

System transportowy w obszarze funkcjonalnym – przykład Doliny Logistycznej

Iwona Wróbel, Krzysztof Ochociński



mgr inż. Iwona Wróbel

Instytut Kolejnictwa, Warszawa

iwrobel@ikolej.pl



mgr inż. Krzysztof Ochociński

Instytut Kolejnictwa, Warszawa

kochocinski@ikolej.pl

Dolina Logistyczna jest obszarem funkcjonalnym, obejmującym tereny sześciu gmin leżących w północnej części województwa pomorskiego: Gminę Miasta Gdyni, Gminę Miejską Rumia, Gminę Miasta Redy, Gminę Miasta Wejherowa, Gminę Wejherowo oraz Gminę Kosakowo. W myśl definicji zawartej w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK) [5], obszarem funkcjonalnym jest wyodrębniony przestrzennie obszar, charakteryzujący się wspólnymi uwarunkowaniami geograficznymi, przestrzennymi, społeczno-gospodarczymi, systemem powiązań funkcjonalnych oraz określonymi na ich podstawie jednolitymi celami rozwoju, zapewniającymi efektywne wykorzystanie jego przestrzeni. Jest to zatem podejście do rozwoju obszarów, skupiające się na zespole spójnych cech i potencjałów określających specyfikę danego miejsca, z pominięciem podziałów ściśle administracyjnych.

Początek zainicjowania Doliny Logistycznej związany jest z projektem unijnym „South-North Axis” (SoNorA) – Program Regionu Europy Środkowej 2007-2013 [10] skupiającym 25 partnerów z 6 krajów UE (Austria, Czechy, Niemcy, Polska, Słowenia, Włochy) oraz 35 instytucji stowarzyszonych. Projekt ten dedykowany był poprawie dostępności transportu multimodalnego na osi północ – południe (Bałtyk – Adriatyk), głównie poprzez wsparcie realizacji infrastruktury transportowej oraz aktywację i poprawę multimodalnych usług logistycznych transportu towarowego. W tym celu na obszarze ponad 1 mln km² określono podstawową infrastrukturę oraz lokali-

zację usług transportowo-logistycznych. W ramach projektu SoNorA opracowano koncepcję przedłużenia trasy korytarza Bałtyk-Adriatyk do Gdyni, jednak z uwagi na ograniczoną dostępność komunikacyjną portu oraz szczupłość jego terenów rozwojowych, powstał pomysł adaptacji terenów obszaru sześciu gmin, połączonych infrastrukturą drogową (DK6) i kolejową (linia nr 202), dla strefy bezpośredniego zaplecza portu morskiego w Gdyni. Efektem tych działań było włączenie Gdyni i połączenia Portu z zapleczem do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

Kolejnym międzynarodowym projektem potwierdzającym zasadność i kierunki rozwoju Doliny Logistycznej stał się projekt BGLC (Bothnian Green Logistic Corridor, Program Regionu Morza Bałtyckiego 2007-2013) [9], tworzony przez 29 partnerów z Finlandii, Norwegii, Szwecji, Niemiec i Polski, mający na celu utworzenie wydajnego, niezawodnego i zielonego korytarza transportowego, pozwalającego na transport surowców z północnej Skandynawii na rynki europejskie. Ideą stało się przygotowanie terenów przylegających do portu gdyńskiego (w tym stoczni, portu lotniczego i innych przedsiębiorstw) – do realizacji innowacyjnych systemów transportowych, a także innych przedsięwzięć gospodarczych – głównie usług logistycznych. Celem przedsięwzięcia jest szybszy rozwój Gdyni i gmin sąsiednich – głównie przez poprawę dostępności, przepustowości i konkurencyjności portu gdyńskiego w relacjach handlowych Skandynawia – Europa

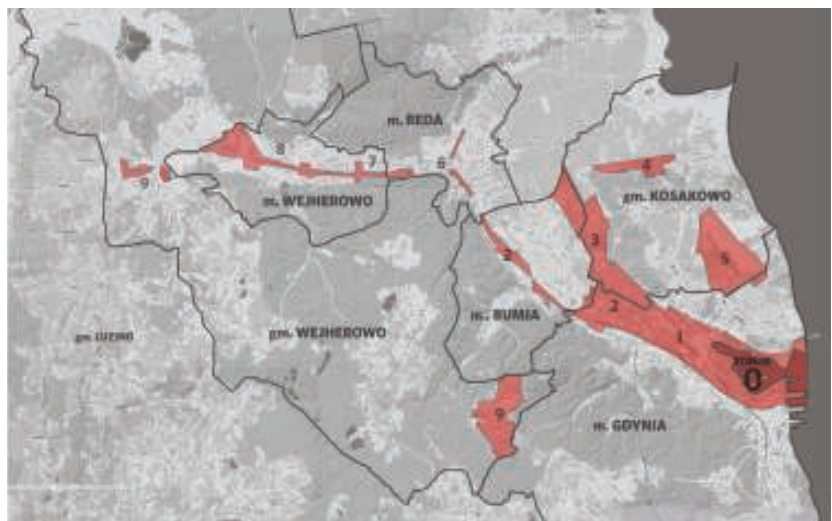
Środkowa. Rezultatem projektu BGLC są m. in.: koncepcja „suchego portu” (port intermodalny) w bezpośrednim zapleczu portu w Gdyni oraz idea „węzła miejskiego” Gdyni – sieć zintegrowanego systemu transportowego w Gdyni.

27.10.2010 w Urzędzie Miasta Gdyni zostało podpisane porozumienie o współpracy miasta Gdyni oraz 5 gmin leżących w zachodniej części Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego (miejskich: Reda, Rumia, Wejherowo i wiejskich: Kosakowo, Wejherowo) na rzecz Subregionalnej Strefy Funkcjonalnej Dolina Logistyczna. Samorządy te wspólnie z innymi interesariuszami, w tym m.in. Zarządem Portu Morskiego w Gdyni oraz Towarzystwem Urbanistów Polskich ustaliły delimitację obszaru Doliny Logistycznej (ilustracja 1) oraz rekomendowane funkcje dla rozwoju Doliny Logistycznej (ilustracja 2).

Oznaczenia cyfrowe na ilustracji 1 określają obszary rdzenia, będące obszarami kluczowymi (cyfry od 1 do 5) oraz obszary pomocnicze, określone jako obszary perspektywiczne (cyfry od 6 do 9):

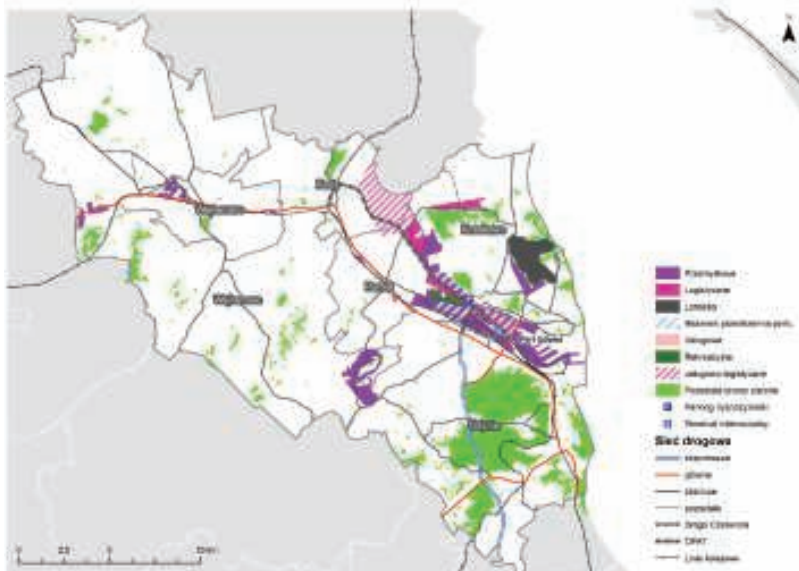
- 1 – bezpośrednie zaplecze portu Gdynia na terenie gminy Gdynia,
- 2, 3, 4 – bezpośrednie zaplecze portu Gdynia na terenie gmin Kosakowo i Rumia,
- 5 – Lotnisko Gdynia-Oksywie,
- 6 – Reda,
- 7 – Wejherowo,
- 8 – Wejherowo – Dzielnica Przemysłowa,
- 9 – Gmina Wejherowo.

Głównym celem, jak podaje Strategia zrównoważonego rozwoju dla Doliny Logistycznej



1. Obszar funkcjonalny Dolina Logistyczna

Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, Urząd Miasta Gdynia



2. Funkcje obszaru Doliny Logistycznej na tle sieci komunikacyjnej
Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, Urząd Miasta Gdynia

nej [2] jest utworzenie bieguna wzrostu dla stałego, zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru funkcjonalnego. Cel ten ma być osiągnięty poprzez realizację trzech celów strategicznych, którymi są:

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

Z uwagi na zasięg Doliny Logistycznej obejmujący sześć gmin, niespójny układ obszarów rdzenia oraz obszarów pomocniczych, a także rozproszoną sieć wolnych do wykorzystania przestrzeni predysponowanych do określonych funkcji gospodarczych, konieczne jest stworzenie spójnego i efektywnego systemu transportowego, opartego na modelu transportu multimodalnego. Wykorzystanie w sposób optymalny poszczególnych gałęzi transportu: kolejowego, drogowego, morskiego i lotniczego, pozwoli udrożnić i uelastyczyć łańcuchy przepływów w korytarzach transportowych.

Społeczno-gospodarcze uwarunkowania rozwoju

Istniejące uwarunkowania społeczno-gospodarcze Doliny Logistycznej wynikają ze specyfiki położenia obszaru funkcjonalnego, obejmującego zarówno teren nadmorski, jak i ścisły związek funkcjonalno-przestrzenny z Metropolią Trójmiejską.

Położenie nadbałtyckie Doliny Logistycznej, w szczególności obszarów rdzenia, związane z dostępem do transportu

morskiego, umożliwia bezpośredni akces na rynki zagraniczne. Port morski w Gdyni jest swoistym ogniwem łączącym regiony mórz: Bałtyckiego, Północnego i Barentsa z południem Europy, w tym z regionami Morza Śródziemnego i Morza Czarnego. Z kolei przynależność Doliny Logistycznej do Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego determinuje rozwój przedsiębiorczości w kontekście procesów demograficznych, rynkowych i przestrzennych. Potencjały społeczno-gospodarcze Doliny Logistycznej tworzą:

- Obszar i warunki przestrzenne – łączna powierzchnia terenu wynosi 47 tys. ha, natomiast ściśle obszary kluczowe i pomocnicze obejmują 2,5 tys. ha, co wskazuje na 5,3% udziału w całym obszarze sześciu gmin. Obszar funkcjonalny charakteryzuje dość niski poziom pokrycia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Najwyższy, przekraczający 50% powierzchni obszaru, mają: Rumia (66%) i Wejherowo (95%). Oprócz Gdyni, pozostałe gminy wchodzące w skład Doliny Logistycznej wykazują spory potencjał terenów rozwojowych możliwych do zagospodarowania. Duży zasób wolnych terenów z możliwością rozwoju funkcji gospodarczo-składowych i wytwórczych posiadają gminy Kosakowo, Wejherowo i miasto Rumia. Zapewnienie infrastruktury technicznej i transportowej, pozwoli na tworzenie atrakcyjnych ofert transformacji funkcji i zagospodarowania np. dla terenów zdegradowanych, poprzemysłowych, powojennych, pokolejowych. Obszary te powinny być priorytetowym celem polityki odnowy gruntów i rewitalizacji przestrzeni.
- Ludność i warunki życia – liczba miesz-

kańców całego obszaru wynosi łącznie 403,7 tys. osób [13], z czego 61% stanowią mieszkańcy Gdyni, po 12% Rumi i Wejherowa, po 6% Redy i gminy Wejherowo, a 3% gminy Kosakowo. Pomimo powolnego odpływu mieszkańców Gdyni do sąsiadujących gmin, populacja obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna stopniowo wzrasta. Również za wyjątkiem miasta Gdynia, pozostałe gminy odnotowują dodatni przyrost naturalny: od 3,3 do 9 osób na 1000 ludności [13]. Wartości te są wysokie także w skali całego kraju. Saldo migracji na pobyt stały jest dodatnie w Redzie oraz wiejskich gminach Kosakowo i Wejherowo. Popularność osiedleńcza obszarów tych obszarów wyznaczają niższe ceny nieruchomości i coraz lepsze warunki życia. Zachodzące procesy demograficzne świadczą o korzystnym potencjale zasobów ludzkich, w tym dostępności siły roboczej, a w konsekwencji wpływają na kształtowanie rynku produkcji, konsumpcji i zbytu różnych dóbr, towarów i usług. Dlatego istotne jest umożliwienie migrującej ludności swobodnego dojazdu m.in. do miejsca pracy czy nauki np. poprzez rozbudowę infrastruktury komunikacyjnej i poprawę systemu transportu publicznego. Spójność systemu komunikacyjnego z pozostałym układem infrastruktury technicznej i społecznej w obszarze Doliny Logistycznej będą również zasadniczym czynnikiem rozwoju przedsiębiorczości całego obszaru funkcjonalnego.

- Rynek pracy i kształcenie – wskaźnik pracujących na 1000 mieszkańców wykazuje spore zróżnicowanie i waha się od 83 w Redzie do 282 dla miasta Gdyni [13]. Udział bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym zawiera się w przedziale 4,3% (Gdynia) – 7,8% (gmina Wejherowo). Dolina Logistyczna poprzez generowanie impulsu wzrostu dla nowych działalności gospodarczo-przemysłowych opartych o sektor usług logistycznych oraz branże towarzyszące, może znacząco wpłynąć na rynek pracy i występujący problem bezrobocia. Powiązane to będzie również z rozwojem kształcenia zawodowego w pożądanym kierunku, w tym przede wszystkim związanych z branżami kluczowymi dla rozwoju OF Dolina Logistyczna (TSL, przemysł morski), a także specjalizacjach atrakcyjnych dla potencjalnych inwestorów. Tworzenie infrastruktury edukacji powinno wykazywać dużą elastyczność w celu dopasowania do podatnego na zmiany profilu gospodarczego. Wdro-

żenie idei Life Long Learning (LLL), czyli uczenia się przez całe życie, umożliwi rozwój oraz zmianę kwalifikacji w toku kariery zawodowej pracowników obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna.

- Przedsiębiorczość i branże gospodarcze – liczba podmiotów według REGON dla obszaru Doliny Logistycznej wynosi 55,4 tys. [13]. Dominującym sektorem jest sektor prywatny (73% udziału należy do osób fizycznych), w tym zagraniczny. Nowych podmiotów zarejestrowanych w roku 2013 było 5447, natomiast wyrejestrowano łącznie 3947, co świadczy o sporej przedsiębiorczości w regionie. Potencjał gospodarczy Doliny Logistycznej wynika przede wszystkim z potencjału gdyńskiego portu morskiego, łączącego funkcje transportowe, dystrybucyjno-logistyczne i przemysłowe. Port skupia liczne firmy działające w branży transportowo-spedycyjno-logistycznej (TSL) jak: operatorzy terminali przeładunkowych, armatorzy i spedytorzy oraz szereg instytucji i organizacji współpracujących na rzecz branży TSL. Terminale portowe należą do międzynarodowych korporacji, tworzących także zaplecze finansowe i logistyczne, dla swoich oddziałów zlokalizowanych w Gdyni. Taka struktura gospodarki portowej ma silny wpływ na osiąganie coraz wyższego wolumenu przeładunków portowych, szczególnie w grupie towarów wysokowartościowych. Wzrost przeładunków towarów wywołuje popyt na usługi logistyczne, w tym: rozformowywanie, magazynowanie, czy konfekcjonowanie towarów. W strefie Portu działa Podstrefa PSSE – Bałtycki Port Nowych Technologii, zrzeszający kilkanaście firm, głównie przemysłu morskiego, w tym z branży offshore. Zapewnia on atrakcyjne warunki lokalizacyjne oraz rozwojowe dla firm. Istotną branżą gospodarki w obszarze funkcjonalnym jest przetwórstwo, oparte o eksport i import towarów drogą morską. Udział sektorów: przemysłu i przetwórstwa w strukturze gospodarki jest w poszczególnych gminach zróżnicowany, obejmuje on zakres od 11 do 17% [13]. Można ocenić go jako relatywnie wysoki. Systematycznie rozbudowywana jest sieć instytucji otoczenia biznesu, obsługujących istniejące i nowe firmy. Obserwowany jest także rosnący udział w gospodarce narodowej i globalnej przedsiębiorstw z branż: informatycznej i finansowej.

Powyższe potencjały Doliny Logistycznej stanowią przesłanki do zasadności

utworzenia innowacyjnego obszaru gospodarczego w oparciu o sektor usług logistycznych. Mocne strony obszaru oraz perspektywa rozwoju gdyńskiego portu, mogą zapewnić konkurencyjność, natomiast w perspektywie czasu – oddziaływać na napływ nowych inwestorów i poprawę warunków prowadzenia działalności gospodarczej. Połączenie przemysłu z rozwojem transportu i logistyki może stanowić biegun wzrostu obszaru funkcjonalnego, którego rdzeniem jest i pozostanie morski port w Gdyni. Potencjalnych inwestorów może przyciągnąć także korzystne położenie Doliny Logistycznej w sąsiedztwie Trójmiasta oraz dostęp do terenów przemysłowych. W zakresie gospodarki priorytet stanowi stałe zwiększanie konkurencyjności gdyńskiej gospodarki poprzez jej otwarcie na innowacyjne technologie produkcji i nowoczesne usługi, rozwój powiązań komunikacyjnych z innymi ośrodkami gospodarczymi kraju, Regionem Bałtyckim i zjednoczoną Europą, wzmacnianie procesu metropolizacji Trójmiasta oraz tworzenie warunków do rozwoju turystyki. Obok tego ważnym celem strategicznym jest podejmowanie działań mających na celu przyciąganie ruchu ładunków do Gdyni i rozwój ponad lokalnych funkcji w tym zakresie.

Obecny system transportowy

Obszar funkcjonalny Doliny Logistycznej 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 m.in. z portem morskim Gdynia, 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 morską” Gdynia – Karlskrona (Szwecja), natomiast węzłem sieci bazowej TEN-T jest port morski w Gdyni. Obszar funkcjonalny zawiera również drogowe i kolejowe połączenia oraz węzły, włączone do sieci kompleksowej TEN-T, w tym linie kolejowe: nr 201 i nr 202. (ilustracja 3).

W dalszej części będzie przedstawiony obecnie istniejący system transportowy Doliny Logistycznej w podziale gałęziowym.

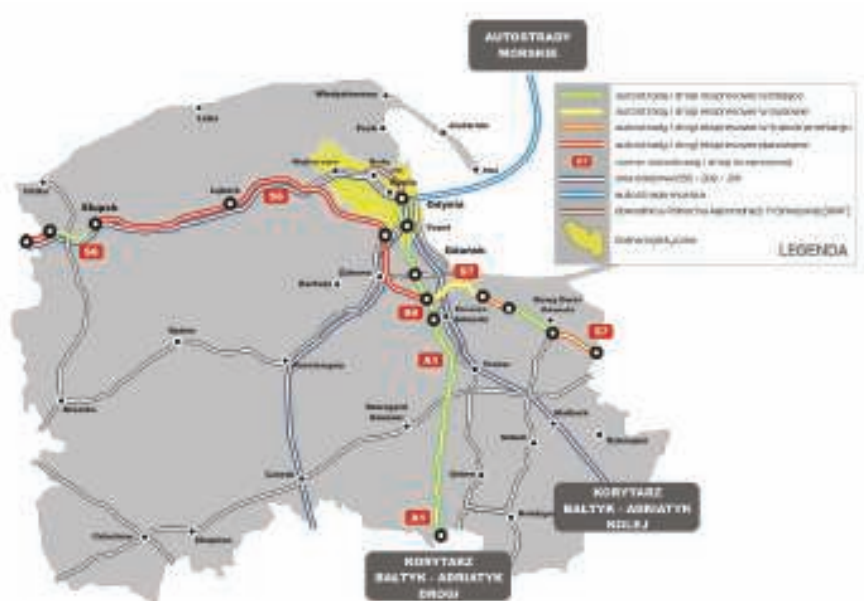
Transport morski

Dostęp do transportu morskiego zapewnia Port Morski w Gdyni, usytuowany w systemie podstawowej sieci transportowej o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Gdyński port jest węzłem bazowym sieci TEN-T i jako jedyny z polskich portów morskich jest połączony ze Szwecją Autostradą Morską (Gdynia – Karlskrona).

Położony na północno-zachodnim brzegu Zatoki Gdańskiej, pomiędzy Oksywiem, czyli północną częścią Gdyni (na zachód od Cypla Oksywieckiego) a Kamienną Górą, port dysponuje powierzchnią lądową 240 ha oraz łączną długością nabrzeży wynoszącą 10 km. Może on przyjmować statki o długości do 330 m i o zanurzeniu maksymalnie do 13 m.

Obszar portu Gdynia dzieli się na część zewnętrzną, którą stanowi awanport i położone na południe od niego trzy baseny (basen I – III) oraz część wewnętrzną, czyli sześć basenów (baseny IV – IX), leżących przy Kanale Południowym. Dostęp od strony morza umożliwiają trzy tory wodne.

W bezpośrednim otoczeniu portu działalność prowadzi ok. 200 firm sektora TSL oraz rozwijany jest innowacyjny przemysł



3. System komunikacyjny sieci TEN-T związany z Doliną Logistyczną

Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, Urząd Miasta Gdynia



4. Terminale przeładunkowe Portu Gdynia
Źródło: [2]

morski. Działalność gospodarcza w tej strefie ma silną tendencję wzrostu, zapewniając coraz więcej miejsc pracy, również w dalszym zapleczu gospodarczym. Terminale towarowe Portu (ilustracja 4) należą do globalnych operatorów logistycznych, co stanowi o udziale Portu w gospodarce światowej.

Port morski w Gdyni ma stałe połączenia żeglugowe z Chinami (Hong Kong, Szanghaj, Shenzhen, Ningbo, Xiamen) i Dalekim Południem (wschodnią i zachodnią), Wschodnią i Południową Afryką, Indiami, Morzem Śródziemnomorskim, a w Europie

m.in. z Belgią, Niemcami, Finlandią, Irlandią, Holandią, Szwecją, Wielką Brytanią, a także z Litwą, Łotwą i Rosją.

W roku 2014 dokonano w porcie przeładunków towarów o łącznej masie 19,4 mln ton natomiast przeładunki kontenerów wyniosły 849,1 tys. TEU. W porównaniu z rokiem 2010 są to wzrosty odpowiednio o 31,9 i 75,0% [12].

Port morski w Gdyni obsługuje również ruch pasażerski, w zakresie przewozów regularnych oraz turystycznych (wycieczkowych). Statki i promy odpływają z Nabrzeża Pomorskiego, Nabrzeża Helmskiego II oraz Nabrzeża Czeskiego. Regularny ruch

pasażerski jest niewielki, z terminala promowego realizowane są:

- od 1 do 3 międzynarodowych rejsów dziennie (10 tygodniowo) w relacji Gdynia – Karlskrona,
- raz w tygodniu rejsy wolnocłowe na trasie Gdynia – Baltijsk i z powrotem,
- od 1 do 3 dziennie połączeń do Helu pod marką Tanie Linie Żeglugowe (od maja do września).

Ponadto, port w roku 2014 i 2015 przewiduje ok. 50 zawinięć statków wycieczkowych [12]. Są to statki głównie pod banderami takich krajów jak: Włochy, Panama, Bermudy, Portugalia, Bahama, Malta.

Wielkość ruchu pasażerskiego w porcie Gdynia systematycznie wzrasta, z 432,2 tys. osób w roku 2010 do 514,8 tys. w roku 2013. Głównym kierunkiem przewozu jest Szwecja, której udział obejmuje ok. 98% przewozów. Popyt na przewozy, choć o znacznie mniejszym znaczeniu wykazują także: Rosja, Niemcy i Finlandia [4].

Port morski w Gdyni mając ograniczony obszar lądowy i bariery wynikające z otaczającej go tkanki miejskiej, jest zmuszony do ekspansji przestrzennej w najbliższe możliwe do wykorzystania tereny. Stąd konieczne jest przebudowanie całego zaplecza portu oraz umożliwienia wysokiej jakości dostępu do portu i przyległych terenów przemysłowych.

Obecnie największym wyzwaniem dla portu jest likwidowanie barier rozwoju funkcjonalnego i przestrzennego, utrudniających osiągnięcie statusu portu morskiego IV 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. Stąd realizowany kompleksowy program rozwoju Portu, pozwoli zwiększyć jego przepustowość i możliwość przyjmowania największych statków na Bałtyku (Baltmax). Konieczne są również działania w zakresie poprawy dostępności komunikacyjnej (drogowej i kolejowej), zgodnej ze standardami UE.

Transport drogowy

W układzie komunikacyjnym transportu drogowego należy wyróżnić układ wewnętrzny, czyli dostęp bezpośredni do kluczowych obszarów Doliny Logistycznej (obszary rdzenia i pomocnicze) oraz układ zewnętrzny, pozwalający na komunikację tych obszarów z terenem województwa i dalej w głąb kraju.

Infrastruktura układu wewnętrznego (tabela 1) charakteryzuje się niedostosowaniem poprawki nawierzchni dróg publicz-

Tab. 1. Dostępność drogowa do obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna

Obszar rdzenia	Możliwy dojazd	
Bezpośrednie zaplecze portu Gdynia	ulicami: Logistyczną (od strony Estakady Kwiatkowskiego) oraz Łąkową	
Port Gdynia	od obwodnicy Trójmiasta - Eugeniusza Kwiatkowskiego (1609G)/Estakada Kwiatkowskiego, ul. Janka Wiśniewskiego (1612G) oraz Polską (1615G)	z centrum Gdyni: • ul. Świętojańską, Plac Kaszubski, Portową (ciąg drogi powiatowej 1624G), Tadeusza Wendy i Bernarda Chrzanowskiego (ciąg drogi powiatowej 1617G) do ul. Polskiej, • ul. Świętojańską, Plac Kaszubski (ciąg drogi powiatowej 1624G), H. Derdowskiego i A Hryniewieckiego.
Bezpośrednie zaplecze portu Gdynia na terenie gmin Rumia i Kosakowo	ulicami: Henryka Dąbrowskiego (DP - 1469G) w Rumi oraz Dębogórką (DP - 1518G) w Kosakowie	
Lotnisko Gdynia-Oksywie	od obwodnicy Trójmiasta (droga S6) - ul. Eugeniusza Kwiatkowskiego (1609G) oraz Plk. Stanisława Dąbka	z centrum Gdyni - DW 468 (al. Zwycięstwa) i dalej: • ul. Ślaską i ul. Morską (DW468) do ul. Eugeniusza Kwiatkowskiego (1609G), • ul. Władysława IV (1623G), ul. 10 Lutego (1620G), ul. Dworcową (1619G) i ul. Janka Wiśniewskiego (1612G) do ul. Eugeniusza Kwiatkowskiego (1609G), • lub opcjonalnie ul. Władysława IV (1623G), ul. Jana z Kolna (1616G) do ul. Janka Wiśniewskiego (1612G)
Gmina Reda	ulicami: Kazimierzowską i Obwodową (DP - 1463G)	
Gmina i miasto Wejherowo	• ulicą Przemysłową (DP - 1479 G), • ulicami: Słoneczną, Cezarego Klinka i Równą	

Źródło: na podstawie [2]

nich do występujących obciążeń powodowanych przez przejazdy ciężkich pojazdów. Powoduje to szybką deformację i niszczenie nawierzchni dróg, co wpływa niekorzystnie na tempo przejazdów i zwiększa ryzyko wypadkowości.

Dojazd do portu Gdynia oraz dojazd do pozostałych terenów inwestycyjnych Doliny Logistycznej nie spełniają wymagań konwencjonalnej drogi strategicznej określonych w art. 17 Rozporządzenia nr 1315/2013 [8].

Klasy dróg powiatowych i gminnych wykazują niższe parametry nośności i skrajni, co powoduje występowanie ograniczeń przejazdu pojazdów nienormatywnych na drogach publicznych. Średniorocznie wydawanych jest blisko 900 zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych, natomiast średniodobowa liczba przejazdów tych pojazdów wynosi 6,7, przy czym ok. 90% przejazdów odbywa się Trasą Kwiatkowskiego do terminalu Kontenerowego lub portu (teren stoczni Gdynia). Wysokie natężenie ruchu samochodowego na Trasie Kwiatkowskiego, zapewniającej dostępność drogową Portu Gdynia, a jednocześnie stanowiącej fragment ciągu łączącego port z obwodnicą Trójmiasta, a zatem – także z autostradą A1 i drogą ekspresową S7, powoduje jej szybką degradację, szczególnie przez ciężarówki o nacisku większym niż 10 ton na oś, wobec dopuszczalnego prawem nacisku odpowiedniego dla dróg powiatowych wynoszącym 8,0 ton na oś [7]. Obecnie trwają prace nad wykonaniem ekspertyzy technicznej dotyczącej aktualnego stanu technicznego i rzeczywistej nośności obiektu, a następnie wykonania minimum dwuwariantowej koncepcji modernizacji i podniesienia nośności obiektu właściwej dla sieci TEN-T (do klasy A). Należy więc dążyć, aby poszczególne kategorie dróg, miały najwyższą klasę, przewidzianą prawem (w uzasadnionych przypadkach, nawet wyższą, w tym przede wszystkim dopuszczalny nacisk 11,5 t/oś).

Układ komunikacyjny zewnętrzny tworzą następujące drogi publiczne:

- droga krajowa nr 6 (DK 6) - przebiegająca w północnej części kraju przez obszar województw: zachodniopomorskiego i pomorskiego (granica państwa – Kołbaskowo – Szczecin – Goleniów – Płoty – Koszalin – Słupsk – Łębork – Reda – Gdynia – Gdańsk – Straszyn – Łęgowo). Droga stanowi główne połączenie Szczecina i aglomeracji z Trójmiastem. Na odcinkach: Rzęśnia – Goleniów (S3), północnej obwodnicy Nowogardu, Południowej Obwodnicy Słupska (S6C) oraz zachodniej Obwodnicy Trójmiasta (S6), droga posiada status drogi ekspresowej.

- droga krajowa nr 20 (DK 20) – będąca połączeniem Pomorza Zachodniego z Pomorzem Gdańskim (Stargard Szczeciński - Chociwel - Węgorzyno - Drawsko Pomorskie - Czaplinek - Szczecinek - Biały Bór - Miastko - Bytów - Kościerzyna - Żukowo - Gdynia).
- droga wojewódzka nr 100 (DW 100) – łącząca Rumie z Kosakowem,
- droga wojewódzka nr 101 (DW 101) – łącząca Pierwoszyń z Kosakowem,
- droga wojewódzka nr 216 (DW 216) – przebiegająca przez obszar powiatów wejherowskiego i puckiego, stanowi połączenie Redy z miejscowościami nad Zatoką Pucką.
- droga wojewódzka nr 218 (DW 218) Krokowa – Gdańsk. W Wejherowie tworzy połączenie drogi krajowej nr 6 z obwodnicą Trójmiasta, pozwalając ominąć Redę, Rumie i Gdynię.
- droga wojewódzka nr 224 (DW 224) – Sopot – Łeba – Kartusy – Tczew.
- droga wojewódzka nr 468 (DW 468) - stanowiąca centralną część głównej arterii komunikacyjnej Trójmiasta, przebiegająca od śródmieścia Gdańska, przez Sopot do śródmieścia Gdyni.
- droga wojewódzka nr 474 (DW 474) – długości ok. 5 km, łącząca główną arterię komunikacyjną Trójmiasta, czyli DW 468 z Obwodnicą Trójmiasta.

Stan techniczny dróg krajowych i wojewódzkich obszaru województwa pomorskiego jest dobry i zadowalający, bez ograniczeń nośności i skrajni, co umożliwia przejazd pojazdów nienormatywnych. Najlepsze parametry techniczne, mają obecnie drogi S6 i DK6. Na tych drogach mogą poruszać się pojazdy nienormatywne wszystkich kategorii.

Wskaźniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2010 [11] wskazują na intensywny ruch pojazdów na powyżej wymienionych drogach krajowych i wojewódzkich. Największe obciążenie występuje na drodze krajowej nr 6, na odcinkach posiadających status drogi ekspresowej: Osowa – Węzeł Matarnia (53,7 tys. pojazdów silnikowych) oraz Gdynia Port – Wielki Kack (51,5 tys. pojazdów silnikowych). Średnie obciążenie dróg krajowych dla województwa pomorskiego wyniosło 10,436 tys. pojazdów [11], w stosunku do pomiarów ruchu z roku 2005, województwo pomorskie było drugim (po województwie śląskim), które wykazało największy wzrost ruchu na drogach krajowych – 31%.

Intensywny ruch drogowy powoduje zwiększone ryzyko wypadków komunikacyjnych. Analizy danych za rok 2012 [3] dotyczących zdarzeń drogowych i ich ofiar dla poszczególnych ciągów dróg krajowych wskazują, że:

- odcinek drogi ekspresowej S6 posiada najwyższe wskaźniki w zakresie: liczby wypadków i liczby kolizji na 100 km (odpowiednio: 82 i 736) oraz liczby zabitych i rannych na 1000 km (odpowiednio: 73 i 1130).
- odcinek drogi krajowej nr 6 posiada najwyższy wskaźnik liczby rannych na 100 wypadków (176) i jest to jednocześnie najwyższy wskaźnik w stosunku do pozostałych dróg krajowych w całym województwie,
- zwiększone ryzyko wypadkowością występuje na drogach wojewódzkich: DW 218 (wskaźnik gęstości wypadków na 10 km – 5,75), DW 224 (wskaźnik gęstości wypadków na 10 km – 5,4) i DW 216 (wskaźnik gęstości wypadków na 10 km – 5,15). Do grupy dróg zagrożonych wysoką wypadkowością została włączona DW 100 (wskaźnik gęstości wypadków na 10 km – 3,9). Z uwagi na gęstość ofiar śmiertelnych miano krytycznej uzyskała DW 100 (1,95 – wskaźnik liczby zabitych na 1 km), natomiast DW 216 określono jako niebezpieczną (0,7 – wskaźnik liczby zabitych na 1 km), a DW 224 jako zagrożoną (0,45 – wskaźnik liczby zabitych na 1 km).

Dużym utrudnieniem w ruchu drogowym obszaru funkcjonalnego Doliny Logistycznej jest brak drogi stanowiącej układ obwodowy dla Wejherowa, Redy i Rumi. Istniejąca droga krajowa nr 6 na odcinku od ul. Morskiej w Gdyni, jest jednym z krytycznych wąskich gardeł układu drogowego w skali kraju. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów na odcinku Reda – Gdyni wyniosło w 2010 r. około 36 tys. pojazdów / dobę, a w sezonie letnim, natężenie wzrastało o ok. 23% [11]. Tak duże obciążenie ruchem jest charakterystyczne dla odcinków autostradowych w krajach o wysokiej gęstości zaludnienia.

Transport kolejowy

Układ sieci kolejowej obszaru funkcjonalnego Doliny Logistycznej obejmuje tereny Gdynińskiego Węzła Kolejowego leżącego w Trójmiejskim Węźle Kolejowym, a więc sieć linii kolejowych tworzących ten węzeł oraz grupę linii i łącznic wraz z infrastrukturą punktową, zlokalizowanych w rejonie portu morskiego w Gdyni (tabela 2). Silne zaplecze infrastrukturalne stanowi rozbudowana sieć bocznic kolejowych, których łączna długość wynosi ok. 85 km [6]. Większość bocznic odgałęzia się od stacji Gdynia Główna oraz Gdynia Port (dodatkowo po jednej bocznicę obsługuje Gdynia Orłowo, Reda i Wejherowo). Bocznice te powiązane są z punktami utrzymania taboru kolejowego, obszarami należącymi Marynarki

Tab. 2. Podstawowe dane o liniach kolejowych leżących w obszarze Doliny Logistycznej

Linia kolejowa	Charakterystyka
201: Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port	Linia pierwszorzędna, znaczenia państwowego. Na obszarze Doliny Logistycznej dwutorowa, zelektryfikowana na odcinku Gdynia Port – Gdynia Gł. Max prędkość pociągów 30-80 km/h. Wykorzystywana w przewozach ładunków ponadgabarytowych i z przekrozoną skrajnią ładunkową.
202: Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński	Linia magistralna/pierwszorzędna, znaczenia państwowego, dwutorowa poza odcinkami: Gdynia Chylonia – Rumia i Wejherowo – Łębork, zelektryfikowana. Max prędkość pociągów 60-120 km/h.
213: Reda – Hel	Linia drugorzędna, znaczenia państwowego, jednotorowa, nieelektryfikowana. Max prędkość pociągów 40-100 km/h.
228: Rumia – Gdynia Port Oksywie	Linia drugorzędna, znaczenia państwowego, jednotorowa, zelektryfikowana na odcinku Rumia - Gdynia Port GPF. Max prędkość pociągów 70 km/h.
230: Wejherowo – Garczegorze	Linia miejscowego znaczenia, jednotorowa, nieelektryfikowana, wyłączona z eksploatacji
250: Gdańsk Główny – Rumia	Linia pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, dedykowana dla ruchu pasażerskiego aglomeracyjnego. Max prędkość pociągów 70 km/h.
723: Gdynia Chylonia – Gdynia Port GPF	Linia drugorzędna, państwowego znaczenia, jednotorowa, zelektryfikowana. Max prędkość pociągów 60 km/h.
724: Gdynia Port GPD – Gdynia Port GPO	Linia drugorzędna, państwowego znaczenia, jednotorowa, nieelektryfikowana. Max prędkość pociągów 50 km/h.
725: Gdynia Główna R21 – Gdynia Port GPB	Linia pierwszorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana. Max prędkość pociągów 60 km/h.
960: Gdynia Główna – Gdynia Postojowa	Linia pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana. Max prędkość pociągów 30 km/h.
961: Gdynia Postojowa GP14 – Gdynia Port GPC	Linia pierwszorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana. Max prędkość pociągów 30 km/h.
963: Gdynia Główna R81 – Gdynia Główna R95	Linia pierwszorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana. Max prędkość pociągów 70 km/h.
964: Gdynia Postojowa GP15 – Gdynia Chylonia	Linia pierwszorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana. Max prędkość pociągów 20 km/h.

Źródło: na podstawie [2], [6]

Wojennej (ok. 36% długości wszystkich bocznic), czy związane są z działalnością portową (26% bocznic).

Za główne problemy Gdyńskiego Węzła Kolejowego uznaje się zmniejszającą się rezerwę przepustowości podstawowych tras kolejowych, brak kolejowego terminala towarowego oraz brak tzw. trójmiejskiej obwodnicy towarowej, która umożliwiałaby przejazd pociągów towarowych (w tym przede wszystkim do Portu Gdynia) alternatywną trasą, tj. z pominięciem intensywnie obciążonego odcinka tzw. średnicy trójmiejskiej (odcinek Gdynia – Sopot – Gdańsk – Tczew), Z uwagi na to, że infrastruktura korytarza Bałtyk – Adriatyk na obszarze Trójmiasta jest wspólna dla przewozów pasażerskich i towarowych, a linia E65/C-E65 przebiega przez ściśle centrum aglomeracji, powoduje to kumulację ruchu pociągów kursujących w różnych segmentach przewozowych. Wzmożony ruch pociągów, szczególnie w godzinach szczytu przewozów pasażerskich, skutkuje maksymalnym wykorzystaniem zdolności przepustowej, stanowiąc swoiste „wąskie gardło” ruchu kolejowego. Dodatkowo linie kolejowe należące do korytarza towarowego nr 5 (Bałtyk – Adriatyk) nie są zintegrowane z portowym układem drogowym, co w dużej mierze eliminuje je z operacji związanych z transportem intermodalnym.

Sieć kolejowa obszaru Doliny Logistycznej wykazuje również inne słabe strony, takie jak niewystarczająca liczba torów szlakowych (np. odcinek Maksymilianowo – Gdynia Główna linii 201, czy odcinki: Gdynia Chylonia – Rumia i Wejherowo – Łębork linii kolejowej nr 202, w tym brak separacji przewozów aglomeracyjnych od pozostałych segmentów przewozów pasażerskich i towarowych), niskie parametry techniczne linii w zakresie prędkości ruchu pociągów, nacisków osi czy ograniczające prowadzenie ruchu pociągów towarowych o długości 750m oraz brak elektryfikacji niektórych linii (np. odcinki linii 201).

Centralnym elementem układu kolejowego jest stacja kolejowa Gdynia Port, której obecne wyposażenie, tak w liczbę i stan techniczny torów, nie odpowiada zarówno potrzebom miasta i portu. Usytuowanie układów torowych często koliduje z ciągami komunikacyjnymi ruchu drogowego, natomiast ok. 80% długości torów wykazuje zły stan techniczny. Rozpoczęte przygotowania kompleksowej modernizacji stacji kolejowej Gdynia Port oraz planowane inwestycje drogowe, umożliwią powstanie nowoczesnego, multimodalnego węzła transportowego, podnoszącego konkurencyjność gdyńskiego portu.

Mankamentem transportu kolejowego jest obecna lokalizacja torów ogólnodo-

stępnych tzw. wyładownia publiczna (ul. Jana z Kolna, w centrum w Gdyni), która powoduje problemy z dostępem do tych torów transportem drogowym. W ramach przewidzianej modernizacji stacji Gdynia Port i poprawy jej dostępności i funkcjonalności rozważa się zmianę lokalizacji torów ogólnego użytku (terminala towarowego) dla wszystkich przewoźników kolejowych i ich klientów, w tym również firm zlokalizowanych na obszarze Doliny Logistycznej. Optuje się za umiejscowieniem nowych torów ogólnego użytku z odpowiednią infrastrukturą przeładunkową w obrębie stacji Gdynia Port, co umożliwi zmniejszenie prac manewrowych, wykonywanych przy podstawianiu i odbieraniu wagonów z tych torów. Innym rozwiązaniem dla budowy ogólnodostępnego terminala intermodalnego jest wykorzystanie bocznic stacyjnej z Gdyni Port GPC do Bazy Paliw Nr 21 w Dębogórze (Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o.). Bocznicą przebiega przez obszary niezabudowane, które w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kosakowo są określone jako „teren rozwojowy produkcyjny, baz i składów”.

Transport lotniczy

Port Lotniczy Gdynia-Oksywie zlokalizowany jest w południowo-wschodniej części gminy Kosakowo. Powierzchnia terenu wynosi ok. 700 ha. Wyposażenie lotniska stanowią dwie utwardzone drogi startowe: betonowa (długość 2500 m, szerokość 60 m) i asfaltobetonowa (długość 580 m, szerokość 49 m), wieża kontroli lotów, baza paliwowa oraz radiowy system nawigacyjny wspomagający lądowanie samolotu w warunkach ograniczonej widoczności (system ILS). Lotnisko jest teoretycznie przystosowane do obsługi ruchu pasażerskiego (po uzyskaniu certyfikacji), ale nie figuruje w Rejestrze Lotnisk Cywilnych [14].

Obecnie funkcjonuje pod zarządem wojska, a zaplanowane inwestycje związane z budową Terminala General Aviation oraz obiektu biurowo-socjalnego dla służb utrzymania lotniska, nie są kontynuowane.

Wielkim atutem lotniska jest jego bliskość w stosunku do Gdyni i portu morskiego (ok. 7,5 km, czas przejazdu poniżej 20 minut), a także terenów rozwojowych Doliny Logistycznej. Dostępność drogową stanowi ul. Płk. Stanisława Dąbka dochodząca do ul. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni. Istnieje również możliwość doprowadzenia linii kolejowej, poprzez adaptację i przedłużenie bocznic kolejowej na Babie Doły. Należy to rozważać nie tylko pod kątem ruchu pasażerskiego (który może nie uzasadniać inwestycji), lecz także obsługi lotów cargo.

Dalszy rozwój portu w dużej mierze uzależniony jest od realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych poprawiających jego dostępność od strony lądu - zarówno transportem drogowym, jak i kolejowym. Potencjał portu lotniczego może ulec zwiększeniu dzięki nowym inwestycjom infrastrukturalnym, w tym realizacji OPAT (i węzła „Lotnisko”) oraz włączeniem modernizowanej bocznicy kolejowej do Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. W efekcie polepszy się przemieszczanie pasażerów lotniska w obrębie Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego. Należy przewidzieć, że realizacja budowy terminala pasażerskiego, bazy paliwowej i modernizacja płyty postojowej mogą umożliwić uruchomienie działalności transportowej portu lotniczego, który będąc elementem Pomorskiego Węzła Lotniczego stanowić będzie istotny węzeł transportowy północnej części Metropolii Trójmiejskiej.

Nowe projekty infrastrukturalne

Obszar funkcjonalny Doliny Logistycznej wyróżnia się potencjałem rozwojowym wszystkich gałęzi transportowych. Wraz z przewidywanym wzrostem przewozów oraz rosnącą tendencją popytu na kompleksowe usługi transportowo – logistyczne, wymagane jest zapewnienie najwyższych możliwych parametrów sieci transportowej oraz integracja poszczególnych systemów.

Program operacyjny w zakresie rozwoju transportu dla obszaru Doliny Logistycznej [1] przewiduje łącznie 14 inwestycji. W zakresie transportu drogowego są to:

- budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT),
- budowa Drogi Czerwonej,
- modernizacja Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni,
- budowa ulicy Nowej Węglowej,
- budowa ulicy Derdowskiego w Kosakowie.

Inwestycje drogowe związane są przede wszystkim z poprawą dostępu drogowego do portu morskiego w Gdyni. Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej, czyli przedłużenie Obwodnicy Trójmiasta w kierunku Wejherowa, stanowi kluczową inwestycję dla rozwoju Doliny Logistycznej, obejmując swoim zasięgiem wszystkie gminy tworzące tę inicjatywę. Przedsięwzięcie pozwoli na znaczące zwiększenie dostępności transportowej kluczowych terenów inwestycyjnych oraz przesunięcie ruchu tranzytowego poza obszar Rumi i Redy. Łącznie z Drogą Czerwoną, łączącą Port z OPAT, będzie stanowić alternatywne, bezkolizyjne połączenie drogowe do gdyńskiego portu, umożliwiając także transport ładunków ponadgabarytowych. Droga Czerwona będzie stanowić alternatywną

nitkę względem ul. Morskiej. Kolejny projekt związany jest z przystosowaniem Estakady Kwiatkowskiego do standardu strategicznej drogi konwencjonalnej. Zakres rzeczowy zakłada wzmocnienie lub wymianę niektórych przęseł, a także podniesienie nośności z 8,0 t/oś do 11,5 t/oś, między ul. Morską i ul. Adm. Józefa Unruga oraz dzielnicą Obłuze.

Oprócz ciągu głównego o dwóch jezdniach oddzielonych odpowiednim pasem, estakada będzie dysponowała wyremontowanymi wjazdami i zjazdami, co wpłynie na zdecydowanie na usprawnienie ruchu drogowego, umożliwiając efektywniejszy transport ładunków produkowanych i magazynowanych na terenie Doliny Logistycznej do portu.

Budowa ulicy Nowej Węglowej przewiduje inwestycję polegającą na dwujezdniowym połączeniu (po dwa pasy), ul. Morskiej (od skrzyżowania z ul. Warszawską) i ul. Janka Wiśniewskiego (budowa tunelu pod układem linii kolejowych nr 201, 202 i 250) i dalej wzdłuż torów w kierunku wschodnim do ulicy Węglowej. Układ taki pozwoli na zwiększenie dostępności drogowej oraz ułatwienie transportu na terenach leżących w otoczeniu portu.

Ostatnią inwestycją jest budowa nowej drogi – ul. Derdowskiego, w celu skomunikowania z portem morskim Gdynia obszarów Doliny Logistycznej na terenie gminy Kosakowo. Zakres rzeczowy obejmuje układ dwujezdniowy ze skrzyżowaniem ul. Płk. Dąbka w Gdyni z Gminą Kosakowo, a dalej z drogą wojewódzką nr 100. Dzięki tej inwestycji możliwe będzie odciążenie sieci drogowej i skrócenie czasu przejazdu mieszkańców i turystów w sezonie wakacyjnym.

Inwestycje w zakresie transportu kolejowego to:

- poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni,
- modernizacja linii kolejowej nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Gdynia,
- modernizacja linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk i wydłużenie linii SKM do Wejherowa,
- budowa kolei aglomeracyjnej Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia-Oksywie,
- rewitalizacja linii kolejowej nr 230.

Poprawa dostępu kolejowego do gdyńskiego portu morskiego będzie uzyskana w wyniku modernizacji stacji kolejowej Gdynia Port, polegającej na przebudowie grup torowych stacji oraz dostosowaniu ich układów do potrzeb portu i przewoźników oraz na instalacji nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Celem tej inwestycji jest usprawnienie i poprawa obsługi styku port-kolei i dostoso-

wanie stacji Gdynia Port do zmieniających się potrzeb Portu Gdynia.

Z uwagi na duże obciążenie linii kolejowych, należących do ciągu G-E65 i E65 oraz trójmiejskiej linii średnicowej planuje się stworzenie alternatywnego ciągu, dedykowanego ruchowi towarowemu, poprzez modernizację linii kolejowej nr 201, służącej przewozom ponadgabarytowym i z przekroczoną skrajnią, na odcinku Maksymilianowo – Gdynia. Projekt będzie polegał na odbudowie posterunków eksploatacyjnych (mijanek), częściowej dobudowie drugiego toru i elektryfikacji oraz podniesieniu prędkości do 120-140 km/h.

Głównym celem modernizacji linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk jest likwidacja wąskich gardeł i wzrost przepustowości na odcinkach najbardziej obciążonych. Będzie to możliwe po rozbudowie układów torowych, separacji ruchu aglomeracyjnego na odcinku Gdynia – Wejherowo (dobudowa dwóch torów dla pociągów aglomeracyjnych) oraz podniesienie parametrów linii dla uzyskania prędkości pociągów do 160 km/h.

Projekt budowy kolei aglomeracyjnej Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia-Oksywie pozwoli na zapewnienie mieszkańcom północno-wschodnich dzielnic Gdyni, gminy Kosakowo oraz interesantom i pracownikom portu, wygodnego i szybkiego transportu szynowego z pozostałymi obszarami aglomeracji. W tym celu planowana jest przebudowa, i modernizacja istniejącej infrastruktury kolejowej dedykowanej ruchowi pasażerskiemu na terenie Gdyni oraz rewitalizacja linii kolejowej nr 228 i bocznicy do portu lotniczego, a także dostosowanie posterunków eksploatacyjnych.

Kolejnym projektem dedykowanym ruchowi pasażerskiemu jest rewitalizacja linii kolejowej nr 230, która poprzez odbudowę układu torowego oraz elektryfikację linii, a także budowę nowych lub modernizację istniejących stacji i przystanków osobowych, pozwoli na zapewnienie wygodnego i szybkiego transportu szynowego mieszkańcom gminy wiejskiej Wejherowo.

Rozwój *transportu lotniczego* w obszarze funkcjonalnym Doliny Logistycznej jest przewidziany poprzez uruchomienie przewozów na lotnisku Gdynia-Oksywie. Przewiduje się rozpoczęcie obsługi ruchu pasażerskiego z perspektywą realizacji przewozów towarowych CARGO i uruchomienie północnego centrum General Aviation, przeznaczonego dla pasażerów i załóg statków powietrznych użytkowanych dla innych celów niż regularny i czarterowy przewóz lotniczy, użytkowników helikopterów, samolotów sanitarnych i taksówek powietrznych. Inicjatywa ta będzie wspie-

rana poprawą połączeń portu lotniczego z siecią dróg kołowych (m.in. projekt budowy ul. Derdowskiego) i siecią kolejową (projekt budowy kolei aglomeracyjnej Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia-Oksywie).

W projekcie Programu operacyjnego w zakresie rozwoju transportu przewidziano również inwestycje pozwalające na integrację infrastruktury transportu, którymi są:

- budowa publicznego terminala intermodalnego,
- budowa parkingu centralnego do obsługi Portu Gdynia i Doliny Logistycznej,
- budowa dworca autobusowego.

Głównym celem budowy terminala intermodalnego jest usprawnienie czynności przeładunkowych w obrębie obszaru 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. Zakres rzeczowy związany z budową infrastruktury ładunkowej i zaplecza magazynowego będzie uwzględniał korzystną komunikację z układem drogowym i kolejowym. Obecnie nie jest przesądzona lokalizacja tego terminala, jednak rekomendowane propozycje dotyczą bądź obszaru modernizowanej stacji kolejowej Gdynia Port, bądź terenu gminy Kosakowo.

Kolejny projekt – budowa parkingu centralnego do obsługi Portu Gdynia i Doliny Logistycznej, ma na celu optymalizację obsługi samochodów ciężarowych w przejazdach do/od terminali przeładunkowych portu morskiego Gdynia oraz pozostałych terenów obszaru funkcjonalnego. Lokalizację parkingu przewiduje się w obszarze miasta Gdynia, co umożliwi odciążenie układu drogowego centralnej części portu, przez co wpłynie na zwiększenie dostępności portu do transportu drogowego. W ramach projektu przewiduje się utworzenie stanowisk postojowych dla pojazdów drogowych wraz z drogami manewrowymi oraz zapewnienie zaplecza socjalnego dla kierowców.

Celem projektu dotyczącego budowy dworca autobusowego w śródmieściu Gdyni jest stworzenie aglomeracyjnego i regionalnego centrum integracyjnego w transporcie publicznym oraz wzrost konkurencji w przewozach pasażerskich. Zakres rzeczowy zawiera budowę stanowisk przyjazdowo-odjazdowych dla autobusowej komunikacji regionalnej, budowę systemu pętli i zatok dla komunikacji miejskiej autobusowej i trolejbusowej oraz budowę parkingu dla rowerów.

Wszystkie zaproponowane inwestycje infrastrukturalne pozwolą stworzyć zintegrowany gałęziowo system transportowy, usprawniając ruch towarowy i pasażerski w obszarze Doliny Logistycznej i jej bezpośrednim otoczeniu. Celem tych inwestycji jest usunięcie „wąskich gardeł” oraz „brakujących ogniw” obecnego układu komunikacyjnego. Działania te pozwolą uzyskać sprawne i efektywne połączenia transportowe, w kombinacjach lądowo-wodno-powietrznych oraz radykalnie poprawią dostępność komunikacyjną (drogową i kolejową) do portu morskiego w Gdyni, w ramach transeuropejskiego korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk. Szczególne znaczenie ogywiają projekty z zakresu transportu kolejowego i lotniczego, które odpowiadają na postulaty o zrównoważonym rozwoju transportu. Integracja gałęziowa, pozwoli zlikwidować istniejące bariery na stykach systemów różnych rodzajów transportu i stworzyć spójną sieć komunikacyjną, wykorzystywaną przez różnorodne środki przewozowe.

Podsumowanie

Dotychczasowa polityka regionalna Unii Europejskiej skupiała się na wyrównywaniu różnic pomiędzy poszczególnymi regionami oraz podejściu sektorowym. Obecnie, w okresie programowania 2014-2020, proponuje się oparcie polityki rozwoju o zasadę zintegrowanego podejścia terytorialnego, która w sposób bardziej zdecydowany uwzględnia dynamiczne relacje funkcjonalno – przestrzenne, przekraczające tradycyjne granice formalnych podziałów administracyjnych. Przykładem takiego podejścia jest obszar funkcjonalny Dolina Logistyczna, w którym współpraca samorządów miast Gdyni, Rumi, Redy, Wejherowa oraz gmin Kosakowo i Wejherowo, zaowocowała nowym spojrzeniem ukierunkowanym na uaktywnianie wewnętrznych potencjałów tych jednostek i spójne zagospodarowanie całego obszaru Doliny Logistycznej, w oparciu o zintegrowaną politykę przestrzenną, gospodarczą i transportową. Zasadniczym celem tej współpracy jest zrównoważony rozwój obszaru funkcjonalnego, w oparciu o sektor logistyczny oraz branże towarzyszące, poprzez udostępnienie terenów pod funkcje logistyczne i przemysłowe, zlokalizowane w gminach tworzących Dolinę Logistyczną.

Strategicznym obszarem Doliny Logistycznej jest strefa Gdynia – Rumia – Kosakowo, z możliwością rozwoju w stronę Redy i Wejherowa. Związane z tą strefą obszary rdzenia wskazują na rozproszony układ infrastruktury komunikacyjnej, który wymaga zapewnienia odpowiedniego standardu

powiązań transportowych oraz zintegrowania systemów opartych o publiczny terminal kolejowo – drogowy Gdynia Port.

Obecnie w obszarze funkcjonalnym, infrastruktura transportowa (drogowa, kolejowa, lotnicza i morska) wykazuje wiele mankamentów i niedoskonałości, przez co stanowi przeszkodę w rozwoju całego obszaru. Nieefektywność funkcjonującego systemu transportowego, poważnie ogranicza procesy społeczno-gospodarcze, w tym poziom aktywności zawodowej i społecznej mieszkańców regionu. niesprawność tego systemu wynika z dysproporcji w rozwoju poszczególnych gałęzi transportu, w tym złej jakości tras komunikacyjnych, wykorzystywanych w przewozach drogowych i kolejowych oraz braku spójności poszczególnych systemów. Niedorozwój infrastruktury transportowej, utrudnia aktywizację gospodarczą terenów zlokalizowanych poza ścisłym rdzeniem – portem morskim w Gdyni, natomiast zidentyfikowany niski poziom dostępności zewnętrznej Doliny Logistycznej, utrudnia możliwości rozwoju i umacniania pozycji obszaru funkcjonalnego w sektorze portowym, transportowo-logistycznym, a także innych, kreujących dużą wartość dodaną.

Zaproponowane w Programie operacyjnym w zakresie transportu dla Doliny Logistycznej [1] inwestycje infrastrukturalne, uwzględniają przede wszystkim potencjał położenia portu morskiego w korytarzu Bałtyk – Adriatyk sieci bazowej TEN-T, który stanowi ważną oś transportową Unii Europejskiej w kierunku północno-południowym, umożliwiającym skomunikowanie obszarów leżących w Europie Centralnej i Wschodniej z basenem Morza Śródziemnego.

Korytarz ten ma charakter multimodalny i daje możliwość wykorzystania i aktywizacji każdego rodzaju transportu. Stąd planowanie systemu transportowego dla Doliny Logistycznej, w tym gdyńskiego portu, opiera się na innowacyjnym modelu transportu zintegrowanego, wynikającego z multimodalnej architektury korytarzy i węzłów komunikacyjnych, których jakość określają unijne standardy dotyczące korytarzy transportowych.

Przewidywanym bezpośrednim efektem realizacji projektów infrastrukturalnych Doliny Logistycznej z zakresu transportu będą zasadniczo:

- sprawny i efektywny transport we wnętrzu obszaru funkcjonalnego,
- zwiększenie dostępności transportowej do terenów inwestycyjnych,
- udrożnienie sieci komunikacyjnych poprzez wzrost przepustowości dróg i linii kolejowych,
- skomunikowanie z najważniejszymi

korytarzami transportowym i portem morskim,

- spójność systemu komunikacyjnego i integracja gałęziowa,
- wzrost bezpieczeństwa w transporcie,
- poprawa warunków środowiskowych poprzez wykorzystywanie proekologicznych gałęzi transportu: morskiego i kolejowego.

Uzyskanie wysokiej jakości systemu transportowego wewnątrz obszaru funkcjonalnego i w jego bezpośrednim otoczeniu, pozwoli uaktywnić funkcje przemysłowe i usługowe na terenach inwestycyjnych. Ma więc zasadnicze znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego, przyczyniając się do wzrostu działalności gospodarczej oraz generowania nowych usług, które będą wpływać na wzrost zatrudnienia oraz potrzebę nauki i kształcenia pracowników w zakresie działalności transportowo-spedycyjno-logistycznej.

Realizacja inwestycji w zakresie transportu pozwoli stworzyć na tym obszarze biegun wzrostu, oparty o sektor usług TSL i produkcji przemysłowej, wykorzystujący położenie przy europejskich szlakach komunikacyjnych i bliskość gdyńskiego portu. Wzrost atrakcyjności i innowacyjności Doliny Logistycznej będzie wspierał konkurencyjność lokalnej gospodarki oraz wpłynie na poziom jakości życia mieszkańców.

Wszechstronny i zintegrowany roz-

wój infrastruktury transportowej obszaru funkcjonalnego Doliny Logistycznej jest zgodny z prowadzoną polityką regionalną na poziomie Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego i województwa pomorskiego oraz wpisuje się w działania zawarte w dokumentach strategicznych na poziomie krajowym i UE. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Agencja Rozwoju Gdyni. Program Operacyjny w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą. ARG 2015,
- [2] Agencja Rozwoju Gdyni. Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050. ARG 2015,
- [3] Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Raport bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci pomorskich dróg krajowych w 2012 roku. EKKOM Kraków 2013,
- [4] Główny Urząd Statystyczny, Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2014,
- [5] Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK) 2030, s.178,

- [6] PKP Polskie Linie Kolejowe, Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015,
- [7] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. Nr 43, poz. 430)
- [8] 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 L348,
- [9] www.bothniansgreen.se/, dostęp dnia 24 sierpnia 2015,
- [10] www.europasrodkowa.gov.pl/projekty/dostepnosc/item/158-sonora, dostęp dnia 24 sierpnia 2015,
- [11] www.gddkia.gov.pl/pl/1231/generalny-pomiar-ruchu, dostęp dnia 26 sierpnia 2015,
- [12] www.port.gdynia.pl, dostęp dnia 24.08.2015,
- [13] www.stat.gov.pl/bdl/, dostęp dnia 20-21 sierpnia 2015
- [14] www.ulc.gov.pl/_download/lotniska/rejestr_lotnisk_cywilnych.pdf

REKLAMA

DOLKOM spółka z o. o. we Wrocławiu od blisko 60 lat wykonuje modernizacje i naprawy infrastruktury kolejowej z wykorzystaniem maszyn do robót torowych o dużej wydajności oraz wykonuje naprawy maszyn do robót torowych i napraw sieci trakcyjnej.

Spółka jest przewoźnikiem kolejowym i posiada wydane przez Urząd Transportu Kolejowego licencje i certyfikaty bezpieczeństwa.



DOLKOM
WROCLAW

Kontakt:

50-502 Wrocław ul. Hubska 6; tel. (71) 717 5630; fax. (71) 717 5164
e-mail: dolkom@dolkom.pl; www.dolkom.pl