polskiego Biznesu</li> <li>▪ Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2020</li> <li>▪ Perspektywa uczenia się przez całe życie (Załącznik do uchwały nr 160/2013 Rady Ministrów z dnia 10 września 2013 r.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego NOU NORDA</li> <li>▪ Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna</li> <li>▪ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej 2014-2020</li> <li>▪ Regionalny Program Strategiczny w zakresie rozwoju gospodarczego „Pomorski Port Kreatywności”</li> </ul>
<b>Wskaźniki realizacji projektu flagowego</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wartość inwestycji zrealizowanych przez podmioty z sektora inteligentnych przemysłów i usług morskich</li> <li>▪ Liczba projektów dot. współpracy pomiędzy nauką i biznesem</li> <li>▪ Liczba projektów dot. finansowania innowacji w odniesieniu do morskich produktów i usług</li> </ul>	

**Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna**

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	
Priorytet 1.3. Uruchomienie Lotniska Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	<b>X</b>
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	<b>X</b>
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	<b>X</b>
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	

**Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)**

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 1 - Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych</b>	
Wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	<b>x</b>
Lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	<b>x</b>

Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
Rozwój obszaru Dolina Logistyczna jako zaplecza logistycznego portu.	<b>x</b>
Zwiększenie zatrudnienia w sektorze portowo-morskim w Gdyni i jej otoczeniu z jednoczesnym podniesieniem efektywności pracy.	<b>x</b>

### 3.3. Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore

Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore	
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	Poprawa warunków i zwiększenie możliwości rozwojowych firm branży morskiej oraz offshore inwestujących na terenach dawnej Stoczni Gdynia SA i nowych zidentyfikowanych obszarach, skutkująca nowymi miejscami pracy poprzez stymulowanie nowych przedsięwzięć bazujących na współpracy sektora publicznego, gospodarczego i naukowego.
<b>Zakres rzeczowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wspieranie transferu wiedzy/komercjalizacji badań naukowych</li> <li>• Stymulowanie współpracy między sektorami B+R i przedsiębiorstwami</li> <li>• Usługi organizacyjne, informacyjne i konsultacyjne</li> <li>• Wsparcie dla przedsiębiorstw sektora paliwowo-naftowego, funkcjonujących w OF Dolina Logistyczna</li> <li>• Usługi doradcze itp.</li> </ul>
<b>Opis przedsięwzięcia</b>	<p>Nadmorskie położenie stwarza dla regionu szereg szans związanych z gospodarczym wykorzystaniem zasobów morza - m.in. innowacyjny przemysł stoczniowy, technologie off-shore. Konieczna jest poprawa warunków i zwiększenie możliwości rozwojowych firm branży morskiej oraz offshore np. poprzez rozbudowę nowoczesnej bazy produkcyjnej wyposażonej w specjalistyczny sprzęt. Niezbędna jest również pomoc poszczególnym partnerom, by mogli przekształcić i prowadzić swą działalność zgodnie z wymaganiami norm europejskich oraz specjalistycznych norm branżowych potwierdzoną przez odpowiednie certyfikaty. Istnieje również potrzeba inwestowania w kapitał ludzki – zespół doświadczonych fachowców stanowiących gwarancję profesjonalnego wykonania projektów.</p> <p>Obszar dawnej Stoczni Gdynia stał się przykładem udanej transformacji gospodarczej i przestrzennej dzięki ścisłej współpracy podmiotów takich jak Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna, Port Gdynia, Gmina Miasta Gdyni, gestorzy sieci i przedsiębiorstwa tam zlokalizowane.</p> <p>Kontynuacja współpracy, poprawa dostępności transportowej (szczególnie dla ładunków ponadnormatywnych), wsparcie dla przedsięwzięć odtwarzających potencjał w zakresie tworzenia projektów technicznych (vide Dom Konstruktor), wzmocnienie więzi między sektorem naukowo-badawczym a przedsiębiorstwami produkcyjnymi wsparte usługami doradczymi są najważniejszą kategorią przedsięwzięć koniecznych do realizacji i możliwych do osiągnięcia.</p> <p>W zakresie wsparcia dla przedsiębiorstw z branży paliwowo-naftowej funkcjonujących w OF Dolina Logistyczna, istotne będą działania na rzecz połączenia bazy paliw w Dębogórze (gmina Kosakowo) z krajowym systemem rurociągowym.</p> <p>Istotną kategorią działań lobbingsowych będą działania zmierzające do odtworzenia potencjału polskich armatorów morskich. Bez tego działania sektor stoczniowy pozostanie jedynie podwykonawcą w zakresie prac</p>



	stoczniowych opartych o przewagę kosztową.	
Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja	Proponowany Lider i Partnerzy	Okres realizacji
Obszar Funkcjonalny Dolina Logistyczna	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna – lider, przedsiębiorstwa branży stoczniowej i offshore, Akademia Morska w Gdyni, Akademia Marynarki Wojennej, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., PGNiG, Politechnika Gdańska, Uniwersytet Gdański, Pomorski Park Naukowo-Technologiczny, Instytut Morski, Polski Klaster Morski, instytucje otoczenia biznesu, stowarzyszenia branżowe przedsiębiorców, inni partnerzy istotni dla konkretnych projektów	2015 – 2020
Orientacyjna wartość	12 mln PLN	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Horyzont 2020: Priorytet 2: Wiodąca pozycja w przemyśle.</li> <li>• PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa I : Wsparcie prowadzenia prac B+R przez przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa II: Wsparcie otoczenia i potencjału przedsiębiorstw do prowadzenia działalności B+R+I; Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach; Oś priorytetowa IV: Zwiększenie potencjału naukowo-badawczego;</li> <li>• RPO Województwa Pomorskiego: Oś priorytetowa 1: Komercjalizacja wiedzy; Oś priorytetowa 2: Przedsiębiorstwa.</li> <li>• PO Wiedza Edukacja Rozwój: Oś IV Innowacje społeczne i współpraca ponadnarodowa. Środki własne Partnerów.</li> </ul>	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym	na szczeblu regionalnym	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strategia Rozwoju Kraju 2020</li> <li>▪ Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki Dynamiczna Polska 2020</li> <li>▪ 2050 Wizja Zrównoważonego Rozwoju Dla Polskiego Biznesu</li> <li>▪ Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2020</li> <li>▪ Perspektywa uczenia się przez całe życie (Załącznik do uchwały nr 160/2013 Rady Ministrów z dnia 10 września 2013 r.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do 2020 r.</li> <li>▪ Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego NOU NORDA</li> <li>▪ Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna</li> <li>▪ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej 2014-2020</li> <li>▪ Regionalny Program Strategiczny w zakresie rozwoju gospodarczego „Pomorski Port Kreatywności”</li> </ul>	

Wskaźniki realizacji projektu flagowego
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Liczba utworzonych przedsiębiorstw oferujących zaawansowane usługi biznesowo-logistyczne oraz konsultacyjne z zakresu przemysłu stoczniowego i offshore.</li> <li>▪ Liczba projektów dot. współpracy pomiędzy nauką i biznesem w zakresie nowych produktów stoczniowych i offshore.</li> <li>▪ Liczba utworzonych miejsc pracy w branży stoczniowej i przemysłach okołostoczniowych.</li> </ul>

**Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna**

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	
Priorytet 1.3. Uruchomienie Lotniska Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	X
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	X
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	X
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	X
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	X

**Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)**

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 1 - Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych</b>	
Wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	X
Lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	X
<b>Priorytet 2 - Nowoczesny potencjał</b>	
Rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
<b>Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu</b>	
Wzmocnienie pozycji konkurencyjnej i korzystnego wizerunku Portu Gdynia jako portu przyjaznego biznesowi, oferującego wysoką jakość usług portowych oraz zapewniającego wysokie międzynarodowe standardy zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa statków, ładunków i pasażerów oraz procedur ochrony środowiska.	X
Zwiększenie efektywności funkcjonowania Portu Gdynia poprzez implementację platformy wymiany informacji.	X
Rozwój obszaru Dolina Logistyczna jako zaplecza logistycznego portu.	X
Zwiększenie zatrudnienia w sektorze portowo-morskim w Gdyni i jej otoczeniu z jednoczesnym podniesieniem efektywności pracy.	X

### 3.4. Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna

<b>Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna</b>	
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	<p>Pokonywanie istniejących barier rozwoju gospodarczego obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna poprzez wykorzystanie wiedzy i rozwiązań wspierających naukę.</p> <p>Pełne wykorzystywanie specyfiki i wyjątkowości obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna poprzez zapewnienie dostępu do wiedzy i wykształconych kadr odpowiadających zapotrzebowaniu przedsiębiorców.</p>
<b>Zakres rzeczowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kursy i szkolenia dla pracowników sektora TSL i morskiego, w tym diagnoza zapotrzebowania i przeprowadzenie działań</li> <li>• kursy i szkolenia dla pracowników innych sektorów, które mogą wspierać rozwój gospodarczy OF Dolina Logistyczna w tym diagnoza zapotrzebowania i przeprowadzenie działań</li> <li>• diagnoza uzdolnień młodzieży z obszaru Dolina Logistyczna pod kątem możliwości rozwoju zawodowego, w tym m.in. w branży TSL i innych branżach wpływających na rozwój gospodarczy OF Dolina Logistyczna</li> <li>• organizacja wydarzeń związanych z promocją zatrudnienia na obszarze Dolina Logistyczna, w tym m.in. w branży TSL</li> <li>• wypracowanie i doskonalenie form współpracy między przedstawicielami przedsiębiorstw w branżach wpływających na rozwój gospodarczy OF Dolina Logistyczna i szkół oferujących kierunki kształcenia w tym zakresie w celu wpracowania wspólnej formuły nauczania zgodnej z obowiązującymi przepisami</li> <li>• dodatkowe zajęcia z zakresu języków obcych w branży transportowej i innych branżach wpływających na rozwój gospodarczy OF Dolina Logistyczna (np. SSC/BPO)</li> <li>• rozwój infrastruktury dydaktycznej szkół ponadgimnazjalnych i wyższych obszaru Dolina Logistyczna</li> <li>• podejmowanie działań na rzecz wymiany informacji między podmiotami gospodarczymi zlokalizowanymi w OF Dolina Logistyczna poprzez stworzenie spójnego systemu informacji gospodarczej</li> <li>• realizowanie innowacyjnych projektów badawczych wzmocniających potencjał wiedzy OF Dolina Logistyczna w oparciu o współpracę podmiotów sektora biznesu i nauki</li> </ul>
<b>Opis przedsięwzięcia</b>	<p>Kluczowym czynnikiem, którym inwestorzy kierują się dokonując decyzji o lokalizacji inwestycji, jest dostępność adekwatnych zasobów kadrowych. Zapewnienie wykształconych zasobów ludzkich, które mogłyby z jednej przyciągnąć nowe inwestycje, a z drugiej – zwiększyć efektywność działań podejmowanych przez przedsiębiorstwa już funkcjonujące należy do najważniejszych zadań. Poza działaniami miękkimi związanymi z diagnozą potrzeb i wdrażaniem efektywnych rozwiązań szkoleniowych oraz doradczych, istotne jest także zapewnienie infrastruktury dla rozwoju szkolnictwa na poziomie ponadgimnazjalnym i wyższym. Przykładowymi projektami, które mogą być realizowane w obszarze kształcenia, są:</p>

- **Z nurtem potrzeb – edukacja gotowa na wyzwania rynku** (cel: dostosowanie kompetencji i umiejętności dzieci i młodzieży do potrzeb rynku pracy poprzez kreowanie postaw przedsiębiorczych i rozwój zdolności informatycznych);
- **Centrum Kompetencji dla sektora Usług Wspólnych BPO/SSC** (celem przedsięwzięcia jest stworzenie unikatowej platformy edukacyjno - projektowej „LIFE LONG LEARNING” na bazie BPO Education Center wspierającej działalność przedsiębiorstw sektora BPO/ SSC);
- **Metropolitalna Platforma Edukacyjna** (Podniesienie jakości edukacji poprzez zakup infrastruktury, wdrożenie e-usług, wyposażenie pracowni informatycznych, wdrożenie Elektronicznego Zarządzania Dokumentami oraz kompleksowe szkolenia kadry);
- **Transfer wiedzy w układzie międzynarodowym i krajowym w obszarze edukacji dla przemysłów morskich;**
- **Języki obce w biznesie** (celem jest zwiększenie liczby absolwentów szkół i uczelni posługujących się co najmniej jednym językiem obcym w stopniu komunikatywnym);
- **Doradztwo zawodowe jako czynnik rozwoju biznesu** (celem jest pomoc w wyborze najlepszej ścieżki zawodowej uczniów z Obszaru Funkcjonalnego);
- **Rozwój zawodowy nauczycieli** (celem jest rozwój praktycznych umiejętności zawodowych uczniów dzięki aktywizacji zawodowej nauczycieli poprzez ścisłą współpracę z przedsiębiorstwami);
- **Rozwój umiejętności uczenia się przez całe życie – nauka od najmłodszych lat** (celem jest wprowadzanie idei uczenia się przez całe życie ze szczególnym uwzględnieniem nauki od najmłodszych lat życia w celu budowy lokalnej społeczności wpływającej na rozwój gospodarczy regionu i przyciągnięcie potencjalnych inwestorów);
- **Rozwój umiejętności uczenia się przez całe życie – podniesienie lub zmiana kwalifikacji** (celem jest umożliwienie podniesienia bądź zmiany kwalifikacji osobom dorosłym, co daje szansę rozwoju zawodowego oraz aktualizacji swoich umiejętności zgodnie z potrzebami pracodawców);
- **Skuteczne wdrażanie nowych kierunków kształcenia** (celem jest wdrażanie na szczeblu ponadgimnazjalnym i wyższym kierunków kształcenia zgodnych z potrzebami rynku pracy);
- **Finansowanie praktyk zawodowych i staży** (celem jest upowszechnienie i rozwój praktyk zawodowych i staży na szczeblu ponadgimnazjalnym i wyższym);
- **Rozwój umiejętności miękkich wśród uczniów ponadgimnazjalnych** (celem jest rozwijanie umiejętności miękkich niezbędnych z punktu widzenia pracodawców wśród uczniów szkół ponadgimnazjalnych);
- **Przedmioty ścisłe kluczem do rynku pracy** (celem jest rozwój umiejętności i kompetencji związanych z przedmiotami ścisłymi wśród uczniów szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych obszaru funkcjonalnego);
- **Dni kariery i edukacji na terenie Obszaru Funkcjonalnego** (celem jest przedstawienie uczniom szkół ponadgimnazjalnych i uczelni możliwości zatrudnienia na terenie całego obszaru funkcjonalnego);

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Informatyka kluczem rozwoju Obszaru Funkcjonalnego</b> (celem jest rozwój umiejętności informatycznych wśród uczniów i uczelni obszaru funkcjonalnego);</li> <li>• <b>Kompetencje pracowników przewagą konkurencyjną pracodawców obszaru</b> (celem jest rozwój kompetencji pracowników zapewniający przewagę konkurencyjną pracodawców z obszaru funkcjonalnego);</li> <li>• <b>Młodzi spawają</b> (celem jest zaspokojenie popytu na spawaczy wśród przedsiębiorstw branży stoczniowej i pokrewnych, a także wsparcie procesu rewitalizacji obszarów stoczniowych dzięki podaży pracowników dopasowanej do realnych potrzeb rynkowych).</li> </ul> <p>Z zakresu realizacji innowacyjnych projektów badawczych wzmacniających potencjał wiedzy OF Dolina Logistyczna, możliwa jest realizacja m.in. następujących działań:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Komercjalizacja i proces inkubacji projektów badawczo-rozwojowych</b> (celem projektu jest zwiększenie poziomu innowacyjności gospodarki TOM poprzez działania na rzecz komercjalizacji wiedzy, rozwoju zaplecza badawczego-rozwojowego oraz zwiększenia wielosektorowej współpracy na rzecz poprawy skuteczności mechanizmów transferu rozwiązań innowacyjnych);</li> <li>• <b>Centrum ekoinnowacji dla rozwoju Obszaru Metropolitalnego</b> (celem jest stworzenie nowoczesnego, wielofunkcyjnego centrum obejmującego obszary inżynierii środowiska, budownictwa, geodezji i kartografii oraz transportu);</li> <li>• <b>LivingLab Centrum Technologii Hiperbarycznych</b> (celem jest stworzenie kompleksowej bazy badawczo-sportowej ze szczególnym uwzględnieniem badań wysiłkowych mającej wszelkie zastosowanie w badaniach naukowych, rozwoju technologicznego, jak również zastosowanie w Marynarce Wojennej).</li> </ul>
--	---

Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja	Proponowany Lider i Partnerzy	Okres realizacji
Obszar Funkcjonalny Dolina Logistyczna, Obszar Metropolitalny	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jednostki samorządu terytorialnego z OF Dolina Logistyczna i NOU NORDA oraz Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego i ZIT</li> <li>• Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna</li> <li>• Kluczowi pracodawcy OF Dolina Logistyczna i NOU NORDA;</li> <li>• Fundacja Gospodarcza w Gdyni</li> <li>• Pomorski Park Naukowo-Technologiczny</li> <li>• Powiatowe Urzędy Pracy;</li> <li>• Uczelnie wyższe</li> <li>• Poradnie Psychologiczno-Pedagogiczne w powiatach właściwych dla OF Dolina</li> </ul>	2015 – 2020

	Logistyczna i NOU NORDA	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inne instytucje otoczenia biznesu</li> </ul>	
<b>Orientacyjna wartość</b>	Projekty zidentyfikowane w Strategii ZIT: <ul style="list-style-type: none"> <li>Z nurtem potrzeb – edukacja gotowa na wyzwania rynku – 10 mln PLN,</li> <li>Centrum Kompetencji dla sektora Usług Wspólnych BPO/SSC – 20 mln PLN,</li> <li>LivingLab Centrum Technologii Hiperbarycznych – 38,8 mln PLN,</li> <li>Komercjalizacja i proces inkubacji projektów badawczo-rozwojowych – 35,41 mln PLN.</li> </ul> Pozostałe projekty – łącznie 22 mln PLN.	
<b>Możliwe źródła finansowania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa I Wsparcie prowadzenia prac B+R przez Przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa II: Wsparcie otoczenia i potencjału przedsiębiorstw do prowadzenia działalności B+R+I; Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach;</li> <li>RPO Województwa Pomorskiego: Oś priorytetowa 1: Komercjalizacja wiedzy; Oś priorytetowa 2: Przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa 3: Edukacja; Oś priorytetowa 4: Kształcenie zawodowe; Oś Priorytetowa 5: Zatrudnienie; Oś priorytetowa 6: Integracja;</li> <li>PO Wiedza Edukacja Rozwój: Oś I osoby młode na rynku pracy; Oś II Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji; Oś III Szkolnictwo wyższe dla gospodarki i rozwoju; Oś IV Innowacje społeczne i współpraca ponadnarodowa.</li> <li>Środki własne potencjalnych Partnerów.</li> </ul>	
<b>Zgodność z dokumentami strategicznymi:</b>		
<b>na szczeblu krajowym</b>		<b>na szczeblu regionalnym</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategia Rozwoju Kraju 2020</li> <li>Polska 2030 Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa strategia kraju. (Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji)</li> <li>Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki Dynamiczna Polska 2020</li> <li>2050 Wizja Zrównoważonego Rozwoju Dla Polskiego Biznesu</li> <li>Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2020</li> <li>Perspektywa uczenia się przez całe życie (Załącznik do uchwały nr 160/2013 Rady Ministrów z dnia 10 września 2013 r.)</li> <li>Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie, przyjęta przez Rząd RP dnia 13 lipca 2010 r.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna</li> <li>Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego NOU NORDA</li> <li>Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej 2014-2020</li> <li>Regionalny Program Operacyjny w zakresie rozwoju gospodarczego Pomorski Port Kreatywności</li> <li>Kontrakt terytorialny województwa pomorskiego</li> </ul>
<b>Wskaźniki realizacji projektu flagowego</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Liczba osób korzystających ze szkoleń i kursów.</li> <li>Liczba osób korzystających z doradztwa zawodowego.</li> <li>Liczba podjętych działań między szkołami a przedsiębiorstwami z uwzględnieniem</li> </ul>		

- poziomów kształcenia.
- Liczba osób korzystających z doradztwa zawodowego.
  - Liczba wydanych raportów o stanie gospodarki regionu w podziale na ich rodzaj (doniesienia internetowe, biuletyny informacyjne, wydawnictwa książkowe).

**Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna**

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	
Priorytet 1.3. Uruchomienie Lotniska Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	X
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów.	
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań.	X
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	

**Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)**

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał</b>	
Rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
<b>Priorytet 4 – Port przyjazny otoczeniu</b>	
Zwiększenie efektywności funkcjonowania Portu Gdynia poprzez implementację platformy wymiany informacji.	X
Rozwój obszaru Dolina Logistyczna jako zaplecza logistycznego portu.	X
zwiększenie zatrudnienia w sektorze portowo-morskim w Gdyni i jej otoczeniu z jednoczesnym podniesieniem efektywności pracy.	X

### 3.5. Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów

<b>Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów</b>		
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	Kompleksowa identyfikacja najważniejszych branż mogących mieć wpływ na transformację gospodarczą OF Dolina Logistyczna i adresowanie do podmiotów gospodarczych je reprezentujących oferty promocyjnej mającej na celu pozyskanie inwestorów i/lub partnerów dla rynku regionalnego/lokalnego.	
<b>Zakres rzeczowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analiza sektorowa</li> <li>• Przygotowanie nieruchomości</li> <li>• Programy i kampanie promocyjne</li> <li>• Konferencje krajowe i zagraniczne</li> </ul>	
<b>Opis przedsięwzięcia</b>	W celu transformacji OF Dolina Logistyczna konieczne jest wsparcie stopniowej ewolucji portu morskiego w Gdyni w kierunku modelu portu tzw. „czwartej generacji”. Stanowić on powinien intermodalny węzeł transportowy i centrum dystrybucyjno-logistyczne, będąc jednocześnie ośrodkiem produkcji usług transportowo-logistycznych, miejsca przetwarzania i uszlachetniania oraz produkcji dóbr, handlu itp. Dla wsparcia tego procesu niezbędne jest pozyskiwanie starannie dobranych przedsiębiorstw produkcyjnych i usługowych zmieniających strukturę działalności gospodarczej OF Dolina Logistyczna. Miastotwórcza rola takiego kompleksu portowego przy dobrze rozwiniętym systemie transportowym obejmować będzie również tereny gmin sąsiadujących z obecnie wyznaczonym obszarem Dolina Logistyczna.	
<b>Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja</b>	<b>Proponowany Lider i Partnerzy</b>	<b>Okres realizacji</b>
Obszar Funkcjonalny Dolina Logistyczna i wybranych gmin sąsiednich (Lębork, Cewice, Luzino, Gniewino, Łężycy, Liniewo i Szemud) oraz inne zainteresowane podmioty z Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego.	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna, Zarząd Morskiego Portu Gdynia, Polski Klaster Morski, Pomorski Park Naukowo-Technologiczny, samorzady gospodarcze, PAIZ, jednostki samorządu terytorialnego i powołane przez nie podmioty gospodarcze, uczelnie wyższe, Invest in Pomerania.	2015 – 2020
<b>Orientacyjna wartość</b>	11 mln PLN	
<b>Możliwe źródła finansowania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach</li> <li>• Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego Oś Priorytetowa 2 : Przedsiębiorstwa</li> <li>• PO "Rybacko i Morze" Priorytet Unii „Promowanie rybołówstwa zrównoważonego, zasobooszczędnego, innowacyjnego i opartego na wiedzy</li> <li>• Środki własne Partnerów</li> </ul>	
<b>Zgodność z dokumentami strategicznymi:</b>		
<b>na szczeblu krajowym</b>		<b>na szczeblu regionalnym</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strategia Rozwoju Kraju 2020</li> <li>▪ Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki Dynamiczna Polska 2020</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do 2020 r.</li> <li>▪ Projekt Strategii Zrównoważonego</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2050 Wizja Zrównoważonego Rozwoju Dla Polskiego Biznesu</li> <li>▪ Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2020</li> <li>▪ PO Inteligentny Rozwój 2014-2020</li> </ul>	<p>Rozwoju obszaru funkcjonalnego NOU NORDA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna</li> </ul>
<b>Wskaźniki realizacji projektu flagowego</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Liczba podmiotów gospodarczych, które rozpoczęły działalność gospodarczą na terenie OF Dolina Logistyczna.</li> <li>▪ Wartość kapitału zainwestowanego przez podmioty, które rozpoczęły działalność gospodarczą na terenie OF Dolina Logistyczna.</li> <li>▪ Liczba miejsc pracy utworzona przez podmioty, które rozpoczęły działalność gospodarczą na terenie OF Dolina Logistyczna.</li> <li>▪ liczba wydarzeń służących poprawie i promocji wizerunku OF Dolina Logistyczna.</li> </ul>	

### Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	
Priorytet 1.3. Uruchomienie Lotniska Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów.	<b>X</b>
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań.	<b>X</b>
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	

### Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 2 - Nowoczesny potencjał</b>	
Rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	<b>x</b>
<b>Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu</b>	
Wzmocnienie pozycji konkurencyjnej i korzystnego wizerunku Portu Gdynia jako portu przyjaznego biznesowi, oferującego wysoką jakość usług portowych oraz zapewniającego wysokie międzynarodowe standardy zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa statków, ładunków i pasażerów oraz procedur ochrony środowiska.	<b>x</b>
Rozwój obszaru Dolina Logistyczna jako zaplecza logistycznego portu.	<b>x</b>
Zwiększenie zatrudnienia w sektorze portowo-morskim w Gdyni i jej otoczeniu z jednoczesnym podniesieniem efektywności pracy.	<b>x</b>

## 4. PLAN MONITOROWANIA KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ

Monitorowanie realizacji założonych w Planie Operacyjnym działań ma na celu weryfikację osiągniętych rezultatów oraz rzetelną ocenę stopnia, w jakim Plan Operacyjny jest realizowany przez Partnerów obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna. Podstawowym narzędziem monitoringu są wskaźniki określone dla wiązek realizowanych projektów oraz dla każdego projektu, który zostanie zgłoszony i będzie realizowany w ramach OF Dolina Logistyczna.

Pomiarem i oceną wskaźników powinien zająć się Panel OF Dolina Logistyczna obejmujący wszystkie gminy partnerskie, a także pozostałych Partnerów projektu. Spotkania Panelu powinny się odbywać nie rzadziej niż raz do roku. Celem spotkania powinno być stwierdzenie, czy i w jakim stopniu realizowane są założenia wynikające ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju OF Dolina Logistyczna oraz PO Rozwój Gospodarczy.

Wnioski płynące z analiz dokonywanych przez Panel umożliwią tracking Planu Operacyjnego, który polega na weryfikacji przyjętych założeń i ewentualnym wprowadzaniu zmian i modyfikacji, jeżeli skuteczność realizacji jest niesatysfakcjonująca lub wystąpią nowe okoliczności powodujące dezaktualizację przyjętych założeń. Jest to szczególnie istotne ze względu na dynamikę procesów integracyjnych i społeczno-gospodarczych oraz dużą zmienność otoczenia. Tracking umożliwi także uwzględnienie czynników, których nie można było przewidzieć w czasie tworzenia Programu Operacyjnego.

Ewaluacja powinna obejmować ocenę realizacji Programu Operacyjnego pod względem efektywności, użyteczności i trwałości zrealizowanych działań. Ocena powinna być dokonywana poprzez pozyskanie danych z monitoringu PO oraz badań uwzględniających źródła wtórne i pierwotne.

Ze względu na ciągłą współpracę między Partnerami Projektu i zmiany gospodarcze zachodzące w lokalnej gospodarce zaleca się ewaluację on-going. Mierzy ona zarówno efektywność wdrażania rozwiązań, jak i ich aktualność w stosunku do procesów zachodzących w otoczeniu. Jest to niezwykle istotne z punktu widzenia rozwoju gospodarczego obszaru funkcjonalnego. Zaletą ewaluacji ciągłej jest także bieżące monitorowanie prac i integracja podmiotów zainteresowanych jej realizacją, w tym zapewnianie między nimi przepływu informacji. Ten typ ewaluacji jest zgodny z propozycją corocznych spotkań Panelu OF Dolina Logistyczna. Ewaluacja on-going powinna opierać się na pomiarze i obserwacji wskaźników charakteryzujących poszczególne typy projektów. Propozycję wskaźników przedstawia poniższa tabela.

Istotnym podmiotem w procesie ewaluacji realizacji Programu Operacyjnego (jak również pozostałych programów operacyjnych) może być Logistyczne Centrum Kompetencji, którego utworzenie zalecono w niniejszym dokumencie.

Tabela 4. Wskaźniki osiągnięcia/stopnia realizacji celów strategicznych

Wiązka projektów	Wskaźnik stopnia realizacji celu
<p><b>Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liczba przedsiębiorstw, które funkcjonują w klastrach zlokalizowanych w OF DL</li> <li>• Liczba miejsc pracy stworzona w podmiotach zlokalizowanych w gdyńskiej podstrefie, Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej</li> <li>• Liczba podmiotów korzystających z giełdy towarowej</li> <li>• Liczba podmiotów korzystających z usług Logistycznego Centrum Kompetencji</li> <li>• Powierzchnia terenów udostępnionych w ramach zintegrowanego mechanizmu zarządzania nieruchomości</li> </ul>
<p><b>Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wartość inwestycji zrealizowanych przez podmioty z sektora inteligentnych przemysłów i usług morskich</li> <li>• Liczba projektów dot. współpracy pomiędzy nauką i biznesem</li> <li>• Liczba projektów dot. finansowania innowacji w odniesieniu do morskich produktów i usług</li> </ul>
<p><b>Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liczba utworzonych miejsc pracy w branży stoczniowej i przemysłach okołostoczniowych</li> <li>• Liczba utworzonych przedsiębiorstw oferujących zaawansowane usługi biznesowo-logistyczne oraz konsultacyjne z zakresu przemysłu stoczniowego i offshore</li> <li>• Liczba projektów dot. współpracy pomiędzy nauką i biznesem w zakresie nowych produktów stoczniowych i offshore</li> </ul>
<p><b>Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liczba osób korzystających ze szkoleń i kursów</li> <li>• Liczba spotkań pracodawców ze szkołami</li> <li>• Liczba podjętych kooperacji między szkołami a przedsiębiorstwami z uwzględnieniem poziomów kształcenia</li> <li>• Liczba osób korzystających z doradztwa zawodowego</li> <li>• Liczba wydanych raportów o stanie gospodarki regionu w podziale na ich rodzaj (doniesienia internetowe, biuletyny informacyjne, wydawnictwa książkowe itp.)</li> </ul>
<p><b>Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liczba podmiotów, które rozpoczęły działalność gospodarczą na terenie OF Dolina Logistyczna</li> <li>• Wartość kapitału zainwestowanego przez podmioty, które rozpoczęły działalność gospodarczą na terenie OF Dolina Logistyczna</li> <li>• Liczba miejsc pracy utworzona przez podmioty, które rozpoczęły działalność gospodarczą na terenie OF Dolina Logistyczna</li> <li>• Liczba wydarzeń służących poprawie i promocji wizerunku OF Dolina Logistyczna</li> </ul>

Źródło: Opracowanie własne

Proponowane jest także dokonanie ewaluacji ex-post, która powinna się odbyć po zakończeniu realizacji Programu Operacyjnego i być podsumowaniem wszystkich podjętych interwencji oraz oceną skuteczności działań. Celem powinno być także określenie oddziaływania na poszczególnych Partnerów i pozostałych Partnerów w projekcie (tj.: Gminy Cewice, Gminy Miasta Łęborka, Gminy Liniewo, Gminy Luzino, Gminy Łęczyce i Gminy Szemud oraz Gminy Gniewino – uczestniczącej w Projekcie w charakterze obserwatora). Istotna jest również ocena trwałości podejmowanych interwencji. Wyniki ewaluacji ex-post powinny stanowić podstawę do planowania przedsięwzięć i projektów na kolejne lata. W przypadku radykalnych zmian uwarunkowań gospodarczych regionu lub pojawienia się dodatkowych potrzeb informacyjnych związanych z monitorowaniem Programu Operacyjnego, dopuszcza się możliwość wprowadzenia dodatkowych działań zgodnych z bieżącym zapotrzebowaniem.

## 5. WSKAZANIE POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ

Efektem realizacji *Programu* powinno być również powstawanie nowych i trwałych miejsc pracy w sektorach gospodarki o największym potencjale rozwojowym oraz przeciwdziałanie marginalizacji.

Program, poprzez portfel zaplanowanych przedsięwzięć, kreuje bezpośrednio poniższe potencjały rozwojowe:

- poprawę konkurencyjności Portu Gdynia,
- rozwój przedsiębiorczości i aktywności gospodarczej opartej o najsilniejsze, proeksportowe formy działalności gospodarczej,
- wzrost poziomu zatrudnienia, oparty o wysokie kompetencje pracowników i nowoczesne technologie,
- wzrost dobrobytu mieszkańców.

Do oceny potencjałów rozwojowych kluczowych przedsięwzięć przyjęto, iż największe znaczenie rozwojowe mają przedsięwzięcia bezpośrednio wpływające na: rozwój przedsiębiorstw i przedsiębiorczości lokalnej, wsparcie zatrudnienia poprzez rozwój kapitału ludzkiego.

Do wskazania potencjałów rozwojowych kluczowych przedsięwzięć z perspektywy Partnerów przedsięwzięcia OF Dolina Logistyczna, wykorzystano wnioski prac zespołów merytorycznych, badania własne, badania przeprowadzone w ramach projektu Strategii NOU NORDA i Strategii Zrównoważonego Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna (w szczególności wywiady z przedsiębiorcami z branży TSL i stoczniowej) oraz wnioski z opracowań nt. potencjałów i barier rozwojowych w regionie województwa pomorskiego.

Najważniejsze potencjały rozwojowe z uwzględnieniem poszczególnych Partnerów oraz Obserwatorów przedstawiono w Tabeli 5.

Działania zaproponowane w Programie Operacyjnym różnią się zakresem przestrzennego oddziaływania. Wszystkie dotyczą miasta Gdyni (lokalizacja Portu Gdynia, rdzeń OF Dolina Logistyczna). W przypadku działań „Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich” obejmują

one cały obecnie zdefiniowany Obszar Funkcjonalny (6 gmin). Działanie pn. „Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna” obejmuje m.in. rozszerzenie granic Portu Gdynia o tereny zlokalizowane w Kosakowie, zatem gmina Kosakowo również znajduje się w zasięgu oddziaływania.

Pozostałe działania („Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna” i „Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów”) mogą być adresowane do wszystkich gmin wyszczególnionych w poniższej Tabeli, pełniąc dodatkowo funkcję integrującą dla obecnych i potencjalnych Partnerów OF Dolina Logistyczna.

Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna, rozumiana jako pełna i komplementarna realizacja projektów z zakresu monitorowania rzeczywistości gospodarczej, podejmowania działań edukacyjnych oraz wspierania innowacyjności i działalności badawczo-rozwojowej, będzie miała również wpływ na pozostałych Partnerów w Projekcie. Wśród potencjałów rozwojowych tego typu działań są m.in.:

- podwyższenie kompetencji lokalnych kadr, co – w związku z suburbanizacją i procesami migracyjnymi występującymi na badanym obszarze – może przynieść korzyści także przedsiębiorstwom zlokalizowanym na terenach pozostałych Partnerów w Projekcie,
- większa przejrzystość rzeczywistości gospodarczej wynikająca z monitorowania trendów rynkowych obszaru, co ułatwi podejmowanie decyzji i zmniejszy ryzyko działalności także przedsiębiorcom z siedzibą zlokalizowaną na terenie pozostałych Partnerów w Projekcie,
- wspieranie działalności innowacyjnej i B+R umożliwi osiągnięcie wyników, które będą dostępne także dla pozostałych Partnerów w Projekcie.

Tabela 5. Potencjał rozwojowy kluczowych przedsięwzięć

Przedsięwzięcie	m. Gdynia	g. Kosakowo	m. Rumia	m. Reda	m. Wejherowo	g. Wejherowo	g. Cewice	m. Lębork	g. Liniewo,	g. Luzino	g. Łęczycze	g. Szemud	g. Gniewino
Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna	x	x											
Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich	x	x	x	x	x	x							
Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore	x												
Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Źródło: opracowanie własne

## 6. SYNERGIA POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH OF DOLINA LOGISTYCZNA I NOU NORDA

Obszar Funkcjonalny Dolina Logistyczna, leżący w granicach Gminy Miasta Gdynia i Gminy Kosakowo, scala zarówno obie gminy, jak i obszary funkcjonalne leżących poza ich granicami.

Umożliwia też komplementarny i zrównoważony rozwój przestrzenny OF Dolina Logistyczna i NOU NORDA - w obszarze metropolii i powiatu puckiego, a przede wszystkim rozwój gospodarczy, poprzez rozwój zaplecza portu morskiego – w Gdyni, jako gateway’u dla gospodarki globalnej, a także poprzez rozwój metropolitalnego systemu transportowego – jako „węzła miejskiego” w transeuropejskim korytarzu transportowym Bałtyk-Adriatyk.

Przedsięwzięcia proponowane w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Gospodarczy NOU NORDA i Programu Operacyjnego Rozwój Gospodarczy Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 6. Przedsięwzięcia proponowane w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Gospodarczy NOU NORDA i Programu Operacyjnego Rozwój Gospodarczy Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna

	Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna	Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna	Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich	Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore	Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów.
Studium komunikacyjne oraz rozwój infrastruktury NOU NORDA					
Tworzenie warunków inwestowania na terenie NOU NORDA					
Platforma współpracy oraz wspierania przedsiębiorców i zatrudnienia w branżach kluczowych NOU NORDA					
Wzmocnienie potencjałów rozwojowych branży turystycznej pasa nadmorskiego NOU NORDA					
Wsparcia rozwoju przemysłu zdrowia na					

terenie NOU NORDA					
Rozwój potencjału rolnego, spożywczego i przetwórstwa lokalnego NOU NORDA					
Wsparcie kształcenia i edukacji na rzecz rozwoju NOU NORDA					

Źródło: opracowanie własne

W zakresie działań edukacyjnych rozwiązania proponowane w ramach OF Dolina Logistyczna i NOU NORDA są komplementarne. W pierwszym przypadku odnoszą się głównie do branży TSL, zaś w drugim – do zdiagnozowanego zapotrzebowania w obszarze pozostałych usługi i produkcji. Zapewnia to kompleksowość podejścia i pełne wykorzystanie potencjału kapitału ludzkiego obszaru Gminy Miasta Gdynia i Gminy Kosakowo poprzez zapewnienie możliwości kształcenia w wielu kierunkach, z których każdy wspiera regionalną gospodarkę. Dodatkowym aspektem, który wzmocni synergii, może być wiarygodne kształtowanie popytu na rynku pracy, obu obszarów funkcjonalnych, służącego optymalnemu wykorzystaniu uzdolnień osób kształcących się. W konsekwencji, konieczna będzie diagnoza zapotrzebowania na usługi szkoleniowe, służąca dostosowaniu ich do popytu na kluczowe kwalifikacje. Wsparcie systemu zatrudnienia na terenie NOU NORDA będzie tworzyło atrakcyjne warunki dla potencjalnych pracowników i pracodawców. Będzie to także oddziaływać na poziom zatrudnienia w Gdyni i Kosakowie. Dzięki realizacji założeń OF Dolina Logistyczna i NOU NORDA rynek pracy stanie się atrakcyjniejszy dla potencjalnych pracowników.

Możliwość włączenia części obszaru funkcjonalnego zlokalizowanego w gminie Kosakowo w granice Portu Gdynia wpisuje się w proces rozwoju Portu, odpowiadającego funkcjom portu IV-ej i V-ej generacji, przyczyniającego się do pełniejszej integracji działań związanych z aktywizacją gospodarczą opartą o branżę portowo-morską. Przemawia za tym argument istnienia lotniska Gdynia-Oksywie, wraz z rozległą strefą rozwojową wokół lotniska – leżącą w obszarze gm. Kosakowo, jak i bliskości (względem lotniska) terminali portowych w Porcie Gdynia (rozwój funkcji cargo).

Proponowana na terenie gminy Kosakowo lokalizacja ogólnodostępnego terminalu intermodalnego, który mógłby powstać na bazie istniejącej bocznicy kolejowej OLPP stanowi kolejny, ważki element dla uzyskania efektów synergii na styku rozwoju gospodarczego, infrastruktury i zagospodarowania przestrzennego Gdyni i Kosakowa.

Dla obu obszarów, ze względu na ich specyfikę, zdiagnozowano inne branże kluczowe. Założenia NOU NORDA opierają się o szeroko rozumianą turystykę, ale także przemysł zdrowia i przetwórstwo rolno-spożywcze. Z kolei podstawą istnienia OF Dolina Logistyczna jest funkcja logistyczna wraz z rozwojem przemysłu okołoportowego. Istotnym wsparciem dla OF Dolina Logistyczna będzie opracowanie studium komunikacyjnego i rozwój infrastruktury transportowej. Dzięki temu poprawie ulegnie dostępność północno-zachodniej części NOU NORDA (m.in. dzięki powstaniu węzła integracyjnego w Wejherowie) względem rdzenia Obszaru Metropolitalnego. Będzie to miało wpływ na poprawę dostępności rynku pracy i edukacji rdzenia Obszaru Metropolitalnego.

Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej OF Dolina Logistyczna koresponduje z działaniem ukierunkowanym na wzmocnienie potencjału rozwojowego branży turystycznej NOU NORDA, m.in.

poprzez kompleksową obsługę statków pasażerskich zawijających do portu w Gdyni. Rozwój lotniska Gdynia-Oksywie stwarza warunki dla wzmocnienia potencjału i konkurencyjności portu morskiego (obsługa pasażerów i załóg statków pasażerskich), a jednocześnie stanowić będzie bodziec rozwoju gospodarczego NOU NORDA i Dolina Logistyczna. W takim układzie lotnisko Gdynia-Oksywie dodatkowo będzie obsługiwał ruch turystyczny i biznesowy generowany przez zawinięcia statków pasażerskich w wymiarze krajowym i międzynarodowym, a także połączenia lotnicze w systemach general aviation/fly on demand - uzupełniając ofertę portu lotniczego im. L. Wałęsy w Gdańsku.

## 7. SYNERGIA POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH DOLINA LOGISTYCZNA Z INNYMI PODMIOTAMI

### 7.1 Dolina Logistyczna a Port Gdynia

Ze względu na wzrastającą rolę nowoczesnych portów morskich w globalnym systemie transportowym, coraz większe znaczenie odgrywa dostępność do nich zarówno od strony morza, jak i lądu. Ma to związek z procesem transformacji portów morskich III–ej generacji (transportowych, przemysłowych, informacyjnych i komercyjnych centrów obsługujących transport morski oraz lądowy) w porty IV-ej generacji, czyli centra logistyczne – platformy multimodalne, będące systemami kompleksowej obsługi transportowej, przeładunkowej, magazynowej i logistycznej funkcjonalnie połączonej z korytarzami infrastruktury w jeden zintegrowany organizm, umożliwiającą zoptymalizowany, niezawodny przepływ towarów w skali globalnej.

Do działań przynoszących korzyści gospodarce lokalnej z tytułu funkcjonowania i rozwoju portów morskich zalicza się klastry morskie, rozwój przemysłu na terenach portu morskiego i sąsiednich, rozwój watefrontów powiązanych z portem oraz współpracę z sąsiednimi portami morskimi<sup>11</sup>.

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

Port Gdynia ze względu na ograniczony obszar lądowy (ok. 250 ha) i bariery wynikające z otaczającej tkanki miejskiej Gdyni, jest zmuszony do ekspansji przestrzennej na najbliższe możliwe do wykorzystania tereny – co było przyczyną wykreowania idei OF Dolina Logistyczna. Wyposażenie jej w niezbędne inwestycje z zakresu infrastruktury transportowej (Droga Czerwona, OPAT, wyładownia publiczna w nowej lokalizacji, modernizacja infrastruktury kolejowej, w tym modernizacja stacji towarowej Gdynia Port, lotnisko Gdynia-Oksywie) łączące z korytarzami europejskiej i globalnej sieci transportowej, daje Portowi Gdynia realne szanse na transformację w port IV-ej generacji, stanowiąc zarazem biegun wzrostu gospodarczego Pomorza. Dla rozwoju OF Dolina Logistyczna Port Gdynia jest kluczowym, strategicznym podmiotem,

<sup>11</sup> The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report. Ed. By O. Merk, OECD 2014



ze względu na jego obecną i potencjalną rolę w gospodarce Gdyni, obszaru metropolitalnego i regionu, a także skalę i zakres powiązań infrastrukturalnych niezbędnych do jego obsługi.

Tabela 7. Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna a priorytety rozwoju Portu Gdynia

Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju Gospodarczego OF Dolina Logistyczna	Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna	Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna	Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich	Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore	Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów
Priorytety rozwoju Portu Gdynia					
<b>Priorytet 1 - Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych</b>					
wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego					
ściślejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego,					
lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego,					
<b>Priorytet 2 - Nowoczesny potencjał</b>					
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T,					
<b>Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu</b>					
wzmocnienie pozycji konkurencyjnej i korzystnego wizerunku Portu Gdynia jako portu przyjaznego biznesowi, oferującego wysoką jakość usług portowych oraz zapewniającego wysokie międzynarodowe standardy zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa statków, ładunków i pasażerów oraz procedur ochrony środowiska,					
zwiększenie efektywności funkcjonowania Portu Gdynia poprzez implementację platformy wymiany informacji,					

Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju Gospodarczego OF Dolina Logistyczna  Priorytety rozwoju Portu Gdynia	Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna	Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna	Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich	Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore	Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów
rozwój obszaru Dolina Logistyczna jako zaplecza logistycznego portu,					
wprowadzenie nowoczesnego modelu finansowania infrastruktury transportowej, uwzględniającego zaangażowanie użytkowników w ponoszeniu kosztów jej utrzymania i rozwoju, w myśl zasady „użytkownik płaci”,					
zwiększenie zatrudnienia w sektorze portowo-morskim w Gdyni i jej otoczeniu z jednoczesnym podniesieniem efektywności pracy.					

Źródło: opracowanie własne

## 7.2. Dolina Logistyczna a lotnisko Gdynia-Oksywie

Lotnisko Gdynia-Oksywie zlokalizowane jest w południowo-wschodniej części gminy Kosakowo. Powierzchnia terenu wynosi ok. 700 ha. Wyposażony jest w dwie drogi startowe (w tym jedna betonowa o wym. 2500 x 60 m) i nowoczesną wieżę kontroli lotów. Posiada też system ILS (radiowy system nawigacyjny wspomagający lądowanie samolotu w warunkach ograniczonej widoczności). Wielkim potencjałem lotniska jest jego bliskość w stosunku do Gdyni i Portu Gdynia (ok. 7,5 km, czas przejazdu < 20’), a także terenów rozwojowych w OF Dolina Logistyczna. Dostępność komunikacyjna z OF Dolina Logistyczna ulegnie znaczącej poprawie po realizacji OPAT (i węzła „Lotnisko”), a modernizacja bocznic kolejowej stworzy szansę integracji z kolejnym etapem rozwoju Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. W rezultacie umożliwi to szybkie przemieszczanie pasażerów lotniska w obrębie Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego, choć funkcja obsługi lotniska będzie miała dla omawianej linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej charakter uzupełniający w stosunku do obsługi potoków generowanych w relacji Dzielnice Północne Gdyni (Babie Doły, Oksywie, Obłuże i Pogórze) z centrum Gdyni, Sopotu i Gdańska. Realizacja terminala pasażerskiego, bazy paliwowej i modernizacja płyty postojowej umożliwi uruchomienie portu lotniczego, który stanowić będzie ważny węzeł transportowy północnej części Metropolii Trójmiejskiej oraz atut

rozwoju obu obszarów funkcjonalnych Północnego Bieguna Wzrostu Norda (OF Dolina Logistyczna oraz NOU NORDA).

Rozwój lotniska Gdynia-Koaskowo stwarza warunki dla wzmocnienia potencjału i konkurencyjności portu morskiego (obsługa pasażerów i załóg statków pasażerskich), a jednocześnie stanowić będzie bodziec rozwoju gospodarczego NOU NORDA i OF Dolina Logistyczna. W takim układzie port lotniczy Gdynia-Koaskowo dodatkowo będzie obsługiwał ruch turystyczny i biznesowy generowany przez zawinięcia statków pasażerskich w wymiarze krajowym i międzynarodowym, a także połączenia lotnicze w systemach general aviation/fly on demand - uzupełniając ofertę portu lotniczego im. L. Wałęsy w Gdańsku.

Funkcjonowanie lotniska stanowi także istotny atut w kształtowaniu działań promocyjnych adresowanych do potencjalnych inwestorów z branży przemysłu i logistyki.

Tabela 8. Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna a priorytety rozwoju lotniska Gdynia-Oksywie

Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego w OF Dolina Logistyczna	Priorytety rozwoju lotniska Gdynia-Oksywie	Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna	Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna	Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich	Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore	Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów
Korzystna lokalizacja lotniska w stosunku do kompleksu Port Gdynia – Dolina Logistyczna						
Wysoka potencjalna dostępność, lotniska, oparta o transport drogowy i kolejowy						
Struktura własności (teren należący do Skarbu Państwa)						
Korzystne warunki awiacyjne						
<b>Szanse (bodźce zewnętrzne)</b>						
Skomunikowanie strategicznych obiektów generujących ruch pasażerski						
Po realizacji OPAT skrócenie dostępności czasowej względem całego TOM						
Integracja w ramach pomorskiego Węzła Lotniczego						

Źródło: opracowanie własne

### 7.3. Dolina Logistyczna a rozwój Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

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

Jedną z podstref - Bałtycki Port Nowych Technologii - leży w granicach Portu Gdynia. Stwarza ona warunki do rewitalizacji i reindustrializacji terenów przemysłowych b. Stoczni Gdynia S.A. - w tym do rozwoju innowacyjnej "niebieskiej gospodarki" (m. in. przemysł offshore i onshore).

Udana restrukturyzacja przestrzenna i gospodarcza terenów stoczniowych w Gdyni stanowi punkt wyjścia dla konsolidacji przemysłów przyportowych - m. in. o efekt współpracy sieciowej przedsiębiorstw działających w poszczególnych podstrefach PSSE. Możliwa jest też współpraca sieciowa gdyńskiej podstrefy PSSE z innymi partnerami, w tym z Klastrem Przemysłowym Centralnego Obszaru Przemysłowego im. Premiera Eugeniusza Kwiatkowskiego, wspierającym inicjatywę „Dolina Logistyczna”.

Potencjał współpracy sieciowej dla rozwoju "niebieskiej gospodarki" w obszarze funkcjonalnym uzasadnia rozwój terytorialny PSSE w strefie Doliny Logistycznej - zarówno w obszarze rdzenia - jak i w obszarach pomocniczych (w tym w obszarze gminy Krokowa (podstrefa Żarnowiec).

Tabela 9. Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna a priorytety Pomorskiej SSE

Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego w OF Dolina Logistyczna  Zadania PSSE	Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna	Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna	Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich	Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore	Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów
Zarządzanie terenami przemysłowymi po byłej Stoczni Gdynia					
Rozwój Bałtyckiego Portu Nowych Technologii					

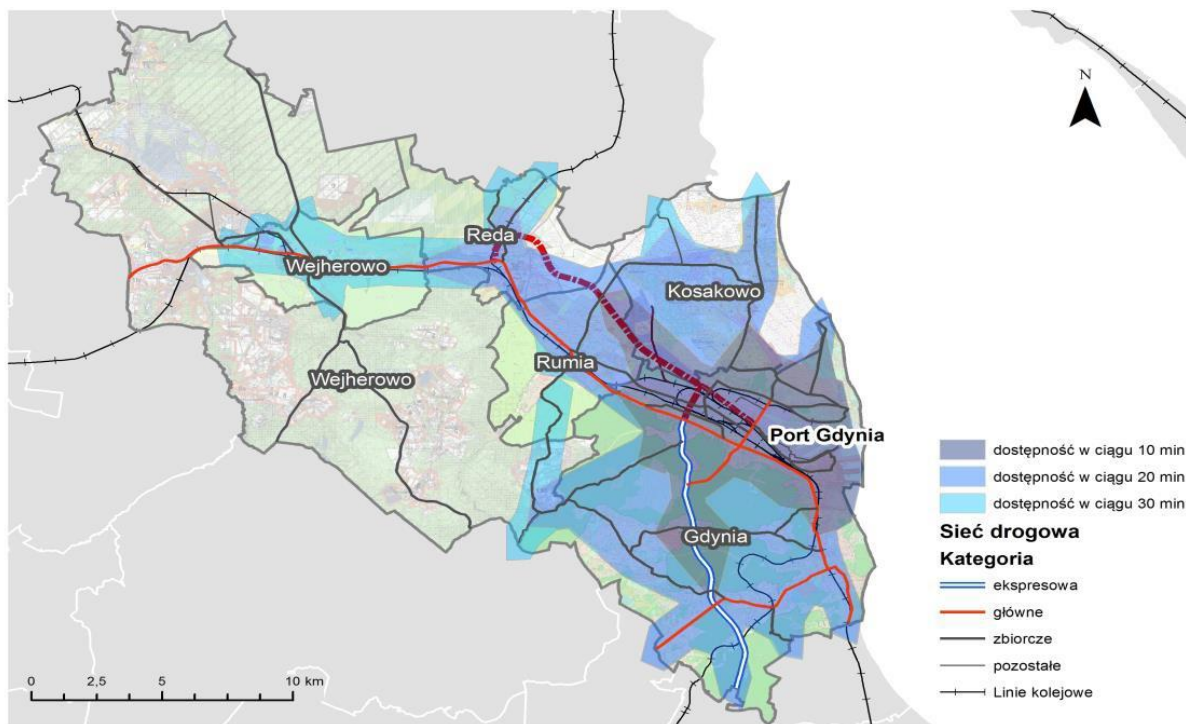
Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego w OF Dolina Logistyczna  Zadania PSSE	Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna	Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna	Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich	Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore	Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów
Doradztwo i obsługa inwestora w tym opieka poinwestycyjna tzw. "aftercare"					
Ułatwianie współpracy z przedsiębiorstwami już działającymi na terenie Strefy					
Współpraca z otoczeniem gospodarczym, naukowym i kulturalnym					
Wsparcie szkolnictwa zawodowego					

Źródło: opracowanie własne

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

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

Rysunek 6. Dostępność komunikacyjna terenów inwestycyjnych względem Portu Gdynia (po realizacji OPAT)



Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, UM Gdynia

#### 7.4. Dolina Logistyczna a obszar Metropolii Trójmiejskiej

Potencjał demograficzny obu podsystemów tworzących łącznie aglomerację trójmiejską<sup>12</sup> wynosi 1.389,5 tys. mieszkańców, w tym podsystem gdyński liczy 587,2 tys. osób, tj. 42,2% całej aglomeracji.

Cechą charakterystyczną obu podsystemów jest udział ludności ośrodka węzłowego w całym subregionie. W przypadku subregionu gdańskiego 57,5% ogólnego potencjału ludnościowego skoncentrowanych jest w ośrodku węzłowym Gdańska. W subregionie gdyńskim analogiczny udział ośrodka węzłowego wynosi 42,2%.

Proporcje dotyczące urbanizacji obu subregionów kształtują się odwrotnie. Udział ludności miejskiej w subregionie gdyńskim wynosi 75,3% (10 miast), w subregionie gdańskim 72,0% (7 miast). Gdański subregion jest wybitnie monocentryczny, natomiast w subregionie gdyńskim rozwinięty jest układ policentryczny.

Na tle analizy potencjalnego OM subregionu gdyński wyróżnia:

- nadmorskie położenie (288 km linii brzegowej morza w obrębie subregionu), bezpośredni styk śródmieścia Gdyni z portem oraz styk długiej osi śródmieścia Gdyni z morzem,
- policentryczność i relatywnie wysoki poziom urbanizacji (75,3% ludności miejskiej w subregionie),

<sup>12</sup> Wg opracowania własnego w oparciu o informacje GUS 2014 oraz delimitację aglomeracji trójmiejskiej przedstawioną w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego.

- pasmowość procesów urbanizacji i nierównowaga funkcjonalna w obrębie pasma (przewaga funkcji mieszkaniowych i brak miejsc pracy),
- nadmierne przemieszczenia dzienne (dojazdy do pracy) wynikające z nierównowagi funkcjonalnej pasm urbanizowanych,
- koncentracja przestrzenna gospodarki w rdzeniu Obszaru Metropolitalnego,
- stosunkowo niewielki zakres procesów suburbanizacji (nie dotyczy to gmin bezpośrednio przyległych do granic administracyjnych Gdyni (np. gm. Szemud i Kosakowo).

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

## 8. INDYKATYWNY PLAN FINANSOWY

NAZWA PRZEDSIĘWZIĘCIA	OKRES REALIZACJI	ORIENTACYJNA WARTOŚĆ	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
1. Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna	2015-2020	<p>Ok. 102 mln PLN w całym okresie przedsięwzięcia W tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TriPOLIS Zintegrowany program współpracy inkubatorów przedsiębiorczości i parków naukowo-technologicznych w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta – 87,86 mln PLN (dla całego Obszaru ZIT),</li> <li>• stworzenie zintegrowanego systemu IT dla wsparcia przedsiębiorstw branży TSL, obejmującego m.in. giełdę towarową w powiązaniu z parkingiem centralnym – 13,5 mln PLN,</li> <li>• utworzenie Logistycznego Centrum Kompetencji – 0,5 mln PLN na utworzenie.</li> </ul> <p>(Nie uwzględniono: kosztów utrzymania giełdy towarowej, kosztów funkcjonowania Morskiego Obserwatorium Gospodarczego, przyszłych kosztów aktualizacji i utrzymania zintegrowanego systemu IT, kosztów zmiany zagospodarowania przestrzennego związanego z</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa II: Wsparcie otoczenia i potencjału przedsiębiorstw do prowadzenia działalności B+R+I; Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach.</li> <li>• RPO Województwa Pomorskiego: Oś priorytetowa 2: Przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa 6: Integracja; Oś priorytetowa 9: Mobilność.</li> <li>• PO Wiedza Edukacja Rozwój: Oś II Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji; Oś IV Innowacje społeczne i współpraca ponadnarodowa.</li> <li>• CEF.</li> <li>• Horyzont 2020: Priorytet 2: Wiodąca pozycja w przemyśle.</li> </ul>

<p>2. Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich</p>	<p>2015-2020</p>	<p>rozszerzeniem granic portu).</p> <p>Wartość szacunkowa całego przedsięwzięcia wynosi 200 mln PLN. Wartość ostateczna będzie zależała od realizowanych działań.</p> <p>W tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• komercjalizacja i proces inkubacji projektów badawczo-rozwojowych – 35,41 mln PLN (dla Obszaru ZIT)k</li> <li>• Centrum Symulatorów Morskich – 90 mln PLN (dla Obszaru ZIT),</li> <li>• tworzenie warunków rozwoju gospodarczego OMT zwiększające jego poziom innowacyjności i konkurencyjności na drodze wsparcia działalności rozwojowej i sektora nauki – 60 mln PLN (dla Obszaru ZIT),</li> <li>• pozostałe – łącznie 12 mln PLN.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Horyzont 2020: Priorytet 2: Wiodąca pozycja w przemyśle.</li> <li>• PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa I : Wsparcie prowadzenia prac B+R przez przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa II: Wsparcie otoczenia i potencjału przedsiębiorstw do prowadzenia działalności B+R+I; Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach; Oś priorytetowa IV: Zwiększenie potencjału naukowo- badawczego.</li> <li>• RPO Województwa Pomorskiego: Oś priorytetowa 1: Komercjalizacja wiedzy; Oś priorytetowa 2: Przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa 9: Mobilność.</li> <li>• PO Wiedza Edukacja Rozwój: Oś II Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji; Oś III Szkolnictwo wyższe dla gospodarki i rozwoju; Oś IV Innowacje społeczne i współpraca ponadnarodowa.</li> <li>• PO Rybactwo i Morze: Priorytet UE : Promowanie rybołówstwa zrównoważonego środowiskowo, zasobooszczędnego, innowacyjnego, konkurencyjnego i opartego na wiedzy.</li> <li>• Środki własne Partnerów.</li> </ul>
<p>3. Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore</p>	<p>2015–2020</p>	<p>Wartość szacunkowa całego przedsięwzięcia wynosi 12 mln PLN. Wartość ostateczna będzie zależała od realizowanych działań.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Horyzont 2020: Priorytet 2: Wiodąca pozycja w przemyśle.</li> <li>• PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa I : Wsparcie prowadzenia prac B+R przez przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa II: Wsparcie otoczenia i potencjału przedsiębiorstw do prowadzenia działalności B+R+I; Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach; Oś priorytetowa IV: Zwiększenie potencjału naukowo- badawczego.</li> <li>• RPO Województwa Pomorskiego: Oś priorytetowa 1: Komercjalizacja wiedzy; Oś priorytetowa 2: Przedsiębiorstwa.</li> <li>• PO Wiedza Edukacja Rozwój: Oś IV Innowacje społeczne i współpraca ponadnarodowa.</li> <li>• Środki własne Partnerów.</li> <li>• Środki z funduszy UE (np. Horyzont 2020, PO Innowacyjny Rozwój, RPO Województwa Pomorskiego, PO Wiedza Edukacja Rozwój)</li> </ul>



<p>4. Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna</p>	<p>2015-2020</p>	<p>Wartość szacunkowa całego przedsięwzięcia wynosi 127 mln PLN. Wartość ostateczna będzie zależała od realizowanych działań. W tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Z nurtem potrzeb – edukacja gotowa na wyzwania rynku – 10 mln PLN,</li> <li>• Centrum Kompetencji dla sektora Usług Wspólnych BPO/SSC – 20 mln PLN;</li> <li>• LivingLab Centrum Technologii Hiperbarycznych – 38,8 mln PLN,</li> <li>• Komerccjalizacja i proces inkubacji projektów badawczo-rozwojowych – 35,41 mln PLN.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa I Wsparcie prowadzenia prac B+R przez Przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa II: Wsparcie otoczenia i potencjału przedsiębiorstw do prowadzenia działalności B+R+I; Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach.</li> <li>• RPO Województwa Pomorskiego: Oś priorytetowa 1: Komerccjalizacja wiedzy; Oś priorytetowa 2: Przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa 3: Edukacja; Oś priorytetowa 4: Kształcenie zawodowe; Oś Priorytetowa 5: Zatrudnienie; Oś priorytetowa 6: Integracja.</li> <li>• PO Wiedza Edukacja Rozwój: Oś I osoby młode na rynku pracy; Oś II Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji; Oś III Szkolnictwo wyższe dla gospodarki i rozwoju; Oś IV Innowacje społeczne i współpraca ponadnarodowa. Środki własne potencjalnych Partnerów.</li> </ul>
<p>5. Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów</p>	<p>2015-2020</p>	<p>Wartość szacunkowa całego przedsięwzięcia wynosi 11 mln PLN. Wartość ostateczna będzie zależała od realizowanych działań.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach.</li> <li>• Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego Oś Priorytetowa 2 : Przedsiębiorstwa.</li> <li>• PO "Rybnactwo i Morze" Priorytet Unii „Promowanie rybnactwa zrównoważonego, zasobooszczędneho, innowacyjnego i opartego na wiedzy.</li> <li>• Środki własne Partnerów.</li> </ul>

## 9. RAPORT Z PARTYCYPACJI SPOŁECZNEJ

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

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

Działania związane z partycypacją społeczną projektu operacyjnego Programu w zakresie rozwoju gospodarczego odbywały się wielotorowo. Do najważniejszych należały spotkania, konsultacje bezpośrednie, prezentacja założeń w trakcie warsztatów i dyskusja nad nimi oraz przekazywanie do zaopiniowania projektu Programu do szerokiej grupy Partnerów społecznych.

### Główne działania związane z przebiegiem konsultacji, partycypacją społeczną

- Zwrócenie się z prośbą o zaopiniowanie Proponowanych w ramach projektu przedsięwzięć. Zwrócono się do przedstawicieli firm, organizacji pozarządowych, uczelni z terenów OF Dolina Logistyczna ( m.in. Risk CE, Fundacja Gospodarcza Gdynia, Morski Instytut Rybacki, Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza).
- Zwrócenie się z prośbą o zaopiniowanie Projektów Programów Operacyjnych. Z zapytaniem zwrócono się do wszystkich Partnerów Projektu oraz członków zespołów merytorycznych. Wśród Partnerów wytypowano specjalizujące się jednostki i osoby do zaopiniowania konkretnych Programów Operacyjnych. Dodatkowo zwrócono się o opinie do przedstawicieli przedsiębiorców, uczelni, organizacji zainteresowanych projektem OF Dolina Logistyczna.
- Wykonawca dokonał szeregu indywidualnych konsultacji w zakresie PO Rozwój Gospodarczy z przedstawicielami Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, Polskiego Klastra Morskiego, Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., Akademii Morskiej i Instytutu Rozwoju).

### Podsumowanie etapu partycypacji

- Większość Partnerów odpowiedziało pozytywnie na przesłany projekt Programu, wysyłając informacje o nie wnoszeniu do projektu swoich uwag.
- Otrzymane, uwagi i sugestie posłużyły do wprowadzenia zmian w projekcie Programu Operacyjnego Rozwój Gospodarczy. Uwagi dotyczyły głównie chęci uczestniczenia w przedsięwzięciach, oraz występowania obszarów problemowych na terenach danych gmin.
- Uwagi otrzymane od Zarządu Portu Morskiego Gdynia S.A. stały się przyczyną przeformułowania zawartości części projektów i dodania nowych.

## ZAKOŃCZENIE

Dolina Logistyczna stanowi unikatowy w skali kraju obszar funkcjonalny. Jego rzeczywistość gospodarcza jest w znacznej mierze kształtowana przez funkcje logistyczne, co wynika z obecności wszystkich rodzajów transportu: morskiego – związanego z Portem Gdynia, lotniczego (infrastruktura lotniska Gdynia-Oksywie), kolejowego oraz drogowego. Stanowi to główną determinantę przyszłego rozwoju, opartego na zróżnicowanej i konkurencyjnej działalności gospodarczej w ramach platformy multimodalnej.

Dlatego też niezwykle istotne jest wielowymiarowe podejście do problematyki rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna, które powinno opierać się na pięciu filarach:

- Zapewnieniu dostępności wysoko wykwalifikowanych kadr dla branży TSL,
- Wsparciu rozwoju branży portowo-morskiej oraz powiązań między przedsiębiorstwami,
- Rozwoju inteligentnych przemysłów i usług morskich,
- Wsparciu transformacji branży stoczniowej i offshore,
- Promocji ukierunkowanej na pozyskiwanie zewnętrznych inwestorów.

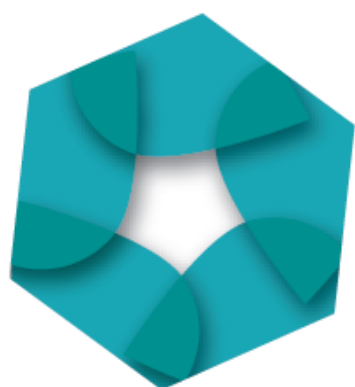
Kształtowanie kompetencji zasobów ludzkich na rynku pracy wpłynie na zwiększenie stopnia dostosowania edukacji do potrzeb rynku pracy i zapewni dostępność siły roboczej przedsiębiorstwom z OF Dolina Logistyczna. Wsparcie branży portowo-morskiej ma bezpośrednie przełożenie na atrakcyjność gospodarczą, stanowi rdzeń istoty OF Dolina Logistyczna. Z kolei oddziaływanie na powiązania między przedsiębiorstwami wspiera ich konkurencyjność m.in. dzięki grupowaniu w klastry, co umożliwia realizację bardziej złożonych zleceń przez grupę podmiotów oraz nawiązywanie kontaktów branżowych w skali globalnej. Rozwój inteligentnych przemysłów będzie stanowił niezwykle istotne tło dla rozwoju branży TSL – umożliwiając pozyskiwanie atrakcyjnych zleceń i wzrost potencjału transportowego. Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore opiera się na istniejącym potencjale przedsiębiorstw, Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i Maista Gdyni w przestrzeni po dawnej Stoczni Gdynia. Z kolei promocja regionu i wszystkich wyżej wymienionych aspektów rozwoju umożliwi aktywne i skuteczne pozyskiwanie inwestorów spoza OF Dolina Logistyczna, których zaangażowanie będzie stanowiło dodatkowe wzmocnienie lokalnego rynku pracy i przedsiębiorczości.

## SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Panowane inwestycje infrastrukturalne w transporcie kolejowym w rdzeniu OF Dolina Logisytyczna .....	9
Rysunek 2. Planowane drogowe inwestycje infrastrukturalne poprawiające dostępność Portu Gdynia. ....	10
Rysunek 3. Kierunki dojazdów do pracy mieszkańców obszaru funkcjonalnego Dolina Logisytyczna w 2011 r. ....	16
Rysunek 4. Kategorie interwencji z uwzględnieniem nadmorskiego położenia i procesów metropolizacji .....	21
Rysunek 5. Działania w ramach PO Rozwój gospodarczy OF Dolina Logisytyczna. ....	23
Rysunek 6. Dostępność komunikacyjna terenów inwestycyjnych względem Portu Gdynia (po realizacji OPAT) .....	54

## SPIS TABEL

Tabela 1. Analiza SWOT dotycząca sfery „gospodarka” dla OF Dolina Logisytyczna.....	7
Tabela 2. Obszary problemowe OF Dolina Logisytyczna wynikające z położenia nadmorskiego .....	13
Tabela 3. Obszary problemowe OF Dolina Logisytyczna wynikające z metropolitalności.....	18
Tabela 4. Wskaźniki osiągnięcia/stopnia realizacji celów strategicznych .....	43
Tabela 5. Potencjał rozwojowy kluczowych przedsięwzięć .....	45
Tabela 6. Przedsięwzięcia proponowane w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Gospodarczy NOU NORDA i Programu Operacyjnego Rozwój Gospodarczy Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logisytyczna .....	46
Tabela 7. Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego OF Dolina Logisytyczna a priorytety rozwoju Portu Gdynia .....	49
Tabela 8. Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego OF Dolina Logisytyczna a priorytety rozwoju lotniska Gdynia-Oksywie .....	51
Tabela 9. Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego OF Dolina Logisytyczna a priorytety Pomorskiej SSE .....	52



# NORDA

PÓŁNOCNY BIEGUN WZROSTU

**Gdynia, 2015**

# Projekt Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami dla obszaru funkcjonalnego **Dolina Logistyczna 2020** z perspektywą 2050



Redakcja i opracowanie



## Spis treści

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

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



## STRESZCZENIE

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

Pozostałe projekty programów operacyjnych dotyczą:

- rozwoju transportu
- rozwoju gospodarczego

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

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

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

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

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

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

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

Odniesienie do dokumentów i zapewnienie zgodności:

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

**Pojęcia wykorzystywane w dokumencie:**

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

# 1. ROZWÓJ PRZESTRZENNY DOLINY LOGISTYCZNEJ W DOKUMENTACH STRATEGICZNYCH

## 1.1 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

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

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

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

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

## 1.2 Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2020

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

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

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

Ponadto jest to obszar, w którym występują następujące zjawiska:

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

### 1.3 Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020

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

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

### 1.4 Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku

Wizję Portu Gdynia określono w Strategii następująco:

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

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

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

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

Wynikiem wieloaspektowej analizy było zdefiniowanie czterech priorytetów:

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

- Priorytet 4 – Port przyjazny otoczeniu;

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

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

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

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

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

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

Cel główny osiągany jest przez trzy cele strategiczne:

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

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

## 2. CELE PROGRAMU

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

Obszary kluczowe **rdzenia** tworzą:

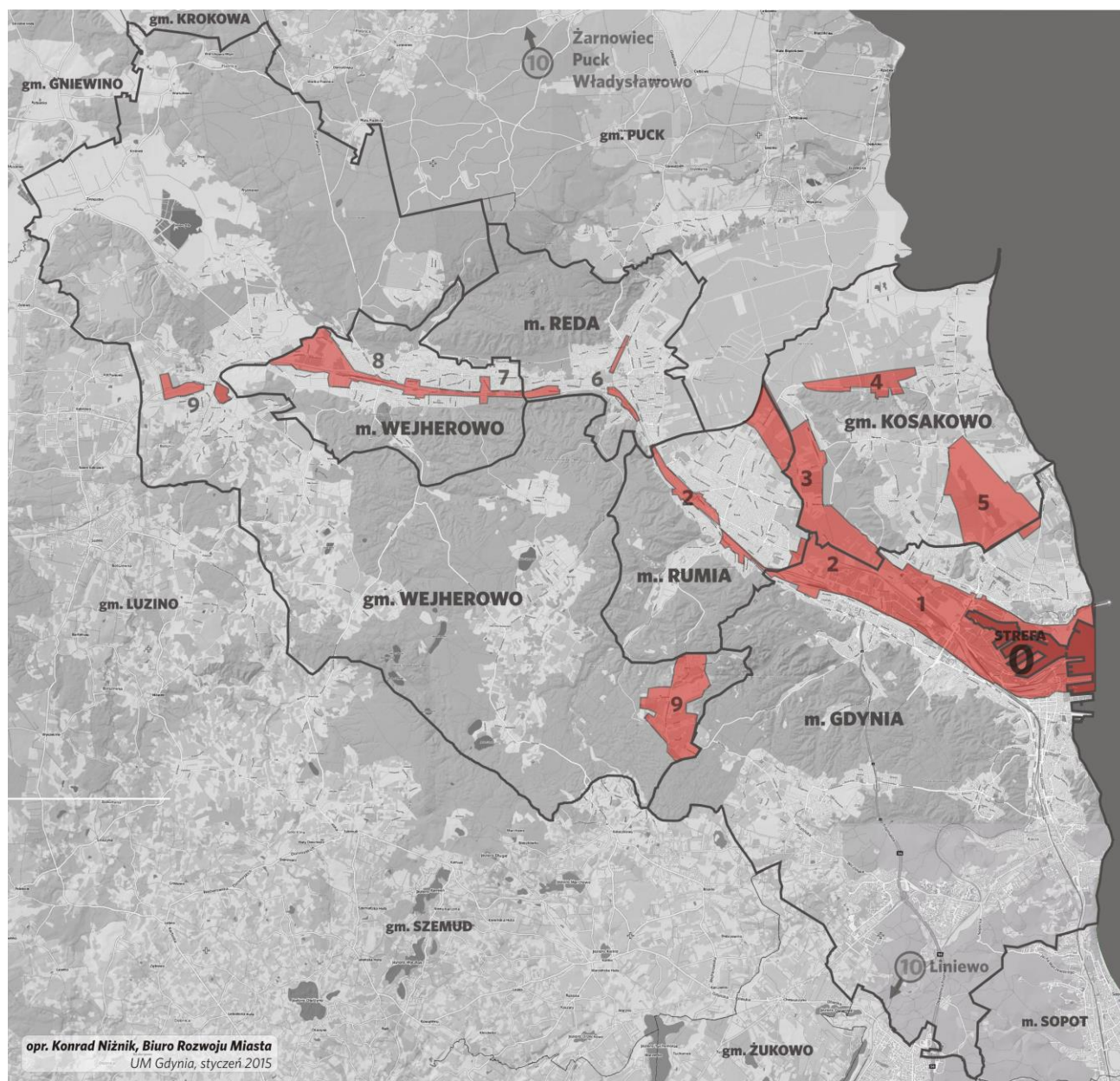
- 1, (2) – bezpośrednie zaplecze Portu Gdynia na terenie miasta Gdynia, do granic administracyjnych z Rumią i Kosakowem;
- 2, 3, 4 – obszary przylegające do terenów wskazanych powyżej – na terenie Rumii i Kosakowa;
- 5 – tereny Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie (w realizacji) i tereny przylegające.

W skład obszarów rozproszonych – perspektywicznych wchodzi:

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

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

Rysunek 1. Delimitacja obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna



Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, UM Gdynia

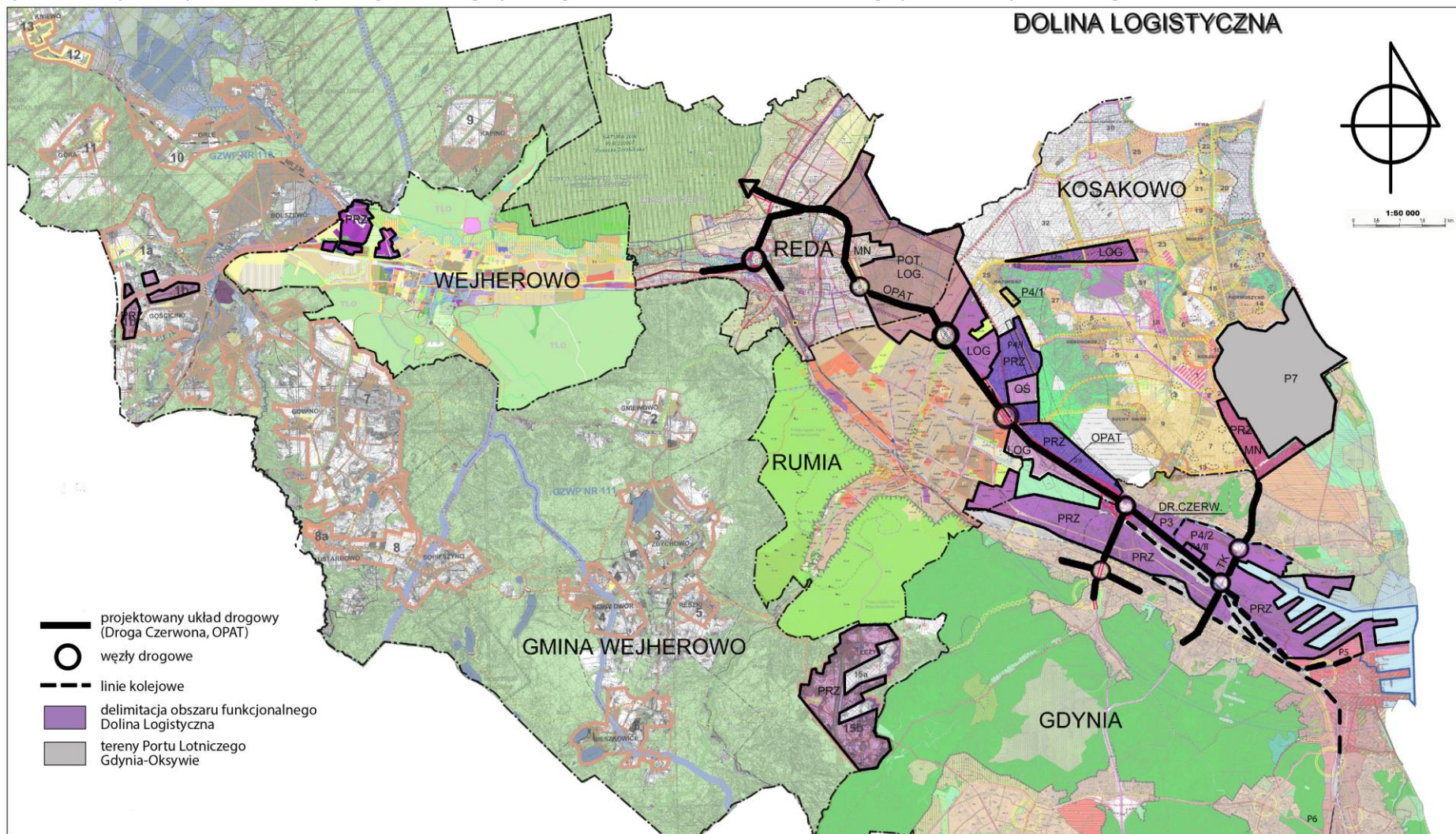
Delimitacja powinna objąć również tereny wokół wskazanych stref tak, aby tworzyły zwarty obszar, który mógłby zostać objęty zintegrowanym procesem planistycznym.

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

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

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

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



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



### 3. DIAGNOZA OBSZARÓW PROBLEMOWYCH

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

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

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

#### 3.1 Obszar Problemowy 1: Nadmorskość a rozwój przestrzenny

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

- Potrzeby ekspansji przestrzennej i funkcjonalnej portu poza jego granice.
- Zmiany jakościowe funkcjonowania portu (ukierunkowanie na port IV-V generacji).

- Dynamiczny rozwój przestrzenny funkcji transportowych, w tym przede wszystkim portowych.
- Ograniczenia rozwojowe wynikające z sąsiedztwa obszarów chronionych.
- Braki terenowe w obszarze portu dla funkcji logistycznych.
- Przenikanie się planowania/zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich z lądowymi.

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

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

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

### 3.2 Obszar Problemowy 2: Metropolitalność a rozwój przestrzenny

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

- zrównoważenie funkcjonalne subregionu Gdynińskiego,
- możliwość realizacji dynamicznego scenariusza rozwoju subregionu Gdynińskiego,

- domknięcie północnego węzła multimodalnego przez realizację drogi krajowej OPAT.

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

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

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

### 3.3 Obszar Problemowy 3: Transformacja<sup>1</sup> zagospodarowania terenów na poziomie lokalnym

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

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

W zakresie transformacji najistotniejsze obszary problemowe dotyczą:

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

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

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

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

## 4. RODZAJE WYMAGANYCH INTERWENCJI

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

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



Źródło: opracowanie własne.

Należy przyjąć i wdrożyć następujące rodzaje interwencji:

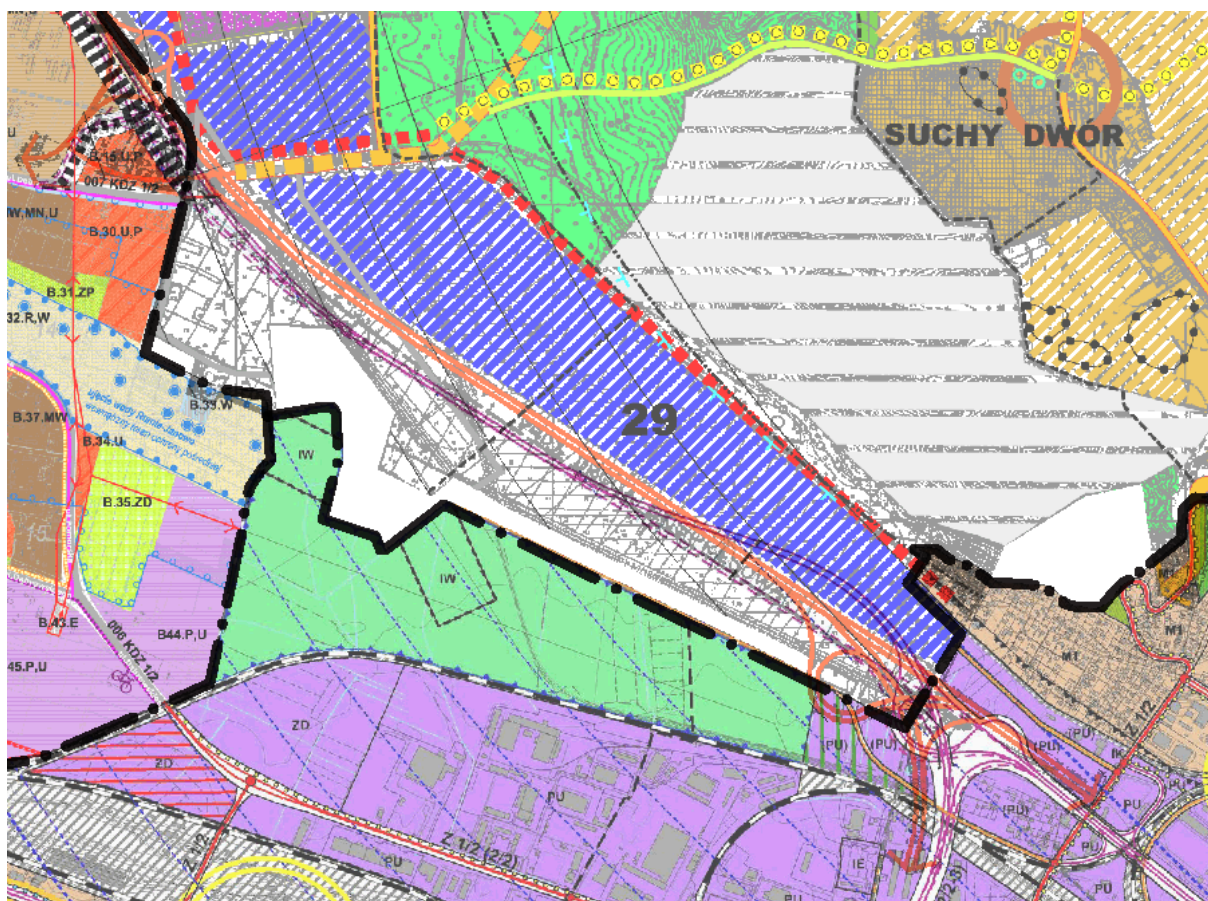
- Stworzenie podstaw prawnych i organizacyjnych do realizacji planowania funkcjonalnego na poziomie subregionalnym;
- Koordynowanie procesów aktualizacji i tworzenia opracowań planistycznych na obszarze funkcjonalnym;
- Zabezpieczenie w opracowaniach planistycznych terenów inwestycyjnych oraz niezbędnych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

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

## 5. OPIS KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ

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

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

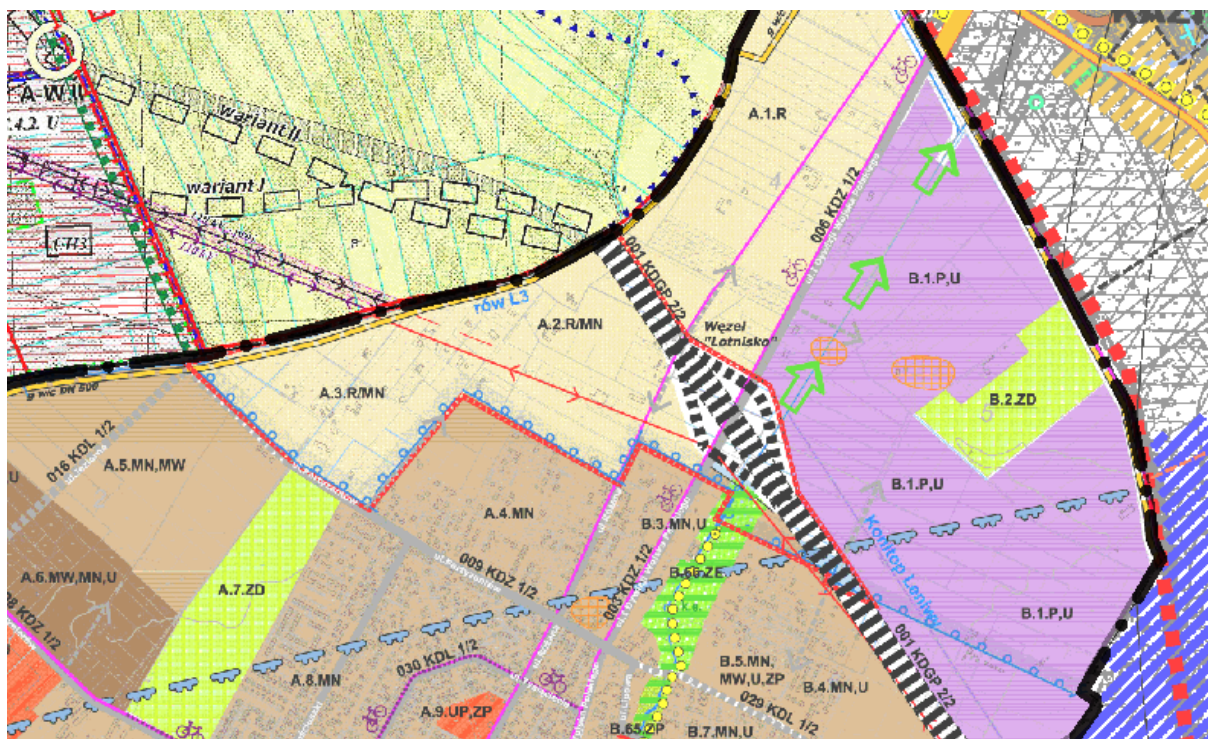


Źródło: opracowanie własne na podstawie suikzp gminy Gdynia, suikzp gminy Kosakowo i suikzp gminy Rumia.

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

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

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



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

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

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

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

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

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

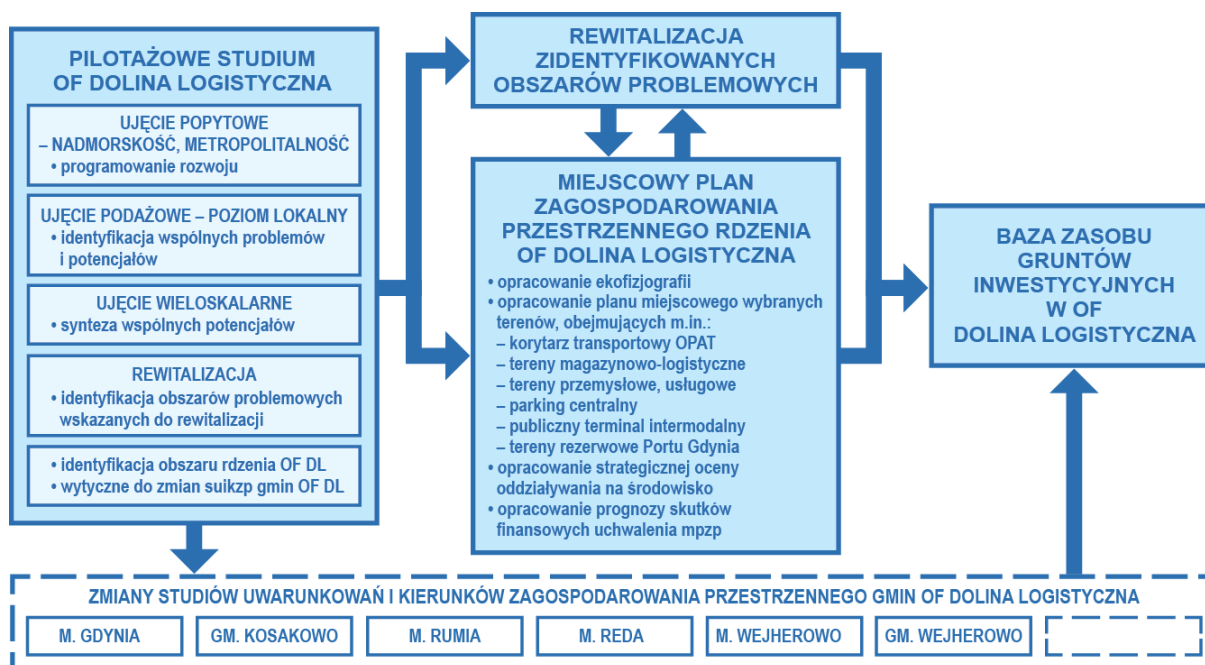
Plan taki powinien być poprzedzony opracowaniem w formie eksperymentalnego pilotażowego studium obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna, które swoim zakresem powinno objąć:

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

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

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

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



Źródło: opracowanie własne.

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



## 5.1 Przedsięwzięcie 1: Pilotażowe studium obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- rewitalizację zdegradowanych wielofunkcyjnych przedwojennych obszarów zabudowy miejskiej;
- rewitalizację obszarów przemysłowych, pokolejowych i powojkowych,
- rewitalizację blokowisk, w tym szczególnie blokowisk wzniesionych w technologii wielkopłytowej<sup>2</sup>

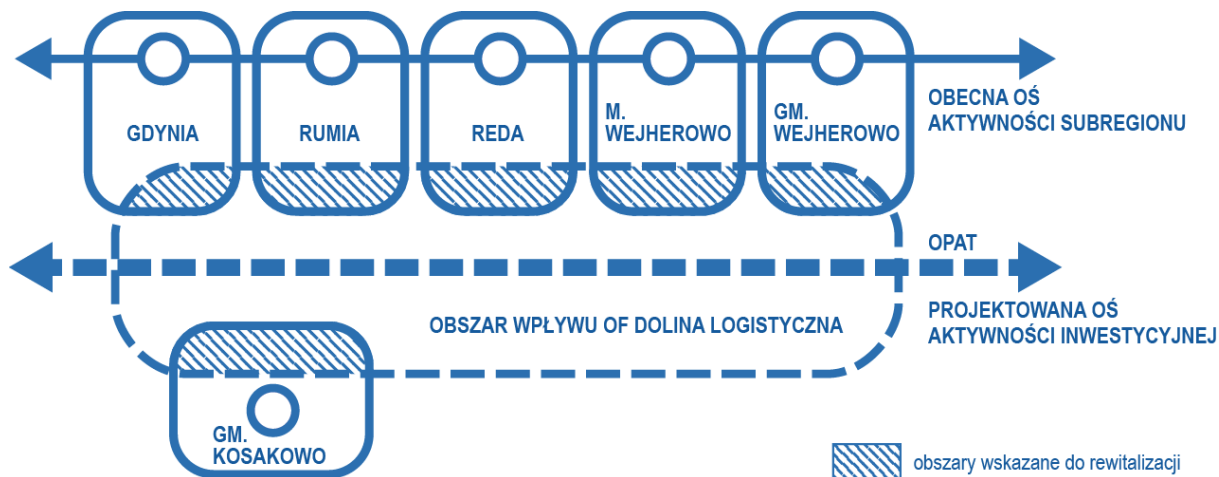
Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych stanowi:

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

<sup>2</sup> Ziobrowski Z., 2009, Rewitalizacja miast polskich tom 1, Instytut Rozwoju Miast, Kraków

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

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



Źródło: opracowanie własne.

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

### 5.3 Przedsięwzięcie 3: Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna

Miejskowe plany zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego Doliny Logistycznej stanowią:

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

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

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

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

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

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

## 6. POTENCJAŁ ROZWOJOWY KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ

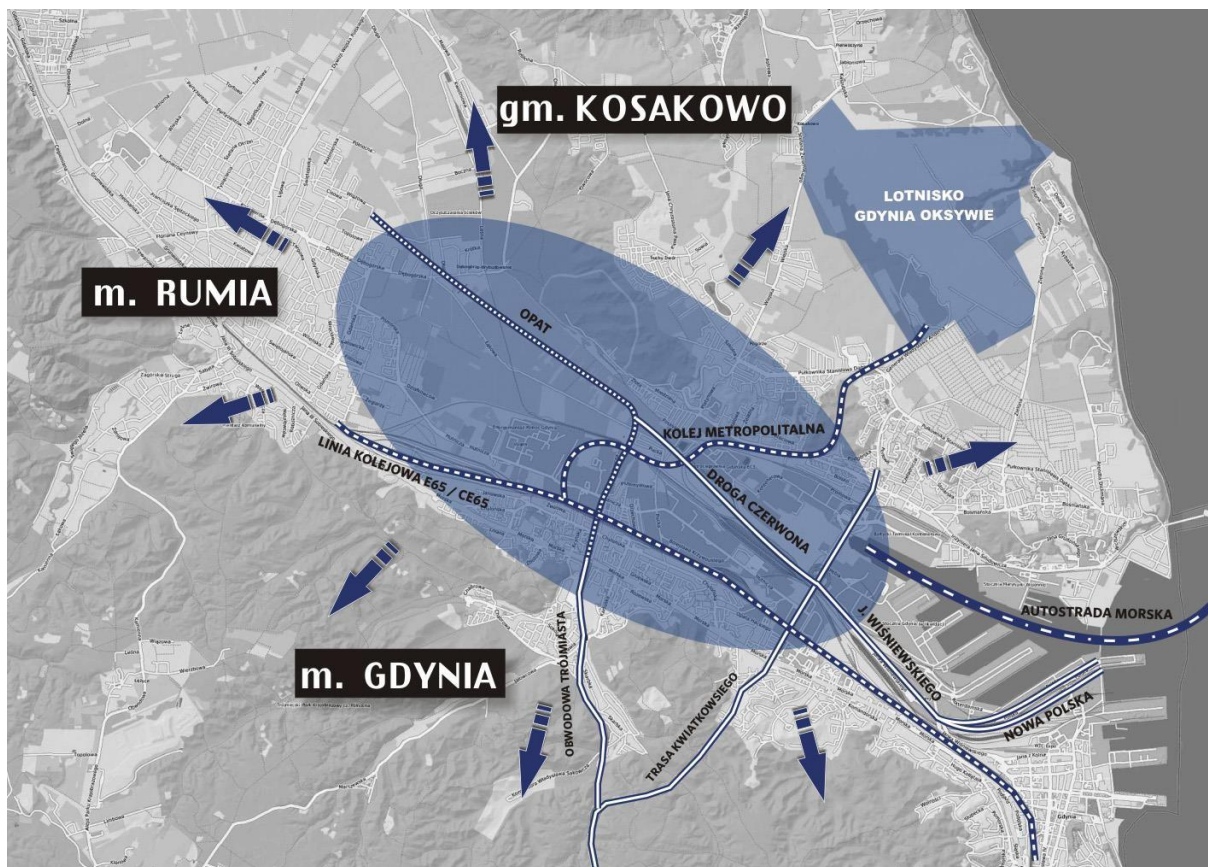
Realizacja kluczowych przedsięwzięć uwzględnionych w Programie Operacyjnym rozwoju przestrzennego i gospodarki gruntami obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna dotyczy 6 gmin miejskich i wiejskich, będących inicjatorami jej powstania i obejmuje obszar o łącznej powierzchni ok. 2.610 ha.

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

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

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

Rysunek 8. Potencjały i powiązania obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna



Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, UM Gdynia.

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

Przestrzeń rozwojowa tego pasma ma silne powiązania lądowe w kierunkach:

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

Zintegrowane planowanie prowadzone będzie w trzech aspektach uwzględniających:

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

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

## 7. SYNERGIA POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH OBSZARÓW FUNKcjONALNYCH DOLINA LOGISTYCZNA ORAZ NOU NORDA

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

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

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

Zadaniem takiego ujęcia powinno być:

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



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

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

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

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

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

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

Bariery rozwoju NOU NORDA wynikają z:

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

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

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

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

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

### 8.1 Dolina Logistyczna a Port Gdynia

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

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

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

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

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

## 8.2 Dolina Logistyczna a Port Lotniczy Gdynia-Oksywie

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

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

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

### 8.3 Dolina Logistyczna a rozwój Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

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

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

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

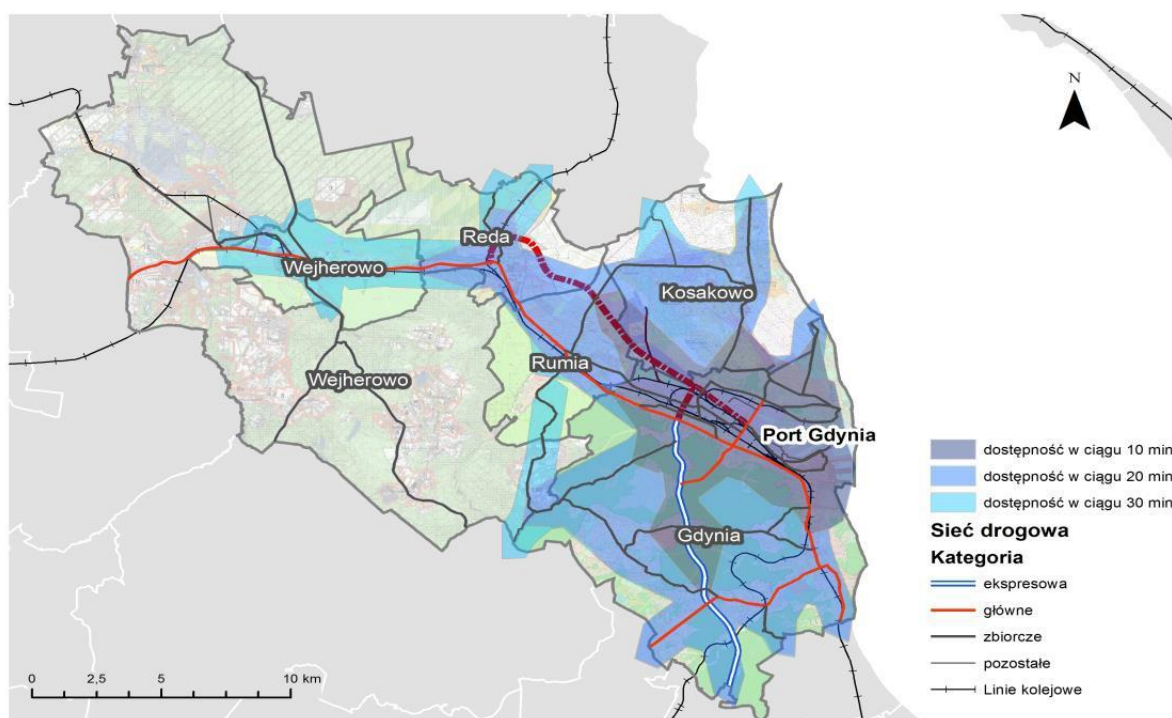
Podstrefa PSSE „Bałtycki Port Nowych Technologii w Gdyni” to projekt biznesowy wspierania rozwoju przedsiębiorczości w regionie, łączenia nowatorskich idei technologicznych z produkcją i usługami w skali globalnej – w procesie rewitalizacji terenów po dawnej Stoczni Gdynia SA. Dysponuje atrakcyjnym uzbrojonym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

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

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

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

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



Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, UM Gdynia.

## 8.4 Dolina Logistyczna a Obszar Metropolitalny Trójmiasta

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

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

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

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

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

Potencjał demograficzny obu podsystemów tworzących łącznie aglomerację trójmiejską<sup>3</sup> wynosi 1.389,5 tys. mieszkańców, w tym podsystem gdyński liczy 587,2 tys. osób, tj. 42,2% całej aglomeracji.

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

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

Proporcje dotyczące umiastowienia obu subregionów kształtują się natomiast odwrotnie.

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

Na tle analizy potencjalnego OM subregionu gdyński wyróżnia:

- Położenie nadmorskie (288 km linii brzegowej morza w obrębie subregionu), bezpośredni styk śródmieścia Gdyni z portem oraz styk długiej osi śródmieścia Gdyni z morzem;
- Policentryczność i umiastowienie (75,3% ludności miejskiej w subregionie);

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



- Pasmowość procesów urbanizacji i nierównowaga funkcjonalna w obrębie pasma (przewaga funkcji mieszkaniowych i brak miejsc pracy);
- Nadmierne przemieszczenia dzienne (dojazdy do pracy) wynikające z nierównowagi funkcjonalnej pasm urbanizowanych;
- Stosunkowo niewielki zakres procesów suburbanizacji (nie dotyczy to gmin bezpośrednio przyległych do granic administracyjnych Gdyni (np. gm. Szemud).

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

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

## 9. INDYKATYWNY PLAN FINANSOWY Z HARMONOGRAMEM REALIZACJI

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

Programy:

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

## 10. PLAN MONITOROWANIA REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘĆ

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

- Nadmorskość a rozwój przestrzenny,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Obszary kluczowe **rdzenia** tworzą:

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

W skład obszarów rozproszonych – perspektywicznych wchodzi:

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

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

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

## 12. RAPORT Z PARTYCYPACJI SPOŁECZNEJ

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

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

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

Główne działania związane z przebiegiem konsultacji, partycypacją społeczną:

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

### Podsumowanie etapu partycypacji:

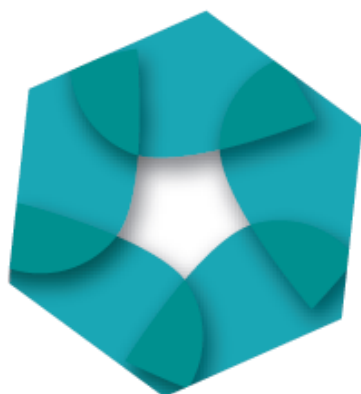
- Większość Partnerów odpowiedziało pozytywnie na przesłany projekt Programu, wysyłając informacje o nie wnoszeniu do projektu swoich uwag.
- Otrzymane, uwagi, sugestie w znacznej części umieszczono w projektach Programów Operacyjnych. Uwagi dotyczyły głównie chęci uczestniczenia w przedsięwzięciach,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

## LITERATURA

- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, przyjęta przez Radę Ministrów dnia 13 grudnia 2011 r.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, uchwała Nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r. [dostęp 12-16 stycznia 2015];  
[http://urząd.pomorskie.eu/pl/dokumenty\\_strategiczne/plan\\_zagospodarowania\\_przestrzennego](http://urząd.pomorskie.eu/pl/dokumenty_strategiczne/plan_zagospodarowania_przestrzennego)
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, Załącznik nr 1 do Uchwały nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 roku. [dostęp 19-23 stycznia 2015]; [http://www.pomorskie.eu/res/strategia2020/pomorskie\\_srwp2020.pdf](http://www.pomorskie.eu/res/strategia2020/pomorskie_srwp2020.pdf)
- Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku, przyjęta przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy 11 sierpnia 2014 roku;  
<http://www.port.gdynia.pl/pl/port/strategia-rozwoju?showall=1&limitstart=>
- Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050;
- Strategia rozwoju gminy Kosakowo 2008-2020
- Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego gminy Wejherowo na lata 2014-2021, Załącznik nr 1 do Uchwały Nr XXXII/367/2013 Rady Gminy Wejherowo z 26 czerwca 2013 r.;
- Strategia Rozwoju Wejherowa na lata 2012-2022;
- Strategia Rozwoju Miasta Rumii;
- Strategia Rozwoju Miasta Reda do 2020 roku;
- Strategia Rozwoju Gdyni;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Wejherowa;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wejherowo;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rumii;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Redy;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kosakowo;
- Biała Księga Infrastruktury 2013;
- Strategia rozwoju transportu do 2020 roku;
- Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku, Min. Gosp. Morskiej 2007;
- Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020, MTBiGM 2013;
- Dolina Logistyczna – SMAB (projekt SoNorA) – Gdynia 2011
- Gateway Function in Cities – Eson – Territorial Observation No. 9, 2013 Luxemburg

## SPIS RYSUNKÓW

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



# NORDA

PÓŁNOCNY BIEGUN WZROSTU

**Gdynia 2015**



# Projekt Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego **Dolina Logistyczna 2020** z perspektywą 2050



Redakcja i opracowanie



## Spis treści

1. CELE PROGRAMU .....	4
2. ZDIAGNOZOWANE OBSZARY PROBLEMOWE.....	5
2.1. Obszary problemowe wynikające z nadmorskiego położenia .....	6
2.2. Obszary problemowe wynikające z procesów metropolizacji .....	10
3. RODZAJE WYMAGANEJ INTERWENCJI.....	14
4. OPIS KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ.....	17
4.1. Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT) .....	18
4.2. Budowa Drogi Czerwonej .....	22
4.3. Przystosowanie Estakady Kwiatkowskiego do standardu strategicznej drogi konwencjonalnej 25	
4.4. Budowa ulicy Nowej Węglowej.....	28
4.5. Budowa ulicy Derdowskiego .....	31
4.6. Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni.....	33
4.7. Modernizacja linii kolejowej nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Gdynia .....	35
4.7.1. Alternatywny ciąg transportowy Bydgoszcz – Trójmiasto, etap I i etap II wraz z elektryfikacją .....	35
4.7.2. II etap rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM.....	36
4.8. Modernizacja linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk i wydłużenie linii SKM do Wejherowa.....	39
4.9. Budowa kolei aglomeracyjnej Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia-Oksywie .....	41
4.10. Rewitalizacja linii kolejowej nr 230 .....	43
4.11. Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie.....	45
4.12. Budowa publicznego terminala intermodalnego .....	47
4.13. Budowa parkingu centralnego do obsługi Portu Gdynia i Doliny Logistycznej .....	50
4.14. Budowa dworca autobusowego.....	52
5. PLAN MONITOROWANIA KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ .....	54
6. POTENCJAŁ ROZWOJOWY KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ.....	57
7. SYNERGIA POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH OBSZARÓW REGIONALNYCH DOLINA LOGISTYCZNA I NOU NORDA .....	60
7.1. Synergia potencjałów rozwojowych na obszarze Gdyni .....	63
7.2 Synergia potencjałów rozwojowych na obszarze Kosakowa .....	66
8. SYNERGIA POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH DOLINA LOGISTYCZNA Z INNYMI PODMIOTAM .....	69
8.1. Dolina Logistyczna a Port Gdynia .....	69

8.2 Dolina Logistyczna a Port Lotniczy Gdynia-Oksywie .....	70
8.3 Dolina Logistyczna a rozwój Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej .....	72
8.4 Dolina Logistyczna a Obszar Metropolii .....	73
9. INDYKATYWNY PLAN FINANSOWY Z HARMONOGRAMEM REALIZACJI.....	76
10. PLAN MONITOROWANIA REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘĆ .....	78
11. RAPORT Z PARTYCYPACJI SPOŁECZNEJ .....	79
Spis rysunków .....	80
Spis tabel .....	80
Literatura .....	81

## 1. CELE PROGRAMU

Celem Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna jest rozwinięta infrastruktura systemu transportowego, stanowiąca przewagę konkurencyjną wobec innych obszarów. Realizacja celu będzie oparta o kierunki i sposoby realizacji priorytetów zawartych w Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050, tj.:

- Rozwój infrastruktury drogowej,
- Rozwój infrastruktury kolejowej,
- Wykorzystanie infrastruktury Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie,
- Integracja infrastruktury transportu.

Działania zawarte w Strategii pozwolą na osiągnięcie wewnętrznej spójności transportowej regionu, umocnienie pozycji transportu zbiorowego oraz efektywne połączenie drogowego i kolejowego układu transportowego z systemem krajowym i europejskim. Działania wpisują się w cel operacyjny Województwa Pomorskiego w zakresie mobilności: sprawny system transportowy, a w zakresie Position Paper KE – kierunek działań związany z poprawą dostępności.

Program Operacyjny służy realizacji celów zapisanych w Strategii rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku – i w dalszej perspektywie, a także celów innych przedsiębiorstw sektora Transport-Spedycja-Logistyka, prowadzących działalność gospodarczą i usługową w strefie „Doliny Logistycznej”.

Program Operacyjny w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna, służy realizacji Strategii zrównoważonego rozwoju Obszaru Funkcjonalnego „Dolina Logistyczna” a tym samym, realizacji polityki transportowej Unii Europejskiej.

## 2. ZDIAGNOZOWANE OBSZARY PROBLEMOWE

Kluczowe obszary problemowe w zakresie transportu zostały zaprezentowane na tle dwóch podstawowych kategorii determinujących rozwój Doliny Logistycznej, mianowicie:

- **Nadmorskiego położenia** rozumianego jako położenie Doliny Logistycznej w sąsiedztwie portu morskiego, co stwarza przewagę konkurencyjną związaną z możliwością wykorzystania transportu morskiego, ale generuje także specyficzne problemy związane ze stykiem lądu i morza – zwłaszcza z zapewnieniem dostępności infrastruktury transportu lądowego o wysokiej przepustowości.
- **Metropolizacji**, która wymaga osadzenia infrastruktury transportowej Doliny Logistycznej jako komponentu „węzła miejskiego” Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego (MEGA Gdańsk), leżącego w strefie „ostatniej mili” korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk. W zakresie transportu wiąże się to z integracją funkcji portowych z pozostałą tkanką miejską. Z jednej strony miejskie otoczenie portu blokuje rozwój przestrzenny portu, a z drugiej zapewnia mu w pełni samowystarczające zaplecze w postaci infrastruktury, instytucji i zasobów ludzkich.

Diagnozę obszarów problemowych oparto na opisanych powyżej wymiarach oraz problemach poszczególnych jednostek terytorialnych (miast i gmin) partycypujących w przedsięwzięciu związanym z obszarem funkcjonalnym Dolina Logistyczna. Diagnoza została wyprowadzona z części analizy SWOT Strategii Doliny Logistycznej, która w obszarze „transportu” zdefiniowała kwestie zaprezentowane w Tabeli 1.

Tabela 1 Analiza SWOT dotycząca sfery „transport” dla OF Dolina Logistyczna

Mocne strony	Słabe strony
Położenie w węźle Korytarza Bałtyk-Adriatyk i Korytarza Północnego; Dynamicznie rozwijający się port morski; Dobra dostępność transportem lotniczym; Zaplecze metropolitalne; Zaplecze OF Doliny Logistycznej; Zaplecze NOU NORDA.	Brak funduszy na rozwój „Doliny Logistycznej”, w tym przede wszystkim na rozwój infrastruktury transportu intermodalnego; Niedostosowanie infrastruktury transportowej do zmieniających się potrzeb Portu Gdynia; Centralne położenie portu w obszarze Gdyni; Występowanie ruchu mieszanego – portowego i miejskiego na sieci drogowej rdzenia obszaru; Brak spójnej polityki transportowej i zintegrowanego zarządzania infrastrukturą transportową w obszarze całego „węzła miejskiego” (Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego).
Szanse	Zagrożenia
Rosnąca konkurencyjność portów w Gdańsku i Szczecinie/Świnoujściu; Rozbudowa sieci drogowej (Droga Czerwona i OPAT)	Rozbudowa terminali logistycznych, należących do portów Morza Północnego – strefie korytarza Bałtyk-Adriatyk;

Realizacja „terminala publicznego” i modernizacja stacji Gdynia Port; Modernizacja linii kolejowej nr 202 i wydłużenie linii SKM do Wejherowa; Inicjatywa modernizacji Magistrali Węglowej na odcinku Chorzów – Nowa Wieś Wielka – Maksymilianowo – Kościerzyna – Gdynia Port; Uruchomienie lotniska Gdynia- Oksywie; Rewitalizacja linii kolejowej nr 230; Spójność celów inicjatywy Dolina Logistyczna z celami europejskiej polityki spójności.	Prawne i społeczne ograniczenia przewozu przez obszar aglomeracji towarów z / do portu; Brak środków na realizację inwestycji; Postępująca kongestia na drogach w obszarze portu.
---	---

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategia Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna, s. 42-43

## 2.1. Obszary problemowe wynikające z nadmorskiego położenia

Obszar Doliny Logistycznej i jej funkcje determinowane są przez nadmorskie położenie. Biorąc pod uwagę możliwości rozwoju gospodarczego, w zakresie nadmorskiego położenia są one głównie zdeterminowane przez Port Gdynia i poziom dostępności komunikacyjnej terminali i terenów perspektywicznych ze względu na dalszy rozwój Doliny Logistycznej (np. publiczny terminal intermodalny Gdynia Towarowa w pobliżu węzła OPAT z wykorzystaniem bocznicy kolejowej OLPP w Dębogórz). OF Doliny Logistycznej cechuje się potencjałem rozwojowym wszystkich gałęzi i form transportu – zarówno drogowego, kolejowego, jak i lotniczego, a przede wszystkim – morskiego. Ograniczeniem dla rozwoju gospodarczego są jednak deficyty zidentyfikowane w obszarze infrastruktury (dostęp do portu od strony lądu) oraz położenia portu wokół Kanalu Portowego, tworzących swego rodzaju trudność transportową w funkcjonowaniu OF Doliny Logistycznej i Gdyni, wynikające z nadmorskiego położenia.

W zakresie transportu generuje to specyficzne obszary problemowe wynikające z:

- istnienia „wąskich gardeł” infrastruktury transportowej, w tym przede wszystkim drogowej i kolejowej, a także lotniczej, co stanowi ograniczenie rozwoju branży TSL i obniża konkurencyjność OF Doliny Logistycznej i całego obszaru metropolitalnego względem innych portowych metropolii bałtyckich;
- linii brzegowej jako trudności dla transportu lądowego i morskiego.

### Słabo rozwinięta infrastruktura transportowa

Kluczową barierą dla rozwoju OF Doliny Logistycznej są problemy infrastruktury transportowej utrudniające funkcjonowanie i rozwój obszarów zlokalizowanych poza portem morskim. Dalszy rozwój Portu w dużej mierze uzależniony jest od realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych poprawiających jego dostępność od strony lądu, zarówno transportem kolejowym jak i drogowym.

Jak wykazano w „Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050” oraz w Strategii Rozwoju nadmorskiego Obszaru Usługowego NORDA, poważnym wyzwaniem dla transportu kolejowego jest zdolność przepustowa niektórych odcinków sieci kolejowej Trójmiejskiego Węzła Kolejowego, w warunkach dynamicznego wzrostu przewozów pasażerskich i towarowych. „Wąskim gardłem” jest również stacja Gdynia Port, w której zidentyfikowano następujące problemy:

- lokalizacja grup torowych względem zmieniających się funkcji portu, technologii transportu i skali potrzeb przewozowych,
- stan techniczny infrastruktury,
- przepustowość ogólnodostępnych linii kolejowych, torów i grup torowych w obrębie i otoczeniu stacji Gdynia Port.

Kolejnym elementem hamującym rozwój funkcji logistycznych jest odcinek linii kolejowej nr 202 Gdynia Chylonia – Rumia – Wejherowo – Lębork – (Słupsk – Szczecin), na którym występuje niewystarczająca przepustowość, wynikająca z jednego toru szlakowego. Ponadto na linii tej występuje duże zróżnicowanie przewozów, które spowodowane jest sezonowością ruchu do nadmorskich miejscowości, nie tylko obszaru NOU NORDA, ale również m.in. Łeby, Ustki i Kołobrzegu. Mankamentem ograniczającym rozwój Doliny Logistycznej może okazać się również brak tzw. trójmiejskiej obwodnicy towarowej, która umożliwiłaby przejazd pociągów towarowych (w tym przede wszystkim do Portu Gdynia) alternatywną trasą, tj. z pominięciem bardzo obciążonego odcinka tzw. średnicy trójmiejskiej, czyli odcinka Gdynia – Sopot – Gdańsk – Tczew.

Kolejnym zagrożeniem jest zły stan techniczny bocznic kolejowych zlokalizowanych na obszarze Doliny Logistycznej. W przewozach do Portu istotne ograniczenie stanowi przepustowość i brak elektryfikacji linii kolejowej nr 201. Trudności związane są także z ograniczeniami przewozów ponadgabarytowych i z przekroczoną skrajnią na niektórych nabrzeżach Portu.

W transporcie drogowym odnotowuje się problemy związane z utrudnieniami lub uniemożliwieniem przejazdów pojazdów nienormatywnych pomiędzy potencjalnymi terenami inwestycyjnymi Doliny Logistycznej, a poszczególnymi terminalami zlokalizowanymi w Porcie. Istotną barierę dla dalszego rozwoju funkcji portowo-logistycznych Gdyni stanowi zwłaszcza odcinek Estakady Kwiatkowskiego, łączący Port Gdynia z odcinkiem Trasy Kwiatkowskiego wybudowanym przy wsparciu funduszy unijnych. Stan techniczny i dopuszczalny nacisk na oś drogi na tym odcinku przy wysokim natężeniu ruchu kołowego są przesłanką do podjęcia pilnych działań zmierzających do poprawy skomunikowania portu morskiego z jego zapleczem lądowym, wśród których priorytetowe znaczenie ma budowa OPAT oraz odcinka Drogi Czerwonej, łączącej OPAT i port morski w Gdyni. Brak OPAT i Drogi Czerwonej wpływa na obniżenie efektywności obecnie realizowanych i planowanych inwestycji w przestrzeni portowej.

Sąsiedztwo atrakcyjnych terenów turystycznych (Półwysep Helski, Trójmiasto) jest przyczyną nadmiernego obciążenia infrastruktury drogowej, szczególnie w okresie letnim. Brak OPAT stanowi istotny czynnik pogłębienia zapaści transportowej części Obszaru Funkcjonalnego i utrudnia aktywizację gospodarczą terenów zlokalizowanych w Kosakowie i Rumii, szczególnie istotnych dla rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna<sup>1</sup>.

Barierą dla rozwoju transportu lotniczego jest nieużytkowanie infrastruktury powstałej na bazie istniejącego lotniska Gdynia- Oksywie, który miał być elementem Pomorskiego Węzła Lotniczego. Skutkuje to również brakiem aktywizacji gospodarczej sąsiednich terenów zlokalizowanych na terenie gminy Kosakowo.

<sup>1</sup> Kluczowe znaczenie OPAT-u zostało również wskazane w kontekście poprawy spójności gospodarczej i społecznej Nadmorskiego Obszaru usługowego NORDA.

W transporcie morskim największym wyzwaniem jest stopniowe ewoluowanie portu morskiego w Gdyni w kierunku modelu portu tzw. czwartej generacji, tj. intermodalnego węzła transportowego i centrum dystrybucyjno-logistycznego. Porty takie stanowią ośrodki produkcji usług transportowo-logistycznych, miejsca przetwarzania i uszlachetniania oraz produkcji dóbr, handlu itp. W konsekwencji pełnią one rolę miastotwórczą, promieniując równocześnie na region i kraj (jedno miejsce pracy w porcie generuje bezpośrednio 4 miejsca pracy w otoczeniu gospodarczym, a pośrednio kilkanaście stanowisk pracy w transporcie, spedycji, logistyce, instytucjach finansowych i innych).

Gdyński port, będąc węzłem bazowym sieci TEN-T i mając Kategorię A, jako jedyny z polskich portów morskich jest połączony ze Szwecją Autostradą Morską (Gdynia-Karlskrona). Miejsce Portu Gdynia jest związane, między innymi, z rolą jaką będzie odgrywał w Korytarzu Bałtyk – Adriatyk, jednym z dziewięciu kluczowych Transeuropejskich Korytarzy Transportowych sieci TEN-T.

### Linia brzegowa jako trudność dla transportu lądowego i morskiego

Charakter linii brzegowej i ukształtowania poziomów terenu utrudnia funkcjonowanie transportu i organizację przestrzenną portu i miasta. Kanał Portowy niejako rozcina obszar miasta powodując konieczność objeżdżania go przy podróżach do północno-wschodniej części miasta i obszaru gminy Kosakowo.

Z drugiej strony nieregularna linia brzegowa spowodowała konieczność przeniesienia większości funkcji portowych w głąb lądu. Stwarza to trudności w funkcjonowaniu transportu morskiego i ogranicza przestrzeń funkcjonalną portu.

Powyższe powoduje, że miasto stało się barierą w rozwoju portu w głąb lądu, a port stał się dla miasta przestrzenią, oddzielającą północno-wschodnie i centralne dzielnice miasta.

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

Tabela 2 Obszary problemowe Doliny Logistycznej wynikające z położenia nadmorskiego

	Gdynia	Kosakowo	Reda	Rumia	Wejherowo	Wejherowo (gmina)
Lokalizacja torów ogólnodostępnych (tzw. wyładowni publicznej) w obrębie stacji Gdynia Port	X	X				
Utrudnienia w dostępności drogowej Portu Gdynia	X	X				
Brak tzw. trójmiejskiej obwodnicy towarowej, która umożliwiłaby przejazd pociągów towarowych (w tym przede wszystkim do Portu Gdynia) alternatywną trasą	X	X	X	X	X	X
Przepustowość i brak elektryfikacji linii kolejowej nr 201	X					



Ograniczenia przewozów ponadgabarytowych i z przekroczoną skrajnią na niektórych nabrzeżach Portu	X					
Ograniczenia przepustowości i nacisku na oś na Estakadzie Kwiatkowskiego	X					
Brak Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT)	X	X	X	X	X	X
Brak Drogi Czerwonej łączącej OPAT i port morski w Gdyni	X	X	X	X	X	X
Nieużytkowanie infrastruktury powstałej na bazie istniejącego lotniska Gdynia-Oksywie	X	X				
Linia brzegowa jako trudność dla transportu lądowego i morskiego	X					

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

#### OBSZARY PROBLEMOWE WYNIKAJĄCE Z NADMORSKIEGO POŁOŻENIA

- brak tzw. publicznego terminala intermodalnego;
- „brakujące ogniwa” sieci drogowej (OPAT i Droga Czerwona);
- „wąskie gardła” sieci drogowej (ograniczenia przepustowości i nacisku na oś na Estakadzie Kwiatkowskiego);
- niedostosowanie Magistrali Węglowej na odcinku Maksymilianowo – Gdynia do roli tzw. trójmiejskiej obwodnicy towarowej (niska przepustowość i brak elektryfikacji linii kolejowej nr 201);
- ograniczenia przewozów ponadgabarytowych i z przekroczoną skrajnią na niektórych nabrzeżach Portu;
- nieużytkowanie powstałej na bazie istniejącego lotniska infrastruktury Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie.

## 2.2. Obszary problemowe wynikające z procesów metropolizacji

Z punktu widzenia metropolii działania nakierowane na wzmocnienie i różnicowanie roli portu morskiego w przestrzeni należą do najważniejszych, przesądzających o roli obszaru metropolitalnego w Europie Bałtyckiej. „Trójmiejski Obszar Metropolitalny jest położony peryferyjnie w układzie ogólnoeuropejskim, lecz centralnie z perspektywy bałtyckiej. Peryferyjność położenia oraz ograniczony potencjał rynku powiązane z lokalizacją samego OM jak i samej Europy Bałtyckiej na peryferiach obszaru rynku wewnętrznego UE jak i przestrzennym układem innych ośrodków metropolitalnych w otoczeniu (ograniczona możliwość sieciowania rozwoju, brak silnych ośrodków w pobliżu) są zasadniczymi wyzwaniami rozwojowymi”<sup>2</sup>. Zakłada się, że integracja obszarów Doliny Logistycznej będących poza rdzeniem będzie następstwem rozwoju obszaru funkcjonalnego. Dlatego też istotne są obszary problemowe związane z metropolizacją obszaru, który stanowi część Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego. Czynniki, o charakterze metropolitalnym, istotnymi dla transportu w OF Doliny Logistycznej są:

- Trójmiejski Obszar Metropolitalny jako „węzeł miejski”;
- dostępność i jakość infrastruktury transportowej;
- nieefektywna komunikacja publiczna, niewykorzystująca potencjału transportu szynowego i integracji z nim;
- centralne położenie portu względem Gdyni, utrudniające funkcjonowanie tkanki miejskiej i transportu pomiędzy północno-wschodnią, a południowo-zachodnią częśći Gdyni.

### Trójmiejski Obszar Metropolitalny jako „węzeł miejski”

Zgodnie z prawem unijnym w MEGA Gdańsk ma powstać „węzeł miejski”. Wynika to z położenia aglomeracji na węzle dwóch transeuropejskich korytarzy – Korytarza Bałtyk-Adriatyk i Korytarza Północnego. Czynniki ten jest istotny również dla Doliny Logistycznej w wymiarze transportu. Konieczność powstania „węzła miejskiego” sprzyja planowaniu inwestycji usprawniających proces przeładunkowy i transport w obszarze m.in. Doliny Logistycznej.

### Dostępność i jakość infrastruktury transportowej

Położenie geograficzne obszaru funkcjonalnego determinuje jakość i dostępność infrastruktury transportowej. Położenie obszaru w pradolinie Redy, pomiędzy Pojezierzem Kaszubskim a Kępą Oksywską i Pucką, powoduje, że ciągi transportowe znajdują się tylko w centralnej części obszaru, wykorzystując płaski teren pradoliny. Zarówno sieć drogowa, jak i kolejowa opiera się na płaskim i dostępnym terenie obniżenia. Powoduje to praktyczny brak połączeń alternatywnych i liniowo rosnący wzrost natężenia ruchu względem rdzenia obszaru. Oznacza to, że praktycznie cały potok podróżnych z Wejherowa przebiega przez tereny Redy i Rumii. Dodatkowo ruch ten opiera się o jeden ciąg drogowy – drogę krajową nr 6 i jedną linię kolejową – linię kolejową nr 202. Dopiero od Rumii pojawia się alternatywny ciąg drogowy w postaci ciągu ulic Gen. Henryka Dąbrowskiego, Hutniczej i Janka Wiśniewskiego, biegnący przez rdzeń obszaru. W przypadku transportu kolejowego w Rumii zaczyna się linia kolejowa nr 250 do Gdańska Głównego, dedykowana przewozom aglomeracyjnym oraz linia kolejowa nr 228, łącząca Rumie ze stacją Gdynia Port, dedykowana dla ruchu towarowego.

<sup>2</sup> T. Brodzicki: Diagnoza sektorowa: „Kluczowe i potencjalne motory rozwoju gospodarczego obszaru metropolitalnego”. wersja 3, Gdańsk 2015, s. 6

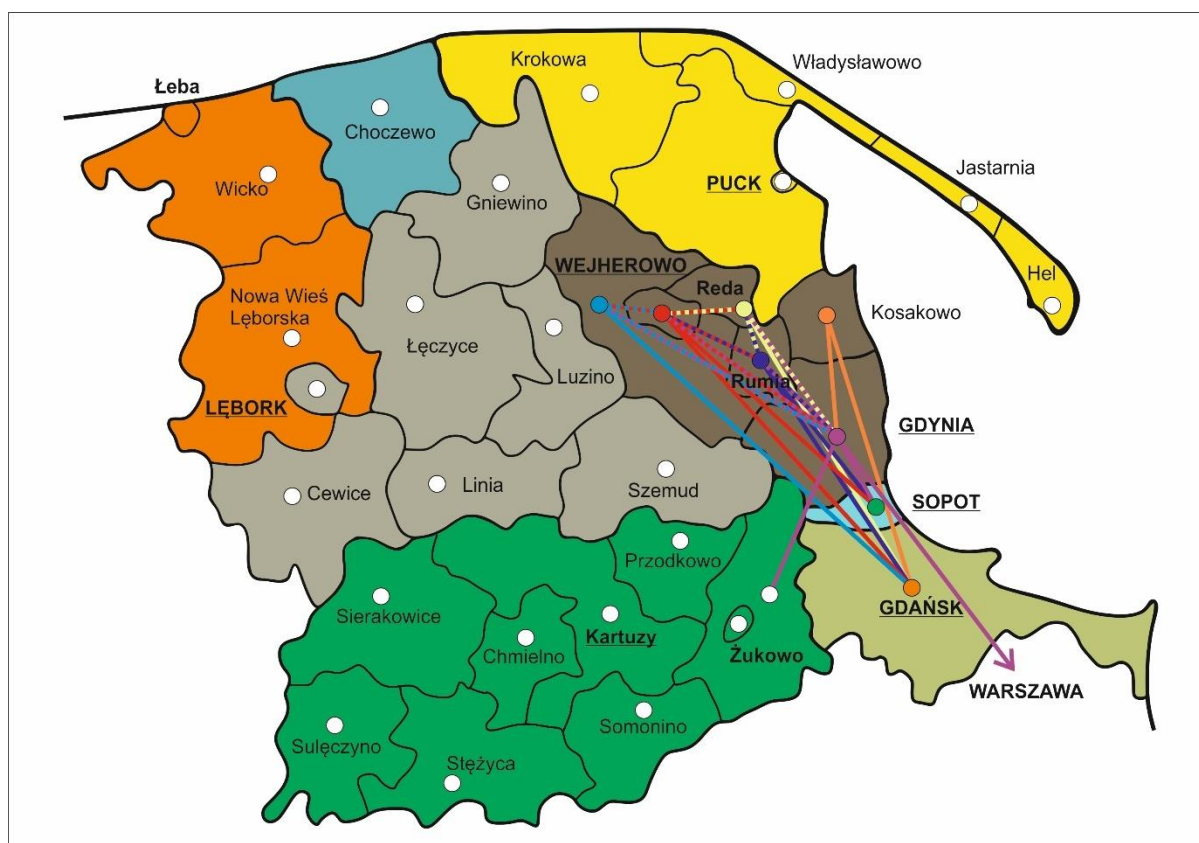
Jakość infrastruktury transportowej ulega szybkiej degradacji. Obciążony ciąg drogi krajowej nr 6, mimo dwóch jezdni jest jednym z najbardziej obciążonych w kraju, a jego przebieg przez centra Rumii i Redy dodatkowo zakłóca funkcjonowanie tych miast.

Jakość infrastruktury kolejowej nie jest zła<sup>3</sup>, jednak duże natężenie ruchu sprawia, że zdolność przepustowa odcinków linii kolejowej nr 202 na odcinku Rumia – Reda jest niemal w całości wykorzystana. Ruch kolejowy na odcinku Rumia – Reda – Wejherowo opiera się na dwóch torach szlakowych. Na odcinku Wejherowo – Łębork – (Słupsk – Szczecin) linia jest jednotorowa.

W przypadku obu gałęzi transportu ważnym czynnikiem jest sezonowość ruchu. W okresie letnim ruch drogowy i kolejowy znacznie wzrasta, z uwagi na atrakcyjność regionu Pomorza. Znacząco utrudnia to funkcjonowanie niemal całego obszaru funkcjonalnego, którego sieć infrastruktury nie jest dostosowana do wzmożonego ruchu.

Rysunek 1 prezentuje główne kierunki dojazdów w relacji dom-praca mieszkańców obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna.

Rysunek 1 Kierunki dojazdów do pracy mieszkańców obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna w 2011 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Narodowy Spis Powszechny z 2011 r. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2013 [http://old.stat.gov.pl/gus/5840\_15518\_PLK\_HTML.htm; data pobrania: 07.02.2015 r.]

<sup>3</sup> Prędkość maksymalna pociągów pasażerskich wynosi 100-120 km/h.

### Niewykorzystany potencjał komunikacji publicznej

OF Doliny Logistycznej, pomimo rozbudowanej sieci kolejowej nie wykorzystuje w pełni potencjału, wynikającego z tej gałęzi transportu. Większość obszaru wykorzystuje w głównej mierze transport drogowy, który jest determinowany przez problemy niskiej przepustowości i niedostosowania infrastruktury drogowej do potrzeb portu i Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego. Obszar gminy Kosakowo i północno-wschodnie dzielnice Gdyni praktycznie w żaden sposób nie wykorzystują połączeń kolejowych. Dojazd z tych lokalizacji do rdzenia obszaru, śródmieścia Gdyni i pozostałych obszarów Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego jest możliwy jedynie z wykorzystaniem transportu drogowego. Co więcej trasa przejazdu w większości przypadków przebiega przez rdzeń obszaru, utrudniając funkcjonowanie transportu ładunków do portu.

Ponadto komunikacja miejska obszaru funkcjonalnego Doliny Logistycznej jest słabo zintegrowana z koleją miejską. Większość linii komunikacyjnych w Gdyni, Rumii, Redzie i Wejherowie, pomimo niedostosowanej sieci drogowej, przebiega równoległe do linii kolejowej, co zaburza konkurencyjność komunikacji publicznej, a jednocześnie zwiększa kongestię na sieci drogowej. Kolej powinna stać się podstawowym elementem transportu publicznego TOM, rola drogowej komunikacji publicznej powinna pełnić komplementarną rolę środka dowożącego do najbliższej stacji lub przystanku osobowego.

### Centralne położenie portu

Obszar Gdyni i centralnie położony obszar portu, oprócz korzyści związanych z zapleczem instytucjonalnym, infrastrukturalnym i zasobów ludzkich ma też swoje wady. Kanał Portowy i obszar portowy stanowi barierę dla tkanki miejskiej Gdyni. Obszar ten odcina północno-wschodnie dzielnice miasta od śródmieścia i reszty metropolii. Ponadto sieć drogowa łącząca Gminę Kosakowo, Oksywie, Obłuze i Pogórze przebiega przez obszar portu. Z jednej strony ciężki ruch samochodów ciężarowych utrudnia ruch „miejski”, z drugiej ruch „miejski” negatywnie wpływa na dostępność infrastruktury drogowej na potrzeby Portu.

Taki problem jest istotny nie tylko dla OF Doliny Logistycznej, ale również całej Gdyni i Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego. Duże dzielnice mieszkaniowe potrzebują sprawnego połączenia ze śródmieściem i miejscami pracy. W godzinach szczytu takie dzielnice tłoczą ogromny ruch pojazdów samochodowych i potoków transportu publicznego. Utrudnia to funkcjonowanie dwóch grup użytkowników infrastruktury drogowej. Rozwiązanie tego problemu nie jest łatwe ze względu na:

- położenie geograficzne,
- przestrzeń rdzenia OF Doliny Logistycznej.

Kanał Portowy uniemożliwia wręcz ustanowienie tranzytowego połączenia Śródmieścia Gdyni z północno-wschodnią częścią Gdyni, a także obszarem gminy Kosakowo. Realizacja takiego połączenia wymagałaby ogromnych nakładów, a realizacja inwestycji i jej funkcjonowanie nie mogłyby utrudniać funkcjonowania Portu.

Sam obszar Portu – zwarty i przestrzennie ze sobą powiązany, utrudnia realizację tranzytowego połączenia tkanki miejskiej Gdyni.

Zdiagnozowane obszary problemowe zostały scharakteryzowane w poniższej tabeli w oparciu o podział geograficzny.

Tabela 3 Obszary problemowe Doliny Logistycznej wynikające z metropolitalności

	Gdynia	Kosakowo	Reda	Rumia	Wejherowo	Wejherowo (gmina)
Jeden główny ciąg drogowy (DK6)			X		X	X
Brak separacji kolejowego ruchu aglomeracyjnego od ruchu dalekobieżnego			X		X	
Sezonowość ruchu	X	X	X	X	X	X
Komunikacja publiczna niewykorzystująca potencjału transportu kolejowego	X	X				X
Rozczłonkowanie tkanki miejskiej obszarem portowym	X	X				

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

#### OBSZARY PROBLEMOWE WYNIKAJĄCE Z METROPOLIZACJI

- jeden główny ciąg drogowy (DK6) na obszarze Rumii i Redy;
- brak separacji kolejowego ruchu aglomeracyjnego od ruchu dalekobieżnego na odcinku metropolitalnym;
- sezonowość ruchu;
- komunikacja publiczna niewykorzystująca potencjału transportu kolejowego;
- rozczłonkowanie „tkanki miejskiej” obszarem portowym.

### 3. RODZAJE WYMAGANEJ INTERWENCJI

W celu sprawnej i skutecznej realizacji Programu Operacyjnego w zakresie transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna niezbędne jest zaangażowanie i współpraca wszystkich Partnerów Projektu – w szczególności samorządów miast: Gdyni, Redy, Rumii, Wejherowa oraz gmin Kosakowo i Wejherowo, wraz z innymi podmiotami gospodarczymi, klastrami, organizacjami pozarządowymi, działającymi na rzecz rozwoju lokalnego, ośrodkami naukowymi i innymi, których wiedza i doświadczenie będą skutecznie wspierać, organizować i prowadzić procesy inwestycyjne wszystkich planowanych przedsięwzięć infrastrukturalnych. Ważną rolę odegra budowanie partnerstwa publiczno-prywatnego, godzącego interesy samorządu lokalnego i podmiotów gospodarczych. Istotną rolę pełnić będą również gminy nie wchodzące obecnie w skład Obszaru Funkcjonalnego Doliny Logistycznej, a których rola w procesie jej rozwoju może stopniowo wzrastać (gminy Miasta Lębork, Cewice, Liniewo, Luzino, Gminy Miasta Łęczyce, Szemud i Gniewino).

W ramach wspierania obszaru transportu zakłada się wsparcie finansowe z następujących źródeł:

1. Fundusze unijne, krajowe i inne, służące realizacji infrastruktury transportowej sieci TEN-T w okresie 2015-2030;
2. Partnerstwo publiczno-prywatne.

Jako generalny kierunek interwencji proponuje się działania zmierzające do prac inwestycyjnych przede wszystkim w infrastrukturze transportowej.

W transporcie drogowym niezbędna jest budowa nowych fragmentów dróg (eliminacja „brakujących ogniw”). Konieczna jest również rozbudowa istniejących dróg (eliminacja „wąskich gardeł”) w najbardziej newralgicznych miejscach sieci drogowej. Ponadto ważnym działaniem jest również modernizacja i dostosowanie istniejącej sieci drogowej do rosnącego ruchu samochodowego. Oprócz wyżej wskazanych działań proponuje się wystąpienie do ministerstwa właściwego ds. transportu z prośbą o przekwalifikowanie części dróg wojewódzkich i gminnych na drogi krajowe.

W transporcie kolejowym konieczne są prace inwestycyjne w dwóch obszarach:

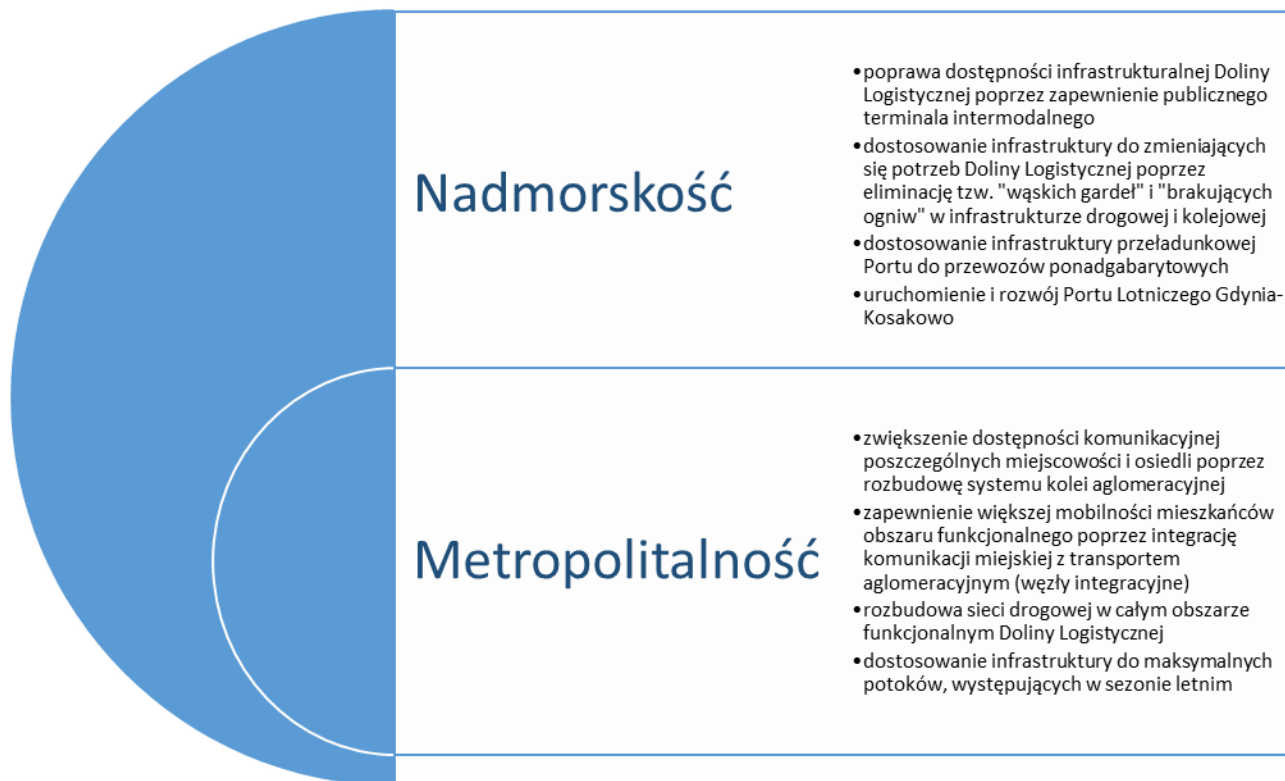
- punktowym,
- liniowym.

Obszar punktowy dotyczy przede wszystkim rozbudowy stacji Gdynia Port i przyległych stacji, linii kolejowych i bocznic, wraz z grupami torów i dostosowanie do ewoluującej funkcji portu i jego otoczenia. Konieczne jest stworzenie publicznego terminala intermodalnego, będącego niezależnym punktem styku różnych gałęzi transportu. Terminal ten powinien być zarządzany przez zarządcę infrastruktury kolejowej – PKP Polskie Linie Kolejowej S.A. Takie rozwiązanie sprawi, że z terminala skorzystać będzie mógł każdy podmiot gospodarczy.

Obszar liniowy dotyczy zaś „wąskich gardeł” infrastruktury, w tym przede wszystkim dużych inwestycji infrastrukturalnych, przystosowujących linie kolejowe do zmieniających się przewozów pasażerów i ładunków.

Rodzaje wymaganej interwencji są bezpośrednio związane ze zdiagnozowanymi obszarami problemowymi. Ich rodzaje są zaprezentowane na poniższym Rysunku.

Rysunek 2 Rodzaje wymaganej interwencji w nawiązaniu do obszarów problemowych



Źródło: opracowanie własne

Zakłada się interwencję, polegającą na realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych z wykorzystaniem bezzwrotnych środków europejskich, przede wszystkim związanych z budową i modernizacją infrastruktury technicznej poprawiającej dostępność portu morskiego oraz innych, w tym:

- Instrument CEF („Connecting Europe Facility”),
- Fundusz Spójności (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko),
- Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego),
- Budżet państwa,
- Partnerstwa i fundusze prywatne.

W ramach ww. środków niezbędna jest realizacja szeregu inwestycji w zakresie:

1. Budowy i rozbudowy sieci drogowej Doliny Logistycznej, w tym przede wszystkim budowa Drogi Czerwonej, OPAT i ulicy Nowej Węglowej, modernizacja Trasy Kwiatkowskiego.
2. Modernizacji i rozbudowy linii kolejowych, w tym przede wszystkim dostosowanie linii kolejowej nr 201 (północnego fragmentu Magistrali Węglowej) do funkcji tzw. trójmiejskiej obwodnicy towarowej.
3. Modernizacji stacji Gdynia Port i dostosowania jej funkcji do potrzeb portu oraz stworzenia publicznego terminala intermodalnego. Działania te, oprócz usprawnienia procesu przeładunków towarów pomiędzy transportem kolejowym a morskim, powinny umożliwić wykorzystanie stacji i terminala przez wszystkie zainteresowane podmioty gospodarcze. Rozbudowy

systemu kolei aglomeracyjnej, pełniącej funkcję „kręgosłupa” komunikacyjnego obszaru metropolitalnego.

4. Stworzenia węzłów integracyjnych komunikacji publicznej, które umożliwią poprawę dostępności całego obszaru metropolitalnego i regionu, skrócą czas podróży, zwiększą konkurencyjność komunikacji publicznej i odciążą sieć drogową.
5. Budowy parkingu centralnego z zapleczem socjalnym zintegrowanego z innymi gałęziami transportu.
6. Budowy skrzyżowań bezkolizyjnych sieci kolejowej i drogowej. Skrzyżowania jednopoziomowe są „wąskim gardłem” dla ruchu drogowego i stwarzają niebezpieczeństwo zarówno dla ruchu drogowego, jak i kolejowego. Ponadto realizacja skrzyżowań bezkolizyjnych zintegruje tkankę miejską i ułatwi poruszanie się pieszym i rowerzystom.
7. Uruchomienia Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie, pełniącego komplementarną funkcję względem Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku.



## 4. OPIS KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ

Na podstawie zidentyfikowanych obszarów problemowych, występujących na terenach poszczególnych miast i gmin tworzących Obszar Funkcjonalny Doliny Logistycznej, a oddziaływujących na ich rozwój społeczno-gospodarczy oraz wymagających interwencji i poprawy z punktu widzenia prowadzenia działalności dla przedsiębiorstw i podmiotów gospodarczych, konieczna jest realizacja przedsięwzięć, które należy uznać jako kluczowe, dla rozwiązania istniejących problemów i minimalizacji/uniknięcia możliwych zagrożeń w aspekcie transportu, tj. w zakresie:

1. Transportu drogowego:
  - a. Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT),
  - b. Budowa Drogi Czerwonej,
  - c. Modernizacja Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni,
  - d. Budowa ulicy Nowej Węglowej,
  - e. Budowa ulicy Derdowskiego w Kosakowie.
  
2. Transportu kolejowego:
  - a. Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni,
  - b. Modernizacja linii kolejowej nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Gdynia,
  - c. Modernizacja linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk i wydłużenie linii SKM do Wejherowa,
  - d. Budowa kolei aglomeracyjnej Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia-Oksywie,
  - e. Rewitalizacja linii kolejowej nr 230.
  
3. Transportu lotniczego:
  - a. Uruchomienie Lotniska Gdynia- Oksywie.
  
4. Integracja infrastruktury transportu:
  - a. Budowa publicznego terminala intermodalnego,
  - b. Budowa parkingu centralnego do obsługi Portu Gdynia i Doliny Logistycznej,
  - c. Budowa dworca autobusowego.

#### 4.1. Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT)

Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT)		
Cel przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sprawne połączenie północno-zachodniej części województwa pomorskiego z metropolią;</li> <li>▪ stworzenie dogodnego, tranzytowego ciągu komunikacyjnego w kierunku Szczecina, głównie dla ciężkich pojazdów;</li> <li>▪ włączenie do sieci dróg krajowych (TEN-T);</li> <li>▪ usprawnienie dojazdu do atrakcyjnych turystycznie terenów Półwyspu Helskiego i Pobrzeża Kaszubskiego;</li> <li>▪ zmniejszenie uciążliwości ruchu tranzytowego w centrum miast: Gdyni, Rumi i Redy;</li> <li>▪ odciążenie dróg lokalnych w gminie Kosakowo od występującego ruchu kołowego spowodowanego nieprzejezdnością głównego ciągu drogi nr 6 w Gdyni, Rumi i Redzie;</li> <li>▪ wyprowadzenie ruchu samochodowego z zatłoczonych ulic miast i zapewnienie jego płynności;</li> <li>▪ zapewnienie obsługi dzielnicy portowo – przemysłowo – składowej i dojazd do portu od strony Szczecina;</li> <li>▪ stworzenie możliwości rozwoju gospodarczego i turystycznego obszarów północnych województwa pomorskiego, a w szczególności Gdyni, Rumi i Redy oraz gmin powiatów puckiego i wejherowskiego;</li> <li>▪ poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zmniejszenie liczby wypadków, w szczególności z pieszymi uczestnikami ruchu;</li> <li>▪ rozwój układu dróg krajowych i wojewódzkich w obszarze aglomeracji Trójmiasta, w tym uporządkowanie docelowej struktury tej sieci;</li> <li>▪ sprawne połączenie Gdyni oraz miast i gmin powiatów puckiego i wejherowskiego, tj. Rumi, Redy, Wejherowa, Kosakowa, Pucka, Jastarni, Władysławowa i Helu z układem dróg krajowych, w tym z autostradą A-1, warunkującego pomyślny ich rozwój.</li> </ul>	
Zakres rzeczowy	<p>Istnieją dwa warianty wykonania. <b>Wariant 1</b> charakteryzuje się dopasowaniem do lokalnych uwarunkowań przestrzennych i planistycznych. Zakres rzeczowy obejmuje wykonanie 31 obiektów inżynierskich (jeden płytki tunel w Gdyni o dł. 1319 m, 3 mosty, 5 wiaduktów, 3 duże przepusty, 4 mosty drogowe, 12 wiaduktów drogowych, 1 wiadukt kolejowy). <b>Wariant 2</b> charakteryzuje się dużą płynnością przebiegu, wymaganą dla drogi ekspresowej. Na terenie Gdyni zakłada się dwie wersje przebiegu: droga w głębokim tunelu, droga na estakadzie. Zakres rzeczowy obejmuje wykonanie 27 obiektów inżynierskich (1 głęboki tunel o dł. 1373 m /alternatywna estakada o dł. 1295 m/, 1 most, 5 wiaduktów, 2 duże przepusty, 14 wiaduktów drogowych, 1 kładka dla pieszych, 1 estakada w Redzie o dł. 531 m).</p> <p>Zakres rzeczowy inwestycji powinien zawierać budowę dróg technicznych wzdłuż OPAT. Drogi te poprawią jakość komunikacji w pobliżu OPAT, która niejako „przetnie” obszary DL. W ten sposób zapewni się możliwość dojazdu do obszarów w pobliżu OPAT.</p>	
Zakres przestrzenny	Podmiot właściwy do realizacji	Okres realizacji
Inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w północnej części Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego, na obszarze: Gdyni, gminy Kosakowo, Rumii, Redy, na terenie powiatów gdyńskiego grodzkiego oraz ziemskich	Urząd Miasta Gdynia	2017-2020 Uwaga: rekomenduje się wcześniejsze rozpoczęcie inwestycji, bez której projekt Budowy Drogi Czerwonej nie może być realizowany, z uwagi na utrudnienia w ruchu drogowym.

<b>Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT)</b>	
wejherowskiego i puc-kiego.	
<b>Orientacyjna wartość</b>	Wariant 1 – 1 623,36 mln zł, Wariant 2 – 1 473,15 mln zł. W dokumencie implementacyjnym z marca 2014 roku zapisano kwotę 1 100 mln zł.
<b>Źródła finansowania</b>	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś III
<b>Powiązania z innymi przedsięwzięciami</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa Drogi Czerwonej,</li> <li>▪ Przebudowa Estakady Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni,</li> <li>▪ Budowa drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Szczecin), w tym odcinek Lębork – Obwodnica Trójmiasta (Trasa Kaszubska).</li> </ul>
<b>Zgodność z dokumentami strategicznymi:</b>	
na szczeblu krajowym	na szczeblu regionalnym
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Kraju do 2020</b> – dążenie do zwiększenia efektywności transportu poprzez zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportu oraz modernizacji i rozbudowy połączeń transportowych;</li> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Transportu</b> – pkt 4.1.2 w zakresie: rozwijania - przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego – dróg lokalnych i ich połączeń z siecią dróg krajowych i wojewódzkich oraz wyprowadzania ruchu tranzytowego z miast poprzez budowę obwodnic drogowych w miejscowościach najbardziej obciążonych ruchem samochodów ciężarowych;</li> <li>▪ Projekt został wpisany do <b>Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku</b> (z perspektywą do 2030 r.) na listę projektów morskich.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze</b> (Załącznik 1 do Uchwały nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.) – Sprawny system transportowy, cel szczegółowy 2 - Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu. Priorytet 2.1: Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa i Priorytet 2.2: Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej, wzmacniającego spójność województwa, Priorytet 2.3: Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej;</li> <li>▪ <b>Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego</b> (Uchwała nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 w sprawie zmiany planu zagospodarowania przestrzennego) – poprawa wewnętrznej spójności i efektywności regionalnego systemu transportowego, zapewnienie dobrej dostępności do ważnych ośrodków i obszarów aktywności gospodarczej oraz sprawnych powiązań z sąsiednimi województwami, aglomeracjami miejskimi i stolicą;</li> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020</b>. Załącznik nr 1 do uchwały nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 w sprawie przyjęcia Strategii. Cel operacyjny 3.1. sprawny system transportowy. Realizacja innych przedsięwzięć na drogach krajowych: budowa OPAT itd.;</li> <li>▪ <b>Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku</b> – w zakresie priorytetu 3 - pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej (m.in. likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności i przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych);</li> </ul>

### Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT)

- **Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni**, zatwierdzone uchwałą nr XVII/400/08 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 lutego 2008 roku zostało zamienione uchwałą nr XXXVIII/799/14 Rady Miasta Gdyni z dnia 15 stycznia 2014 roku;
- **Kontrakt Terytorialny dla Województwa Pomorskiego** – projekt umieszczony na liście przedsięwzięć warunkowych;
- **Gmina Miasta Gdyni**: miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obwodowej północnej i zachodniego odcinka Drogi Czerwonej w Gdyni (uchwała nr XX/380/12 Rady Miasta Gdyni z dnia 23 maja 2012 roku);
- **Gmina miasta Redy**: obowiązuje zmiana studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Redy (dla wschodniej części miasta, zatwierdzone uchwałą nr XXVII/246/2008 Rady Miejskiej w Redzie z dnia 06.11.2008 r.);
- **Gmina Miasta Rumi**: a) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rumi. Uchwała Rady Miejskiej Rumi nr V/39/2011 r. Aktualizacja Studium nastąpi w lutym 2015 roku. b) uchwała intencyjna w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Rumi dla układu komunikacyjnego OPAT – uchwała RM Rumi nr XXIV/187/2008 r.;
- **Gmina Kosakowo**: a) uchwała nr XXI/49/2008 Rady Gminy Kosakowo z 29.05.2008 r. w sprawie uchwalenia tekstu jednolitego zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kosakowo. B) uchwała nr XVI/8/2004 z 03.03.2004 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych we wsi Dębogórze.

### Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	X
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	
Priorytet 1.3. U uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	

### Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych</b>	
wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	X
ściślejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego.	X
lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	X
<b>Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał</b>	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
<b>Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej</b>	
zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze Portu Gdynia, w tym zwłaszcza przewozów intermodalnych.	
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu kolejowego, w tym zwiększenie nacisku na oś, pełnej elektryfikacji i umożliwienie obsługi pełnych składów pociągów.	
zwiększenie przepustowości i nośności układu torowego w granicach Portu Gdynia.	
realizacja polityki transportowej UE dotyczącej integracji portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych.	
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności, przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych.	X
usprawnienie obsługi samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.	X
<b>Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu</b>	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	X

## 4.2. Budowa Drogi Czerwonej

<b>Budowa Drogi Czerwonej</b> <i>(realizowana jako III etap budowy drogi Janka Wiśniewskiego) łączącej Port z OPAT</i>		
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ usprawnienie dostępu od strony lądu do rejonów przeładunkowych w Porcie Gdynia, wynikające z połączenia z OPAT;</li> <li>▪ zwiększenie konkurencyjności Gdyni na tle innych portów Morza Bałtyckiego i poprawa szans na rozwój gospodarki morskiej z uwagi na dobrą sieć drogową;</li> <li>▪ dostosowanie sieci dróg okołoportowych do standardów unijnych;</li> <li>▪ poprawa stanu infrastruktury dostępu drogowego do rejonów przeładunkowych Portu Wschodniego;</li> <li>▪ stworzenie nowoczesnego, bezkolizyjnego układu drogowego, łączącego port z siecią dróg szybkiego ruchu;</li> <li>▪ dogodne połączenie planowanego terminala intermodalnego z siecią drogową o znaczeniu regionalnym, krajowym i międzynarodowym;</li> <li>▪ włączenie do sieci dróg krajowych (TEN-T).</li> </ul>	
<b>Zakres rzeczowy</b>	Zakres rzeczowy zostanie ustalony po wykonaniu studium wykonalności przewidywanej inwestycji. W ramach projektu rozważa się budowę Drogi Czerwonej wraz z fragmentem OPAT do Obwodnicy Trójmiasta, w przypadku przedłużającej się decyzji. Wariant 1: budowa drogi o przekroju 2/2. Wariant 2: budowa drogi o przekroju 1/2.	
<b>Powiązania z innymi przedsięwzięciami</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT).</li> <li>▪ Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni.</li> <li>▪ Budowa ulicy Nowej Węglowej.</li> </ul>	
<b>Zakres przestrzenny</b>	<b>Podmiot właściwy do realizacji</b>	<b>Okres realizacji</b>
Inwestycja zlokalizowana w województwie pomorskim, w północnej części Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego, na obszarze miasta Gdynia.	Urząd Miasta Gdynia	Nieznany (brak zapisów w dokumentach strategicznych). Uwaga: należy rozważyć wcześniejsze rozpoczęcie inwestycji, z uwagi na jej bezpośredni wpływ na obsługę transportową Portu Gdynia. Projekt Budowy OPAT jest częściowo uzależniony od realizacji przedmiotowej inwestycji. Rekomendowany termin inwestycji to 2016-2020.
<b>Orientacyjna wartość<sup>4</sup></b>	Wariant 1: 886 mln zł Wariant 2: 576 mln zł (dokładna wartość będzie określona w studium wykonalności)	
<b>Źródła finansowania</b>	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś III	

<sup>4</sup> Oszacowane wartości dotyczą budowy Drogi Czerwonej od skrzyżowania ul. Janka Wiśniewskiego z Estakadą Kwiatkowskiego do planowanego skrzyżowania z OPAT i budowy fragmentu OPAT (od skrzyżowania z Droga Czerwoną do Obwodnicy Trójmiasta).

Zgodność z dokumentami strategicznymi:	
na szczeblu krajowym	na szczeblu regionalnym
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Kraju do 2020</b> – dążenie do zwiększenia efektywności transportu poprzez zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportu oraz modernizacji i rozbudowy połączeń transportowych;</li> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)</b> - pkt. 4.1.2 w zakresie: rozwijania - przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego – dróg lokalnych i ich połączeń z siecią dróg krajowych i wojewódzkich oraz wyprowadzania ruchu tranzytowego z miast poprzez budowę obwodnic drogowych w miejscowościach najbardziej obciążonych ruchem samochodów ciężarowych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze</b> (Załącznik 1 do Uchwały nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.) – Sprawny system transportowy, cel szczegółowy 2 - Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu. Priorytet 2.1: Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa i Priorytet 2.2: Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej, wzmacniającego spójność województwa, Priorytet 2.3: Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej;</li> <li>▪ <b>Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku</b> – w zakresie priorytetu 3 - pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej (m.in. likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności i przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych);</li> <li>▪ <b>Kontrakt Terytorialny dla Województwa Pomorskiego</b> – projekt umieszczony na liście przedsięwzięć warunkowych (grupa projektów dotyczących poprawy dostępności transportowej);</li> <li>▪ <b>Miasto Gdynia:</b> miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obwodowej północnej i zachodniego odcinka Drogi Czerwonej w Gdyni (uchwała nr XX/380/12 Rady Miasta Gdyni z dnia 23 maja 2012 roku).</li> </ul>

### Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	<b>X</b>
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	
Priorytet 1.3. Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	

**Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)**

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych</b>	
wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	X
ściślejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego.	X
lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	X
<b>Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał</b>	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
<b>Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej</b>	
zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze Portu Gdynia, w tym zwłaszcza przewozów intermodalnych.	
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu kolejowego, w tym zwiększenie nacisku na oś, pełnej elektryfikacji i umożliwienie obsługi pełnych składów pociągów.	
zwiększenie przepustowości i nośności układu torowego w granicach Portu Gdynia.	
realizacja polityki transportowej UE dotyczącej integracji portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych.	
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności, przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych.	X
usprawnienie obsługi samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.	X
<b>Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu</b>	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	X



#### 4.3. Przystosowanie Estakady Kwiatkowskiego do standardu strategicznej drogi konwencjonalnej

Przystosowanie Estakady Kwiatkowskiego do standardu strategicznej drogi konwencjonalnej		
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ włączenie do sieci dróg krajowych (TEN-T);</li> <li>▪ usprawnienie ruchu drogowego w obszarze miasta Gdynia i sprawnej obsługi drogowej Portu Gdynia pojazdami drogowymi o nacisku 11 t/oś;</li> <li>▪ poprawa połączeń lądowo-morskich między ważnymi ośrodkami gospodarczymi krajów Europy Północnej i Środkowo- Wschodniej, służącą ich gospodarczej integracji;</li> <li>▪ likwidacja "wąskich gardeł" europejskiej sieci dróg kołowych;</li> <li>▪ przyspieszenie tworzenia nowoczesnego, przyportowego drogowego układu transportowego;</li> <li>▪ ułatwienie transportu drogowego jako element sprzyjający rozwojowi funkcji przemysłowo - składowych na terenach leżących w otoczeniu portu.</li> </ul>	
<b>Zakres rzeczowy</b>	Gruntowny remont Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni – połączenia drogowego między ul. Morską i ul. Adm. Józefa Unruga oraz dzielnicą Obłuże, polegający na wzmocnieniu lub wymianie niektórych przeseł a także podniesienie nośności z 8,0 t/oś do 11,5 t/oś. Oprócz ciągu głównego o dwóch jezdniach oddzielonych odpowiednim pasem, estakada będzie dysponowała wyremontowanymi wjazdami i zjazdami <sup>5</sup> .	
<b>Powiązania z innymi przedsięwzięciami</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT).</li> <li>▪ Budowa Drogi Czerwonej.</li> <li>▪ Budowa ulicy Nowej Węglowej.</li> </ul>	
<b>Zakres przestrzenny</b>	<b>Podmiot właściwy do realizacji</b>	<b>Okres realizacji</b>
Inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w północnej części Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego, na obszarze miasta Gdynia	Urząd Miasta Gdynia	Po 2020 r.
<b>Orientacyjna wartość</b>	400 mln zł	
<b>Źródła finansowania</b>	Miasto Gdynia, Instrument CEF („Connecting Europe Facility”)	
<b>Zgodność z dokumentami strategicznymi:</b>		
<b>na szczeblu krajowym</b>	<b>na szczeblu regionalnym</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Kraju do 2020</b> – dążenie do zwiększenia efektywności transportu poprzez zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportu oraz modernizacji i rozbudowy połączeń transportowych;</li> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)</b> – przedsięwzięcie wpisane na liście projektów morskich.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze</b> (Zał. 1 do Uchwały nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.) – Sprawny system transportowy, cel szczegółowy 2 - Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu. Priorytet 2.1: Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa i Priorytet 2.2: Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej, wzmacniającego spójność województwa, Priorytet 2.3: Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej;</li> <li>▪ <b>Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku</b> – w zakresie priorytetu 3 - pełna dostępność trans-</li> </ul>	

<sup>5</sup> <http://www.kompasinwestycji.pl/przebudowa-estakady-kwiatkowskiego-w-gdyni-14628>

Przystosowanie Estakady Kwiatkowskiego do standardu strategicznej drogi konwencjonalnej	
	<p>portowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej (m.in. likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności i przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020</b> w zakresie dostępności transportowej Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego;</li> <li>▪ <b>Kontrakt Terytorialny dla Województwa Pomorskiego</b> – projekt umieszczony na liście przedsięwzięć priorytetowych;</li> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Gdyni 2014-2030</b> (dokument w trakcie opracowywania) – w zakresie zapewnienia sprawnego i przyjaznego środowiska miejskiemu systemowi komunikacyjnego.</li> </ul>

#### Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	<b>X</b>
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	
Priorytet 1.3. U uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	

**Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)**

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych</b>	
wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	X
ściślejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego.	X
lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	X
<b>Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał</b>	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
<b>Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej</b>	
zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze Portu Gdynia, w tym zwłaszcza przewozów intermodalnych.	
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu kolejowego, w tym zwiększenie nacisku na oś, pełnej elektryfikacji i umożliwienie obsługi pełnych składów pociągów.	
zwiększenie przepustowości i nośności układu torowego w granicach Portu Gdynia.	
realizacja polityki transportowej UE dotyczącej integracji portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych.	
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności, przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych.	X
usprawnienie obsługi samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.	X
<b>Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu</b>	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	X

#### 4.4. Budowa ulicy Nowej Węglowej

<b>Budowa ulicy Nowej Węglowej</b>		
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwiększenie dostępności transportem drogowym do południowo-wschodniej części Portu Gdynia;</li> <li>▪ usprawnienie ruchu drogowego w obszarze miasta Gdynia i sprawnej obsługi drogowej Portu Gdynia pojazdami drogowymi o nacisku 11 t/oś;</li> <li>▪ poprawa połączeń lądowo-morskich między ważnymi ośrodkami gospodarczymi krajów Europy Północnej i Środkowo- Wschodniej, służącą ich gospodarczej integracji;</li> <li>▪ likwidacja "wąskich gardeł" europejskiej sieci dróg kołowych;</li> <li>▪ przyspieszenie tworzenia nowoczesnego, przyportowego drogowego układu transportowego;</li> <li>▪ ułatwienie transportu drogowego jako element sprzyjający rozwojowi funkcji przemysłowo - składowych na terenach leżących w otoczeniu portu.</li> </ul>	
<b>Zakres rzeczowy</b>	Budowa nowej ulicy w układzie dwujezdniowym (po dwa pasy), łączącej ul. Morską (od skrzyżowania z ul. Warszawską) z ul. Janka Wiśniewskiego (budowa tunelu pod układem linii kolejowych nr 201, 202 i 250) i dalej wzdłuż torów w kierunku wschodnim do ulicy Węglowej.	
<b>Powiązania z innymi przedsięwzięciami</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT).</li> <li>▪ Budowa Drogi Czerwonej.</li> <li>▪ Przystosowanie Estakady Kwiatkowskiego do standardu strategicznej drogi konwencjonalnej.</li> </ul>	
<b>Zakres przestrzenny</b>	<b>Podmiot właściwy do realizacji</b>	<b>Okres realizacji</b>
Inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w północnej części Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego, na obszarze miasta Gdynia	Urząd Miasta Gdynia	2016-2020
<b>Orientacyjna wartość</b>	100 mln zł	
<b>Źródła finansowania</b>	Instrument CEF („Connecting Europe Facility”) Regionalny Program Operacyjny dla WP : Oś Priorytetowa: 9 Mobilność	
<b>Zgodność z dokumentami strategicznymi:</b>		
<b>na szczeblu krajowym</b>	<b>na szczeblu regionalnym</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Kraju do 2020</b> – dążenie do zwiększenia efektywności transportu poprzez zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportu oraz modernizacji i rozbudowy połączeń transportowych;</li> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)</b> – przedsięwzięcie wpisane na liście projektów morskich.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze</b> (Zał. 1 do Uchwały nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.) – Sprawny system transportowy, cel szczegółowy 2 - Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu. Priorytet 2.1: Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa i Priorytet 2.2: Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej, wzmacniającego spójność województwa, Priorytet 2.3: Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej;</li> <li>▪ <b>Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku</b> – w zakresie priorytetu 3 – pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimo-</li> </ul>	

<b>Budowa ulicy Nowej Węglowej</b>	
	<p>dalnej platformy logistycznej (m.in. likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności i przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020</b> w zakresie dostępności transportowej Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego;</li> <li>▪ <b>Kontrakt Terytorialny dla Województwa Pomorskiego</b> – projekt umieszczony na liście przedsięwzięć priorytetowych;</li> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Gdyni 2014-2030</b> (dokument w trakcie opracowywania) – w zakresie zapewnienia sprawnego i przyjaznego środowiska miejskiego systemu komunikacyjnego.</li> </ul>

#### Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	<b>X</b>
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	
Priorytet 1.3. Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	

**Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)**

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych</b>	
wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	X
ściślejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego.	X
lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	X
<b>Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał</b>	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
<b>Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej</b>	
zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze Portu Gdynia, w tym zwłaszcza przewozów intermodalnych.	
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu kolejowego, w tym zwiększenie nacisku na oś, pełnej elektryfikacji i umożliwienie obsługi pełnych składów pociągów.	
zwiększenie przepustowości i nośności układu torowego w granicach Portu Gdynia.	
realizacja polityki transportowej UE dotyczącej integracji portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych.	
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności, przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych.	X
usprawnienie obsługi samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.	X
<b>Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu</b>	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	X

#### 4.5. Budowa ulicy Derdowskiego

<b>Budowa ulicy Derdowskiego</b>		
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwiększenie dostępności transportem drogowym do południowo-wschodniej części Portu Gdynia;</li> <li>▪ Zwiększenie dostępności transportem drogowym do Lotniska z Powiatu Puckiego oraz Rumia</li> <li>▪ Zwiększenie dostępności transportem drogowym z kierunku Estakada Kwiatkowskiego do drogi wojewódzkiej nr 100 w kierunku Rumi oraz północnej części Powiatu Puckiego,</li> <li>▪ poprawa połączeń lądowo-morskich między ważnymi ośrodkami gospodarczymi krajów Europy Północnej i Środkowo- Wschodniej, służącą ich gospodarczej integracji;</li> <li>▪ likwidacja "wąskich gardeł" europejskiej sieci dróg kołowych;</li> <li>▪ ułatwienie transportu drogowego jako element sprzyjający rozwojowi funkcji przemysłowo - składowych na terenach leżących w otoczeniu portu.</li> </ul>	
<b>Zakres rzeczowy</b>	Budowa nowej ulicy w układzie dwujezdniowym ze skrzyżowaniem ul .Płk .Dąbka w Gdyni z Gminą Kosakowo, a dalej z drogą wojewódzką nr 100	
<b>Opis Przedsięwzięcia</b>	Budowa nowej drogi w celu skomunikowania z Portem Gdynia terenów Doliny Logistycznej na terenie Gminy Kosakowo położonych po zachodniej stronie lotniska z północną częścią Doliny Logistycznej	
<b>Powiązania z innymi przedsięwzięciami</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT).</li> <li>▪ Przystosowanie Estakady Kwiatkowskiego do standardu strategicznej drogi konwencjonalnej.</li> <li>▪ Do OF DL; OLPP oraz KPMG Kosakowo</li> </ul>	
<b>Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja</b>	<b>Proponowany Lider i Partnerzy</b>	<b>Okres realizacji</b>
Inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w północnej części Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego, na obszarze powiatu puckiego w gminie Kosakowo	Gmina Kosakowo	2016 - 2020
<b>Orientacyjna wartość</b>	20 mln zł	
<b>Możliwe źródła finansowania</b>	Regionalny Program Operacyjny dla WP : Oś Priorytetowa: 9 Mobilność	
<b>Zgodność z dokumentami strategicznymi:</b>		
<b>na szczeblu krajowym</b>		<b>na szczeblu regionalnym</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Kraju do 2020</b> – dążenie do zwiększenia efektywności transportu poprzez zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportu oraz modernizacji i rozbudowy połączeń transportowych;</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze</b> (Zał. 1 do Uchwały nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.) – Sprawny system transportowy, cel szczegółowy 2 - Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu. Priorytet 2.1: Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa i Priorytet 2.2: Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej, wzmacniającego spójność województwa, Priorytet 2.3: Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej;;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020</b> w zakresie dostępności transportowej Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego;</li> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Gminy Kosakowo</b> zapewnienie alternatywnych połączeń drogowych w relacji północ – południe (połączenie komunikacji w kierunku Pucka</li> </ul>
--	---

#### Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	<b>x</b>
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	
Priorytet 1.3. Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie.	<b>x</b>
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	<b>x</b>
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	

#### Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych</b>	
wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	
ściślejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego.	<b>x</b>
lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	
<b>Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał</b>	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	<b>x</b>
<b>Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej</b>	
zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze Portu Gdynia, w tym zwłaszcza przewozów intermodalnych.	
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu kolejowego, w tym zwiększenie nacisku na oś, pełnej elektryfikacji i umożliwienie obsługi pełnych składów pociągów.	<b>x</b>
zwiększenie przepustowości i nośności układu torowego w granicach Portu Gdynia.	
realizacja polityki transportowej UE dotyczącej integracji portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych.	<b>x</b>
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności, przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych.	<b>x</b>
usprawnienie obsługi samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.	<b>x</b>
<b>Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu</b>	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	<b>x</b>



#### 4.6. Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni

Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni		
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	Modernizacja stacji Gdynia Port Celem inwestycji jest usprawnienie i poprawa obsługi styku port-kolej i dostosowanie stacji Gdynia Port do zmieniających się potrzeb Portu Gdynia.	
<b>Zakres rzeczowy</b>	Przebudowa grup torowych stacji Gdynia Port, urządzeń srk, dostosowanie układów torowych do potrzeb portu i przewoźników.	
<b>Opis Przedsięwzięcia</b>	Inwestycja ta ma na celu usprawnienie przeładunków w porcie, wzrost konkurencyjności transportu kolejowego i dostosowanie układów torowych do potrzeb portu i przewoźników, a także unowocześnienie urządzeń srk.	
<b>Powiązania z innymi przedsięwzięciami</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I i II – wraz z elektryfikacją.</li> <li>▪ II etap rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM</li> </ul>	
<b>Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja</b>	<b>Proponowany Lider i Partnerzy</b>	<b>Okres realizacji</b>
Stacja towarowa Gdynia Port	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	2017-2021
<b>Orientacyjna wartość</b>	650 mln zł (dokładna wartość będzie określona w studium wykonalności).	
<b>Możliwe źródła finansowania</b>	CEF („Connecting Europe Facility”) Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś V Regionalny Program Operacyjny dla WP : Oś Priorytetowa: 9 Mobilność	
<b>Zgodność z dokumentami strategicznymi:</b>		
<b>na szczeblu krajowym</b>		<b>na szczeblu regionalnym</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku.</b> (załącznik do uchwały Nr 277 Rady Ministrów z 19.02.2008 r.) będący dokumentem strategicznym w sektorze transportu kolejowego w kraju. Zgodnie z tym dokumentem została przewidziana do modernizacji kolejowa infrastruktura związana z obsługą portu, a także konieczność likwidowania wąskich gardeł dla kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych;</li> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)</b> - pkt.4.1.1 w zakresie interwencji w kierunku konsekwentnej modernizacji i rewitalizacji istniejącej sieci linii kolejowych;</li> <li>▪ <b>Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku</b> (z perspektywą do 2030 r.) – lista podstawowa projektów morskich: Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze</b> (Załącznik do Uchwały nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.) – Sprawny system transportowy;</li> <li>▪ <b>Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego</b> – oś priorytetowa 9 Mobilność, priorytet inwestycyjny 7.4: Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu;</li> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020.</b> Załącznik nr 1 do uchwały nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 w sprawie przyjęcia Strategii. Cel operacyjny 3.1. sprawny system transportowy;</li> <li>▪ <b>Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku</b> – w zakresie priorytetu 3 - pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej (m.in. zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze portu, zwiększenie przewozów intermodalnych, zwiększenie przepustowości i nośności układów torowych).</li> </ul>

Wskaźniki realizacji projektu flagowego
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Długość zmodernizowanych linii kolejowych</li> <li>▪ Czas przewozu (kolej + przeładunek + transport morski)</li> </ul>

#### Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	<b>X</b>
Priorytet 1.3. Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	<b>X</b>

#### Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych</b>	
wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	<b>X</b>
ściślejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego.	<b>X</b>
lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	<b>X</b>
<b>Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał</b>	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	<b>X</b>
<b>Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej</b>	
zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze Portu Gdynia, w tym zwłaszcza przewozów intermodalnych.	<b>X</b>
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu kolejowego, w tym zwiększenie nacisku na oś, pełnej elektryfikacji i umożliwienie obsługi pełnych składów pociągów.	<b>X</b>
zwiększenie przepustowości i nośności układu torowego w granicach Portu Gdynia.	<b>X</b>
realizacja polityki transportowej UE dotyczącej integracji portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych.	<b>X</b>
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności, przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych.	
usprawnienie obsługi samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.	
<b>Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu</b>	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	

## 4.7. Modernizacja linii kolejowej nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Gdynia

### 4.7.1. Alternatywny ciąg transportowy Bydgoszcz – Trójmiasto, etap I i etap II wraz z elektryfikacją

<b>Alternatywny ciąg transportowy Bydgoszcz – Trójmiasto, etap I i etap II wraz z elektryfikacją</b>		
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	Modernizacja linii kolejowej nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna, modernizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew – Łąg, budowa łącznicy w Łągu. Stworzenie alternatywnego ciągu transportowego w ruchu towarowym do portu w Gdyni oraz dostosowanie wybranych odcinków linii kolejowej nr 201 do wzmożonego ruchu regionalnego.	
<b>Zakres rzeczowy</b>	Odbudowa posterunków eksploatacyjnych (mijanek), częściowa dobudowa drugiego toru oraz elektryfikacja. Podniesienie prędkości do 120-140 km/h.	
<b>Opis Przedsięwzięcia</b>	Z uwagi na duże obciążenie linii kolejowych, należących do ciągu C-E65 i E65 oraz trójmiejskiej linii średnicowej planuje się stworzenie alternatywnego ciągu, dedykowanego ruchowi towarowemu. W skład projektu wchodzi linia kolejowa nr 201 na odc. Maksymilianowo – Kościerzyna, budowa łącznicy w Łągu oraz linia kolejowa nr 203 na odc. Tczew – Łąg. Docelowa elektryfikacja pozwoli na sprawne prowadzenie zarówno ruchu towarowego, jak i ruchu pasażerskiego.	
<b>Powiązania z innymi przedsięwzięciami</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni.</li> <li>▪ II etap rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM.</li> <li>▪ Budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.</li> <li>▪ Poprawa stanu infrastruktury na odcinkach linii kolejowych mających wpływ na funkcjonowanie Trójmiejskiego Węzła Kolejowego.</li> </ul>	
<b>Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja</b>	<b>Proponowany Lider i Partnerzy</b>	<b>Okres realizacji</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Linia kolejowa nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Wierzchucin – Kościerzyna o dł. 103,9 km</li> <li>▪ Linia kolejowa nr 203 na odcinku Tczew – Łąg</li> </ul>	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	2020-2023
<b>Orientacyjna wartość</b>	Okolo 617 mln zł (dokładna wartość będzie określona w studium wykonalności).	
<b>Możliwe źródła finansowania</b>	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś V Regionalny Program Operacyjny dla WP : Oś Priorytetowa: 9 Mobilność	
<b>Zgodność z dokumentami strategicznymi:</b>		
<b>na szczeblu krajowym</b>		<b>na szczeblu regionalnym</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku.</b> (załącznik do uchwały Nr 277 Rady Ministrów z 19.02.2008 r.) będący dokumentem strategicznym w sektorze transportu kolejowego w kraju. Zgodnie z tym dokumentem została przewidziana do modernizacji kolejowa infrastruktura związana z obsługą portu, a także linia 201 oraz konieczność likwidowania wąskich gardeł dla kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych;</li> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)</b> – pkt. 4.1.1 w zakresie in-</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze</b> (Załącznik do Uchwały nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.) – Sprawny system transportowy;</li> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020.</b> Załącznik nr 1 do uchwały nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 w sprawie przyjęcia Strategii. Cel operacyjny 3.1. sprawny system transportowy, gdzie jest oczekiwane wsparcie władz centralnych w zakresie modernizacji kluczowych linii kolejowych: nr 131 (Tczew-Chorzów), nr 201 (Gdynia-</li> </ul>

<p>terwencji w kierunku konsekwentnej modernizacji i rewitalizacji istniejącej sieci linii kolejowych tak, aby w 2030 r. większa część sieci była w stanie dobrym (tj. wymagająca jedynie konserwacji) i aby na sieci TEN-T możliwe było kursowanie pociągów z prędkością techniczną co najmniej 100 km/h; integracji transportu szynowego i kołowego;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku</b> (z perspektywą do 2030 r.) - lista projektów morskich: Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I oraz: Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap II – wraz z elektryfikacją.</li> </ul>	<p>Nowa Wieś Wielka), nr 202 (Gdańsk-Stargard Szczeciński) i nr 203 (Tczew-Kostrzyn);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku</b> – w zakresie priorytetu 3 - pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej (m.in. likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności i przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych);</li> <li>▪ <b>Kontrakt Terytorialny dla Województwa Pomorskiego</b> – prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I.</li> </ul>
<b>Wskaźniki realizacji projektu flagowego</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Długość zmodernizowanych linii kolejowych</li> </ul>	

#### 4.7.2. II etap rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM

<b>II etap rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM</b>		
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	Modernizacja linii kolejowej nr 201 na odcinku Kościerzyna – Gdynia, linii kolejowej nr 214 i elektryfikacja linii kolejowej nr 201, 214, 229 i PKM (nr 248 i 253). Stworzenie alternatywnego ciągu transportowego w ruchu towarowym do portu w Gdyni oraz dostosowanie linii kolejowej nr 201 do wzmożonego ruchu regionalnego.	
<b>Zakres rzeczowy</b>	Odbudowa posterunków eksploatacyjnych (mijanek), częściowa dobudowa drugiego toru oraz elektryfikacja. Podniesienie prędkości do 120-140 km/h.	
<b>Opis przedsięwzięcia</b>	Z uwagi na duże obciążenie linii kolejowych, należących do ciągu C-E65 i E65 oraz trójmiejskiej linii średnicowej planuje się stworzenie alternatywnego ciągu, dedykowanego ruchowi towarowemu. W skład projektu wchodzi linia kolejowa nr 201 na odc. Kościerzyna – Gdynia oraz linia kolejowa nr 214. Docelowa elektryfikacja pozwoli na sprawne prowadzenie zarówno ruchu towarowego, jak i ruchu pasażerskiego na liniach kolejowych nr 201, 214, 229, 248 (PKM) i 253 (PKM).	
<b>Powiązania z innymi przedsięwzięciami</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni.</li> <li>▪ Budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.</li> </ul>	
Proponowany zakres przedsięwzięcia i lokalizacja	Proponowany Lider i Partnerzy	Okres realizacji
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Linia kolejowa nr 201 na odcinku Kościerzyna – Gdynia o dł. 68,7 km</li> <li>▪ Linia kolejowa nr 214 o dł. 7,6 km</li> <li>▪ Linia kolejowa nr 229 na odc. Glińczę – Kartuzy o dł. 9,4 km</li> <li>▪ Linie kolejowe nr 248 i 253 należące do PKM S.A. o łącznej dł. 19,4 km</li> </ul>	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.	2016-2020
<b>Orientacyjna wartość</b>	900 mln zł (dokładna wartość będzie określona w studium wykonalności).	

<b>Możliwe źródła finansowania</b>	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś V Regionalny Program Operacyjny dla WP : Oś Priorytetowa: 9 Mobilność	
<b>Zgodność z dokumentami strategicznymi:</b>		
<b>na szczeblu krajowym</b>		<b>na szczeblu regionalnym</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku.</b> (załącznik do uchwały Nr 277 Rady Ministrów z 19.02.2008 r.) będący dokumentem strategicznym w sektorze transportu kolejowego w kraju. Zgodnie z tym dokumentem została przewidziana do modernizacji kolejowa infrastruktura związana z obsługą portu, a także linia 201 oraz konieczność likwidowania wąskich gardeł dla kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych;</li> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)</b> – pkt. 4.1.1 w zakresie interwencji w kierunku konsekwentnej modernizacji i rewitalizacji istniejącej sieci linii kolejowych tak, aby w 2030 r. większa część sieci była w stanie dobrym (tj. wymagająca jedynie konserwacji) i aby na sieci TEN-T możliwe było kursowanie pociągów z prędkością techniczną co najmniej 100 km/h; integracji transportu szynowego i kołowego;</li> <li>▪ <b>Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku</b> (z perspektywą do 2030 r.) - lista projektów morskich: Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I oraz: Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap II – wraz z elektryfikacją.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze</b> (Załącznik nr 1 do Uchwały nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.) – Sprawny system transportowy;</li> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020.</b> Załącznik nr 1 do uchwały nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 w sprawie przyjęcia Strategii. Cel operacyjny 3.1. sprawny system transportowy, gdzie jest oczekiwane wsparcie władz centralnych w zakresie modernizacji kluczowych linii kolejowych: nr 131 (Tczew-Chorzów), nr 201 (Gdynia-Nowa Wieś Wielka), nr 202 (Gdańsk-Stargard Szczeciński) i nr 203 (Tczew-Kostrzyn);</li> <li>▪ <b>Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku</b> – w zakresie priorytetu 3 - pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej (m.in. likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności i przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych);</li> <li>▪ <b>Kontrakt Terytorialny dla Województwa Pomorskiego</b> – prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I i II.</li> </ul>	
<b>Wskaźniki realizacji projektu flagowego</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Długość zmodernizowanych linii kolejowych</li> </ul>		

### Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	X
Priorytet 1.3. U uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	

### Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych</b>	
wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	X
ściślejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego.	X
lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	X
<b>Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał</b>	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
<b>Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej</b>	
zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze Portu Gdynia, w tym zwłaszcza przewozów intermodalnych.	X
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu kolejowego, w tym zwiększenie nacisku na oś, pełnej elektryfikacji i umożliwienie obsługi pełnych składów pociągów.	X
zwiększenie przepustowości i nośności układu torowego w granicach Portu Gdynia.	
realizacja polityki transportowej UE dotyczącej integracji portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych.	X
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności, przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych.	
usprawnienie obsługi samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.	
<b>Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu</b>	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	

#### 4.8. Modernizacja linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk i wydłużenie linii SKM do Wejherowa

Modernizacja linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk i wydłużenie linii SKM do Wejherowa		
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	Modernizacja linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk Linia kolejowa nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk to ważny ciąg komunikacyjny w ruchu pasażerskim. W ruchu regionalnym łączy Słupsk z Trójmiastem. W ruchu międzywojewódzkim zaś łączy Aglomerację Trójmiasta z Koszalinem i Szczecinem. W sezonie letnim ruch kolejowy wzrasta na tej linii, zapewniając dojazd do nadmorskich miejscowości turystycznych, takich jak Łeba, Ustka i Kołobrzeg.	
<b>Zakres rzeczowy</b>	Głównym celem inwestycji jest likwidacja wąskich gardeł i wzrost przepustowości na najbardziej obciążonych odcinkach. Zakłada się rozbudowę układów torowych i separację ruchu aglomeracyjnego od pozostałego na odc. Gdynia – Wejherowo (dobudowa dwóch torów dla pociągów aglomeracyjnych) oraz częściową dobudowę drugiego toru na odc. Wejherowo – Słupsk. Ponadto planuje się podniesienie prędkości pociągów do 160 km/h.	
<b>Opis Przedsięwzięcia</b>	Przedsięwzięcie pozwoli na wzrost przepustowości, podniesienie prędkości do 160 km/h, co w efekcie pozwoli na skrócenie czasu przejazdu pociągów. Ponadto działania inwestycyjne pozwolą na sprawne prowadzenie ruchu regionalnego i międzywojewódzkiego w sezonie letnim.	
<b>Powiązania z innymi przedsięwzięciami</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni.</li> <li>▪ II etap rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM.</li> <li>▪ Budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.</li> <li>▪ Poprawa stanu infrastruktury na odcinkach linii kolejowych mających wpływ na funkcjonowanie Trójmiejskiego Węzła Kolejowego.</li> </ul>	
<b>Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja</b>	<b>Proponowany Lider i Partnerzy</b>	<b>Okres realizacji</b>
Linia kolejowa nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk o dł. 105,5 km	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. PKP Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.	2019-2023
<b>Orientacyjna wartość</b>	1 500 mln zł (dokładna wartość będzie określona w studium wykonalności).	
<b>Możliwe źródła finansowania</b>	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś V Regionalny Program Operacyjny dla WP : Oś Priorytetowa: 9 Mobilność	
<b>Zgodność z dokumentami strategicznymi:</b>		
<b>na szczeblu krajowym</b>		<b>na szczeblu regionalnym</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 R. (z perspektywą do 2030 r.).</li> <li>▪ Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 R. (z perspektywą do 2030 r.). Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014</li> <li>▪ Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strategia Doliny Logistycznej (poprawa dostępności Portu Gdynia transportem kolejowym)</li> <li>▪ Strategia NOU NORDA (poprawa dostępności pn-zach. części NOU NORDA)</li> </ul>
<b>Wskaźniki realizacji projektu flagowego</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Długość zmodernizowanych linii kolejowych</li> </ul>		

#### Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

<b>Priorytet</b>	<b>Zgodność z priorytetem</b>
------------------	-------------------------------

Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	X
Priorytet 1.3. Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	

### Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych</b>	
wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	X
ściślejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego.	X
lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	X
<b>Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał</b>	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
<b>Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej</b>	
zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze Portu Gdynia, w tym zwłaszcza przewozów intermodalnych.	X
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu kolejowego, w tym zwiększenie nacisku na oś, pełnej elektryfikacji i umożliwienie obsługi pełnych składów pociągów.	X
zwiększenie przepustowości i nośności układu torowego w granicach Portu Gdynia.	
realizacja polityki transportowej UE dotyczącej integracji portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych.	X
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności, przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych.	
usprawnienie obsługi samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.	
<b>Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu</b>	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	X



#### 4.9. Budowa kolei aglomeracyjnej Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia-Oksywie

<b>Budowa kolei aglomeracyjnej Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia-Oksywie</b>		
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	Przebudowa, modernizacja i dostosowanie istniejącej infrastruktury kolejowej na terenie Gdyni, w celu stworzenia kolei aglomeracyjnej łączącej Port Lotniczy Gdynia-Oksywie, obszar gminy Kosakowo oraz północno-wschodnie dzielnice Gdyni ze śródmieściem Gdyni i pozostałym obszarem Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego. Zapewnienie wygodnego i szybkiego transportu publicznego w obszarze portu, otwierającego go dla interesantów i pracowników portu.	
<b>Zakres rzeczowy</b>	Przebudowa i dobudowa torów dedykowanych ruchowi pasażerskiemu w obrębie stacji Gdynia Port oraz rewitalizacja linii kolejowej nr 228 i bocznic do portu lotniczego, a także dostosowanie posterunków eksploatacyjnych.	
<b>Opis Przedsięwzięcia</b>	Przedsięwzięcie pozwoli na zapewnienie wygodnego i szybkiego transportu szynowego mieszkańcom północno-wschodnich dzielnic Gdyni, gminy Kosakowo oraz interesantom i pracownikom portu z pozostałymi obszarami aglomeracji.	
<b>Powiązania z innymi przedsięwzięciami</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni.</li> <li>▪ II etap rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM.</li> <li>▪ Budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.</li> <li>▪ Modernizacja linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk</li> </ul>	
<b>Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja</b>	<b>Proponowany Lider i Partnerzy</b>	<b>Okres realizacji</b>
Linia kolejowa nr 201 na odcinku Gdynia Gł. – Gdynia Port Linia kolejowa nr 228 na odcinku Gdynia Port – Gdynia Obłuze Bocznica do Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.	Po 2020 r.
<b>Orientacyjna wartość</b>	Okolo 235 mln zł (dokładna wartość będzie określona w studium wykonalności).	
<b>Możliwe źródła finansowania</b>	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś V Regionalny Program Operacyjny dla WP : Oś Priorytetowa: 9 Mobilność	
<b>Zgodność z dokumentami strategicznymi:</b>		
<b>na szczeblu krajowym</b>		<b>na szczeblu regionalnym</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 R. (z perspektywą do 2030 r.).</li> <li>▪ Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 R. (z perspektywą do 2030 r.). Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014</li> <li>▪ Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strategia Doliny Logistycznej (poprawa dostępności Portu Gdynia transportem kolejowym)</li> <li>▪ Strategia NOU NORDA</li> </ul>
<b>Wskaźniki realizacji projektu flagowego</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Długość zmodernizowanych linii kolejowych</li> </ul>		

#### Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	

Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	X
Priorytet 1.3. Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	X

### Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych</b>	
wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	X
ściślejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego.	X
lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	X
<b>Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał</b>	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
<b>Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej</b>	
zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze Portu Gdynia, w tym zwłaszcza przewozów intermodalnych.	X
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu kolejowego, w tym zwiększenie nacisku na oś, pełnej elektryfikacji i umożliwienie obsługi pełnych składów pociągów.	X
zwiększenie przepustowości i nośności układu torowego w granicach Portu Gdynia.	X
realizacja polityki transportowej UE dotyczącej integracji portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych.	X
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności, przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych.	
usprawnienie obsługi samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.	
<b>Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu</b>	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	X

#### 4.10. Rewitalizacja linii kolejowej nr 230

<b>Rewitalizacja linii kolejowej nr 230</b>		
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	Rewitalizacja linii kolejowej nr 230 i dostosowanie do ruchu pociągów aglomeracyjnych. Poprawa dostępności TOM dla obszaru gminy wiejskiej Wejherowo.	
<b>Zakres rzeczowy</b>	Odbudowa układu torowego linii, elektryfikacja i budowa lub odbudowa stacji i przystanków osobowych.	
<b>Opis Przedsięwzięcia</b>	Przedsięwzięcie pozwoli na zapewnienie wygodnego i szybkiego transportu szynowego mieszkańcom gminy wiejskiej Wejherowo.	
<b>Powiązania z innymi przedsięwzięciami</b>	Modernizacja linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk	
<b>Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja</b>	<b>Proponowany Lider i Partnerzy</b>	<b>Okres realizacji</b>
Linia kolejowa nr 230 o długości około 12,340 km	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. PKP Szybka Kolej Miejska sp. z o.o. Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.	Po 2020 r.
<b>Orientacyjna wartość</b>	Okolo 200 mln zł (dokładna wartość będzie określona w studium wykonalności).	
<b>Możliwe źródła finansowania</b>	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś V Regionalny Program Operacyjny dla WP : Oś Priorytetowa: 9 Mobilność	
<b>Zgodność z dokumentami strategicznymi:</b>		
<b>na szczeblu krajowym</b>		<b>na szczeblu regionalnym</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 R. (z perspektywą do 2030 r.).</li> <li>▪ Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 R. (z perspektywą do 2030 r.). Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014</li> <li>▪ Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strategia Doliny Logistycznej (poprawa dostępności Portu Gdynia transportem kolejowym)</li> <li>▪ Strategia NOU NORDA (poprawa dostępności pn-zach. części NOU NORDA)</li> </ul>
<b>Wskaźniki realizacji projektu flagowego</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Długość zmodernizowanych linii kolejowych</li> </ul>		

#### Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

<b>Priorytet</b>	<b>Zgodność z priorytetem</b>
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	<b>X</b>
Priorytet 1.3. Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	

**Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)**

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych</b>	
wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	
ściślejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego.	
lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	
<b>Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał</b>	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	
<b>Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej</b>	
zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze Portu Gdynia, w tym zwłaszcza przewozów intermodalnych.	
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu kolejowego, w tym zwiększenie nacisku na oś, pełnej elektryfikacji i umożliwienie obsługi pełnych składów pociągów.	
zwiększenie przepustowości i nośności układu torowego w granicach Portu Gdynia.	
realizacja polityki transportowej UE dotyczącej integracji portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych.	
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności, przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych.	
usprawnienie obsługi samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.	
<b>Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu</b>	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	<b>X</b>

#### 4.11. Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie

Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie <sup>*)</sup>		
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	Rozpoczęcie obsługi ruchu pasażerskiego z perspektywą realizacji przewozów towarowych CARGO i uruchomienia północnego centrum General Aviati (małych samolotów prywatnych)	
<b>Zakres rzeczowy</b>	Połączenie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie z siecią dróg kołowych i siecią kolejową	
<b>Powiązania z innymi przedsięwzięciami</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy Bałtyk-Adriatyk (przebudowa dróg wojewódzkich).</li> <li>▪ Program ożywienia pasa nadmorskiego – nowa oferta turystyczna m.in. w gminach: Władystawowo, miasto Hel, gmina Puck, gmina Kosakowo.</li> </ul>	
<b>Zakres przestrzenny</b>	<b>Podmiot właściwy do realizacji</b>	<b>Okres realizacji</b>
Inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w północnej części TOM, w gminie Kosakowo	Gmina Kosakowo i miasto Gdynia	Do 2020 roku
<b>Orientacyjna wartość</b>	Wartość będzie określona w studium wykonalności.	
<b>Źródła finansowania</b>	Nieokreślone.	
<b>Zgodność z dokumentami strategicznymi:</b>		
	<b>na szczeblu krajowym</b>	<b>na szczeblu regionalnym</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)</b> - promująca w ramach rozwoju transportu lotniczego poprzez rozwijanie funkcji multimodalnych lotnisk i portów morskich w sieci TEN-T poprzez ich łączenie z transportem drogowym i kolejowym.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Aktualizacja Strategii Zrównoważonego Rozwoju Gminy Kosakowo do 2020 roku</b> – cel operacyjny: wspieranie rozwoju przedsiębiorczości, działanie: otwarcie Lotniska Oksywie.</li> </ul>

<sup>\*)</sup> Prace infrastrukturalne zostały w znacznej mierze zrealizowane, jednakże Komisja Europejska podjęła decyzję o konieczności zwrotu przez operatora środków publicznych pozyskanych na realizację inwestycji. Skutkowało to ogłoszeniem upadłości Portu Lotniczego w dniu 7 maja 2014 r. W opinii władz miasta, nie zgadzających się z decyzją KE, lotnisko bez względu na docelową formę instytucjonalną powinno zostać dokończony i w jak najszybszej perspektywie powinno rozpocząć obsługę ruchu pasażerskiego mieszkańców regionu. Z uwagi na powyższe, obecnie nie jest możliwe precyzyjne określenie roli lotniska w Gdyni-Kosakowie jako elementu infrastruktury transportowej OMZG – wg **Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatok Gdańskich na lata 2014-2020**. Obecnie brak jednoznacznej decyzji co do dalszych prac związanych z uruchomieniem portu lotniczego.

### Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	
Priorytet 1.3. U uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie.	X
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	

### Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych</b>	
wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	X
ściślejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego.	
lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	X
<b>Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał</b>	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
<b>Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej</b>	
zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze Portu Gdynia, w tym zwłaszcza przewozów intermodalnych.	
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu kolejowego, w tym zwiększenie nacisku na oś, pełnej elektryfikacji i umożliwienie obsługi pełnych składów pociągów.	
zwiększenie przepustowości i nośności układu torowego w granicach Portu Gdynia.	
realizacja polityki transportowej UE dotyczącej integracji portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych.	X
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności, przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych.	
usprawnienie obsługi samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.	
<b>Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu</b>	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	

#### 4.12. Budowa publicznego terminala intermodalnego

<b>Budowa publicznego terminala intermodalnego</b>		
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	Głównym celem budowy terminala jest usprawnienie czynności przeładunkowych w obrębie „Doliny logistycznej” przy jednoczesnym odciążeniu z części tych prac realizowanych przez Port Gdynia. Terminal będzie spełniał istotną rolę w zrównoważonym rozwoju transportu, umożliwiając w znacznie większym zakresie niż obecnie, wykorzystanie transportu kolejowego w przewozach towarów, stanowiąc naturalne zaplecze Doliny Logistycznej.	
<b>Zakres rzeczowy</b>	Budowa układu torowego, infrastruktury ładunkowej, doprowadzenie układu drogowego, stworzenie zaplecza magazynowego.	
<b>Powiązania z innymi przedsięwzięciami</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni.</li> <li>▪ II etap rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM.</li> <li>▪ Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT).</li> <li>▪ Budowa Drogi Czerwonej.</li> <li>▪ Przystosowanie Estakady Kwiatkowskiego do standardu strategicznej drogi konwencjonalnej.</li> </ul>	
<b>Zakres przestrzenny</b>	<b>Podmiot właściwy do realizacji</b>	<b>Okres realizacji</b>
Inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w północnej części TOM, w gminie Kosakowo (ewentualnie na terenie gminy miejskiej Gdynia – wariant 2)	<b>Wariant 1:</b> Gmina Kosakowo, Gdynia, PKP PLK S.A. <b>Wariant 2:</b> Gdynia, PKP PLK S.A.	Po 2020 roku
<b>Orientacyjna wartość</b>	Dla wariantu 1 – ok. 180 mln zł (dokładna wartość będzie określona w studium wykonalności). Dla wariantu 2 – ok. 140 mln zł (dokładna wartość będzie określona w studium wykonalności).	
<b>Źródła finansowania</b>	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś III działanie 7.3	
<b>Zgodność z dokumentami strategicznymi:</b>		
<b>na szczeblu krajowym</b>		<b>na szczeblu regionalnym</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku.</b> (załącznik do uchwały Nr 277 Rady Ministrów z 19.02.2008 r.) będący dokumentem strategicznym w sektorze transportu kolejowego w kraju. W dokumencie przewiduje się systematyczny rozwój transportu intermodalnego i budowę terminali przeładunkowych, jako miejsc integracji różnych gałęzi transportu;</li> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)</b> – promująca w ramach rozwoju transportu intermodalnego modernizację i rozbudowę istniejących terminali transportu intermodalnego oraz budowę nowych terminali i stworzenie regionalnych centrów logistycznych przy dużych polskich aglomeracjach miejskich.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze</b> (Zał. 1 do Uchwały nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.) – Sprawny system transportowy, cel szczegółowy 3: Węzły multimodalne dobrze powiązane z systemem transportowym. Priorytet 3.1: Poprawa powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym Regionu i Priorytet 3.2: Efektywne wykorzystanie dostępności transportowej węzłów multimodalnych;</li> <li>▪ <b>Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku</b> – w zakresie priorytetu 3 - pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej (m.in. integracja portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali);</li> <li>▪ <b>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kosakowo</b> (przyjęte Uchwałą Nr XI/49/2008 Rady Gminy Kosakowo z dnia 29 maja 2008 roku) – przewidujące dla wariantu I w którym przewidziano stworzenie warunków dla rozwoju funkcji usługowych i przemysłowych. Terminal będzie projektowany na obszarze, który stanowi przyszły teren rozwojowy produkcyjny, baz i składów;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni</b>, zatwierdzone uchwałą nr XVII/400/08 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 lutego 2008 roku zostało zamienione uchwałą nr XXXVIII/799/14 Rady Miasta Gdyni z dnia 15 stycznia 2014 roku.</li></ul>
--	---

Zaprojektowanie sprawnie funkcjonującego terminala intermodalnego jest związane z koniecznością spełnienia przez lokalizację projektowanej inwestycji czterech podstawowych warunków:

- dysponowanie odpowiednią wielkością terenu, umożliwiającą takie zaprojektowanie obiektu, który będzie spełniał wymagania dotyczące zakładanej technologii przeładunków i zabezpieczał odpowiednie miejsca na stanowiska tymczasowego składowania jednostek ładunkowych transportu intermodalnego, wraz z zapewnieniem odpowiedniej rezerwy otwierającej możliwości rozwojowe w przyszłości;
- położenie nienaruszające występujących stref związanych z ochroną przyrody, spokojnej i pozbawionej zanieczyszczeń przestrzeni związanych z warunkami zamieszkania miejscowej ludności;
- dostęp do sieci transportu kolejowego, pozbawionym wąskich gardeł, związanych z możliwością sprawnego przejazdu do linii magistralnych;
- dostęp do sieci dróg krajowych o odpowiedniej wytrzymałości na naciski osiowe, umożliwiającym dotarcie do nich z pominięciem centrów miejskich.

#### **Wariant 1:**

Budowa terminala intermodalnego, którego lokalizację przewidziano na terenie gminy Kosakowo. Rozważany obszar ma długość ok. 1200 m i szerokość 300-500 m i jest ograniczony:

- od południa oczyszczalnią ścieków Dębogórze,
- od północy ul. Kwietniową,
- od zachodu ul. Długą,
- od wschodu układem torowym stacji bocznicy Operatora Logistycznego Paliw Płynnych OLPP.

Dojazd transportem drogowym do publicznego terminala intermodalnego mógłby być realizowany poprzez projektowaną OPAT. Połączenie kolejowe mogłoby być realizowane poprzez łącznicę Operatora Logistycznego Paliw Płynnych (OLPP) lub poprzez budowę nowej łącznicy na odcinku od posterunku Gdynia Port GPF do samego terminala intermodalnego.

#### **Wariant 2:**

Należy rozważyć możliwość budowy terminala na modernizowanej stacji Gdynia Port. Taka lokalizacja obu ogólnodostępnych obiektów, charakteryzuje się pewną uniwersalnością eksploatacyjną, zwłaszcza w odniesieniu do perspektywy po 2020 roku, kiedy znacznie wzrośnie udział w przewozach ładunków jednostkowych w wymiennych nadwoziach. Sytuacje pogłębią działania związane z ograniczeniami emisji CO<sub>2</sub> i równomiernym rozwojem transportu, w którym coraz większą rolę będzie spełniał transport kolejowy.



### Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	X
Priorytet 1.3. U uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	X
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	X
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	X

### Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych</b>	
wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zalecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	X
ściślejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zalecza krajowego i tranzytowego.	X
lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	X
<b>Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał</b>	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
<b>Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej</b>	
zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze Portu Gdynia, w tym zwłaszcza przewozów intermodalnych.	X
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu kolejowego, w tym zwiększenie nacisku na oś, pełnej elektryfikacji i umożliwienie obsługi pełnych składów pociągów.	
zwiększenie przepustowości i nośności układu torowego w granicach Portu Gdynia.	
realizacja polityki transportowej UE dotyczącej integracji portu z zaleczeniem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych.	X
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności, przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych.	
usprawnienie obsługi samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.	
<b>Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu</b>	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zalecza logistycznego portu.	X

#### 4.13. Budowa parkingu centralnego do obsługi Portu Gdynia i Doliny Logistycznej

<i>Budowa parkingu centralnego do obsługi Portu Gdynia i „Doliny Logistycznej”</i>		
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	Optymalizacja obsługi ruchu samochodów ciężarowych do terminali przeładunkowych portu Gdynia wraz z zapleczem socjalnym dla kierowców.	
<b>Zakres rzeczowy</b>	Stanowiska postojowe dla pojazdów drogowych wraz z drogami manewrowymi, zaplecze socjalne dla kierowców.	
<b>Powiązania z innymi przedsięwzięciami</b>	Ze względu na lokalizację parkingu przedsięwzięcie jest uzależnione od budowy OPAT i Drogi Czerwonej.	
<b>Zakres przestrzenny</b>	<b>Podmiot właściwy do realizacji</b>	<b>Okres realizacji</b>
Inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w północnej części trójmiejskiego obszaru metropolitalnego, w Gdyni	Port Gdynia wraz z Gdynią	Po 2020 roku
<b>Orientacyjna wartość</b>	50 mln zł	
<b>Źródła finansowania</b>	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś III działanie 7.3	
<b>Zgodność z dokumentami strategicznymi:</b>		
<b>na szczeblu krajowym</b>	<b>na szczeblu regionalnym</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Kraju do 2020</b> – dążenie do zwiększenia efektywności transportu poprzez zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportu oraz modernizacji i rozbudowy połączeń transportowych;</li> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Transportu</b> - pkt. 4.1.2 w zakresie: rozwijania - przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego – dróg lokalnych i ich połączeń z siecią dróg krajowych i wojewódzkich oraz wyprowadzania ruchu tranzytowego z miast poprzez budowę obwodnic drogowych w miejscowościach najbardziej obciążonych ruchem samochodów ciężarowych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku</b> – w zakresie priorytetu 3 - pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej (m.in. usprawnienia obsługi portu samochodami ciężarowymi);</li> <li>▪ <b>Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020</b>. Załącznik nr 1 do uchwały nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 w sprawie przyjęcia Strategii. Cel operacyjny 3.1. sprawny system transportowy.</li> </ul>	

#### Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

<b>Priorytet</b>	<b>Zgodność z priorytetem</b>
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	<b>X</b>
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	
Priorytet 1.3. Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	<b>X</b>
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	<b>X</b>
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	<b>X</b>

**Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)**

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych</b>	
wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	X
ściślejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego.	X
lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	X
<b>Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał</b>	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
<b>Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej</b>	
zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze Portu Gdynia, w tym zwłaszcza przewozów intermodalnych.	
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu kolejowego, w tym zwiększenie nacisku na oś, pełnej elektryfikacji i umożliwienie obsługi pełnych składów pociągów.	
zwiększenie przepustowości i nośności układu torowego w granicach Portu Gdynia.	
realizacja polityki transportowej UE dotyczącej integracji portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych.	X
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności, przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych.	
usprawnienie obsługi samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.	X
<b>Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu</b>	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	X

#### 4.14. Budowa dworca autobusowego

<b>Budowa dworca autobusowego</b>		
<b>Cel przedsięwzięcia</b>	Stworzenie aglomeracyjnego i regionalnego centrum integracyjnego transportu publicznego.	
<b>Zakres rzeczowy</b>	Budowa stanowisk przyjazdowo-odjazdowych dla autobusowej komunikacji regionalnej. Budowa systemu pętli i zatok dla komunikacji miejskiej autobusowej i trolejbusowej. Budowa parkingu dla rowerów.	
<b>Powiązania z innymi przedsięwzięciami</b>	Budowa ulicy Nowej Węglowej.	
<b>Zakres przestrzenny</b>	<b>Podmiot właściwy do realizacji</b>	<b>Okres realizacji</b>
Inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w północnej części trójmiejskiego obszaru metropolitalnego, w śródmieściu Gdyni.	Gdynia	Po 2020 roku
<b>Orientacyjna wartość</b>	Około 40 mln zł (dokładna wartość będzie określona w studium wykonalności).	
<b>Źródła finansowania</b>	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś V Regionalny Program Operacyjny dla WP : Oś Priorytetowa: 9 Mobilność	
<b>Zgodność z dokumentami strategicznymi:</b>		
<b>na szczeblu krajowym</b>		<b>na szczeblu regionalnym</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategia Rozwoju Kraju do 2020 – dążenie do zwiększenia efektywności transportu poprzez zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportu oraz modernizacji i rozbudowy połączeń transportowych.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020. Załącznik nr 1 do uchwały nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 w sprawie przyjęcia Strategii. Cel operacyjny 3.1. sprawny system transportowy.</li> </ul>

#### Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

<b>Priorytet</b>	<b>Zgodność z priorytetem</b>
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	<b>X</b>
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	
Priorytet 1.3. Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	<b>X</b>

**Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)**

Priorytet	Zgodność z priorytetem
<b>Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych</b>	
wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	
ściślejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego.	
lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	
<b>Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał</b>	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	
<b>Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej</b>	
zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze Portu Gdynia, w tym zwłaszcza przewozów intermodalnych.	
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu kolejowego, w tym zwiększenie nacisku na oś, pełnej elektryfikacji i umożliwienie obsługi pełnych składów pociągów.	
zwiększenie przepustowości i nośności układu torowego w granicach Portu Gdynia.	
realizacja polityki transportowej UE dotyczącej integracji portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych.	
likwidacja wąskich gardeł w infrastrukturze dostępu drogowego, w tym zwiększenie nośności, przepustowości i umożliwienie sprawnej obsługi ładunków ponadgabarytowych.	
usprawnienie obsługi samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.	
<b>Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu</b>	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	<b>X</b>

## 5. PLAN MONITOROWANIA KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ

Monitorowanie realizacji założonych w Planie Operacyjnym działań ma na celu weryfikację osiągniętych rezultatów oraz rzetelną ocenę stopnia, w jakim Plan Operacyjny jest realizowany przez Partnerów obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna. Podstawowym narzędziem monitoringu są wskaźniki określone dla wiązek realizowanych projektów oraz dla każdego projektu, który zostanie zgłoszony i będzie realizowany w ramach OF Dolina Logistyczna.

Pomiarem i oceną wskaźników powinien zająć się Panel Doliny Logistycznej obejmujący wszystkie gminy partnerskie, a także pozostałych Partnerów projektu. Spotkania Panelu powinny się odbywać nie rzadziej niż raz do roku. Celem spotkania powinno być stwierdzenie, czy i w jakim stopniu realizowane są założenia wynikające ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Doliny Logistycznej oraz PO Transport.

Wnioski płynące z analiz dokonywanych przez Panel umożliwią tracking Planu Operacyjnego, który polega na weryfikacji przyjętych założeń i ewentualnym wprowadzaniu zmian i modyfikacji, jeżeli skuteczność realizacji jest niesatysfakcjonująca lub wystąpią nowe okoliczności powodujące dezaktualizację przyjętych założeń. Jest to szczególnie istotne ze względu na dynamikę procesów integracyjnych i społeczno-gospodarczych oraz dużą zmienność otoczenia. Tracking umożliwi także uwzględnienie czynników, których nie można było przewidzieć w czasie tworzenia Programu Operacyjnego.

Ewaluacja powinna obejmować ocenę realizacji Programu Operacyjnego pod względem efektywności, użyteczności i trwałości zrealizowanych działań. Ocena powinna być dokonywana poprzez pozyskanie danych z monitoringu PO oraz badań uwzględniających źródła wtórne i pierwotne.

Ze względu na ciągłą współpracę między Partnerami Projektu i zmiany gospodarcze zachodzące w lokalnej gospodarce zaleca się ewaluację on-going. Mierzy ona zarówno efektywność wdrażania rozwiązań, jak i ich aktualność w stosunku do procesów zachodzących w otoczeniu. Jest to niezwykle istotne z punktu widzenia rozwoju gospodarczego obszaru funkcjonalnego. Zaletą ewaluacji ciągłej jest także bieżące monitorowanie prac i integracja podmiotów zainteresowanych jej realizacją, w tym zapewnianie między nimi przepływu informacji. Ten typ ewaluacji jest zgodny z propozycją corocznych spotkań Panelu Doliny Logistycznej. Ewaluacja on-going powinna opierać się na pomiarze i obserwacji wskaźników charakteryzujących poszczególne typy projektów. Propozycję wskaźników przedstawia poniższa tabela.

Istotnym podmiotem w procesie ewaluacji realizacji Programu Operacyjnego (jak również pozostałych programów operacyjnych) może być Logistyczne Centrum Kompetencji, którego utworzenie zalecono w niniejszym dokumencie.

Tabela 4. Wskaźniki osiągnięcia/stopnia realizacji celów strategicznych

Projekt	Wymierna korzyść
Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwiększenie dostępności portu do sieci drogowej,</li> <li>• Skrócenie czasu przejazdu,</li> <li>• Eliminacja „brakującego ogniwa” sieci drogowej,</li> <li>• Przesunięcie ruchu tranzytowego poza obszar Rumii i Redy.</li> </ul>
Budowa Drogi Czerwonej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwiększenie dostępności portu do sieci drogowej,</li> <li>• Skrócenie czasu przejazdu,</li> <li>• Eliminacja „brakującego ogniwa” sieci drogowej,</li> <li>• Stworzenie alternatywnego połączenia względem ul. Morskiej.</li> </ul>
Modernizacja Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwiększenie dostępności portu do sieci drogowej,</li> <li>• Dostosowanie sieci drogowej do ewoluujących potrzeb portu.</li> </ul>
Budowa ulicy Nowej Węglowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwiększenie dostępności portu do sieci drogowej,</li> <li>• Dostosowanie sieci drogowej do ewoluujących potrzeb portu.</li> </ul>
Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze Portu Gdynia,</li> <li>• Usprawnienie procesów technologicznych stacji,</li> <li>• Uwolnienie terenów niewykorzystywanych przez transport kolejowy.</li> </ul>
Modernizacja linii kolejowej nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Gdynia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze Portu Gdynia,</li> <li>• Eliminacja „wąskich gardeł” transportu kolejowego,</li> <li>• Skrócenie czasu przejazdu,</li> <li>• Zwiększenie konkurencyjności i niezawodności w transporcie ładunków kolejną.</li> </ul>
Modernizacja linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk i wydłużenie linii SKM do Wejherowa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eliminacja „wąskich gardeł” transportu kolejowego,</li> <li>• Skrócenie czasu przejazdu,</li> <li>• Zwiększenie konkurencyjności i niezawodności w transporcie kolejowym,</li> <li>• Dostosowanie linii kolejowej do zmieniających się potrzeb pasażerów.</li> </ul>
Budowa kolei aglomeracyjnej Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia-Oksywie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwiększenie mobilności mieszkańców północno-wschodnich dzielnic Gdyni i gminy Kosakowo,</li> <li>• Skrócenie czasu przejazdu,</li> <li>• Częściowe odciążenie sieci drogowej.</li> </ul>

Rewitalizacja linii kolejowej nr 230	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwiększenie mobilności mieszkańców gminy i miasta Wejherowo,</li> <li>• Skrócenie czasu przejazdu,</li> <li>• Częściowe odciążenie sieci drogowej.</li> </ul>
Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwiększenie konkurencyjności TOM na tle innych aglomeracji europejskich,</li> <li>• Częściowe odciążenie portu lotniczego w Gdańsku.</li> </ul>
Budowa publicznego terminala intermodalnego	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwiększenie dostępności transportu kolejowego dla obszaru „Doliny Logistycznej”,</li> <li>• Wzrost konkurencyjności obszaru funkcjonalnego,</li> <li>• Usprawnienie funkcjonowania stacji Gdynia Port.</li> </ul>
Budowa parkingu centralnego do obsługi Portu Gdynia i Doliny Logistycznej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Odciążenie układu drogowego centralnej części portu,</li> <li>• Zwiększenie dostępności portu do transportu drogowego.</li> </ul>
Budowa dworca autobusowego	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego,</li> <li>• Stworzenie komunikacyjnego centrum miasta, obszaru Analizy oraz regionu.</li> </ul>
Budowa ulicy Derdowskiego	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwiększenie mobilności mieszkańców i turystów w sezonie wakacyjnym,</li> <li>• Skrócenie czasu przejazdu mieszkańców i turystów w sezonie wakacyjnym,</li> <li>• Częściowe odciążenie sieci drogowej.</li> </ul>

Źródło: Opracowanie własne

Proponowane jest także dokonanie ewaluacji ex-post, która powinna się odbyć po zakończeniu realizacji Programu Operacyjnego i być podsumowaniem wszystkich podjętych interwencji oraz oceną skuteczności działań. Celem powinno być także określenie oddziaływania na poszczególnych Partnerów i pozostałych Partnerów w projekcie (tj.: Gminy Cewice, Gminy Miasta Lęborka, Gminy Liniewo, Gminy Luzino, Gminy Łęczyce i Gminy Szemud oraz Gminy Gniewino – uczestniczącej w Projekcie w charakterze obserwatora). Istotna jest również ocena trwałości podejmowanych interwencji. Wyniki ewaluacji ex-post powinny stanowić podstawę do planowania przedsięwzięć i projektów na kolejne lata.

W przypadku radykalnych zmian uwarunkowań gospodarczych regionu lub pojawienia się dodatkowych potrzeb informacyjnych związanych z monitorowaniem Programu Operacyjnego, dopuszcza się możliwość wprowadzenia dodatkowych działań zgodnych z bieżącym zapotrzebowaniem.



## 6. POTENCJAŁ ROZWOJOWY KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ

Realizacja kluczowych przedsięwzięć dotyczących rozwoju transportu w obszarze funkcjonalnym Doliny Logistycznej umożliwi, poprzez usunięcie „wąskich gardeł” i „brakujących ogniw”, uzyskanie sprawnych i efektywnych połączeń transportowych wewnątrz obszaru funkcjonalnego i w jego bezpośrednim otoczeniu, w tym bezpieczeństwa komunikacyjnego, co wpłynie na radykalną poprawę dostępności drogowej i kolejowej do portu morskiego w Gdyni w ramach transeuropejskiego korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk. Powyższe inwestycje mają również zasadnicze znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego, przyczyniając się poprzez zwiększenie atrakcyjności terenów inwestycyjnych do wzrostu działalności gospodarczej oraz generowania nowych usług, które będą wpływać na wzrost zatrudnienia oraz potrzebę kształcenia pracowników w zakresie działalności transportowo-logistyczno-spedycyjnej. Tabela poniżej zawiera zestawienie potencjałów rozwoju generowanych przez kluczowe przedsięwzięcia.

Tabela 5 Potencjały rozwoju generowane przez kluczowe przedsięwzięcia

Kluczowe przedsięwzięcia	Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego	Budowa OPAT i Drogi Czerwonej	Budowa ulicy Nowej Węglowej	Budowa ulicy Derdowskiego	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	Modernizacja linii kolejowej nr 201	Modernizacja linii kolejowej nr 202	Budowa kolei aglomeracyjnej w Gdyni	Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie	Budowa publicznego terminala intermodalnego	Budowa dworca autobusowego
Potencjał											
Sprawny i efektywny transport	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++
Zwiększenie dostępności transportowej i przepustowości	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	+
Skomunikowanie z najważniejszymi korytarzami transportowymi i z portem morskim	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	+
Ograniczenie wpływu transportu towarów na ruch drogowy	-	-	-	-	++	++	++	++	++	-	-
Bezpieczeństwo komunikacyjne	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	
Podniesienie konkurencyjności transportu kolejowego wobec drogowego, zrównoważony rozwój transportu	-	-	-	-	++	++	++	++	-	-	+
Wzrost liczby podmiotów gospodarczych	+	+	+	+	+	+	+	+	+	++	+
Wzrost zapotrzebowania na kształcenie pracowników w działalności transportowo-logistyczno-spedycyjnej					+	+	+	+	+	+	+
Rozwój nowych usług	+	+	+		+	+	+	+	+	++	

+ / ++ duży / bardzo duży wpływ przedsięwzięcia na dany potencjał, - negatywny wpływ przedsięwzięcia na dany potencjał.

Źródło: opracowanie własne

Wszystkie kluczowe przedsięwzięcia mają zasadnicze znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa komunikacyjnego i uzyskania sprawnego i efektywnego transportu, w tym zwiększenia dostępności transportowej i przepustowości oraz skomunikowania z najważniejszymi korytarzami transportowymi i z portem morskim. Istotne znaczenie odgrywa aspekt społeczno-gospodarczy, który dzięki tym inwestycjom może generować nowe podmioty gospodarcze i dodatkowe usługi. Tendencja ta, wpłynie na tworzenie miejsc pracy oraz wymusi potrzebę nauki i kształcenia, odpowiednią dla zaistniałych warunków. Efektem będzie większa konkurencyjność lokalnej gospodarki.

Drogi dojazdowe do Portu Gdynia nie spełniają wymagań dotyczących dopuszczalnych nacisków 11,5 t/oś, co stanowi „wąskie gardło” korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk, i świadczy o braku integracji z Transeuropejską Siecią Transportową TEN-T.

Jednocześnie potencjał zrównoważonego rozwoju transportu, w kierunku zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego i ograniczenia transportu towarów w ruchu drogowym, jest możliwy do osiągnięcia poprzez realizację projektów bezpośrednio związanych z rozwojem transportu alternatywnego wobec ruchu drogowego, a więc poprzez aktywizację i ulepszenie połączeń kolejowych i rozwój połączeń lotniczych. Inwestycje w infrastrukturę drogową usprawnią obsługę Portu Gdynia i zwiększą bezpieczeństwo ruchu, lecz nie będą miały bezpośredniego przełożenia na zrównoważony rozwój transportu.

Tabela 6 Potencjał rozwojowy kluczowych przedsięwzięć

Przedsięwzięcie	m. Gdynia	g. Kosakowo	m. Rumia	m. Reda	m. Wejherowo	g. Wejherowo	g. Cewice	m. Łębork	g. Liniewo	g. Luzino	g. Łęczyce	g. Szemud	g. Gniewino
Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x
Budowa Drogi Czerwonej	x	x	x	x									
Modernizacja Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni	x	x	x	x									
Budowa ulicy Nowej Węglowej	x												
Budowa ulicy Derdowskiego	x	x											
Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	x												
Modernizacja linii kolejowej nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Gdynia	x												
Modernizacja linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk i wydłużenie linii SKM do Wejherowa	x		x	x	x	x		x	x	x			

Budowa kolei aglomeracyjnej Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia-Oksywie	x	x											
Rewitalizacja linii kolejowej nr 230					x	x							X
Uruchomienie Lotniska Gdynia- Oksywie	x	x											
Budowa publicznego terminala intermodalnego	x	x	x	x									
Budowa parkingu centralnego do obsługi Portu Gdynia i Doliny Logistycznej	x												
Budowa dworca autobusowego	x	x	x	x							x	x	
Budowa ulicy Derdowskiego		x											

Źródło: opracowanie własne

## 7. SYNERGIA POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH OBSZARÓW REGIONALNYCH DOLINA LOGISTYCZNA I NOU NORDA

Potencjały rozwojowe generowane przez przedsięwzięcia i projekty zrealizowane w ramach obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna będą w przyszłości oddziaływać na potencjały Nadmorskiego Obszaru Usługowego NORDA, czyli tereny dziesięciu gmin (Gminy Miasta Gdyni, Gminy Kosakowo, Gminy Miasta Pucka, Gminy Puck, Gminy Miasta Władysławowa, Gminy Miasta Jastarni, Gminy Miasta Helu, Gminy Krokowa, Gminy Choczewo i Gminy Miejskiej Łeba) oraz części powiatu lęborskiego.

Na podstawie analizy SWOT dla NOU NORDA wybrano te czynniki, które będą wspierane poprzez realizację projektów z zakresu rozwoju transportu, powodując zwiększenie określonych potencjałów (mocnych stron) lub przeciwdziałanie zaistnieniu niekorzystnych zjawisk, poprzez eliminację występujących barier (słabych stron). Tym samym wskazano obszary dla uzyskania efektów synergii potencjałów generowanych przez przedsięwzięcia z zakresu rozwoju transportu OF Dolina Logistyczna oraz dla NOU NORDA.

Wyspecyfikowane mankamenty (słabe strony), które stanowią bariery rozwoju Nadmorskiego Obszaru Usługowego NORDA, to m.in:

- znaczne dysproporcje w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego między rdzeniem obszaru metropolitalnego, obszarami przyległymi i obszarami oddalonymi (koncentracja ludności, potencjału produkcyjnego, usługowego, intelektualnego i majątku trwałego, możliwości kształtowania bazy dochodowej i wydatków majątkowych),
- wyższy od średniej wojewódzkiej udział ludności w wieku poprodukcyjnym,
- wysoki poziom bezrobocia w północno-zachodniej części NOU NORDA,
- niski poziom dostępności północno-zachodniej części NOU, pogłębiony zapaścią komunikacyjną podczas sezonu letniego; brak powiązań komunikacyjnych z Gdynią (bezpośredniego dojazdu),
- stan i przepustowość dróg jako zasadnicze problemy rozwoju upatrywane przez mieszkańców NOU NORDA,
- nierównomierny dostęp mieszkańców gmin NOU NORDA do infrastruktury społecznej.

Należy uznać, że możliwością przekształcenia wyżej wymienionych mankamentów w szanse rozwoju tego obszaru, są: rozwój infrastruktury transportowej wraz z działaniami zmierzającymi do wzrostu znaczenia transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych, poprawa dostępności komunikacyjnej, będącej czynnikiem aktywizującym oraz tworzenie węzłów integracyjnych.

Tabela 7 Synergia potencjałów rozwojowych NOU Norda i Dolina Logistyczna generowanych przez przedsięwzięcia z zakresu rozwoju transportu

MOCNE STRONY	Potencjał wynikający z realizacji przedsięwzięć w zakresie rozwoju transportu	Zakładany efekt synergii
Atrakcyjne nadmorskie położenie oraz związane z tym wysokie walory krajobrazowe	Sprawny i efektywny transport	Rozwój turystyki zrównoważonej, pozytywny wpływ na lokalny rynek pracy, wzrost dochodów własnych samorządów terytorialnych z tytułu podatków, procesy suburbanizacyjne, atrakcyjność inwestycyjna dla działalności nieuciążliwej ekologicznie
Bogate złoża surowców mineralnych	Zwiększenie dostępności transportowej i przepustowości	Stymulanta rozwoju nowych branż przemysłowych, pozytywny wpływ na rynek pracy i kształtowanie dochodów własnych samorządów terytorialnych
Bardzo wysoka atrakcyjność turystyczna i przyrodnicza (walory przyrodniczo-kulturowe)	Skomunikowanie z najważniejszymi korytarzami transportowymi i z portem morskim	Rozwój turystyki zrównoważonej, pozytywny wpływ na lokalny rynek pracy, wzrost dochodów własnych samorządów terytorialnych z tytułu podatków, procesy suburbanizacyjne, atrakcyjność inwestycyjna dla działalności nieuciążliwej ekologicznie
Prężność demograficzna obszaru wokół Trójmiasta	Ograniczenie wpływu transportu towarów na ruch drogowy	Wzrost mobilności mieszkańców, aktywizacja przedsiębiorczości, spadek bezrobocia, wzrost rynku zbytu na dobra i usługi
Silny sektor małych i średnich przedsiębiorstw	Bezpieczeństwo w transporcie	Rozwój wymiany handlowej i nowych rynków zbytu, wzrost zatrudnienia, atrakcyjność i konkurencyjność inwestycyjna
Zrestrukturyzowany, silny i dynamiczny sektor stoczniowy i offshore, duże znaczenie przetwórstwa przemysłowego oraz transportu i gospodarki magazynowej	Podniesienie konkurencyjności transportu kolejowego wobec drogowego- zrównoważony rozwój transportu	Wzrost znaczenia eksportu towarów, ekspansja gospodarcza na rynki zewnętrzne, możliwość zaangażowania nowych technologii, wykorzystanie działalności B+R
Pozytywne oddziaływanie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej na lokalizację branż wiodących	Wzrost liczby podmiotów gospodarczych	Realne narzędzie przyciągania inwestorów zagranicznych, pozytywny wpływ na rynek pracy
Wysoka ocena miejsca zamieszkania i najbliższego otoczenia (jakość przestrzeni i usług publicznych) przez mieszkańców NOU NORDA	Wzrost zapotrzebowania na kształcenie pracowników	Korzystne zmiany migracji ludności, przywiązanie do miejsca zamieszkania, stabilność zasobów ludzkich z punktu widzenia pracodawcy, kreowanie funkcji społeczno-gospodarczych
Raczej pozytywna ocena poziomu rozwoju gospodarczego NOU NORDA przez podmioty społeczno-gospodarcze	Wzrost w działalności transportowo-logistyczno-spedycyjnej	Optymistyczne warunki pozyskiwania nowych inwestorów, wzrost przedsiębiorczości, stymulowanie rynku zatrudnienia
	Rozwój nowych usług	

Źródło: opracowanie własne

Cel strategiczny Doliny Logistycznej w zakresie transportu oraz zdefiniowane 3 priorytety są kompatybilne wobec celu nadrzędnego dla NOU NORDA jakim jest „Zwiększenie dostępności i spójności wewnętrznej terytorium NOU NORDA umożliwiające pobudzanie przewag konkurencyjnych wynikających z renty położenia i przyciąganie inwestorów w branżach wiodących.”

Przewidziane przedsięwzięcia Doliny Logistycznej w kwestii rozwoju transportu drogowego, kolejowego i uruchomienia połączeń lotniczych w Porcie Lotniczym Gdynia-Oksywie, przyporządkowane poszczególnym działaniom, wpisują się w obszary priorytetowe NOU NORDA, którymi są:

1. Poprawa atrakcyjności przestrzeni publicznej.
2. Kreowanie i wspieranie branż wiodących.
3. Tworzenie spójnego systemu transportowego.
4. Rozwój związanej z morzem gospodarki turystycznej.
5. Kształtowanie potencjału agroturystycznego i rolno-spożywczego.
6. Reorientacja szkolnictwa zawodowego.

Rysunek 3 Sieć kolejowa obszaru Doliny Logistycznej i NOU NORDA



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 4 Sieć drogowa obszaru Doliny Logistycznej i NOU NORDA



Źródło: opracowanie własne

## 7.1. Synergia potencjałów rozwojowych na obszarze Gdyni

Gdynia jest największym ośrodkiem miejskim, wśród gmin tworzących Dolinę Logistyczną i Nadmorski Obszar Usługowy NORDA, wspólnym dla obu tych obszarów funkcjonalnych. Miasto charakteryzuje bardzo wysoką przestrzenną koncentracją ludności. Gęstość zaludnienia wynosi 1841 mieszk./km<sup>2</sup> i wykazuje ona ogromne zróżnicowanie międzydzielnicowe, przyjmując wartości od 206 os./km<sup>2</sup> (Chwarzno-Wiczlino, 2008) do 7434 os./km<sup>2</sup> w przypadku dzielnicy Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana. Należy pamiętać, że niemal połowę administracyjnego obszaru Gdyni stanowią tereny leśne, stąd też faktyczna koncentracja ludności mierzona gęstością zaludnienia jest w tym mieście znacznie wyższa.

Struktura wiekowa mieszkańców Gdyni jest niekorzystna. Udział osób w wieku poprodukcyjnym (22%) przewyższa udział osób w wieku przedprodukcyjnym (16%), co świadczy o starzeniu się lokalnego społeczeństwa.

Gdynia wykazuje się znaczną koncentracją przedsiębiorczości. Liczba podmiotów wpisanych do rejestru REGON na 1000 mieszkańców wynosiła w roku 2013 152 podmioty. Wskaźnik podmiotów gospodarczych przypadających na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym wynosi 243,7. W porównaniu z rokiem 2012 o 936 wzrosła liczba podmiotów gospodarczych. Największy wzrost dotyczył dużych podmiotów (o 6%), zatrudniających 250 i więcej osób oraz podmiotów małych (o 4%) zatrudniających do 9 osób. Stopa bezrobocia sięga 5,9%.

W Gdyni widać wyraźną specjalizację gospodarki w kierunku szeroko rozumianej gospodarki morskiej. Najwyższe wartości dla liczby pracujących na tle kraju indeks LQ przyjmuje w zakresie budowy i naprawy statków i łodzi (LQ 32,2), rybołówstwie i usługach związanych z rybołówstwem (LQ 12,3), morskim i przybrzeżnym transporcie wodnym (LQ 12,2) oraz dla przeładunku, magazynowania, składowania i przechowywania towarów (LQ 11,2). Kluczowe znaczenie dla gospodarki miasta wydaje się tym samym odgrywać Port Gdynia oraz sektor stoczniowy. W profilu specjalizacji widać również wyraźnie sektor transportu-spedycji i logistyki (TSL) w tym szeroko rozumianej logistyki morskiej, usługi informatyczne i finansowe, produkcje wyrobów z metalu i maszyn.

Istotne znaczenie transportu morskiego, szczególnie w kontekście przekształceń zachodzących na terenach dawnej Stoczni Gdynia, wpływa na zmianę i dywersyfikację profilu produkcyjnego, co powoduje wzrost zapotrzebowania na przewozy ładunków wielkogabarytowych. Wymusza to konieczność rozwoju infrastruktury transportowej zaplecza Portu w Gdyni. Przedsiębiorstwa z branży stoczniowej/offshore w różnym stopniu zaawansowania wdrażają procesy innowacyjne, które przekładają się na ich rozwój, tworzenie nowych miejsc pracy i wynikające z tego inwestycje.

Z uwagi na wielkość ośrodka miejskiego, w Gdyni następuje specjalizacja w sferze usług wiedzochłonnych, w tym przede wszystkim usługi: niskich, średnich i wysokich technologii, usługi biznesowe (KIBS) oraz finansowe. Duże znaczenie nie tylko dla Gdyni, posiada funkcjonowanie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

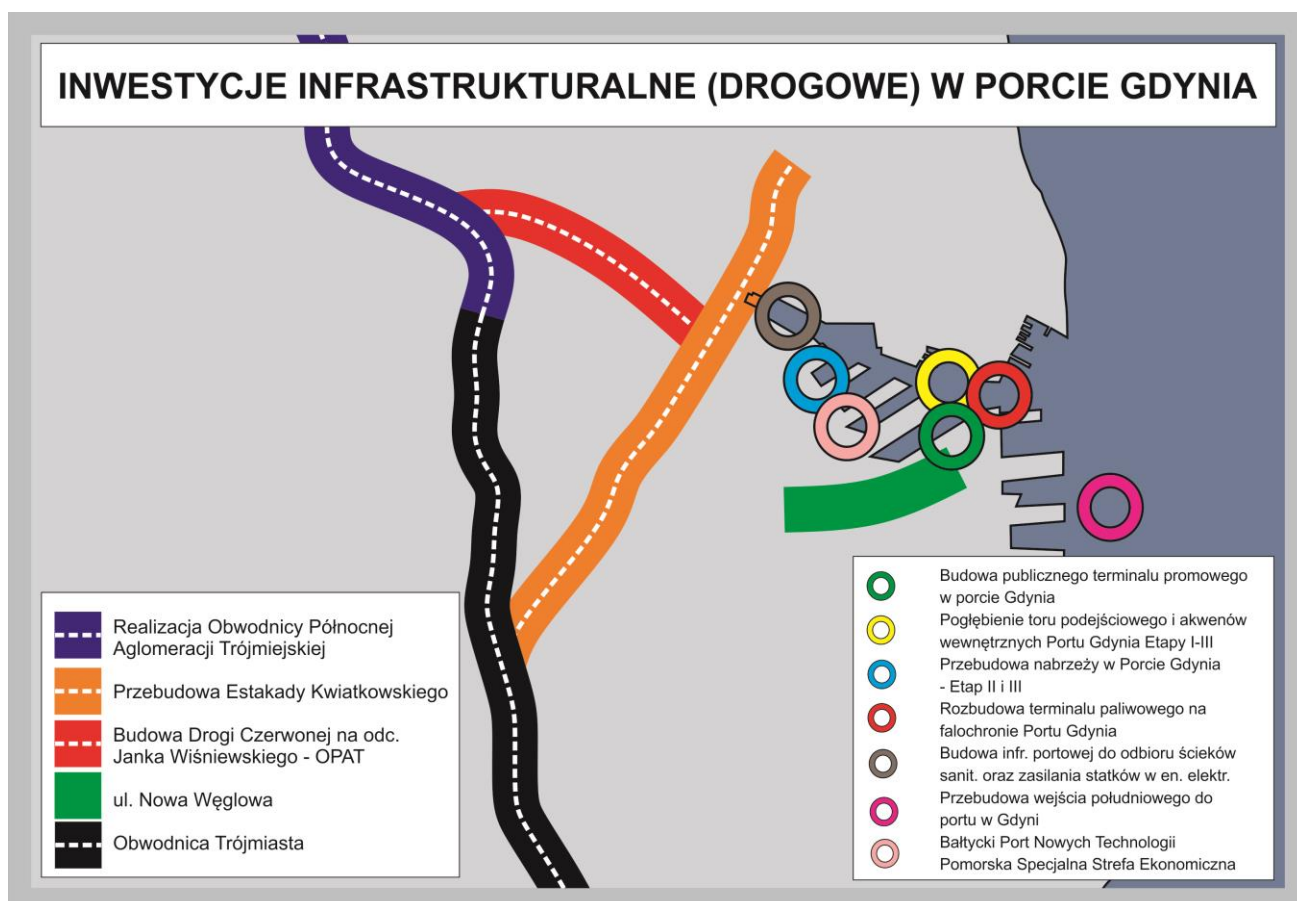
Atrakcjami turystycznymi miasta są: Skwer Kościuszki i Molo Południowe, Akwarium Gdyńskie, Statek Muzeum Dar Pomorza, Bulwar Nadmorski, Kamienna Góra, Rezerwat Kępa Orłowska, Gdyński Szlak Modernizmu, Molo w Orłowie. Dodatkowo zarejestrowane są 64 pomniki przyrody, a udział parków krajobrazowych sięga 31,1% w powierzchni Gdyni.

Gdynia zyskuje dużą popularność organizacją m.in. wielkich imprez żeglarskich i budową największej mariny w kraju, dzięki czemu nazywana jest żeglarską stolicą Polski. Ofertę turystyczną uzupełnia bogaty program imprez o charakterze kulturalnym i sportowym, odbywający się na przestrzeni całego roku. Potencjał Gdyni sprawia, że jest ona chętnie odwiedzana przez cały rok, nie tylko przez turystów w celach wypoczynkowych, ale również przez turystów biznesowych, w dużej części zagranicznych.

Sieć transportowa Gdyni zdeterminowana jest rozwojem obszaru metropolitalnego i funkcjami portowo-gospodarczymi miasta, również o wymiarze międzynarodowym. Układ komunikacyjny tworzą różne gałęzie transportu, które ze względu na duży ruch i często niedostateczny stan techniczny powodują utrudnienia w przewozach, które negatywnie oddziałują na inne obszary aktywności społecznej i gospodarczej miasta.

Staraniem różnych podmiotów jest podjęcie działań w celu poprawy jakości sieci transportowej miasta i usprawnienia procesów przewozowych. Respondenci przeprowadzonych badań<sup>6</sup> pozytywnie oceniają miejsce swego zamieszkania pod względem łatwości dojazdów, dzięki systemowi transportu publicznego i rozwiniętej infrastrukturze transportowej.

Rysunek 5 Inwestycje w transporcie drogowym w Porcie Gdynia

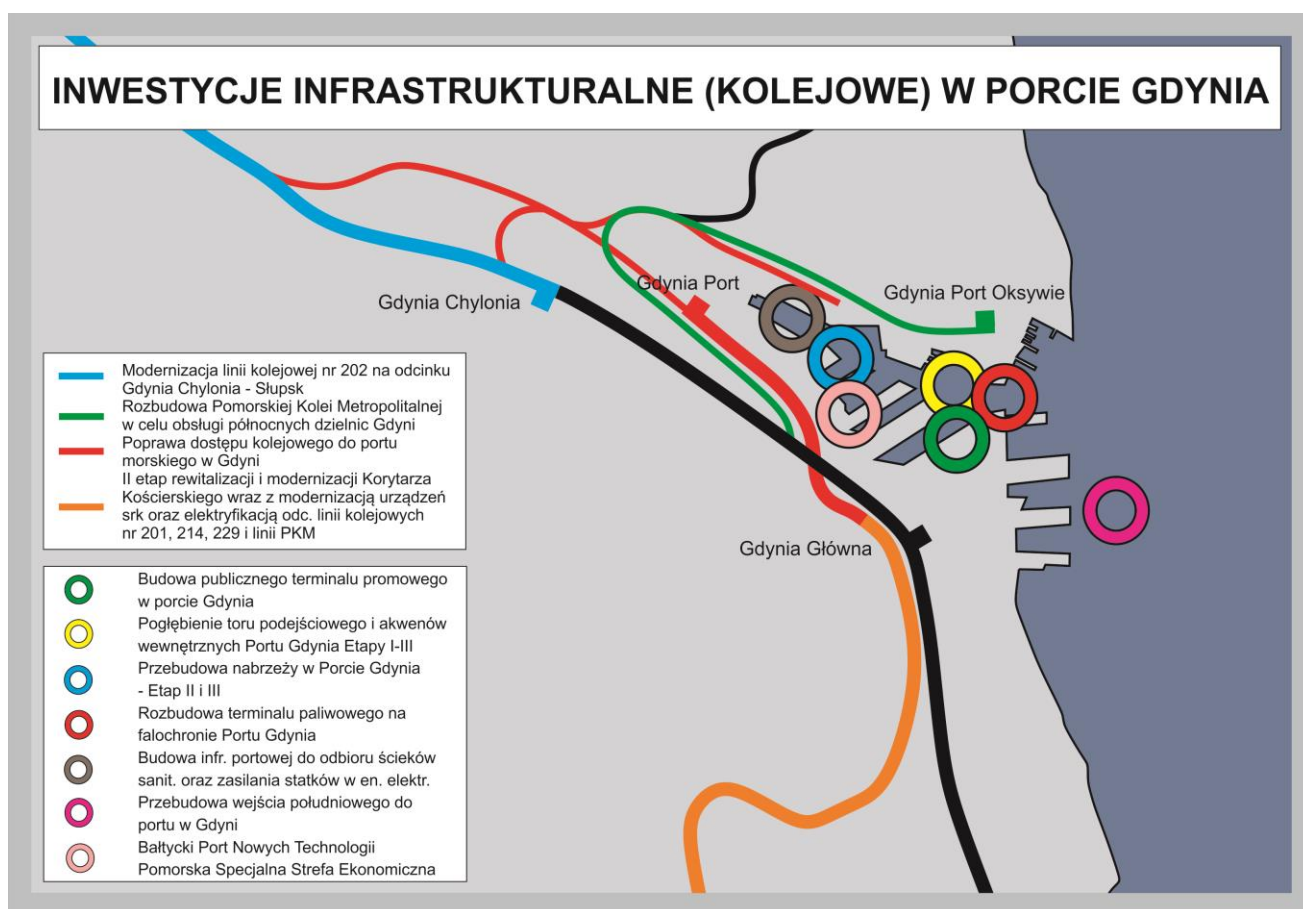


Źródło: opracowanie własne

<sup>6</sup> Badania preferencji i potrzeb mieszkańców oraz podmiotów społeczno-gospodarczych, wykonane w ramach prac na projektem Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050



Rysunek 6 Inwestycje w transporcie kolejowym w Porcie Gdynia



Źródło: opracowanie własne

W celu zobrazowania efektu synergii potencjałów rozwojowych generowanych poprzez inwestycje w zakresie rozwoju transportu, zawartych w rozdziale 5, w stosunku do Gdyni, posłużono się zgodnością obszarów wzajemnych oddziaływań, względem prowadzonej polityki rozwoju tej gminy miejskiej, które zostały kolorystycznie wyróżnione w tabeli.

Tabela 8 Synergia potencjałów rozwoju transportu Doliny Logistycznej wobec Gdyni

Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie transportu dla DL	Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego	Budowa OPAT i Drogi Czerwonej	Budowa ulicy Nowej Węglowej	Budowa ulicy Derdowskiego	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	Modernizacja linii kolejowej nr 201	Modernizacja linii kolejowej nr 202	Budowa kolei aglomeracyjnej w Gdyni	Uruchomienie Lotniska Gdynia-Oksywie	Budowa publicznego terminala intermodalnego	Budowa dworca autobusowego
Priorytet: Przestrzeń											
Trzeci cel strategiczny: Miejski system komunikacyjny											

Piąty cel strategiczny: Zarządzanie przestrzenią											
Priorytet: Gospodarka											
Pierwszy cel strategiczny: Przedsiębiorstwa gospodarki morskiej											
Drugi cel strategiczny: Tworzenie węzła komunikacyjnego											
Czwarty cel strategiczny: Turystyka											

Źródło: opracowanie własne

Z powyższej tabeli wynika, że cele rozwojowe miasta Gdynia będą osiągnięte poprzez realizację kluczowych przedsięwzięć z zakresu transportu, stanowiących podstawę PO. Największy ich wpływ będzie w odniesieniu do problematyki intermodalności i integracji wszystkich gałęzi transportu, rozwijanych przez miasto Gdynia. Bardzo istotnym elementem dla strategii Doliny Logistycznej i Gdyni będzie realizacja węzłów integracyjnych, w tym przede wszystkim dworca autobusowego.

## 7.2 Synergia potencjałów rozwojowych na obszarze Kosakowa

Obszar gminy Kosakowo charakteryzuje się dynamiczną urbanizacją, wynikającą ze wzrostu koncentracji ludności w ostatnich latach. Kierunek intensywnego rozwoju osadnictwa jednorodzinnego wyznacza wysokie dodatnie saldo migracji (49 promili). Rozwój procesów urbanizacyjnych przebiega równolegle z wysoką jakością infrastruktury technicznej i społecznej, co stanowi dodatkowy czynnik utrzymujący wzrost liczby ludności Kosakowa, a tym samym jest istotnym elementem kształtowania jakości życia. Na podstawie przeprowadzonych badań<sup>7</sup> wysokie noty uzyskała ocena miejsca swego zamieszkania oraz jakość usług publicznych (np. dostęp do edukacji, usług zdrowotnych, itp.).

O atrakcyjności osiedleńczej w gminie Kosakowo decydują jego wysokie walory naturalne. Pod względem zasobów przyrodniczych 10% powierzchni gminy stanowią rezerваты przyrody i parki krajobrazowe, występuje 11 pomników przyrody, na terenie gminy wyodrębniono obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) oraz specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO) należące do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 (Zatoka Pucka - PLB220005 oraz Zatoka Pucka i Półwysep Helski - kod PLH220032). Atrakcjami turystycznymi gminy są: Plaża w Mechelinkach, Rezerwat Czapli Siwej, Cypel Rewski, Ogólnopolska Aleja Zasłużonych Ludzi Morza.

Gmina Kosakowo wykazuje dużą koncentrację przedsiębiorczości. Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców wynosiła 142 w 2013 r. Występuje również wysoki udział (84,4%) osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w ogólnej liczbie podmiotów wg REGON.

Gmina jest zasobna w sól kamienną. Wydobycie złoża „Mechelinki” wyniosło w roku 2013 649 tys. t, co stanowiło 15,5% wydobycia krajowego. Pozostałe złoża surowcowe stanowią piaski i żwiry.

<sup>7</sup> Badania preferencji i potrzeb mieszkańców oraz podmiotów społeczno-gospodarczych, wykonane w ramach prac na projektem Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050

Poza aspektem społeczno-gospodarczym istotne znaczenie odgrywają połączenia funkcjonalne z Gdynią i całym obszarem Metropolii Trójmiejskiej. Układ drogowy gminy Kosakowo opiera się na jednojezdniowych drogach, które przy obecnych potrzebach gminy, zaczynają osiągać graniczną przepustowość. Dotyczy to godzin szczytu przewozowego, zwłaszcza w sezonie letnim. Obszar gminy Kosakowo posiada trzy połączenia drogowe ze śródmieściem Gdyni, układami ulic:

1. Estakadą Kwiatkowskiego i dalej ul. Janka Wiśniewskiego lub Morską, które w godzinach szczytu są bardzo obciążone ruchem drogowym.
2. Ulicą Pucką, która przecina mocno obciążone linie kolejowe nr 228 oraz 202/250 w jednym poziomie i dalej ul. Hutniczą/Janka Wiśniewskiego lub Morską, które w godzinach szczytu są bardzo obciążone ruchem drogowym.
3. DW 100 przez Rumię i dalej ulicami Morską lub Hutniczą/Janka Wiśniewskiego, które w godzinach szczytu są bardzo obciążone ruchem drogowym.

Transport miejski na terenie gminy Kosakowo jest organizowany przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Pomiędzy Kosakowem a Gdynią kursują linie autobusowe: 105, 146 i 173). Pozytywna jest ocena miejsca zamieszkania pod względem łatwości dojazdów dla ogółu badanej zbiorowości. Bezpośrednie sąsiedztwo Kosakowa i aglomeracji trójmiejskiej, będącej jednym z centrów gospodarczych Polski i Regionu Morza Bałtyckiego, należy uznać za atut położenia i szansę stabilnego rozwoju na wspólnym obszarze aktywności społecznej, gospodarczej i kulturowej oraz promocji.

Powyższe czynniki wpływają na niski stopień bezrobocia, który dla gminy Kosakowo wynosi poniżej 5%, a tym samym mają odzwierciedlenie w korzystnej sytuacji socjoekonomicznej gminy.

W celu zobrazowania efektu synergii potencjałów rozwojowych generowanych poprzez inwestycje w zakresie rozwoju transportu, zawartych w rozdziale 5, w stosunku do Gminy Kosakowo, posłużono się zgodnością obszarów wzajemnych oddziaływań, względem prowadzonej polityki rozwoju tej gminy, które zostały kolorystycznie wyróżnione w tabeli.

Tabela 9 Synergia potencjałów rozwoju transportu Doliny Logistycznej wobec gminy Kosakowo

Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie transportu dla DL	Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego	Budowa OPAT i Drogi Czerwonej	Budowa ulicy Nowej Węglowej	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskowego w Gdyni	Modernizacja linii kolejowej nr 201	Modernizacja linii kolejowej nr 202	Budowa kolei aglomeracyjnej w Gdyni	Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie	Budowa publicznego terminala in-termodalnego	Budowa dworca autobusowego	Budowa ulicy Derdowskiego
Cele rozwoju gminy Kosakowo											
Strategiczny cel rozwoju: Rozwój infrastruktury technicznej, ochrona środowiska przyrodniczego i racjonalne zagospodarowanie przestrzeni											
Cel operacyjny: Rozbudowa i modernizacja dróg publicznych wraz z urządzeniami towarzyszącymi											
Cel operacyjny: Ochrona walorów i zasobów środowiska przyrodniczego oraz kształtowanie ładu przestrzennego											
Strategiczny cel rozwoju: Rozwój gospodarki lokalnej											
Cel operacyjny: Wspieranie rozwoju przedsiębiorczości											
Cel operacyjny: Rozwój turystyki, rekreacji i wypoczynku											
Cel operacyjny: Promocja walorów i zasobów Gminy											
Strategiczny cel rozwoju: Rozwój infrastruktury społecznej oraz integracja i aktywizacja mieszkańców											
Cel operacyjny: Poprawa stanu bezpieczeństwa publicznego											

Źródło: opracowanie własne

Z powyższej tabeli wynika, że cele rozwojowe Kosakowa będą osiągnięte poprzez realizację kluczowych przedsięwzięć z zakresu transportu, stanowiących podstawę PO. Największy ich wpływ będzie w odniesieniu do transportu publicznego, węzłów integracyjnych, budowy i modernizacji dróg oraz problematyki intermodalności. Kluczowe inwestycje poprawią rozwój przedsiębiorczości, turystyki, rekreacji i wypoczynku, a także wpłyną na ochronę walorów i zasobów środowiska przyrodniczego oraz kształtowanie ładu przestrzennego.

## 8. SYNERGIA POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH DOLINA LOGISTYCZNA Z INNymi PODMIOTAM

Rozwój infrastruktury transportowej i jakość połączeń wykorzystywanych w przewozach zarówno osób, jak i ładunków, określa ich istotną rolę w rozwoju społeczno-gospodarczym. Usługowy charakter transportu oznacza, iż jego rozwój jest stymulowany potrzebami, a raczej planowanymi potrzebami wynikającym z konkretnych uwarunkowań. Wynika to z tego, że między rozwojem społeczno-gospodarczym a rozwojem transportu istnieją ścisłe powiązania. Mają one różny charakter, zakres i siłę oddziaływania na poszczególne dziedziny i są przyczyną powstawania różnego rodzaju bezpośrednich i pośrednich skutków rozwoju transportu.

Poniżej przedstawiono możliwą synergię potencjałów Dolina Logistyczna wynikających z rozwoju transportu w stosunku do innych podmiotów, a mianowicie: Portu Morskiego w Gdyni, Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie, Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego.

### 8.1. Dolina Logistyczna a Port Gdynia

Ze względu na wzrastającą rolę nowoczesnych portów morskich w globalnym systemie transportowym, coraz większe znaczenie odgrywa dostępność do nich zarówno od strony morza, jak i lądu. Ma to związek z procesem transformacji portów morskich III-ej generacji (transportowych, przemysłowych, informacyjnych i komercyjnych centrów obsługujących transport morski oraz lądowy) w porty IV-ej generacji, czyli centra logistyczne – platformy multimodalne, będące systemami kompleksowej obsługi transportowej, przeładunkowej, magazynowej i logistycznej funkcjonalnie połączonej z korytarzami infrastruktury w jeden zintegrowany organizm, umożliwiający zoptymalizowany, niezawodny przepływ towarów w skali globalnej.

Do działań przynoszących korzyści gospodarce lokalnej z tytułu funkcjonowania i rozwoju portów morskich zalicza się klastry morskie, rozwój przemysłu na terenach portu morskiego i sąsiednich, rozwój watefrontów powiązanych z portem oraz współpracę z sąsiednimi portami morskimi .

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

Port Gdynia ze względu na ograniczony obszar lądowy (ok. 250 ha) i bariery wynikające z otaczającej tkanki miejskiej Gdyni, jest zmuszony do ekspansji przestrzennej na najbliższe możliwe do wykorzystania tereny – było to impulsem do wykreowania idei Doliny Logistycznej. Wyposażenie jej w niezbędne

inwestycje z zakresu infrastruktury transportowej (Droga Czerwona, OPAT, publiczny terminal intermodalny w nowej lokalizacji, modernizacja infrastruktury kolejowej, w tym modernizacja stacji towarowej Gdynia Port, Port Lotniczy Gdynia-Oksywie) łączące z korytarzami europejskiej i globalnej sieci transportowej, daje Portowi Gdynia realne szanse na transformację w port IV-ej generacji, stanowiąc zarazem biegun wzrostu gospodarczego Pomorza.

Dla rozwoju OF Doliny Logistycznej Port Gdynia jest kluczowym, strategicznym podmiotem, ze względu na jego obecną i potencjalną rolę w gospodarce Gdyni, obszaru metropolitalnego i regionu, a także skalę i zakres powiązań infrastrukturalnych niezbędnych do jego obsługi.

Tabela 10 Synergia potencjałów rozwoju transportu Doliny Logistycznej wobec Portu Gdynia

Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie transportu dla DL	Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego	Budowa OPAT i Drogi Czerwonej	Budowa ulicy Nowej Węglowej	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskigo w Gdyni	Modernizacja linii kolejowej nr 201	Modernizacja linii kolejowej nr 202	Budowa kolei aglomeracyjnej w Gdyni	Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie	Budowa publicznego terminala intermodalnego	Budowa dworca autobusowego
Priorytety rozwoju										
Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych										
Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał										
Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej										

Źródło: opracowanie własne

Synergia potencjałów rozwojowych Doliny Logistycznej w zakresie rozwoju transportu i Portu Gdynia, wynikająca zasadniczo z poprawy dostępności komunikacyjnej w ruchu drogowym i kolejowym, będzie sprzyjała poprawie konkurencyjności Portu poprzez przyciąganie ładunków i inwestycji kapitałowych oraz kształtowanie ich w taki sposób, by przyczyniały się do trwałego rozwoju Portu.

## 8.2 Dolina Logistyczna a Port Lotniczy Gdynia-Oksywie

Port Lotniczy Gdynia-Oksywie zlokalizowany jest w południowo-wschodniej części gminy Kosakowo. Powierzchnia terenu wynosi ok. 700 ha. Wyposażony jest w dwie drogi startowe (w tym jedna betonowa o wym. 2500 x 60 m) i nowoczesną wieżę kontroli lotów. Posiada też system ILS (radiowy system nawigacyjny wspomagający lądowanie samolotu w warunkach ograniczonej widoczności).

Wielkim potencjałem lotniska jest jego bliskość w stosunku do Gdyni i Portu Gdynia (ok. 7,5 km, czas przejazdu < 20'), a także terenów rozwojowych w Dolinie Logistycznej. Dostępność komunikacyjna

z Doliny Logistycznej ulegnie znaczącej poprawie po realizacji OPAT (i węzła „Lotnisko”), a modernizacja bocznic kolejowej stworzy szansę integracji z kolejnym etapem rozwoju Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. W rezultacie umożliwi to szybkie przemieszczanie pasażerów lotniska w obrębie Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego, choć funkcja obsługi lotniska będzie miała dla omawianej linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej charakter uzupełniający w stosunku do obsługi potoków generowanych w relacji Dzielnice Północne Gdyni (Babie Doły, Oksywie, Obłuże i Pogórze) z centrum Gdyni, Sopotu i Gdańska. Realizacja terminala pasażerskiego, bazy paliwowej i modernizacja płyty postojowej umożliwi uruchomienie portu lotniczego, który stanowić będzie ważny węzeł transportowy północnej części Metropolii Trójmiejskiej oraz atut rozwoju obu obszarów funkcjonalnych Północnego Bieguna Wzrostu Norda (OF Doliny Logistycznej oraz NOU NORDA).

Rozwój Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie wzmacnia potencjał i konkurencyjność portu morskiego. Dotyczy to zarówno możliwości oferowania przewozów towarowych w obrocie międzynarodowym jak pasażerskich, w oparciu o perspektywę budowy nowego, publicznego terminala promowego i portu pasażerskiego – dla statków wycieczkowych. Gdynia jest największym, praktycznie jedynym w Polsce portem morskim, przygotowanym do obsługi największych statków pasażerskich, zaś trendy (perspektywy) rozwoju żeglugi pasażerskiej są bardzo optymistyczne.

Z faktem tym związana jest zarówno możliwość organizacji wycieczek dla pasażerów i członków załóg statków – poza województwo pomorskie – jak i wymiana pasażerów i załóg statków przebywających w Gdyni. Tym samym, komplementarność usług portu morskiego (szczególnie pasażerskiego) i portu lotniczego stanowić będzie bodziec rozwoju gospodarczego NOU NORDA i Doliny Logistycznej.

Port lotniczy dodatkowo będzie obsługiwał ruch biznesowy, generowany przez dynamiczny rozwój obu obszarów funkcjonalnych – w systemach general aviation/fly on demand – uzupełniając ofertę Portu Lotniczego im. L. Wałęsy w Gdańsku. Funkcjonowanie lotniska stanowi także istotny atut w kształtowaniu działań promocyjnych adresowanych do potencjalnych inwestorów z branży przemysłu i logistyki.

Tabela 11 Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego Doliny Logistycznej a priorytety rozwoju Lotniska Gdynia- Oksywie

Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie transportu dla DL	Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego	Budowa OPAT i Drogi Czerwonej	Budowa ulicy Nowej Węglowej	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	Budowa ulicy Derdowskiego	Modernizacja linii kolejowej nr 201	Modernizacja linii kolejowej nr 202	Budowa kolei aglomeracyjnej w Gdyni	Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie	Budowa publicznego terminala in-terminalnego	Budowa dworca autobusowego
Priorytety rozwoju											
Korzystna lokalizacja lotniska w stosunku do kompleksu Port Gdynia – Dolina Logistyczna											
Wysoka potencjalna dostępność, lotniska, oparta o											

transport drogowy i kolejowy											
Struktura własności (teren należący do Skarbu Państwa)											
Korzystne warunki awiacyjne											
Szanse (bodźce zewnętrzne)											
Skomunikowanie strategicznych obiektów generujących ruch pasażerski											
Po realizacji OPAT skrócenie dostępności czasowej względem całego TOM											
Integracja w ramach pomorskiego Węzła Lotniczego											

Źródło: opracowanie własne

### 8.3 Dolina Logistyczna a rozwój Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

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

W kontekście rozwoju gospodarczego Doliny Logistycznej, Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna stanowi strategiczny element determinujący atrakcyjność inwestycyjną obszaru zlokalizowanego obecnie na terenach po byłej Stoczni Gdynia (m.in. Bałtycki Port Nowych Technologii).

Jednym z najważniejszych obszarów aktywności PSSE w OF Doliny Logistycznej jest wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore. Udana restrukturyzacja przestrzenna i gospodarcza terenów po dawnej Stoczni Gdynia stanowi punkt wyjścia dla działań integrujących branżę stoczniową i offshore, której znaczenie dla gospodarki OF Doliny Logistycznej i województwa pomorskiego powinno rosnąć.

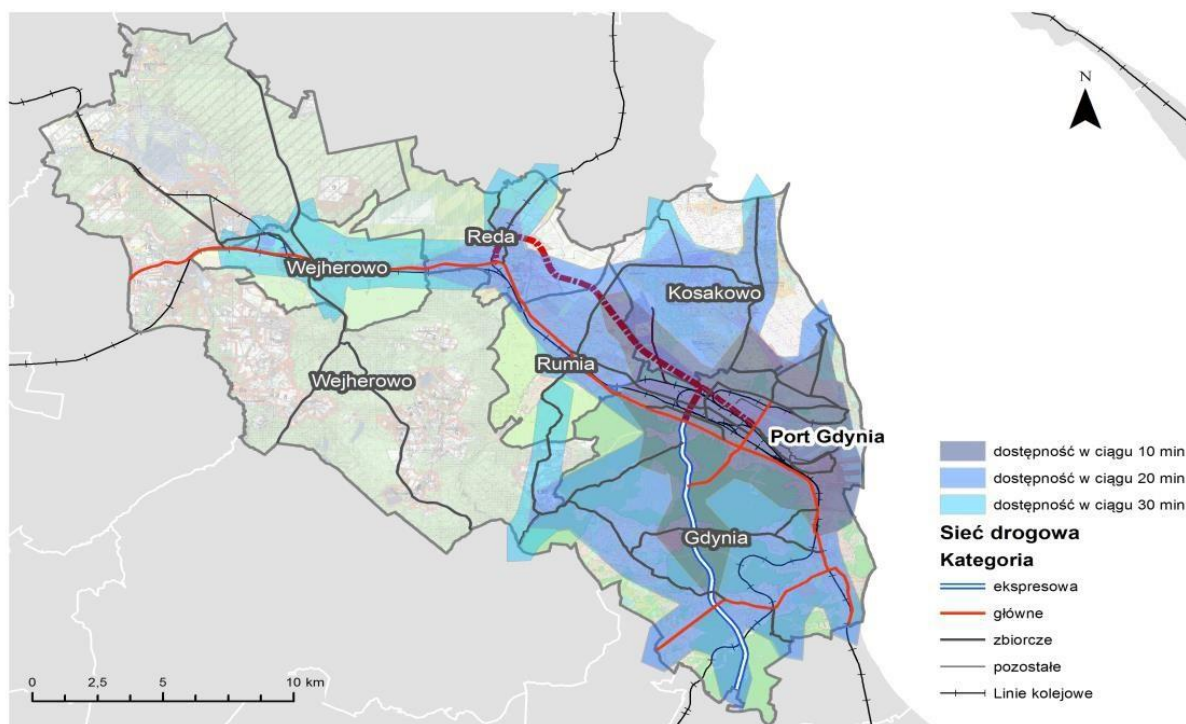
Podstrefa PSSE „Bałtycki Port Nowych Technologii w Gdyni” to projekt biznesowy wspierania rozwoju przedsiębiorczości w regionie, łączenia nowatorskich idei technologicznych z produkcją i usługami w skali globalnej – w procesie rewitalizacji terenów po dawnej Stoczni Gdynia S.A. Dysponuje atrakcyjnym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

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

Ważną inwestycją dla Podstrefy PSSE w Żarnowcu może być planowana rewitalizacja linii kolejowej nr 230. Ponadto, wobec docelowych planów budowy elektrowni jądrowej na terenie gminy Żarnowiec lub gminy Choczewo, możliwe stanie się doprowadzenie do podstrefy infrastruktury kolejowej.



Rysunek 7 Dostępność komunikacyjna terenów inwestycyjnych względem Portu Gdynia (po realizacji OPAT)



Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, UM Gdynia

## 8.4 Dolina Logistyczna a Obszar Metropolii

O konkurencyjności Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego stanowi szczególnie złożony system transportowy, w którym występuje koegzystencja poszczególnych podsystemów transportu drogowego, kolejowego, morskiego, lotniczego oraz miejskiego.

Obszar rdzeniowy TOM jest relatywnie dobrze dostępny komunikacyjnie w ujęciu krajowym i międzynarodowym, natomiast w układzie wewnętrznym występuje duże zróżnicowanie dostępności transportowej.

Gorszą dostępność mają obszary położone na północ od Gdyni i Wejherowa oraz na zachód od obwodnicy Trójmiasta. Bolączką są wąskie gardła obecnego systemu drogowego, występujące zwłaszcza w północnej części OM. Obecnie nie funkcjonuje żadna droga stanowiąca obwodnicę dla Małego Trójmiasta. Odcinek DK nr 6 od ul. Morskiej w Gdyni w kierunku Rumi, Redy i Wejherowa, jest jednym z krytycznych wąskich gardeł w kraju. Pomimo dwóch pasów w każdym kierunku, duża liczba sygnalizacji świetlnych na tym odcinku powoduje kongestię. Stąd budowa bezkolizyjnej drogi ekspresowej łączącej Wejherowo z Gdynią powinna być priorytetem.

W zakresie dostępności transportem publicznym problem wykazują zachodnie obszary TOM, jak dotąd nie istnieje bezpośrednie połączenie kolejowe między Gdańskiem a Żukowem i Kartuzami. W szerszym kontekście problem dostępności transportem publicznym dotyczy również dojazdu do Portu Lotniczego Gdańsk-Rębiechowo.

Istotne konsekwencje wobec intensywnego rozwoju portów morskich w Trójmieście (w Gdyni i Gdańsku) wynikają również dla transportu drogowego i kolejowego. Zakładane dalsze wzrosty przewozów drogą morską, wpłyną na zwiększenie przewozów towarowych w ruchu samochodowym i pociągowym. Powoduje to konieczność inwestycji w zakresie dobrej infrastruktury transportowej, w tym poprawę parametrów w zakresie nacisków drogowych oraz prędkości w transporcie kolejowym, wpływających na poprawę płynności ruchu.

Przewidywane wzrosty przewozowe w transporcie kombinowanym i intermodalnym również wpłyną na wzrost operacji przeładunkowych, a tym samym pojawia się konieczność zapewnienia podaży odpowiedniej co do lokalizacji, wielkości i wyposażenia liczby terminali przeładunkowych, centrów logistycznych i zaplecza portów morskich.

W celu zobrazowania efektu synergii potencjałów rozwojowych generowanych poprzez inwestycje w zakresie rozwoju transportu, zawartych w rozdziale 5, w stosunku do Obszaru Metropolii Trójmiejskiej, posłużono się zgodnością obszarów wzajemnych oddziaływań, względem potencjału rozwojowego OM wg Strategii rozwoju Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku, które kolorystycznie wyróżniono w poniższej tabeli.

Tabela 12 Synergia potencjałów rozwoju transportu Doliny Logistycznej wobec OM

Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie transportu dla DL	Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego	Budowa OPAT i Drogi Czerwonej	Budowa ulicy Nowej Węglowej	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	Modernizacja linii kolejowej nr 201	Modernizacja linii kolejowej nr 202	Budowa kolei aglomeracyjnej w Gdyni	Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie	Budowa publicznego terminala intermodalnego	Budowa dworca autobusowego
Priorytety rozwoju										
<b>Silne strony</b>										
Duże zróżnicowanie gałęziowe w transporcie osób i towarów, zróżnicowanie usługi przewozowej										
Modernizowana infrastruktura lotnicza										
Funkcjonowanie portów morskich oraz poprawa ich dostępności od strony morza i lądu dokonana w ostatnich latach, w tym relatywnie duża liczba terminali drogowo-kontenerowych i centrów logistycznych										
Wyspecjalizowany kapitał ludzki (transport morski)										
<b>Szanse (bodźce zewnętrzne)</b>										
Zewnętrzne środki na rozwój - dofinansowanie ze środków unijnych w kolejnych perspektywach finansowych (w tym mechanizm CEF) i relatywnie duża liczba dużych projektów inwestycyjnych w budowie lub planowanych do realizacji (OPAT, Trasa Kaszubska, OMT, PKM)										
Położenie w sieci TEN-T Bałtyk – Adriatyk										
Znaczna poprawa dostępności drogowej TOM w skali kraju i Europy, w wyniku inwestycji realizowanych i przewidzianych do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020										
Rozwój transportu lotniczego w Polsce i w regionie bałtyckim										

Źródło: opracowanie własne

## 9. INDYKATYWNY PLAN FINANSOWY Z HARMONOGRAMEM REALIZACJI

Tabela 13 Indykatywny plan finansowy i harmonogram realizacji kluczowych przedsięwzięć

L.p.	NAZWA PROJEKTU	CZAS REALIZACJI	ORIENTACYJNA WARTOŚĆ	ŹRÓDŁO FINANSOWANIA
1	Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT)	2017-2020	Wariant 1: 1 623,36 mln zł, Wariant 2: 1 473,15 mln zł. W dokumencie implementacyjnym z marca 2014 roku zapisano kwotę 1 100 mln zł.	Właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014-2020 (FS i środki krajowe).
2	Budowa Drogi Czerwonej	2016-2020 <sup>8</sup>	Wariant 1: 866 mln zł, Wariant 2: 576 mln zł. <sup>9</sup>	Brak możliwości ustalenia na tym etapie.
3	Przystosowanie Estakady Kwiatkowskiego do standardu strategicznej drogi konwencjonalnej	Po 2020 r.	400 mln zł	Środki własne m. Gdynia, dofinansowanie z funduszu CEF.
4	Budowa ulicy Nowej Węglowej	2016-2020	100 mln zł	Środki własne m. Gdynia i dofinansowanie z właściwego programu operacyjnego na lata 2014-2020.
5	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	2017-2021	650 mln zł	Środki własne spółki PKP PLK S.A. i dofinansowanie z funduszu CEF.
6	Modernizacja linii kolejowej nr 201	2016-2023	1,6 mld zł	Środki własne spółki PKP PLK S.A., środki krajowe i dofinansowanie z Funduszu Spójności.
7	Modernizacja linii kolejowej nr 202	2019-2023	1,5 mld zł	Środki własne spółki PKP PLK S.A., środki krajowe i dofinansowanie z Funduszu Spójności.
8	Budowa kolei aglomeracyjnej w Gdyni	Po 2020 r.	Około 235 mln zł	Brak możliwości ustalenia na tym etapie.
9	Rewitalizacja linii kolejowej nr 230	Po 2020 r.	Około 200 mln zł	Brak możliwości ustalenia na tym etapie.
10	Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie	Do 2020 r.	Będzie określona w studium wykonalności.	Środki własne interesariuszy DL, wsparcie krajowe i dofinansowanie z właściwego programu operacyjnego na lata 2014-2020.

<sup>8</sup> Termin nieznan. Podano rekomendowany termin inwestycji.

<sup>9</sup> Oszacowane wartości dotyczą budowy Drogi Czerwonej od skrzyżowania ul. Janka Wiśniewskiego z Estakadą Kwiatkowskiego do planowanego skrzyżowania z OPAT i budowy fragmentu OPAT (od skrzyżowania z Droga Czerwoną do Obwodnicy Trójmiasta).

11	Budowa publicznego terminala intermodalnego	Po 2020 r.	Wariant 1: 180 mln zł Wariant 2: 140 mln zł	W zależności od lokalizacji inwestycji: 1) w wariantcie 1: środki własne m. Gdynia, Portu Gdynia i gm. Kosakowo; w wariantcie 2: środki własne m. Gdynia, Portu Gdynia i PKP PLK S.A. oraz właściwy program operacyjny na lata 2014-2020
12	Budowa parkingu centralnego do obsługi Portu Gdynia i Doliny Logistycznej	Po 2020 r.	50 mln zł	Środki własne Portu Morskiego oraz interesariuszy DL
13	Budowa dworca autobusowego	Po 2020 r.	40 mln zł	Środki własne m. Gdynia i dofinansowanie z właściwego programu operacyjnego na lata 2014-2020.
14	Budowa ulicy Derdowskiego	Do 2020	20 mln zł	Środki własne g. Kosakowo i dofinansowanie z właściwego programu operacyjnego

Źródło: opracowanie własne

## 10. PLAN MONITOROWANIA REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘĆ

Program operacyjny w zakresie rozwoju transportu dla Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna, określa optymalny kierunek rozwoju tego obszaru poprzez realizację Scenariusza I – Cała Naprzód, poprzez czternaście przedsięwzięć kluczowych, zawartych w trzech obszarach priorytetowych:

Rozwój infrastruktury drogowej, Rozwój infrastruktury kolejowej, Wykorzystanie Lotniska Gdynia- Ok-sywie.

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

Ryzyka w realizacji przedsięwzięć mogą dotyczyć: przekroczenia terminu realizacji przedsięwzięć, zwiększenia kosztów inwestycji przy przedsięwzięciach własnych oraz kosztów inwestycji mających wpływ na kwotę wkładu własnego, zmian instytucjonalnych i kompetencji jednostek samorządowych i podmiotów im podległych.

Istnieją również ryzyka związane z przygotowaniem, przeprowadzeniem i wdrożeniem przedsięwzięć, a zatem mogą dotyczyć nieprawidłowości już na etapie wstępnym (np. przygotowania dokumentacji i uzyskania niezbędnych pozwoleń do realizacji projektu), w trakcie jego realizacji (związane z budową/modernizacją infrastruktury) lub po zakończeniu inwestycji (odbioru końcowe oraz ryzyka związane z eksploatacją obiektów infrastrukturalnych).

Wobec powyższego należy przewidzieć i wdrożyć procedury kontroli i monitorowania kluczowych przedsięwzięć przez Komitet Monitorujący Rozwoju OF Dolina Logistyczna. Do zadań Komitetu Monitorującego należeć powinno:

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

Komitet Monitorujący zobowiązany jest do przygotowywania raportów (z częstotliwością roczną lub półroczną) dotyczących stanu realizacji przedsięwzięć z zakresu rozwoju transportu. Przewidywane raporty powinny łączyć funkcję analityczną, prezentującą okresowe sprawozdanie w ujęciu rzeczowym oraz finansowym oraz funkcję informacyjno-promocyjną, ukazującą oddziaływanie określonych inwestycji na rozwój społeczno-gospodarczy Doliny Logistycznej, jej kluczowych Partnerów, Trójmiejski Obszar Metropolitalny oraz województwo pomorskie.

## 11. RAPORT Z PARTYCYPACJI SPOŁECZNEJ

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

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

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

Główne działania związane z przebiegiem konsultacji, partycypacją społeczną:

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

### Podsumowanie etapu partycypacji:

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

## Spis rysunków

Rysunek 1 Kierunki dojazdów do pracy mieszkańców obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna w 2011 r. ....	11
Rysunek 2 Rodzaje wymaganej interwencji w nawiązaniu do obszarów problemowych .....	15
Rysunek 3 Sieć kolejowa obszaru Doliny Logistycznej i NOU NORDA.....	62
Rysunek 4 Sieć drogowa obszaru Doliny Logistycznej i NOU NORDA .....	62
Rysunek 5 Inwestycje w transporcie drogowym w Porcie Gdynia .....	64
Rysunek 6 Inwestycje w transporcie kolejowym w Porcie Gdynia.....	65
Rysunek 7 Dostępność komunikacyjna terenów inwestycyjnych względem Portu Gdynia (po realizacji OPAT).....	73

## Spis tabel

Tabela 1 Analiza SWOT dotycząca sfery „transport” dla OF Dolina Logistyczna.....	5
Tabela 2 Obszary problemowe Doliny Logistycznej wynikające z położenia nadmorskiego .....	8
Tabela 3 Obszary problemowe Doliny Logistycznej wynikające z metropolitalności .....	13
Tabela 4. Wskaźniki osiągnięcia/stopnia realizacji celów strategicznych .....	55
Tabela 5 Potencjały rozwoju generowane przez kluczowe przedsięwzięcia .....	57
Tabela 6 Potencjał rozwojowy kluczowych przedsięwzięć.....	58
Tabela 7 Synergia potencjałów rozwojowych NOU Norda i Dolina Logistyczna generowanych przez przedsięwzięcia z zakresu rozwoju transportu.....	61
Tabela 8 Synergia potencjałów rozwoju transportu Doliny Logistycznej wobec Gdyni.....	65
Tabela 9 Synergia potencjałów rozwoju transportu Doliny Logistycznej wobec gminy Kosakowo .....	68
Tabela 10 Synergia potencjałów rozwoju transportu Doliny Logistycznej wobec Portu Gdynia .....	70
Tabela 11 Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego Doliny Logistycznej a priorytety rozwoju Lotniska Gdynia- Oksywie.....	71
Tabela 12 Synergia potencjałów rozwoju transportu Doliny Logistycznej wobec OM .....	75
Tabela 13 Indykatywny plan finansowy i harmonogram realizacji kluczowych przedsięwzięć .....	76



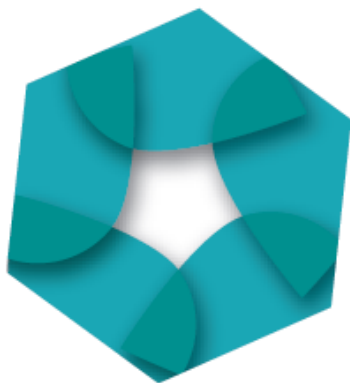
## Literatura

- Bank Danych Lokalnych GUS [dostęp 3 lutego 2015];  
[http://stat.gov.pl/bdl/app/strona.html?p\\_name=indeks](http://stat.gov.pl/bdl/app/strona.html?p_name=indeks)
- Diagnoza potencjału rozwojowego obszaru funkcjonalnego Nadmorski Obszar Usługowy NORDA 2020 z perspektywą 2050, wykonana w ramach opracowywania Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Nadmorski Obszar Usługowy NORDA, obejmującego tereny dziesięciu gmin (Gminy Miasta Gdyni, Gminy Kosakowo, Gminy Miasta Pucka, Gminy Puck, Gminy Miasta Władysławowa, Gminy Miasta Jastarni, Gminy Miasta Helu, Gminy Krokowa, Gminy Choczewo i Gminy Miejskiej Łeba), W. Szydarowski, K. Gruszecka-Spychała, Gdynia, październik 2014
- 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 26 stycznia 2015];  
<http://www.metropoliagdansk.pl/upload/files/Diagnoza%20-%20OM%20Infrastruktura.pdf>
- 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 2014 r. [dostęp 20-22 styczni 2015]; [http://strategia2020.pomorskie.eu/pl/kontrakt\\_terytorialny](http://strategia2020.pomorskie.eu/pl/kontrakt_terytorialny)
- Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, załącznik do Uchwały nr 277 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 roku. [dostęp 12-16 stycznia 2015];  
<http://bip.mir.gov.pl/Dokumenty%20oficjalne/Transport/Strategie/Strony/default.aspx>
- Ocena spójności strategicznych kierunków rozwoju gmin obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna oraz obszaru funkcjonalnego Nadmorski Obszar Usługowy NORDA, W. Szydarowski
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, uchwała Nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r. [dostęp 12-16 stycznia 2015];  
[http://urząd.pomorskie.eu/pl/dokumenty\\_strategiczne/plan\\_zagospodarowania\\_przestrzennego](http://urząd.pomorskie.eu/pl/dokumenty_strategiczne/plan_zagospodarowania_przestrzennego)
- Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050, prezentowany na konferencji organizowanej w ramach realizacji projektu pn: NORDA – Północny Biegun Wzrostu w Gdyni, dn. 15 grudnia 2014 r.
- Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Nadmorski Obszar Usługowy NORDA 2020 z perspektywą 2050, prezentowany na konferencji organizowanej w ramach realizacji projektu pn: NORDA – Północny Biegun Wzrostu w Gdyni, dn. 15 grudnia 2014 r.

- 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 12-16 stycznia 2015];  
  
[http://www.pomorskie.eu/res/BIP/UMWP/zarząd/uchwały/13/sie/tue\\_aug\\_20\\_14\\_44\\_38\\_cest\\_2013\\_951\\_attach\\_0.pdf](http://www.pomorskie.eu/res/BIP/UMWP/zarząd/uchwały/13/sie/tue_aug_20_14_44_38_cest_2013_951_attach_0.pdf)
- 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 7-8 stycznia 2015]; <http://www.lex.pl/akt/-/akt/dz-u-ue-l-2013-348-1>
- Strategia Rozwoju Kraju 2020 – Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo, dokument przyjęty przez Radę Ministrów 25 września 2012 r. [dostęp 14-16 stycznia 2015];  
  
[http://www.mir.gov.pl/rozwoj\\_regionalny/Polityka\\_rozwoju/SRK\\_2020/Documents/Strategia\\_Rozwoju\\_Kraju\\_2020.pdf](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 26-30 stycznia 2015]; [miasto.reda.pl/wp-content/uploads/2013/.../STRATEGIA-REDA-2020.pdf](http://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 26-30 stycznia 2015]; <http://www.port.gdynia.pl/pl/port/strategia-rozwoju>
- Strategia rozwoju społeczno – gospodarczego gminy Wejherowo na lata 2014-2021, przyjęta Uchwałą nr XXXII/367/2013 Rady Gminy Wejherowo. [dostęp 2-3 lutego 2015]; <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 19-23 stycznia 2015]; [https://www.mir.gov.pl/Transport/Zrownowazony\\_transport/SRT/Documents/Strategia\\_Rozwoju\\_Transportu\\_do\\_2020\\_roku.pdf](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 19-23 stycznia 2015];  
  
[http://www.pomorskie.eu/res/strategia2020/pomorskie\\_srwp2020.pdf](http://www.pomorskie.eu/res/strategia2020/pomorskie_srwp2020.pdf)
- Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego – Plan Działania, wersja z lutego 2013 roku. [dostęp 12-16 stycznia 2015]; <https://polskawue.gov.pl/Dokumenty,10463.html>
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Obszaru metropolitalnego Trójmiasta na lata 2014 – 20120. [dostęp 19-23 stycznia 2015];

[www.metropoliagdansk.pl/upload/files/8\\_07\\_14-Strategia%20ZIT.pdf](http://www.metropoliagdansk.pl/upload/files/8_07_14-Strategia%20ZIT.pdf)

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, zatwierdzone uchwałą nr XXXVIII/799/14 Rady Miasta Gdyni z dnia 15 stycznia 2014 r. [dostęp 19-21 stycznia 2015];  
[http://www.gdynia.pl/bip/zagospodarowanie/5528\\_48204.html](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 7-9 stycznia 2015]; [kosakowo.pl/plany/studium/studium\\_kosakowo.pdf](http://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 2008 r. [dostęp 7-9 stycznia 2015]; [http://www.pomorskie.eu/res/BIP/Reda/uchwaly/08/lis/wed\\_nov\\_19\\_12\\_54\\_37\\_cet\\_2008\\_246\\_attach\\_0.pdf](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 2011 r. [dostęp 7-9 stycznia 2015]; <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 7-9 stycznia 2015]; <http://www.bip.wejherowo.pl/strony/1407.dhtml>
- Wstępny raport podsumowujący badania potrzeb i preferencji mieszkańców oraz partnerów społeczno-gospodarczych, wykonany w ramach opracowywania Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050



**NORDA**  
PÓŁNOCNY BIEGUN WZROSTU

**Gdynia 2015**