

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;

<p>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.</p>	<p>Prawne i społeczne ograniczenia przewozu przez obszar aglomeracji towarów z / do portu; Brak środków na realizację inwestycji; Postępująca kongestia na drogach w obszarze portu.</p>
---	--

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 Dębogórzcu). 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 Logistyczna¹.

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.

¹ 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”². 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. Czynnikiem, o charakterze metropolitalnym, istotnym 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. Czynnikiem 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 drogową, jak i kolejową 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.

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

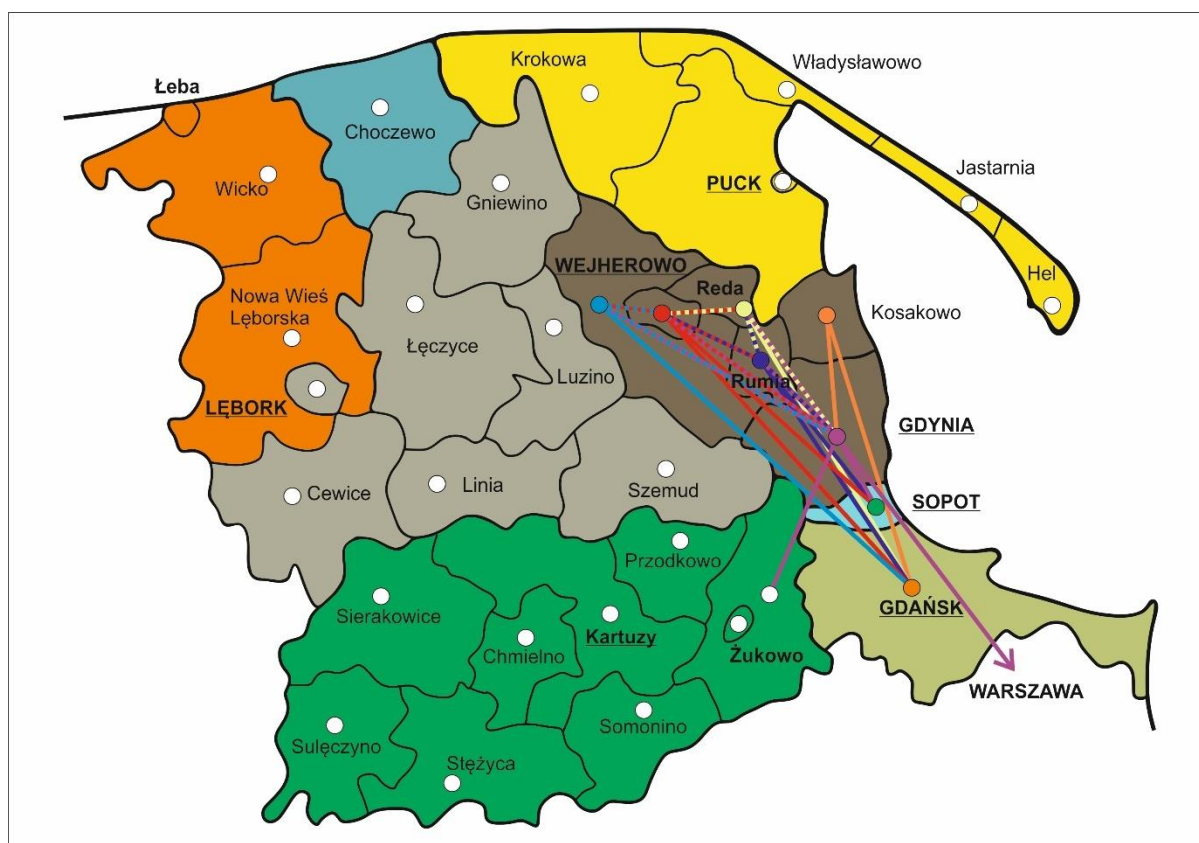
Jakość infrastruktury transportowej ulega szybkiej degradacji. Obciążony ciąg drogi krajowej nr 6, mimo dwóch jezdni jest jednym z najbardziej obciążonych w kraju, a jego przebieg przez centra Rumii i Redy dodatkowo zakłóca funkcjonowanie tych miast.

Jakość infrastruktury kolejowej nie jest zła³, 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.]

³ 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:

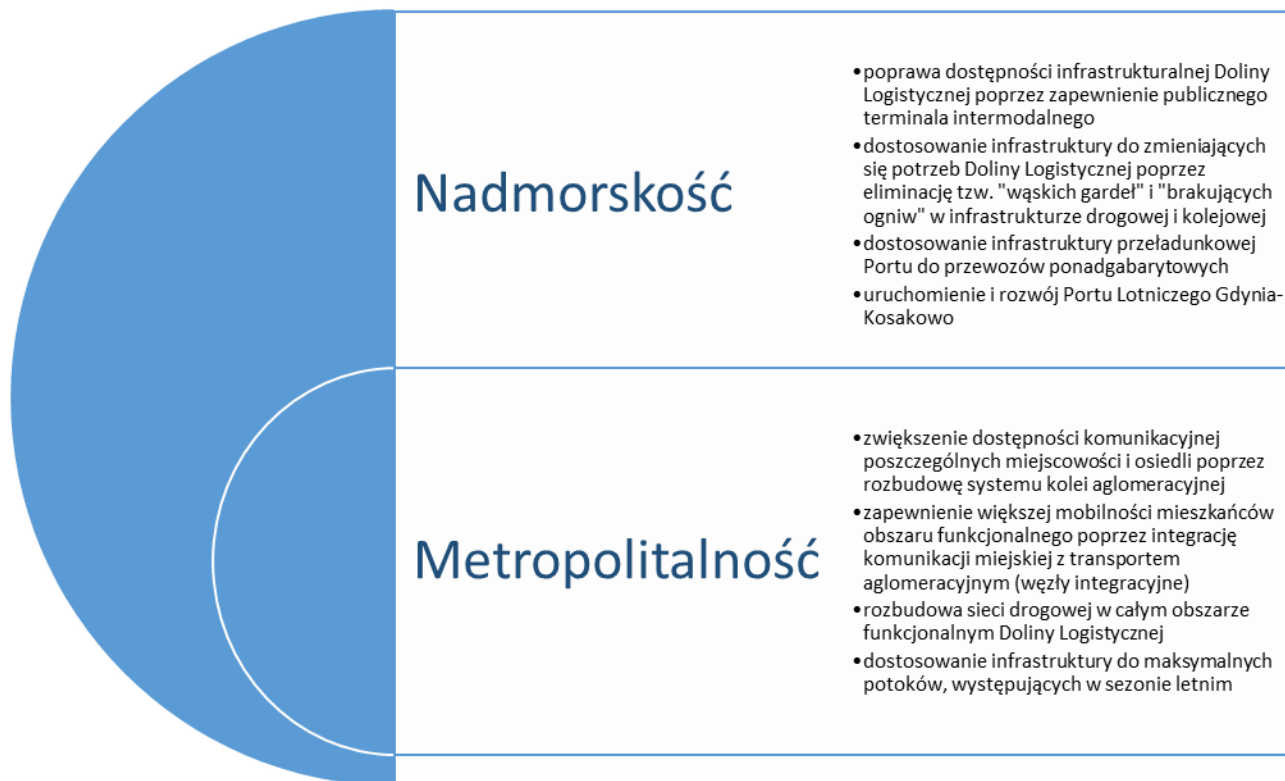
- punktowym,
- liniowym.

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"> ▪ sprawne połączenie północno-zachodniej części województwa pomorskiego z metropolią; ▪ stworzenie dogodnego, tranzytowego ciągu komunikacyjnego w kierunku Szczecina, głównie dla ciężkich pojazdów; ▪ włączenie do sieci dróg krajowych (TEN-T); ▪ usprawnienie dojazdu do atrakcyjnych turystycznie terenów Półwyspu Helskiego i Pobrzeża Kaszubskiego; ▪ zmniejszenie uciążliwości ruchu tranzytowego w centrum miast: Gdyni, Rumi i Redy; ▪ odciążenie dróg lokalnych w gminie Kosakowo od występującego ruchu kołowego spowodowanego nieprzejezdnością głównego ciągu drogi nr 6 w Gdyni, Rumi i Redzie; ▪ wyprowadzenie ruchu samochodowego z zatłoczonych ulic miast i zapewnienie jego płynności; ▪ zapewnienie obsługi dzielnicy portowo – przemysłowo – składowej i dojazd do portu od strony Szczecina; ▪ stworzenie możliwości rozwoju gospodarczego i turystycznego obszarów północnych województwa pomorskiego, a w szczególności Gdyni, Rumi i Redy oraz gmin powiatów puckiego i wejherowskiego; ▪ poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zmniejszenie liczby wypadków, w szczególności z pieszymi uczestnikami ruchu; ▪ rozwój układu dróg krajowych i wojewódzkich w obszarze aglomeracji Trójmiasta, w tym uporządkowanie docelowej struktury tej sieci; ▪ 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. 	
Zakres rzeczowy	<p>Istnieją dwa warianty wykonania. Wariant 1 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). Wariant 2 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.

Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT)		
wejherowskiego i puc- kiego.		
Orientacyjna wartość	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.	
Źródła finansowania	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś III	
Powiązania z innymi przedsięwzięciami	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Budowa Drogi Czerwonej, ▪ Przebudowa Estakady Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni, ▪ Budowa drogi ekspresowej S6 (Gdańsk – Szczecin), w tym odcinek Lębork – Obwodnica Trójmiasta (Trasa Kaszubska). 	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym	na szczeblu regionalnym	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Kraju do 2020 – dążenie do zwiększenia efektywności transportu poprzez zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportu oraz modernizacji i rozbudowy połączeń transportowych; ▪ Strategia Rozwoju Transportu – 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; ▪ Projekt został wpisany do Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.) na listę projektów morskich. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze (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; ▪ Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego (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; ▪ 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. Realizacja innych przedsięwzięć na drogach krajowych: budowa OPAT itd.; ▪ Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku – 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); 	

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
Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych	
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
Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej	
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
Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	X

4.2. Budowa Drogi Czerwonej

Budowa Drogi Czerwonej <i>(realizowana jako III etap budowy drogi Janka Wiśniewskiego) łączącej Port z OPAT</i>		
Cel przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ usprawnienie dostępu od strony lądu do rejonów przeładunkowych w Porcie Gdynia, wynikające z połączenia z OPAT; ▪ zwiększenie konkurencyjności Gdyni na tle innych portów Morza Bałtyckiego i poprawa szans na rozwój gospodarki morskiej z uwagi na dobrą sieć drogową; ▪ dostosowanie sieci dróg okołoportowych do standardów unijnych; ▪ poprawa stanu infrastruktury dostępu drogowego do rejonów przeładunkowych Portu Wschodniego; ▪ stworzenie nowoczesnego, bezkolizyjnego układu drogowego, łączącego port z siecią dróg szybkiego ruchu; ▪ dogodne połączenie planowanego terminala intermodalnego z siecią drogową o znaczeniu regionalnym, krajowym i międzynarodowym; ▪ włączenie do sieci dróg krajowych (TEN-T). 	
Zakres rzeczowy	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.	
Powiązania z innymi przedsięwzięciami	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT). ▪ Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni. ▪ Budowa ulicy Nowej Węglowej. 	
Zakres przestrzenny	Podmiot właściwy do realizacji	Okres realizacji
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.
Orientacyjna wartość⁴	Wariant 1: 886 mln zł Wariant 2: 576 mln zł (dokładna wartość będzie określona w studium wykonalności)	
Źródła finansowania	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś III	

⁴ 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"> ▪ Strategia Rozwoju Kraju do 2020 – dążenie do zwiększenia efektywności transportu poprzez zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportu oraz modernizacji i rozbudowy połączeń transportowych; ▪ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) - 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. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze (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; ▪ Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku – 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); ▪ Kontrakt Terytorialny dla Województwa Pomorskiego – projekt umieszczony na liście przedsięwzięć warunkowych (grupa projektów dotyczących poprawy dostępności transportowej); ▪ Miasto Gdynia: 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).

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. 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
Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych	
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
Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej	
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
Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
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		
Cel przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ włączenie do sieci dróg krajowych (TEN-T); ▪ usprawnienie ruchu drogowego w obszarze miasta Gdynia i sprawnej obsługi drogowej Portu Gdynia pojazdami drogowymi o nacisku 11 t/oś; ▪ poprawa połączeń lądowo-morskich między ważnymi ośrodkami gospodarczymi krajów Europy Północnej i Środkowo- Wschodniej, służącą ich gospodarczej integracji; ▪ likwidacja "wąskich gardeł" europejskiej sieci dróg kołowych; ▪ przyspieszenie tworzenia nowoczesnego, przyportowego drogowego układu transportowego; ▪ ułatwienie transportu drogowego jako element sprzyjający rozwojowi funkcji przemysłowo - składowych na terenach leżących w otoczeniu portu. 	
Zakres rzeczowy	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 ⁵ .	
Powiązania z innymi przedsięwzięciami	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT). ▪ Budowa Drogi Czerwonej. ▪ Budowa ulicy Nowej Węglowej. 	
Zakres przestrzenny	Podmiot właściwy do realizacji	Okres realizacji
Inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w północnej części Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego, na obszarze miasta Gdynia	Urząd Miasta Gdynia	Po 2020 r.
Orientacyjna wartość	400 mln zł	
Źródła finansowania	Miasto Gdynia, Instrument CEF („Connecting Europe Facility”)	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym	na szczeblu regionalnym	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Kraju do 2020 – dążenie do zwiększenia efektywności transportu poprzez zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportu oraz modernizacji i rozbudowy połączeń transportowych; ▪ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) – przedsięwzięcie wpisane na liście projektów morskich. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze (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; ▪ Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku – w zakresie priorytetu 3 - pełna dostępność trans- 	

⁵ <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"> ▪ Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 w zakresie dostępności transportowej Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego; ▪ Kontrakt Terytorialny dla Województwa Pomorskiego – projekt umieszczony na liście przedsięwzięć priorytetowych; ▪ Strategia Rozwoju Gdyni 2014-2030 (dokument w trakcie opracowywania) – w zakresie zapewnienia sprawnego i przyjaznego środowiska miejskiemu systemowi komunikacyjnego.

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
Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych	
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
Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej	
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
Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	X

4.4. Budowa ulicy Nowej Węglowej

Budowa ulicy Nowej Węglowej		
Cel przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zwiększenie dostępności transportem drogowym do południowo-wschodniej części Portu Gdynia; ▪ usprawnienie ruchu drogowego w obszarze miasta Gdynia i sprawnej obsługi drogowej Portu Gdynia pojazdami drogowymi o nacisku 11 t/oś; ▪ poprawa połączeń lądowo-morskich między ważnymi ośrodkami gospodarczymi krajów Europy Północnej i Środkowo- Wschodniej, służącą ich gospodarczej integracji; ▪ likwidacja "wąskich gardeł" europejskiej sieci dróg kołowych; ▪ przyspieszenie tworzenia nowoczesnego, przyportowego drogowego układu transportowego; ▪ ułatwienie transportu drogowego jako element sprzyjający rozwojowi funkcji przemysłowo - składowych na terenach leżących w otoczeniu portu. 	
Zakres rzeczowy	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.	
Powiązania z innymi przedsięwzięciami	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT). ▪ Budowa Drogi Czerwonej. ▪ Przystosowanie Estakady Kwiatkowskiego do standardu strategicznej drogi konwencjonalnej. 	
Zakres przestrzenny	Podmiot właściwy do realizacji	Okres realizacji
Inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w północnej części Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego, na obszarze miasta Gdynia	Urząd Miasta Gdynia	2016-2020
Orientacyjna wartość	100 mln zł	
Źródła finansowania	Instrument CEF („Connecting Europe Facility”) Regionalny Program Operacyjny dla WP : Oś Priorytetowa: 9 Mobilność	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym	na szczeblu regionalnym	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Kraju do 2020 – dążenie do zwiększenia efektywności transportu poprzez zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportu oraz modernizacji i rozbudowy połączeń transportowych; ▪ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) – przedsięwzięcie wpisane na liście projektów morskich. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze (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; ▪ Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku – w zakresie priorytetu 3 – pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimo- 	

Budowa ulicy Nowej Węglowej	
	<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"> ▪ Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 w zakresie dostępności transportowej Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego; ▪ Kontrakt Terytorialny dla Województwa Pomorskiego – projekt umieszczony na liście przedsięwzięć priorytetowych; ▪ Strategia Rozwoju Gdyni 2014-2030 (dokument w trakcie opracowywania) – w zakresie zapewnienia sprawnego i przyjaznego środowiska miejskiemu systemowi komunikacyjnego.

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. 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
Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych	
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
Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej	
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
Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	X

4.5. Budowa ulicy Derdowskiego

Budowa ulicy Derdowskiego		
Cel przedsięwzięcia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zwiększenie dostępności transportem drogowym do południowo-wschodniej części Portu Gdynia; ▪ Zwiększenie dostępności transportem drogowym do Lotniska z Powiatu Puckiego oraz Rumia ▪ Zwiększenie dostępności transportem drogowym z kierunku Estakada Kwiatkowskiego do drogi wojewódzkiej nr 100 w kierunku Rumi oraz północnej części Powiatu Puckiego, ▪ poprawa połączeń lądowo-morskich między ważnymi ośrodkami gospodarczymi krajów Europy Północnej i Środkowo- Wschodniej, służącą ich gospodarczej integracji; ▪ likwidacja "wąskich gardeł" europejskiej sieci dróg kołowych; ▪ ułatwienie transportu drogowego jako element sprzyjający rozwojowi funkcji przemysłowo - składowych na terenach leżących w otoczeniu portu. 	
Zakres rzeczowy	Budowa nowej ulicy w układzie dwujezdniowym ze skrzyżowaniem ul .Płk .Dąbka w Gdyni z Gminą Kosakowo, a dalej z drogą wojewódzką nr 100	
Opis Przedsięwzięcia	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	
Powiązania z innymi przedsięwzięciami	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT). ▪ Przystosowanie Estakady Kwiatkowskiego do standardu strategicznej drogi konwencjonalnej. ▪ Do OF DL; OLPP oraz KPMG Kosakowo 	
Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja	Proponowany Lider i Partnerzy	Okres realizacji
Inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w północnej części Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego, na obszarze powiatu puckiego w gminie Kosakowo	Gmina Kosakowo	2016 - 2020
Orientacyjna wartość	20 mln zł	
Możliwe źródła finansowania	Regionalny Program Operacyjny dla WP : Oś Priorytetowa: 9 Mobilność	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym		na szczeblu regionalnym
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Kraju do 2020 – dążenie do zwiększenia efektywności transportu poprzez zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportu oraz modernizacji i rozbudowy połączeń transportowych; 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze (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;;

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

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. 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.	x
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
Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych	
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.	x
lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	
Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	x
Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej	
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.	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.	x
usprawnienie obsługi samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia.	x
Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	x

4.6. Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni

Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni		
Cel przedsięwzięcia	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.	
Zakres rzeczowy	Przebudowa grup torowych stacji Gdynia Port, urządzeń srk, dostosowanie układów torowych do potrzeb portu i przewoźników.	
Opis Przedsięwzięcia	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.	
Powiązania z innymi przedsięwzięciami	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I i II – wraz z elektryfikacją. ▪ II etap rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM 	
Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja	Proponowany Lider i Partnerzy	Okres realizacji
Stacja towarowa Gdynia Port	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	2017-2021
Orientacyjna wartość	650 mln zł (dokładna wartość będzie określona w studium wykonalności).	
Możliwe źródła finansowania	CEF („Connecting Europe Facility”) Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś V Regionalny Program Operacyjny dla WP : Oś Priorytetowa: 9 Mobilność	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym		na szczeblu regionalnym
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku. (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; ▪ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) - pkt.4.1.1 w zakresie interwencji w kierunku konsekwentnej modernizacji i rewitalizacji istniejącej sieci linii kolejowych; ▪ Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.) – lista podstawowa projektów morskich: Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni. 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze (Załącznik do Uchwały nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.) – Sprawny system transportowy; ▪ Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego – 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; ▪ 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; ▪ Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku – 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).

Wskaźniki realizacji projektu flagowego	
▪	Długość zmodernizowanych linii kolejowych
▪	Czas przewozu (kolej + przeładunek + transport morski)

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
Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych	
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
Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej	
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.	
Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
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

Alternatywny ciąg transportowy Bydgoszcz – Trójmiasto, etap I i etap II wraz z elektryfikacją		
Cel przedsięwzięcia	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.	
Zakres rzeczowy	Odbudowa posterunków eksploatacyjnych (mijanek), częściowa dobudowa drugiego toru oraz elektryfikacja. Podniesienie prędkości do 120-140 km/h.	
Opis Przedsięwzięcia	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.	
Powiązania z innymi przedsięwzięciami	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni. ▪ II etap rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM. ▪ Budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. ▪ Poprawa stanu infrastruktury na odcinkach linii kolejowych mających wpływ na funkcjonowanie Trójmiejskiego Węzła Kolejowego. 	
Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja	Proponowany Lider i Partnerzy	Okres realizacji
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linia kolejowa nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Wierzchucin – Kościerzyna o dł. 103,9 km ▪ Linia kolejowa nr 203 na odcinku Tczew – Łąg 	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	2020-2023
Orientacyjna wartość	Okolo 617 mln zł (dokładna wartość będzie określona w studium wykonalności).	
Możliwe źródła finansowania	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś V Regionalny Program Operacyjny dla WP : Oś Priorytetowa: 9 Mobilność	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym		na szczeblu regionalnym
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku. (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; ▪ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) – pkt. 4.1.1 w zakresie in- 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze (Załącznik do Uchwały nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.) – Sprawny system transportowy; ▪ 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, gdzie jest oczekiwane wsparcie władz centralnych w zakresie modernizacji kluczowych linii kolejowych: nr 131 (Tczew-Chorzów), nr 201 (Gdynia-

<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"> ▪ Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (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. 	<p>Nowa Wieś Wielka), nr 202 (Gdańsk-Stargard Szczeciński) i nr 203 (Tczew-Kostrzyn);</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku – 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); ▪ Kontrakt Terytorialny dla Województwa Pomorskiego – prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I.
Wskaźniki realizacji projektu flagowego	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Długość zmodernizowanych linii kolejowych 	

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

II etap rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM		
Cel przedsięwzięcia	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.	
Zakres rzeczowy	Odbudowa posterunków eksploatacyjnych (mijanek), częściowa dobudowa drugiego toru oraz elektryfikacja. Podniesienie prędkości do 120-140 km/h.	
Opis przedsięwzięcia	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).	
Powiązania z innymi przedsięwzięciami	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni. ▪ Budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. 	
Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja	Proponowany Lider i Partnerzy	Okres realizacji
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linia kolejowa nr 201 na odcinku Kościerzyna – Gdynia o dł. 68,7 km ▪ Linia kolejowa nr 214 o dł. 7,6 km ▪ Linia kolejowa nr 229 na odc. Glińczę – Kartuzy o dł. 9,4 km ▪ Linie kolejowe nr 248 i 253 należące do PKM S.A. o łącznej dł. 19,4 km 	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.	2016-2020
Orientacyjna wartość	900 mln zł (dokładna wartość będzie określona w studium wykonalności).	

Możliwe źródła finansowania	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś V Regionalny Program Operacyjny dla WP : Oś Priorytetowa: 9 Mobilność	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym		na szczeblu regionalnym
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku. (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; ▪ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) – 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; ▪ Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (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. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze (Załącznik nr 1 do Uchwały nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.) – Sprawny system transportowy; ▪ 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, 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); ▪ Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku – 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); ▪ Kontrakt Terytorialny dla Województwa Pomorskiego – prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I i II. 	
Wskaźniki realizacji projektu flagowego		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Długość zmodernizowanych linii kolejowych 		

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
Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych	
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
Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej	
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.	
Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
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		
Cel przedsięwzięcia	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.	
Zakres rzeczowy	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.	
Opis Przedsięwzięcia	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.	
Powiązania z innymi przedsięwzięciami	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni. ▪ II etap rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM. ▪ Budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. ▪ Poprawa stanu infrastruktury na odcinkach linii kolejowych mających wpływ na funkcjonowanie Trójmiejskiego Węzła Kolejowego. 	
Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja	Proponowany Lider i Partnerzy	Okres realizacji
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
Orientacyjna wartość	1 500 mln zł (dokładna wartość będzie określona w studium wykonalności).	
Możliwe źródła finansowania	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś V Regionalny Program Operacyjny dla WP : Oś Priorytetowa: 9 Mobilność	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym		na szczeblu regionalnym
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 R. (z perspektywą do 2030 r.). ▪ Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 R. (z perspektywą do 2030 r.). Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014 ▪ Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Doliny Logistycznej (poprawa dostępności Portu Gdynia transportem kolejowym) ▪ Strategia NOU NORDA (poprawa dostępności pn-zach. części NOU NORDA)
Wskaźniki realizacji projektu flagowego		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Długość zmodernizowanych linii kolejowych 		

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.	

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

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych	
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
Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej	
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.	
Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	X

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

Budowa kolei aglomeracyjnej Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia-Oksywie		
Cel przedsięwzięcia	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.	
Zakres rzeczowy	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.	
Opis Przedsięwzięcia	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.	
Powiązania z innymi przedsięwzięciami	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni. ▪ II etap rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM. ▪ Budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. ▪ Modernizacja linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk 	
Proponowany zakres przedstrzenny i lokalizacja	Proponowany Lider i Partnerzy	Okres realizacji
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.
Orientacyjna wartość	Okolo 235 mln zł (dokładna wartość będzie określona w studium wykonalności).	
Możliwe źródła finansowania	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś V Regionalny Program Operacyjny dla WP : Oś Priorytetowa: 9 Mobilność	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym		na szczeblu regionalnym
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 R. (z perspektywą do 2030 r.). ▪ Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 R. (z perspektywą do 2030 r.). Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014 ▪ Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Doliny Logistycznej (poprawa dostępności Portu Gdynia transportem kolejowym) ▪ Strategia NOU NORDA
Wskaźniki realizacji projektu flagowego		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Długość zmodernizowanych linii kolejowych 		

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
Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych	
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
Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej	
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.	
Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	X

4.10. Rewitalizacja linii kolejowej nr 230

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

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.	

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

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych	
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.	
Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	
Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej	
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.	
Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	X

4.11. Uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Oksywie

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

*) 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
Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych	
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
Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej	
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.	
Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	

4.12. Budowa publicznego terminala intermodalnego

Budowa publicznego terminala intermodalnego		
Cel przedsięwzięcia	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.	
Zakres rzeczowy	Budowa układu torowego, infrastruktury ładunkowej, doprowadzenie układu drogowego, stworzenie zaplecza magazynowego.	
Powiązania z innymi przedsięwzięciami	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni. ▪ II etap rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM. ▪ Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT). ▪ Budowa Drogi Czerwonej. ▪ Przystosowanie Estakady Kwiatkowskiego do standardu strategicznej drogi konwencjonalnej. 	
Zakres przestrzenny	Podmiot właściwy do realizacji	Okres realizacji
Inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w północnej części TOM, w gminie Kosakowo (ewentualnie na terenie gminy miejskiej Gdynia – wariant 2)	Wariant 1: Gmina Kosakowo, Gdynia, PKP PLK S.A. Wariant 2: Gdynia, PKP PLK S.A.	Po 2020 roku
Orientacyjna wartość	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).	
Źródła finansowania	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś III działanie 7.3	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym	na szczeblu regionalnym	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku. (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; ▪ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) – 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. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze (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; ▪ Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku – 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); ▪ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kosakowo (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; 	

	<ul style="list-style-type: none">▪ 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.
--	---

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 CO₂ 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
Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych	
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
Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej	
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.	
Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
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>		
Cel przedsięwzięcia	Optymalizacja obsługi ruchu samochodów ciężarowych do terminali przeładunkowych portu Gdynia wraz z zapleczem socjalnym dla kierowców.	
Zakres rzeczowy	Stanowiska postojowe dla pojazdów drogowych wraz z drogami manewrowymi, zaplecze socjalne dla kierowców.	
Powiązania z innymi przedsięwzięciami	Ze względu na lokalizację parkingu przedsięwzięcie jest uzależnione od budowy OPAT i Drogi Czerwonej.	
Zakres przestrzenny	Podmiot właściwy do realizacji	Okres realizacji
Inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w północnej części trójmiejskiego obszaru metropolitalnego, w Gdyni	Port Gdynia wraz z Gdynią	Po 2020 roku
Orientacyjna wartość	50 mln zł	
Źródła finansowania	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko: Oś III działanie 7.3	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym	na szczeblu regionalnym	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Kraju do 2020 – dążenie do zwiększenia efektywności transportu poprzez zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportu oraz modernizacji i rozbudowy połączeń transportowych; ▪ Strategia Rozwoju Transportu - 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. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku – w zakresie priorytetu 3 - pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej (m.in. usprawnienia obsługi portu samochodami ciężarowymi); ▪ 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. 	

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. 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
Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych	
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
Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej	
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
Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	X

4.14. Budowa dworca autobusowego

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

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. 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
Priorytet 1 – Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych	
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.	
Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał	
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	
Priorytet 3 – Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej	
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.	
Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
rozwój obszaru "Doliny Logistycznej" jako zaplecza logistycznego portu.	X

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

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

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. Łęczycze	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./km² i wykazuje ona ogromne zróżnicowanie międzydzielnicowe, przyjmując wartości od 206 os./km² (Chwarzno-Wiczlino, 2008) do 7434 os./km² 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.

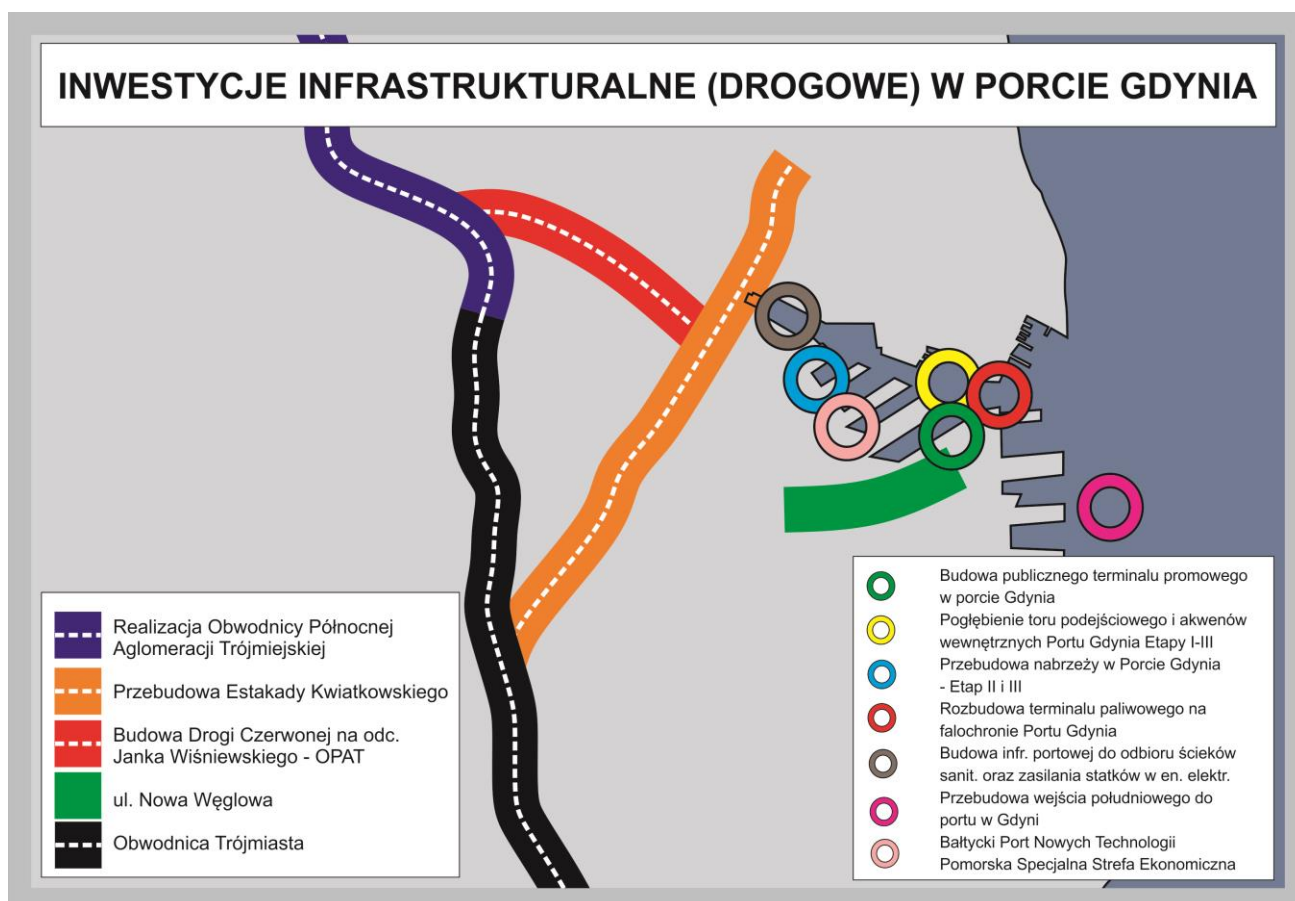
Atrakcjami turystycznymi miasta są: Skwer Kościuszki i Molo Południowe, Akwarium Gdyńskie, Statek Muzeum Dar Pomorza, Bulwar Nadmorski, Kamienna Góra, Rezerwat Kępa Orłowska, Gdyński Szlak Modernizmu, Molo w Orłowie. Dodatkowo zarejestrowane są 64 pomniki przyrody, a udział parków krajobrazowych sięga 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 badań⁶ pozytywnie oceniają miejsce swego zamieszkania pod względem łatwości dojazdów, dzięki systemowi transportu publicznego i rozwiniętej infrastrukturze transportowej.

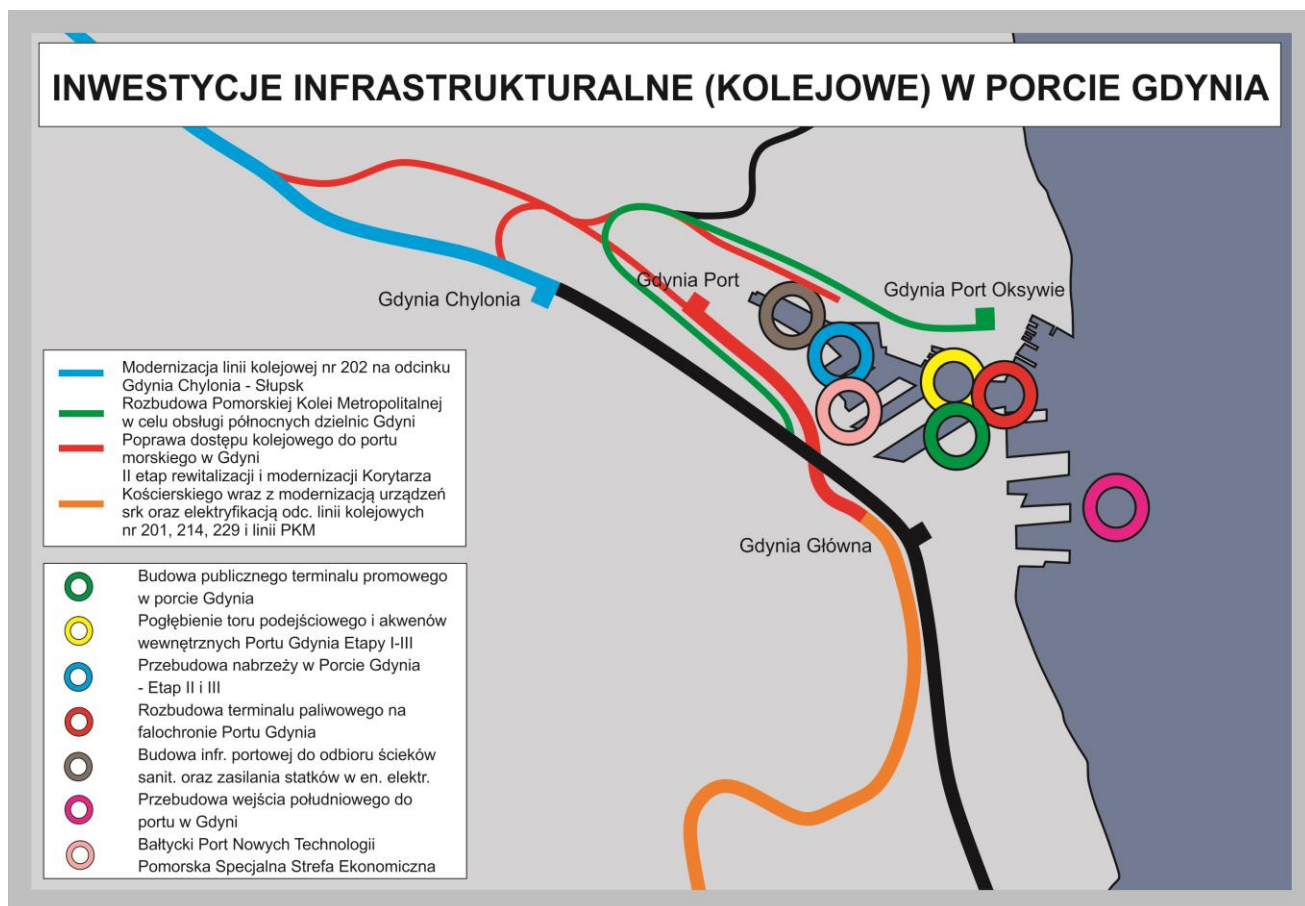
Rysunek 5 Inwestycje w transporcie drogowym w Porcie Gdynia



Źródło: opracowanie własne

⁶ 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
Cele rozwoju m. Gdynia											
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 równoległe 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 badań⁷ 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.

⁷ 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 perspektywy 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).

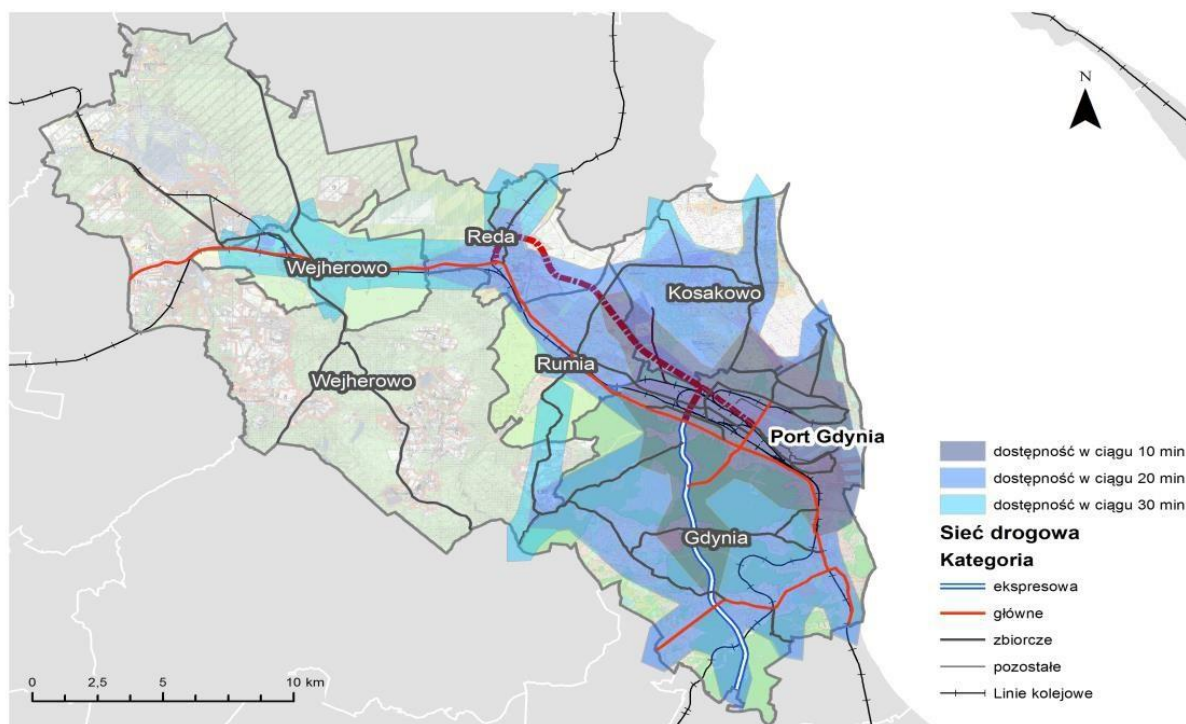
Jednym z najważniejszych obszarów aktywności PSSE w OF Doliny Logistycznej jest wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore. Udana restrukturyzacja przestrzenna i gospodarcza terenów po dawnej Stoczni Gdynia stanowi punkt wyjścia dla działań integrujących branżę stoczniową i offshore, której 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										
Silne strony										
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)										
Szanse (bodźce zewnętrzne)										
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 ⁸	Wariant 1: 866 mln zł, Wariant 2: 576 mln zł. ⁹	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.	Okolo 235 mln zł	Brak możliwości ustalenia na tym etapie.
9	Rewitalizacja linii kolejowej nr 230	Po 2020 r.	Okolo 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.

⁸ Termin nieznan. Podano rekomendowany termin inwestycji.

⁹ 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 Drogą 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- Okcywie.

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
- 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
- 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
- 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];

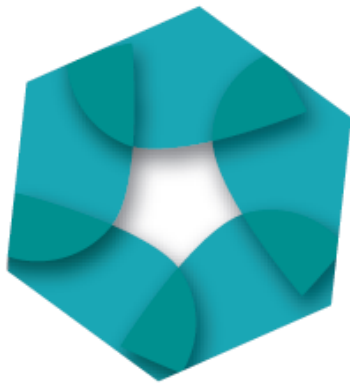
http://www.pomorskie.eu/res/BIP/UMWP/zarząd/uchwały/13/sie/tue_aug_20_14_44_38_cest_2013_951_attach_0.pdf
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Dz.U.UE.L.2013.348.1. [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
- 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
- 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
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, Załącznik nr 1 do Uchwały nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 roku. [dostęp 19-23 stycznia 2015];

http://www.pomorskie.eu/res/strategia2020/pomorskie_srwp2020.pdf
- Strategia 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

- 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
- 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
- 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
- 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