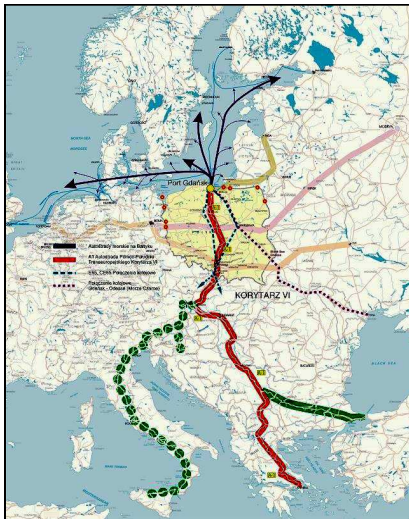


Marian Morawski¹

Zakres i perspektywy powołania subregionalnej strefy funkcjonalnej tzw.: „Doliny Logistycznej”

Wstęp

Prawidłowe określenie wielkości zasobów infrastruktury centrów logistyczno-dystrybucyjnej na Pomorzu odgrywa istotną rolę z punktu widzenia potrzeb funkcjonowania „Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk”, ponieważ racjonalne połączenie globalnego rozwoju regionu z istniejącymi centrami logistycznymi i terminalami intermodalnymi stają się zasadniczymi elementami składowymi procesu nowelizacji sieci TEN-T, realizowanego przez Komisję Europejską.



Rys. 1. Transeuropejski Korytarz Transportowy nr VI
Źródło: 8 <http://www.portgdansk.pl/o-porcie/transeuropejski-korytarz-transportowy>

Dlatego też każda nowa inicjatywa władz województwa pomorskiego związana z powstawaniem kolejnych centrów logistyczno - dystrybucyjnych, wychodzi naprzeciw tym oczekiwaniom i powinna być realizowana.

Należy stwierdzić, że inwestycje logistyczne stanowią ważne przedsięwzięcie i są jednym z warunkiem postępu oraz rozwoju województwa pomorskiego, a także w przestrzeni rejonu Bałtyku, jako strefy skrzyżowania tranzytowych korytarzy transportowych północ-południe i wschód-zachód.

Powyższe fakty są istotnym warunkiem rozwoju miast i gmin położonych na trasie ich przebiegu, a także rozwoju gospodarczego na terenach portowych, w tym przede wszystkim w obszarze funkcjonowania Pomorskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej. Zakres oraz formę przyszłych inwestycji logistycznych województwa przewidziano w następujących dokumentach planistycznych takich jak²:

1. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego,
2. Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w województwie pomorskim do roku 2020³,
3. Strategia Rozwoju Gdyni,
4. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni:
 - w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego dla zachodnich terenów miasta,
 - w porozumieniach zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego,
 - w dokumentach projektów europejskich, odnoszących się do rozwoju sieci transportowej.



Rys. 2. Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego
Źródło: www.pomorskie.eu/...zagospodarowania.../p_zpwp_zal_1004_xxxix_09

² www.elektrownie-wiatrowe.org.pl/dokumenty_strategiczne_wojewod.

³ www.woj-pomorskie.pl/downloads/04_Program_rozwoju_transportu_II.pdf

¹ Tytuł stopień naukowy, imię i nazwisko, instytucja

Warsztaty informacyjne na temat: „subregionalna strefa funkcjonalna - Dolina Logistyczna”

W dniu 20.09.2010 roku w Urzędzie Miasta Gdyni odbyły się warsztaty informacyjne na temat „Subregionalna Strefa Funkcjonalna - „Dolina Logistyczna” Gdynia-Rumia-Kosakowo-Reda-Wejherowo. Warsztaty zostały zrealizowane w ramach Powszechnego Zjazdu Ekonomistów, Prawników i Historyków Morskich⁴.

Zasadniczą ideą spotkania było określenie potencjału i barier rozwojowych obszaru w aspektach technicznym, funkcjonalnym i fizjograficznym a dotyczących następujących zagadnień:

- zagospodarowania przestrzennego SSF „Dolina Logistyczna”,
- modelu współpracy gmin i instytucji przy tworzeniu SSF „Dolina Logistyczna”,
- wytycznych do programu operacyjnego SSF „Dolina Logistyczna”.

Głównym zadaniem zrealizowanych warsztatów „SUBREGIONALNA STREFA FUNKCJONALNA” było zainicjowanie prac nad tworzeniem projektu celowego „Dolina Logistyczna” poprzez doprecyzowanie następujących przedsięwzięć:

- przeprowadzenie konsultacji z udziałem służb urbanistycznych w urzędach miast/gmin Gdynia, Rumia, Kosakowo, Reda, Wejherowo oraz przedstawicieli Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., Spółki „Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo”, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- określenie architektury procesu budowania SSF;
- określenie uwarunkowań i możliwości rozwoju SSF w zakresie fizjograficznym, funkcjonalnym, technicznym i prawno-administracyjnym;
- delimitację SSF;
- wyznaczenie obszarów kluczowych SSF
- opracowanie puli propozycji rozwiązań funkcjonalnych dla SSF;
- wstępne określenie form zagospodarowania SSF;
- określenie pakietu niezbędnych opracowań i analiz uzupełniających.

Po opisanii głównych założeń projektu „Dolina Logistyczna” i wprowadzeniu w tematykę warsztatów, zaprezentowano informacje odnoszące się do istniejącego stanu zagospodarowania oraz uwarunkowań rozwojowych poszczególnych gmin (Gdynia, Rumia, Kosakowo, Reda, gmina Wejherowo i miasto Wejherowo) oraz podmiotów (Zarząd Morskiego Portu Gdynia i Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo) zlokalizowanych na terenie planowanej SSF.

W ramach przeprowadzonej pierwszej części warsztatów przedstawione zostały prezentacje poszczególnych gmin i podmiotów zlokalizowanych na

terenie planowanej SSF „Dolina Logistyczna, a odnoszące się do istniejącego stanu zagospodarowania, stanu prawnego oraz do projektów i inwestycji planowanych na ich terenie.⁵

Tematy prezentacji były następujące:

- Prezentacja 1 - SSF „Dolina Logistyczna” Potrzeba zintegrowanego planowania i zarządzania – Karolina Kraśnicka.
- Prezentacja 2 - Projekt: South-North Axis – rekomendacje projektu dla rozwoju idei korytarza Adriatyk-Bałtyk – Ryszard Toczek.
- Prezentacja 3 - Inwestycje strategiczne realizowane w Porcie Gdynia – Michał Gogół.
- Prezentacja 4 - Infrastruktura lotniskowa Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo. Stan obecny i planowane inwestycje – Janusz Stateczny.
- Prezentacja 5 - Subregionalna Strefa Funkcjonalna „Dolina Logistyczna”. Uwarunkowania przestrzenne gdyńskiej strefy „DoLa” - Iwona Markęś, Arkadiusz Zieniuk, Maciej Jędryczka.
- Prezentacja 6 - Inwestycje strategiczne Gdyni na obszarze SSF – Konrad Niżnik Potencjał gospodarczy SSF na terenie Gdyni – Jerzy Montowski.

Cel tworzenia subregionalnej strefy funkcjonalnej (SSF)

Potrzeba stworzenia SSF „Dolina Logistyczna” wynika między innymi z następujących przesłanek⁶:

- Ograniczenia przestrzeni rozwojowej na zapleczu portu Gdynia w obrębie gminy Gdynia blokującego możliwość właściwego rozwoju przemysłu okołoportowego, ograniczającego rozwój funkcji logistycznej portu, a tym samym znacznie utrudniającego uzyskanie przez miasto wartości dodanej z obsługi ładunków przechodzących przez port.
- Możliwości współgospodarzenia przez gminę Gdynia terenami niezbędnymi dla prawidłowego rozwoju portu umożliwiającego wykonanie kroku w kierunku ewolucyjnej municypalizacji portu.
- Konieczności ukierunkowania bieżących, chaotycznych procesów urbanizacji obszaru Pradoliny Kaszubskiej (rozwoju dzielnicy przemysłowej wzdłuż ul. Hutniczej).
- Konieczności zapobieżenia zjawisku „urban sprawl” – chaotycznego rozlewania się zabudowy, w tym głównie mieszkaniowej na obszarach predystynowanych pod rozwój innych funkcji
- Możliwości budowy nowoczesnej dzielnicy przemysłowo-logistycznej oferującej miejsca pracy dla mieszkańców Gdyni oraz rozwijającej się w kierunku Lęborka Metropolii Zatoki Gdańskiej. Wydaje się, iż dostępna powierzchnia umożliwia przy najmniej zdublowanie istniejącej liczby miejsc

⁴ www.smab.pl/?go=docs&id=7

⁵ www.smab.pl/?go=docs&id=7

⁶ tamże

pracy (obecnie na terenie gminy Gdynia w strefie potencjalnej SSF „Dolina Logistyczna” pracuje 8.748 osób).

- Wynikającej z zaistniałego stanu zagospodarowania (zlewania się zabudowy) konieczności zmiany optyki postrzegania użytkowania Pradoliny Kaszubskiej w ramach układu gminnego. W nowym układzie funkcjonalnym teren na styku gmin Gdynia, Rumia, Kosakowo nie byłby dla gmin skrajem („tyłem”), lecz centrum obszaru o nowym znaczeniu gospodarczym i administracyjnym.

Projekt „Dolina Logistyczna”- faza formalno - prawna

W dniu 27 października 2010 r. w Urzędzie Miasta Gdyni podpisano uroczyste porozumienie o współpracy Gdyni oraz miast i gmin zachodniej części Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego na rzecz Subregionalnej Strefy Rozwojowej DOLINA LOGISTYCZNA.

Należy stwierdzić, że koncepcja budowy strefy „Dolina Logistyczna” wypracowana została wspólnie przez miasta: Gdynia, Rumia, Reda, Wejherowo a także gminy wiejskie: Kosakowo i Wejherowo.⁷

W podpisanym dokumencie przyjęto również, że inicjatywa „Dolina Logistyczna” oparta będzie o 90-letnią tradycję wspólnoty i współpracy regionalnej. Projekt „Dolina Logistyczna” zapewnić ma również spójność i rozwój całej Aglomeracji Trójmiejskiej. Szczególnie aktualnym celem jest zapewnienie nowoczesnej, multimodalnej dostępności komunikacyjnej portu, opartej o terminal kolejowy oraz Obwodnicę Północną Aglomeracji Trójmiejskiej i Drogę Czerwoną.



Rys. 3. Gminy biorące udział w projekcie - Dolina Logistyczna : Gdynia, Rumia, Reda, Wejherowo, Kosakowo.
Źródło: Plik:Gdynia.svg

Według samorządowców miasta Gdyni, stworzenie Subregionalnej Strefy Rozwojowej DOLINA

LOGISTYCZNA jest niezbędne do obsługi w przyszłości nowego gdyńskiego portu. Dlatego też, zaplecze logistyczne będzie musiało się powiększać i dlatego trzeba przygotować nowe tereny inwestycyjne, które będzie zajmować przyszłe uniwersalne centrum logistyczno – dystrybucyjne o znaczącej ilości powierzchni magazynowej. Za niezbędnym przesunięciem części usług logistycznych do sąsiednich gmin przemawiają również wysokość ceny gruntów, które są wyraźnie niższe, niż ceny gruntów w Gdyni. Dodatkowa motywacja to fakt, że ich wybór jest znacznie większy, a dostępność transportowa – wyrażanie korzystna.

W planowaniu projektu koncepcji „Doliny Logistycznej” ogromny udział miał gdański oddział Towarzystwa Urbanistów Polskich,⁸ który wykonał badania i ekspertyzy, potwierdzają one ogromny potencjał społeczny i gospodarczy w strefie całego przedsięwzięcia inwestycyjnego o charakterze innowacyjnym. Projekt ten stworzy olbrzymie warunkowania do rozwoju inteligentnych systemów logistyczno - transportowych na bezpośrednim zapleczu terenów portowych portu Gdynia. Jednak podstawowym warunkiem aby przedsięwzięcie miało właściwy wymiar jest powstanie w najbliższym czasie inwestycji drogowych tj.: Obwodnicy Północnej łączącej Obwodnicę Trójmiasta z miastem Puck i Hel przez Kazimierz, Redę oraz na kierunku Wejherowo, Słupsk w ramach drogi krajowej S - 6.

A zatem zasadniczym celem inwestycji projektu „Doliny Logistycznej” jest wspólne opracowanie planów zagospodarowania przestrzennego oraz długoletniej strategii rozwoju, a także skoordynowana realizacja inwestycji spójnych z planami rozwoju portu morskiego i infrastruktury transportowej, logistycznej decydujących o atrakcyjności i innowacyjności gospodarczej, co pozwoli na powstanie wielu nowych miejsc pracy w rejonie Gdyni a także umożliwi skoordynowanie realizacji decydujących o atrakcyjności gospodarczej, oraz wzrostu jakości życia mieszkańców miast: Gdyni, Rumi, Redy, Wejherowa oraz mieszkańców gminy Kosakowo i Wejherowo.

Inicjatywa „Dolina Logistyczna”

Podjmując skuteczną inicjatywę współpracy, ukierunkowaną na powstanie Europejskiej Subregionalnej Strefy Funkcjonalnej pod roboczą nazwą: „Dolina Logistyczna”, na terenie gmin miejskich: Gdynia, Rumia, Reda, Wejherowo oraz gmin wiejskich: Kosakowo i Wejherowo samorządowcy podpisali stosowne porozumienia:

Treść podpisanego porozumienia zawiera postanowienia⁹:

1. Przyjmujemy – jako cel nadrzędny - wszechstronny i zintegrowany rozwój infrastruktury, decydu-

⁸ tamże

⁹ Inicjatywa Dolina Logistyczna | Gmina Kosakowo kosakowo.pl/strona/?q=node/262

⁷ www.propertynews.pl/.../dolina-logistyczna-powstanie-na-terenach-

- jącej o atrakcyjności i innowacyjności gospodarczej oraz osadniczej w obszarze „Doliny Logistycznej” a także o wysokiej jakości życia mieszkańców gmin leżących w strefie „Doliny Logistycznej”.
- Przyjmujemy, że inicjatywa „Dolina Logistyczna” opiera się o 90-letnią tradycję wspólnoty i współpracy oraz umacnia współczesne struktury tej współpracy – szczególnie Komunalny Związek Gmin „Dolina Redy i Chylonki”.
 - Przyjmujemy, że inicjatywa nasza, poprzedzona wspólnymi przygotowaniem, wspiera bezpośrednio Stowarzyszenie Miast Autostrady Bursztynowej – partner projektu „SoNorA” – South-North Axis – i jest bezpośrednim efektem tego projektu – a więc ma znaczenie międzynarodowe.
 - Przyjmujemy, że inicjatywa nasza wspiera rozwój Pomorza, a także samorząd województwa pomorskiego – koordynatora i organizatora projektu „Korytarz Bałtyk-Adriatyk” na terenie Polski.
 - Przyjmujemy, że inicjatywa nasza wspiera Rząd RP – w jego dążeniu do rozwoju sieci TEN-T na terenie naszych miast i gmin.
 - Przyjmujemy, że inicjatywa nasza wspiera rozwój gospodarki morskiej, reprezentowanej przez wielu pracodawców działających na terenie naszych miast i gmin, a szczególnie Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.
 - Przyjmujemy, że inicjatywa nasza zapewnia spójność i rozwój całej Aglomeracji Trójmiejskiej. Szczególnie aktualnym celem jest zapewnienie nowoczesnej, multimodalnej dostępności komunikacyjnej portu, opartej o terminal kolejowy („suchy port”) oraz Obwodnicę Północną Aglomeracji Trójmiejskiej i Droge Czerwoną.
 - Przyjmujemy, że inicjatywa „Dolina Logistyczna” pozyska partnerstwo z władzami państwowymi i wojewódzkimi, odpowiedzialnymi za realizację Strategii Rozwoju Kraju i Pomorza.
 - Przyjmujemy, że inicjatywa „Doliny Logistycznej” nie oznacza ingerencji w ustawowe kompetencje jednostek samorządu terytorialnego i innych podmiotów ją podejmujących. Jest też inicjatywą otwartą.
 - Przyjmujemy, że dla realizacji inicjatywy „Dolina Logistyczna” utworzony będzie Komitet Sterujący z udziałem wszystkich sygnatariuszy niniejszej deklaracji i Komitet Wykonawczy – złożony z przedstawicieli Sygnatariuszy – w równej liczbie. Tak więc wymagane porozumienie dotyczące powstania „Doliny Logistycznej”, wspólnie z władzami zainteresowanych samorządów lokalnych podpisali wódcy: Rumi Gdyni, Redy, Wejherowa (miasto i gmina) oraz Kosakowo. Przewiduje się, że na terenie planowanej „Doliny Logistycznej” przede wszystkim składowane będą towary oraz produkty, które trafiają do portu Gdynia.¹⁰ Olbrzymią zaletą przyszłego projektu jest fakt, że ściśle powiązany jest z planem budowy tzw. suchego portu kolejowego, co umożliwiłoby odciążenie obecnego systemu transportu drogowego Gdyni a niezbędnego do obsługi ładunków gdyńskiego portu. Biorąc pod uwagę wymagane procedury związane z realizacją przedsięwzięcia planistycznych oraz wymogi formalno - prawne projekt „Dolina Logistyczna”, należy zakładać że przedsięwzięcie inwestycyjne mogłoby być uruchomione realnie za około 7 - 8 lat wraz z dostosowywanym aktualnie do celów cywilnych portem lotniczym Gdynia - Kosakowo oraz restrukturyzowanymi terenami stoczniowymi, objętymi statusem specjalnej strefy ekonomicznej, a także z powstającą trójmiejską koleją metropolitalną.

Tabela 1. Elementy składowe projektu Europejskiej Subregionalnej Strefy Funkcjonalnej pod nazwą: „Dolina Logistyczna”

SUBREGIONALNA STREFA FUNKCJONALNA „DOLINA LOGISTYCZNA”		
ELEMENTY SKŁADOWE INFRASTRUKTURY LOGISTYCZNEJ - „DOLINA LOGISTYCZNA”	MIEJSCE WYSYŁKI TOWARÓW - PORT GDYNIA	TRASA
1. Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna (PSSE)	1. Port w Gdyni / obecny /	Korytarz Transportowy Bałtyk - Adriatyk
Zarząd Morskiego Portu Gdynia:		
2. Bałtycki Terminal Drobnicowy,		
3. Morski Terminal Masowy,		
4. Bałtycka Baza Masowa		
5. Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT)	2. Port w Gdyni za falochronem / robocza nazwa nowego terminala kontenerowego /	
6. tzw. Droga Czerwona		
7. Lotnisko Gdynia - Kosakowo		
8. Bocznica kolejowa tzw. suchy port kolejowy - rejon torowiska Chylonia		
9. Inicjatywa logistyczna Gdynia ul. Hutnicza		
10. Gminy: Gdynia, Rumia, Reda, Wejherowo, Kosakowo.		
11. Centrum logistyczno – dystrybucyjne w Gdyni		

¹⁰ gdansk.naszemiasto.pl › Wydarzenia › Gospodarcze



Rys. 4. Gminy biorące udział w projekcie - Dolina Logistyczna : Gdynia, Rumia, Reda, Wejherowo, Kosakowo.

Źródło: Plik:Gdynia.svg

Nowy port pełnomorski w Gdyni: „Za falochronem”

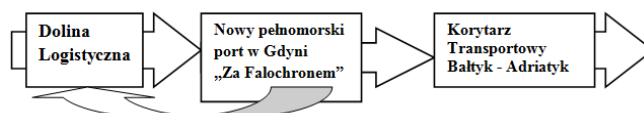
Polska planuje zbudowanie pełnomorskiego portu¹¹ – „Za Falochronem” (to robocza nazwa nowego terminalu kontenerowego) w Gdyni w perspektywie najbliższych 8 -10 lat. Zakłada się, że ma to być jeden z największych terminali kontenerowych zbudowanych nad Bałtykiem z zamiarem przyjmowania największych statków morskich, jakie mogą wejść przez Cieśninę Duńskie na Bałtyk. Powstanie nowego portu pełnomorskiego wychodzącego w głąb morza tj.: Zatokę Gdańską to plany znacznego powiększenia terenu logistycznego z przeznaczeniem głównie do składowania kontenerów.

Nowy gdyński port morski będzie połączony pirsami ze starym portem ale istnieje potrzeba pogłębienia toru podejściowego z redy do planowanego terminalu do co najmniej 16 metrów głębokości, tak aby statki o zanurzeniu 15 metrów mogły swobodnie płynąć do nabrzeża i tam bezpiecznie być obsługiwane. Ponieważ im dłuższe będą nabrzeża portowe, im będzie ich więcej, tym bardziej opłaca się realizować przedsięwzięcia logistyczne na zapleczu lądowym, np. poprzez realizację projektu „Dolina Logistyczna”. Na zrealizowanie całej inwestycji potrzeba zaplanować kwotę około 200 milionów euro (w cenach bieżących).

Jeżeli nie będzie w polskich portach wystarczających mocy przeładunkowych i konkurencyjnych warunków do przyjmowania dużych statków, to kolejne nowoczesne terminale kontenerowe nad Bałty-

kiem mogą powstać w innych państwach np. w Bahijsku czy Kłajpedzie i tym samym zminimalizować obroty handlu morskiego Polski.

Tak więc właściwe skomunikowanie nowego portu Gdynia z zapleczem lądowym, oraz łatwość wywozu towarów z portów i dostarczania ich tam z lądu, sprawią, że te ważne ogniwa transportu lądowo-morskiego będą się dynamicznie rozwijać, ponieważ tak potężne zaplecze logistyczne na lądzie, jakim ma być „Dolina Logistyczna”, wymaga stworzenia wyraźnej przeciwwagi logistycznej: właśnie nowego dużego portu morskiego na dużych głębokościach w Gdyni.



Rys. 5. Schemat realizacji projektu - „Doliny Logistycznej”

Rejon nowego pełnomorskiego portu w Gdyni „Za Falochronem” usytuowany na Zatoce Gdańskiej.



Rysunek 6. Rejon nowego pełnomorskiego portu w Gdyni „Za Falochronem”

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.dziennikbałtycki.pl › Biznes na Pomorzu

Specjalna strefa ekonomiczna (SSE)

Tereny które wchodziły w skład Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSE)¹² są wyodrębnionymi administracyjnie częściami i wyposażone w pełną infrastrukturę techniczną działki inwestycyjne, gdzie przedsiębiorcy mogą uzyskać zwolnienie z podatku dochodowego (PIT lub CIT). Dodatkowo inwestujący w SSE zyskują darmową pomoc w załatwianiu formalności związanych z inwestycją. Zwolnienia podatkowe obowiązujące w SSE uzyskuje się ze względu na wielkość inwestycji lub ilość stworzonych nowych miejsc pracy. Na terenie Pomorza istnieją dwie SSE:

1. Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna Sp. z o.o. (PSSE)
2. Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna (SSSE)

Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna (PSSE) obejmuje obecnie dziewiętnaście podstref o łącznym obszarze 1 239,95 ha: 459,64 ha w województwie pomorskim, 610,31 ha w kujawsko-pomorskim oraz 170 ha w zachodniopomorskim, na których działał-

¹¹ www.dziennikbałtycki.pl › Biznes na Pomorzu

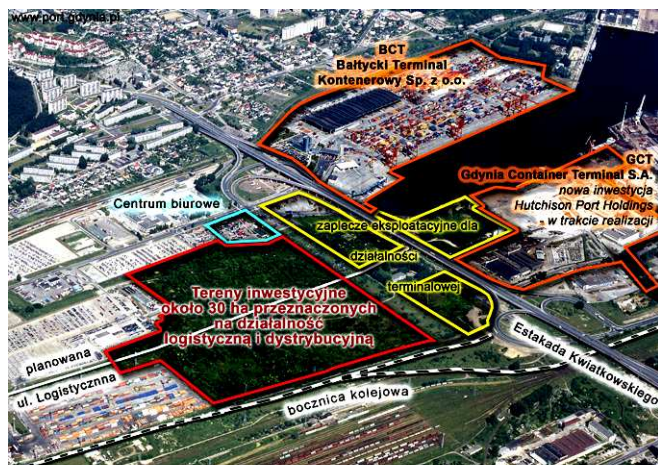
¹² www.strefa.gda.pl/281,PL,Gdynia.php

ność gospodarcza może być prowadzona na preferencyjnych zasadach inwestowania w Polsce północnej.

Centrum logistyczno – dystrybucyjne Gdynia

Port w Gdyni ma status portu o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i posiada kategorię zaszerogowania „A”, czyli międzynarodowego portu morskiego, co oznacza, że musi posiadać połączenie z lądowymi elementami transeuropejskiej sieci transportowej.

Gdyńskie Centrum Dystrybucyjno - Logistyczne, usytuowane w pobliżu terminali portowych wpisuje się rejon Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (PSSE), co pozwoli w najbliższym czasie przyciągnąć do niej znaczną liczbę inwestorów w tym inwestorów z zagranicznym kapitałem, dotyczy to zwłaszcza operatorów logistycznych, przedsiębiorstwa zajmujące się usługami składowymi oraz firmy spedycyjne.



Rys. 7. Gdyńskie Centrum Dystrybucyjno - Logistyczne

Źródło: www.it.pw.edu.pl/prace-naukowe/z76/grzybowski.pdf

Centrum Logistyczne Portu Gdynia to obecnie jeden z najnowocześniejszych tego typu obiektów na rynku magazynów w Gdyni który posiada bezpośredni dostęp do sieci dróg krajowych poprzez Estakadę Kwiatkowskiego, Obwodnicę Trójmiejską oraz Autostradę A-1, polski odcinek VI Transeuropejskiego. Ponadto przy terenach bezpośrednio przyległych do magazynów logistycznych znajduje się bocznica kolejowa, która umożliwi transport towarów główną magistralą E65 łączącą Trójmiasto z Warszawą i przemysłowym okręgiem śląskim.

Nowy obiekt portowy, stanowiący jeden z elementów inwestycji Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, zapoczątkował etapową budowę centrum. To nowoczesny magazyn wysokiego składowania wchodzący w skład Centrum Logistycznego, które będzie dalej budowane na terenie przyległym do portu gdyńskiego.



Rys. 8. Gdyńskie Centrum Logistyczne - Zarząd portu zdecydował się rozwijać na północny-zachód od Estakady Kwiatkowskiego "suchą" logistykę

Źródło: www.thecity.com.pl/Wiadomosci2/.../Nowa-inwestycja-w-Gdyni



Rysunek 9. Nowy magazyn wysokiego składowania oddany do użytku w porcie gdyńskim

Źródło: www.dziennikbałtycki.pl > Biznes na Pomorzu

Natomiast głównym dostawcą towarów dla magazynów Centrum Logistycznego Portu Gdynia jest obecnie Gdyński Terminal Kontenerowy.

Projektowane gdyńskie drogi miejskie związane z funkcjonowaniem portu Gdynia

Samorządy Gdyni, Rumi, Redy, Wejherowa oraz Kosakowa wnioskuje do Ministerstwa Infrastruktury o wpisanie do rządowego programu stwierdzenia, że obecnie: „Port w Gdyni jest pozbawiony tras komunikacyjnych, odpowiadających normom unijnym, co ma niekorzystny wpływ na rozwój społeczno - gospodarczy miasta i regionu, atrakcyjność portu gdyńskiego dla handlu zagranicznego drogą morską, integrację (spójność) europejską. Powoduje on ponadto istotne zakłócenia w płynności ruchu drogowego z udziałem pojazdów innych użytkowników – głównie przedsiębiorstw i mieszkańców miast: Gdyni, Rumi, Redy i Wejherowa”.¹³

Gdyńscy radni podjęli uchwałę w sprawie zmiany zapisów wykonawczych w treści „Programu Budowy Dróg Krajowych” zgodnie z ramowym projektem - „Program Budowy Dróg na lata 2011-2015”, w związku z faktem mówiący o nieuwzględnianiu ważnych dla miasta inwestycji drogowych takie jak: **Obwodnicę Północną Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT)**¹⁴ oraz połączoną z nią tzw. **Drogę Czerwoną (rys.3)**, łączą-

¹³ orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/main/03A6FAEA -

¹⁴ www.platforma.org/.../index.php?/...obwodnica-polnocna-aglomeracji...

cą obwodnicę z terminalami towarowymi i pasażerskimi portu morskiego w Gdyni. Powyższe inwestycji drogowe są niezbędne do prawidłowego funkcjonowania przedsięwzięcia zwanego „Dolina Logistyczna”.



Rysunek 10. Projektowane gdyńskie drogi tj.: Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) oraz tzw. Droga Czerwona

Źródło: www.trojmiasto.pl/.../Tak-moze-wygladac-OPAT-za-10-20-lat-n4790...

Tak więc, projekt „Dolina Logistyczna” ma powstać nieopodal przyszłej Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej. Gdyńscy samorządowcy w ramach unijnego projektu "SoNorA" ¹⁵przygotowali już jej koncepcję.

Lotnisko cywilne Oksywie – Kosakowo

W roku 2012 planowane jest uruchomienie kompletnego lotniska cywilnego w Gdyni Babich Dołach - Lotnisko Gdynia-Kosakowo¹⁶, które jest usytuowane ok. 1,5 km od Trasy Kwiatkowskiego. Lotnisko w Babich Dołach będzie przyjmować cywilne samoloty jako lotnisko cargo. Tworząc cywilne lotnisko Gdynia zyskujemy nowe centrum logistyczne.



Rysunek 11 Lotnisko Gdynia-Kosakowo

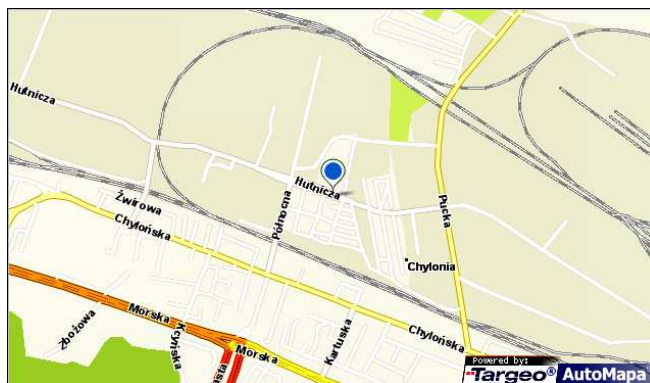
Źródło: według wstępnego projektu architektonicznego z 12.07.2011 r.

Inicjatywa logistyczna ul. Hutniczej

Samorządowcy oraz mieszkańcy Gdyni i Rumi myślą o możliwie szybkim "odzyskaniu" ul. Hutniczej która obecnie *de facto* jest kontenerowym zapleczem portu Gdynia dla własnego użytku publicznego.¹⁷ Obecnie wzdłuż całej długości ul. Hutniczej w Gdyni aż do ronda Unii Europejskiej w Rumi jest ulokowana duża ilość firm logistycznych oraz place, na których składowane są kontenery. Prawdą jest, że lokalizacja przedsiębiorstw logistycznych na terenach ul. Hutni-

czej sprawia iż, przedsiębiorcy są blisko usytuowani portu Gdynia oraz Trasy Kwiatkowskiego, połączonej z obwodnicą trójmiejską ale też są blisko ulokowani wobec centrum miasta Gdynia co wyraźnie rzutuje na drożność ciągów komunikacyjnych oraz przyczynia się do wytracania czasu w nieskończenie długich korkach drogowych. Natomiast sam widok składowanych kontenerów przy ul. Hutniczej wyraźnie psują wizerunek estetyczno – turystyczny miasta.

Dlatego też Gdynia zmienia nastawienie wizerunkowe do ulicy Hutniczej i w konsekwencji zamierza ograniczyć lub znacząco zakazać budowy kolejnych firm i centrów logistycznych na tych terenach.



Rysunek 12 Gdynińskie centra logistyczne usytuowane przy ul. Hutniczej

Źródło: www.trojmiasto.pl/.../Gdynia-chce-

Przykładowa lokalizacja centrum logistycznego znanej firmy przy ul. Hutniczej w Gdyni.



Rysunek 13 Gdynińskie centra logistyczne: Firma Coca-Cola usytuowane przy ul. Hutniczej

Źródło: www.trojmiasto.pl/.../Gdynia-chce-wyprowadzic-logistyke-pozza-miasfot. z 27.02.2011

Powstanie w niedalekiej przyszłości projektu o nazwie: „Dolina Logistyczna” sprawi, że to korzystne przedsięwzięcie logistyczne jest dla całego regionu tak w aspekcie gospodarczym jak również aspekcie społecznym, co pozwoli skutecznie funkcjonować określonej liczbie centrów logistycznych w wyznaczonym terenie i właściwie skomunikowanych transportowo z portem Gdynia.

¹⁵ www.maritime.com.pl/newsletter/indexm.php?id_term=50792

¹⁶ www.actiaconferences.com/lotnisko-w-kosakowie-gotowe-przed-eur...

¹⁷ www.portalmorski.pl/arttykul/index/gdynia-chce...poza.../18869

Wnioski

1. Planować i prowadzić prace modernizacyjno – inwestycyjne zapewniające dogodnie połączenie portu Gdynia z zapleczem logistycznym.
2. Zapewnić bezpieczny wybór alternatywnej trasy komunikacji lądowej do portu Gdynia.
3. Naciskać na władze centralne państwa ażeby nie stwarzały problemów związanych z finansowaniem inwestycji drogowych w Gdyni tj.: Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) oraz połączoną z nią tzw. Droga Czerwona
4. Domagać się aby centra logistyczne usytuowane przy ul. Hutniczej w Gdyni zostały wyprowadzone w inne tereny niż dotychczasowe.

Streszczenie

W ramach realizowanego unijnego projektu „SoNorA” gdyńscy samorządowcy planują stworzenie Subregionalnej Strefy Funkcjonalnej „Dolina Logistyczna”. Cała inwestycja logistyczna ma stać się w nieodległej przyszłości zapleczem dla dynamicznie rozwijającego się portu gdyńskiego, który obsługiwany będzie przez magazyny wybudowane na terenach sąsiednich gmin takich jak : Gdynia, Rumia, Reda, Wejherowo i Kosakowo. Samorządowcy planują w ten sposób odciążenie transportu drogowego, dominującego obecnie w gdyńskim porcie. Według wstępnych symulacji realizacja planowanej inwestycji mogłaby rozpocząć się za około 7-8 lat.¹⁸

Abstract

As part of the union „SoNorA” project carried out Gdynia regional civil servants are planning regional creating the Functional „Logistic Valley” Zone. Entire logistic investment is supposed to become the back in the nondistant future for the dynamically unrolling Gdynia port which will be served by storehouses built on adjacent areas of such administrative districts as: Gdynia, Rumia, Reda, Wejherowo and Kosakowo. Regional civil servants are planning lightening the, dominating at present road transport into this way in the Gdynia port. According to preliminary simulations the completion of planned investment could start in about 7-8 years.

Literatura

1. Grzybowski M.: „Porty Gdańsk i Gdynia w systemie logistycznym Polski” Prace naukowe Politechniki Warszawskiej z. 76 Transport 2010 s. 43-64
2. Inicjatywa Dolina Logistyczna | Gmina Kosakowo kosakowo.pl/strona/?q=node/262
3. Uchwała Nr IX/171/11 Rady Miasta Gdyni z 22 czerwca 2011 roku w sprawie: Przystąpienia Gminy Miasta Gdyni do projektu pn.: „The Bothnian Greek Logistic Corridor” w ramach Programu „Region Morza Bałtyckiego 2007-2013”.
4. Uchwała nr IX/42/2011 Rady Gminy Kosakowo z dnia 10 maja 2011 roku w sprawie: Wyrażenia zgody na ustanowienie Podstrefy Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej na terenie Gminy Kosakowo
5. Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk w Polsce na rok 2010.
6. Raport z warsztatów nt. „Subregionalna Strefa Funkcjonalna „Dolina Logistyczna” urbanistycznych – studium przypadku „SoNorA” Gdynia 2010
7. www.trojmiasto.pl/.../Gdynia-chce-wyprowadzic-logistyke-pozamias
8. www.elektrownie-wiatrowe.org.pl/dokumenty_strategiczne_wojewod...
9. www.thecity.com.pl/Wiadomosci2/.../Nowa-inwestycja-w-Gdyni
10. www.nadmorski24.pl/index.php/spoleczenstwo,386
11. www.maritime.com.pl/newsletter/indexm.php?id_term=50792
12. www.orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/main/03A6FAEA-
13. www.edroga.pl/.../3290-gdynia-w-sprawie-programu-budowy-drog-krajo...
14. www.muratorplus.pl/.../centrum-logistyczne-w-gdyni_60668.html
15. www.gdynia.pl > ... > Ratusz - Informacje Rady i Prezydenta Gdyni
16. www.strefa.gda.pl/281,PL,Gdynia.php
17. www.magazynygdansk.com/?p=90
18. www.platforma.org/.../index.php?/...obwodnica-polnocna-aglomeracji...
19. www.portalmorski.pl/arttykul/index/gdynia-chce...poza.../18869
20. www.lebork-chwaszczyno-s6.dhv.pl/index.php?page=mapy...
21. www.dziennikbaltycki.pl > Biznes na Pomorzu
22. <http://www.portgdansk.pl/o-porcie/transeuropejski-korytarz-transportowy>
23. www.actiaconferences.com/lotnisko-w-kosakowie-gotowe-przed-eur...
24. Żak J.: „Modelowanie usług transportowych w obszarze działania centrum logistyczno-dystrybucyjnego” Prace naukowe Politechniki Warszawskiej z. 64 Transport 2008 s. 178-194

¹⁸ www.thecity.com.pl/Wiadomosci2/.../Nowa-inwestycja-w-Gdyni