

Rozwój infrastruktury transportowej w obszarze funkcjonalnym „Dolina Logistyczna”

Iwona WRÓBEL¹

Streszczenie

Artykuł traktuje o rozwoju infrastruktury transportowej obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna”, ze szczególnym uwzględnieniem kluczowych inwestycji. Na podstawie Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju przywołano definicję obszarów funkcjonalnych oraz ich typologię. Przedstawiono potencjał społeczno-gospodarczy „Doliny Logistycznej” oraz problemy transportowe hamujące procesy rozwoju. Przytoczono perspektywiczną wizję obszaru funkcjonalnego „Doliny Logistycznej”, cele strategiczne, priorytety i działania w zakresie rozwoju transportu, a także wpływ kluczowych inwestycji na generowane potencjały.

Słowa kluczowe: infrastruktura transportowa, obszar funkcjonalny, strategia rozwoju obszaru

1. Wstęp

Przedmiotem umowy zawartej w sierpniu 2014 roku pomiędzy Agencją Rozwoju Gdyni i Zakładem Dróg Kolejowych i Przewozów Instytutu Kolejnictwa były zagadnienia transportowe opracowane w Projekcie Strategii Zrównoważonego rozwoju obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna” 2020 z perspektywą 2050 oraz w Projekcie Programu operacyjnego w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna” 2020 z perspektywą 2050. Zadanie to zostało przewidziane do realizacji w Działaniu nr 3 projektu „NORDA” – Północny Biegun Wzrostu współfinansowanego przez Norweski Mechanizm Finansowy oraz Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego (czyli tzw. fundusze norweskie i fundusze EOG) 2009–2014, w Programie „Rozwój miast przez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego”. Zasadnicze elementy zamówienia obejmowały w szczególności:

- opis uwarunkowań powstania i rozwoju obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna”, zawierający analizę układu komunikacyjnego (drogowego i kolejowego) obszaru „Dolina Logistyczna” w powiązaniu z istniejącym i planowanym układem zewnętrznym,
- warunki obsługi ruchu pasażerskiego, generowanego przez morski port w Gdyni i port lotniczy Gdynia-Oksywie oraz warunki transportu ładunków ponadgabarytowych

do portu i z portu morskiego i przejazdu pojazdów nienormatywnych,

- opis kluczowych przedsięwzięć, wynikających z diagnozy obszarów problemowych, wraz z ich lokalizacją i wskazaniem podmiotów właściwych do ich realizacji,
- indykatorywny plan finansowy wraz z określeniem zakładanych źródeł finansowania oraz proponowany harmonogram procesu realizacji kluczowych przedsięwzięć,
- wskazanie synergii potencjałów rozwojowych kluczowych przedsięwzięć w odniesieniu do obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna” oraz pozostałych Partnerów projektu sąsiednich jednostek terytorialnych, będących głównymi beneficjentami projektów.

2. Pojęcie obszaru funkcjonalnego

Definicję obszarów funkcjonalnych zawiera Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK) [1], która jest najważniejszym krajowym dokumentem planowania przestrzennego. Obszar funkcjonalny określono jako obszar wyodrębniony przestrzennie, charakteryzujący się wspólnymi uwarunkowaniami geograficznymi, przestrzennymi, społeczno-gospodarczymi, systemem powiązań funkcjonalnych oraz określonymi na ich podstawie jednolitymi celami rozwoju, zapewniającymi efektywne wykorzystanie jego przestrzeni. KPZK wymienia również podstawowe typy i podtypy obszarów funkcjonalnych:

¹ Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów; e-mail: iwrobel@ikolej.pl.

1. Miejskie obszary funkcjonalne: ośrodki wojewódzkie, w tym metropolitalne, ośrodki regionalne, ośrodki subregionalne, ośrodki lokalne;
2. Wiejskie obszary funkcjonalne: obszary uczestniczące w procesach rozwojowych oraz obszary wymagające wsparcia procesów rozwojowych;
3. Obszary funkcjonalne szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej: strefa przybrzeżna, polska wyłączna strefa ekonomiczna, obszary górskie, Żuławy, obszary ochrony gleb dla celów produkcji rolnej, obszary terenów zamkniętych, obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi w skali dorzeczy;
4. Obszary kształtowania potencjału rozwojowego: cenne przyrodniczo, ochrony krajobrazów kulturowych, ochrony i kształtowania zasobów wodnych, strategicznych złóż kopalin;
5. Obszary funkcjonalne wymagające rozwoju nowych funkcji przy użyciu instrumentów właściwych polityce regionalnej: obszary o najniższym stopniu rozwoju i pogarszających się perspektywach rozwojowych, miasta i inne obszary tracące dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze, obszary o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe, obszary przygraniczne, obszary o najniższej dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich.

Wyznaczanie obszarów funkcjonalnych i ich zagospodarowanie pozostaje w kompetencji władz samorządów województwa i jest ujęte w planach zagospodarowania przestrzennego i strategiach rozwoju na podstawie szczegółowych kryteriów określonych przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego. Dzięki temu jest możliwe uzgodnienie sposobu zagospodarowania obszarów funkcjonalnych, które w części mogą na siebie zachodzić [4].

3. „Dolina Logistyczna” i jej potencjał

Zdefiniowany obszar funkcjonalny „Doliny Logistycznej”, obejmuje tereny sześciu gmin leżących w północnej części województwa pomorskiego: Gminę Miasta Gdyni, Gminę Miejską Rumia, Gminę Miasta Redy, Gminę Miasta Wejherowa, Gminę Wejherowo oraz Gminę Kosakowo wraz z ich potencjałem, uwarunkowanym nadmorskim położeniem oraz istniejącymi zasobami społeczno-gospodarczymi [2]. Zasadnicze znaczenie odgrywa Port Morski w Gdyni oraz inne podmioty gospodarcze, działające szczególnie w sektorze TSL (transport, spedycja, logistyka). Obszar funkcjonalny „Doliny Logistycznej” przedstawiony na rysunku 1 wyróżnia:

- 1) pięć obszarów rdzenia, określonego jako obszar kluczowy:
 - 1 – bezpośrednie zaplecze portu Gdynia na terenie gminy Gdynia,
 - 2, 3, 4 – bezpośrednie zaplecze portu Gdynia na terenie gmin Kosakowo i Rumia,
 - 5 – Lotnisko Kosakowo-Gdynia;

- 2) obszary pomocnicze, określone jako obszary rozwoju długoterminowego:
 - 6 – Reda,
 - 7 – Wejherowo Zachód,
 - 8 – Wejherowo – Gościcino,
 - 9 – Żarnowiec,
 - 10, 11 – Terminal portowy w Zatoce Gdańskiej i jego zaplecze,
- 3) potencjalny obszar rozwojowy portu Gdynia, jako tzw. „wyjście w morze” przez załadownia.



Rys. 1. Delimitacja i obszary kluczowe SSF „Dolina Logistyczna” [2]

Potencjały społeczno-gospodarcze obszaru „Dolina Logistyczna” tworzą:

- Ludność – liczba mieszkańców analizowanych gmin wynosi łącznie 403,7 tys. osób, z czego 61% stanowią mieszkańcy Gdyni, po 12% Rumi i Wejherowa, po 6% Redy i gminy Wejherowo, 3% gmina Kosakowo. Z wyjątkiem Gdyni, pozostałe gminy odnotowują dodatni przyrost naturalny: od 3,3 do 9 osób na 1000 ludności. Saldo migracji na pobyt stały jest dodatnie w Redzie oraz wiejskich gminach Kosakowo i Wejherowo.
- Warunki przestrzenne – łączna powierzchnia gmin wynosi 47 tys. ha, natomiast ściśle obszary kluczowe i pomocnicze obejmują 2,5 tys. ha, czyli 5,3% udziału w całym obszarze sześciu gmin. Gminy Kosakowo, Wejherowo i miasto Rumia mają wolne tereny z możliwością rozwoju funkcji gospodarczo-składowych i wytwórczych.
- Przedsiębiorczość – liczba podmiotów według REGON wynosi 55,4 tys., z czego blisko 73% dotyczy osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą. W 2013 r. zarejestrowano 5447 nowych podmiotów, natomiast wyrejestrowano 3947, co świadczy o sporej przedsiębiorczości. Potencjalnych inwestorów może przyciągnąć korzystne położenie w sąsiedztwie Trójmiasta, a także dostęp do terenów przemysłowych.
- Branże gospodarcze – systematycznie jest rozbudowywana sieć instytucji otoczenia biznesu, obsługujących istniejące i nowe firmy. Obserwuje się rosnący udział

w gospodarce narodowej i globalnej przedsiębiorstw z branży: informatycznej i finansowej. W zakresie gospodarki priorytet stanowi stałe zwiększanie konkurencyjności gdyńskiej gospodarki przez jej otwarcie na innowacyjne technologie produkcji i nowoczesne usługi, rozwój powiązań komunikacyjnych z innymi ośrodkami gospodarczymi kraju, Regionu Bałtyckiego i zjednoczonej Europy, wzmocnienie procesu metropolizacji Trójmiasta oraz tworzenie warunków do rozwoju turystyki. Ponadto ważnym celem strategicznym jest podejmowanie działań mających na celu przyciąganie ruchu ładunków do Gdyni i rozwój ponadlokalnych funkcji w tym zakresie. Wskazuje się także na potrzebę instytucjonalnej współpracy w skali konurbacji trójmiejskiej.

- Rynek pracy – wskaźnik pracujących na 1000 mieszkańców wykazuje duże zróżnicowanie i waha się od 83 w Redzie do 282 dla miasta Gdyni. Udział bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym zawiera się w przedziale od 4,3% w Gdyni do 7,8% w gminie Wejherowo. Analizę SWOT obszaru „Doliny Logistycznej” w zakresie transportu przedstawiono w tablicy 1 [5].

4. Zidentyfikowane problemy transportowe

Strategicznym obszarem dla „Doliny Logistycznej” jest strefa Gdynia – Rumia – Kosakowo, z możliwością rozwoju w stronę Redy i Wejherowa. Związane z tą strefą przewidywane rdzenie wskazują na rozproszony charakter infrastruktury komunikacyjnej, co wymaga zapewnienia stosownych powierzchni i ich powiązania transportowego, oraz zarządzania ponad podziałami administracyjnymi.

Obszar funkcjonalny „Doliny Logistycznej” tworzy rozległą przestrzeń, na której infrastruktura transportowa (drogowa, kolejowa i morska) zarówno istniejąca, jak i planowana, wymaga lepszego zintegrowania systemów, opartych na publicznym terminalu kolejowo – drogowym Gdynia Port. Wymusza to przebudowanie całego zaplecza portu, dostępu do portu i przyległych terenów przemysłowych. Inicjatywa ma zatem potencjał rozwojowy na trasie korytarza

Bałtyk – Adriatyk sieci bazowej TEN-T, który stanowi ważną oś transportową Unii Europejskiej w kierunku północno-południowym, umożliwiającym skomunikowanie obszarów leżących w Europie Centralnej i Wschodniej z basenem Morza Śródziemnego w transporcie drogowym, kolejowym i intermodalnym. Korytarz ten ma charakter multimodalny oraz daje możliwość wykorzystania każdego rodzaju transportu.

Zdiagnozowane na podstawie wykonanych analiz ograniczenia i wąskie gardła w zakresie systemu transportowego, istotne dla funkcjonowania i rozwoju „Doliny Logistycznej” wskazują na:

1. Nieodpowiedni do występujących potrzeb ilość oraz nieodpowiedni układ infrastruktury kolejowej zarówno na potrzeby miasta, jak i portu Gdynia. Nakłada się na to zły stan techniczny około 80% długości torów. Usytuowanie układów torowych niejednokrotnie koliduje z ciągami komunikacyjnymi ruchu drogowego. Linie kolejowe należące do Europejskiego korytarza towarowego nr 5 nie są zintegrowane z portowym układem drogowym, co w dużej mierze eliminuje je z operacji związanych z transportem intermodalnym. Największym problemem jest także zmniejszająca się ich rezerwa przepustowości.
2. Maksymalne wykorzystanie zdolności przepustowej, szczególnie w godzinach szczytu, przewozów pasażerskich przez wspólną dla przewozów pasażerskich i towarowych infrastrukturę kolejową korytarza Bałtyk – Adriatyk oraz przechodzenie ciągu E65/C-E65 przez ścisłe centrum Trójmiasta. Wąskim gardłem jest odcinek linii 202 Gdynia Chylonia – Rumia – Wejherowo – Lębork, o zbyt małej liczbie torów szlakowych z uwagi na intensywny ruch zarówno pociągów pasażerskich, szczególnie aglomeracyjnych, jak i towarowych.
3. Potrzebę stworzenia tzw. trójmiejskiej obwodnicy towarowej, która pozwoliłaby przede wszystkim na poprowadzenie alternatywną trasą pociągów towarowych do / z Portu Gdynia; dzięki czemu byłoby możliwe zwiększenie przepustowości linii E65/C-E65 dla pociągów pasażerskich. Jest to istotne zwłaszcza ze względu na prognozowany wzrost przeładunku towarów, w tym kontenerów w Porcie

Tablica 1

SWOT dla obszaru „Doliny Logistycznej” w zakresie transportu [5]

Silne strony (<i>strengths</i>)	Słabe strony (<i>weaknesses</i>)
<ul style="list-style-type: none"> • Możliwość wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej. 	<ul style="list-style-type: none"> • Braki i wąskie gardła w infrastrukturze transportowej ograniczające jej przepustowość.
Szanse (<i>opportunities</i>)	Zagrożenia (<i>threats</i>)
<ul style="list-style-type: none"> • Standaryzacja norm i procedur związanych z realizacją polityk UE, szczególnie w strefie korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk; • Rozwój infrastruktury transportowej w obszarze funkcjonalnym zwiększający dostępność transportową terenów rozwojowych oraz rozwój inteligentnych systemów transportowych; • Dobra dostępność transportowa gruntów (terenów) inwestycyjnych względem portu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymywanie się dysproporcji w dostępności transportowej i jakości usług transportowych na terenie Polski i w krajach Europy; • Rozwój konkurencyjnych korytarzy transportowych, centrów logistycznych w innych regionach Polski lub Morza Bałtyckiego; • Utrzymujący się stan braku integracji zarządzania rozwojem transportu, skutkujący niskim stopniem realizacji strategicznych inwestycji transportowych drogowych i kolejowych (OPAT, Droga Czerwona).

- Gdynia, a tym samym wzrost liczby pociągów towarowych przy jednocześnie rosnącym ruchu pasażerskim. Proponuje się wykorzystanie w tym celu linii kolejowej nr 201, po jej elektryfikacji na odcinku Maksymilianowo (poza obszarem „Doliny Logistycznej”) – Gdańsk Osowa – Gdynia Główna oraz zwiększenie jej przepustowości przez dobudowę drugiego toru na odcinku od Maksymilianowa do Gdyni Głównej lub na wybranych odcinkach (budowa tzw. mijanek dynamicznych).
4. Niedostosowanie konstrukcji nawierzchni dróg publicznych do występujących obciążeń ciężkimi pojazdami. Powoduje to szybką deformację i niszczenie nawierzchni dróg, co wpływa niekorzystnie na prędkość przejazdów i zwiększa ryzyko wypadkowości.
 5. Występowanie ograniczeń przejazdu pojazdów nienormatywnych na drogach publicznych, wynikające z klasy dróg, oprócz dróg: S6 i DK6, które obecnie mają najlepsze parametry techniczne do przewozu tych pojazdów. Średniorocznie wydawanych jest blisko 900 zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych, natomiast średniodobowa liczba takich przejazdów wynosi 6,7, przy czym około 90% przejazdów odbywa się Trasą Kwiatkowskiego do Terminala Kontenerowego lub portu (teren stoczni Gdynia).
 6. Brak drogi stanowiącej układ obwodowy dla Wejherowa, Redy i Rumi. Istniejąca droga krajowa nr 6 na odcinku od ul. Morskiej w Gdyni, przechodząca przez Rumię, Redę i Wejherowo jest jednym z krytycznych wąskich gardeł układu drogowego w skali kraju. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów na odcinku Reda – Gdynia wyniosło w 2010 r. około 36 tys. pojazdów na dobę, a w sezonie letnim, natężenie wzrastało o około 23% (Generalny Pomiar Ruchu 2010 r.). Tak duże obciążenie ruchem jest charakterystyczne dla odcinków autostradowych w krajach o wysokiej gęstości zaludnienia.

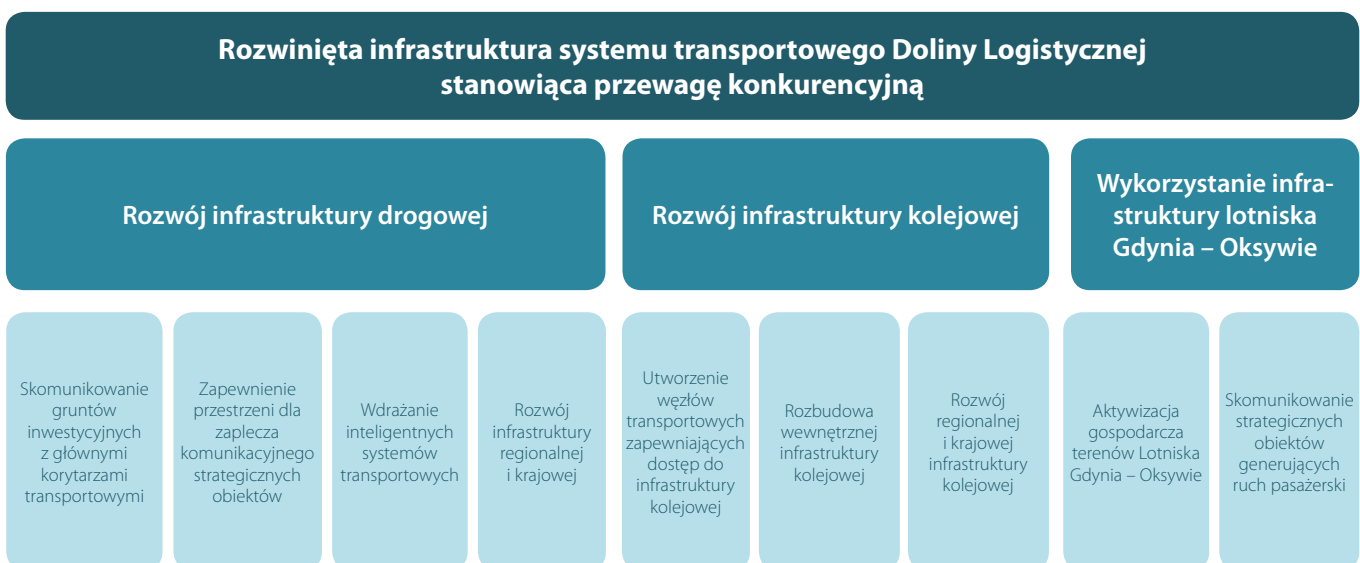
7. Zwiększone ryzyko wypadkowości na drogach wojewódzkich: DW 218 (wskaźnik gęstości wypadków na 10 km – 5,75), DW 224 (wskaźnik 5,4) i DW 216 (wskaźnik 5,15). Do grupy dróg zagrożonych wysoką wypadkowością włączono DW 100 (wskaźnik gęstości wypadków na 10 km – 3,9). Z uwagi na dużą liczbę ofiar śmiertelnych, miano drogi krytycznej uzyskała DW 100 (wskaźnik liczby zabitych na 1 km – 1,95), natomiast DW 216 określono jako niebezpieczną (wskaźnik 0,7), a DW 224 jako zagrożoną (wskaźnik 0,45).

5. Cele strategiczne, priorytety i działania

Projekt Strategii Zrównoważonego rozwoju obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050” [5] zawiera następującą wizję: *Dolina Logistyczna to biegun wzrostu gospodarczego, wykorzystującego rentę położenia na styku gospodarki narodowej z gospodarką globalną. Jest to obraz przyszłości, jaki ma zostać osiągnięty przez realizację konkretnych działań wpisanych w poszczególne cele strategiczne i priorytety rozwoju.*

Głównym celem jest „Realizacja wizji Doliny Logistycznej, jako bieguna wzrostu dla stałego, zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru funkcjonalnego”. Tak sformułowany cel główny będą wspierać cele strategiczne w następujących trzech obszarach:

1. Transportu – rozwinięta infrastruktura systemu transportowego „Doliny Logistycznej”, stanowiąca przewagę konkurencyjną.
2. Gospodarczym – innowacyjny obszar gospodarczy, który jest oparty na sektorze usług logistycznych, konkurencyjny pod względem działalności przemysłowej.
3. Przestrzennym – przestrzeń przyjazna dla aktywności gospodarczej i inwestorów.



Rys. 2. Schemat celu strategicznego, priorytetów i działań w zakresie rozwoju transportu w obszarze funkcjonalnym „Dolina Logistyczna” [5]

Podstawę realizacji wizji oraz celu głównego stanowi uzyskanie nowoczesnych połączeń transportowych wewnątrz obszaru „Doliny Logistycznej” oraz ich pełna integracja z głównymi krajowymi i europejskimi korytarzami transportowymi. Fundamentalne znaczenie jakości sieci transportowej dla rozwoju społeczno-gospodarczego zobowiązuje do zaangażowania w inwestycje obejmujące infrastrukturę liniową i punktową w transporcie lądowym: drogowym i kolejowym oraz morskim i lotniczym.

Na rysunku 2 przedstawiono cel strategiczny w zakresie rozwoju transportu, wraz z priorytetowymi obszarami, a także rekomendacjami do skutecznego wprowadzania polityk zintegrowanego obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna”.

Proponowane działania umożliwią osiągnięcie wewnętrznej spójności transportowej regionu, umocnienie pozycji transportu zbiorowego oraz efektywne połączenie drogowego i kolejowego układu transportowego z systemem krajowym i europejskim. Działania te wpisują się w cel operacyjny Województwa Pomorskiego w zakresie mobilności: sprawny system transportowy, a w zakresie *Position Paper KE*² – kierunek działań związany z poprawą dostępności. Podejmowane działania wpłyną także na umocnienie Morskiego Portu Gdynia i Lotniska Gdynia – Oksywie oraz przyległej do tych obiektów funkcjonalnych infrastruktury w międzynarodowych i krajowych łańcuchach dostaw.

6. Kluczowe przedsięwzięcia z zakresu transportu i ich oddziaływanie

Na podstawie zidentyfikowanych obszarów problemowych, występujących na terenach poszczególnych miast i gmin tworzących obszar funkcjonalny „Doliny Logistycznej”, a oddziałujących na ich rozwój społeczno-gospodarczy oraz wymagających interwencji i poprawy z punktu widzenia prowadzenia działalności dla przedsiębiorstw i podmiotów gospodarczych należy stwierdzić, że jest konieczna realizacja przedsięwzięć, które należy uznać jako kluczowe do rozwiązania istniejących problemów i minimalizacji możliwych zagrożeń w transporcie [3]. Są nimi:

- Budowa Drogi Czerwonej wraz z Obwodnicą Północną Aglomeracji Trójmiejskiej – etap I,
- Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej – pozostałe (wszystkie) etapy,
- Budowa publicznego terminala kolejowo-drogowego Gdynia Towarowa w strukturze stacji Gdynia Port,
- Rewitalizacja Centralnej Magistrali Węglowej na odcinku Gdynia Port – Nowa Wieś Wielka,
- Modernizacja Trasy Kwiatkowskiego.

Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej, czyli przedłużenie Obwodnicy Trójmiasta w kierunku Wejherowa, stanowi najważniejszą inwestycję dla rozwoju „Doliny Logi-

stycznej” i obejmuje swoim zasięgiem wszystkie jednostki należące do tej inicjatywy. Przedsięwzięcie pozwoli na znaczące zwiększenie dostępności transportowej do kluczowych terenów inwestycyjnych, a wraz z Drogą Czerwoną będzie stanowić alternatywne, bezkolizyjne połączenie drogowe do gdyńskiego portu, umożliwiające także transport ładunków ponadgabarytowych.

Obecnie jedyną drogą prowadzącą wzmożony ruch towarowy do portu morskiego jest Trasa Kwiatkowskiego. Nie jest ona przystosowana do zwiększonych nacisków na oś (115 kN na oś), co istotnie ogranicza możliwości dowozu i wywozu towarów. Trasa Kwiatkowskiego powinna zostać objęta standardem strategicznej drogi konwencjonalnej, umożliwiając efektywniejszy transport do portu ładunków produkowanych i magazynowanych na terenie „Doliny Logistycznej”.

Zrównoważenie transportu w granicach „Doliny Logistycznej” wiąże się z wykorzystaniem potencjału infrastruktury kolejowej. Zwiększenie jej dostępności i przepustowości będzie realizowane przez budowę publicznego terminalu intermodalnego, który stworzy możliwości wykonywania operacji przeładunkowych na różnych jednostkach transportowych. Zapewnienie wielofunkcyjności transportu pozwoli rozszerzyć zakres ogólnodostępnych usług logistycznych prowadzonych na obszarze „Doliny Logistycznej”.

Dodatkowym działaniem z zakresu transportu kolejowego jest poprawa jakości i zwiększenie przepustowości infrastruktury prowadzącej w głąb kraju. Szczególne znaczenie w tym zakresie odgrywa Centralna Magistrala Węglowa (linia kolejowa nr 201), która wymaga modernizacji oraz elektryfikacji na odcinku Gdynia – Maksymilianowo. Wymienione przedsięwzięcia będą zakończone do roku 2020.

Realizacja kluczowych przedsięwzięć dotyczących rozwoju transportu w obszarze funkcjonalnym „Doliny Logistycznej” likwidująca wąskie gardła umożliwi przez usunięcie wąskich gardeł 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 przez transeuropejski korytarz transportowy Bałtyk – Adriatyk. Wymienione inwestycje mają również zasadnicze znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego, gdyż przez zwiększenie atrakcyjności terenów inwestycyjnych, przyczyniają się do wzrostu działalności gospodarczej oraz generowania nowych usług, które będą wpływać na wzrost zatrudnienia oraz potrzebę kształcenia pracowników w zakresie działalności transportowo-logistyczno-spedycyjnej.

Tablica 2 zawiera zestawienie potencjałów rozwoju generowanych przez kluczowe przedsięwzięcia. Wymienione kluczowe przedsięwzięcia mają zasadnicze znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa komunikacyjnego i uzyskania sprawnego i efektywnego transportu, w tym zwiększenia dostępności transportowej i przepustowości oraz skomunikowania

² Stanowisko służb Komisji w sprawie opracowania umowy o partnerstwie i programów w POLSCE na lata 2014–2020; http://www.mir.gov.pl/fundusze/Fundusze_Europejskie_2014_2020/Programowanie_2014_2020/Documents/PL_%20PP_26_PLtranslation.pdf.

Tablica 2

Potencjały rozwoju generowane przez kluczowe przedsięwzięcia

Kluczowe przedsięwzięcia	Potencjał				
	Budowa Drogi Czerwonej wraz z Obwodnicą Północną Aglomeracji Trójmiejskiej – I etap	Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej – pozostałe (wszystkie) etapy	Budowa publicznego terminalu kolejowo-drogowego Gdynia Towarowa w strukturze stacji Gdynia Port	Rewitalizacja Centralnej Magistrali Węglowej na odcinku Gdynia Port – Nowa Wieś Wielka	„Nacjonalizacja” Trasy Kwiatkowskiego i jej modernizacja
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.

z najważniejszymi korytarzami transportowymi i z portem morskim. Istotne znaczenie ma 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.

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

7. Podsumowanie

Dotychczasowa polityka regionalna Unii Europejskiej skupiała się na wyrównywaniu różnic pomiędzy poszczególnymi regionami oraz podejściu sektorowym. Obecnie, w okresie programowania 2014–2020, proponuje się oparcie polityki rozwoju na zasadzie zintegrowanego podejścia terytorialnego, która w sposób bardziej zdecydowany uwzględni dynamiczne relacje funkcjonalno – przestrzenne, przekraczające tradycyjne granice formalnych podziałów administracyjnych. Obszar funkcjonalny „Dolina Logistyczna” jest jednym z przykładów takiego właśnie podejścia zintegro-

wanego. Współpraca terytorialna samorządów miast Gdyni, Rumi, Redy, Wejherowa oraz gmin Kosakowo i Wejherowo, zaowocowała nowym podejściem, ukierunkowanym na uaktywnianie wewnętrznych potencjałów tych obszarów.

Szczególne znaczenie dla „Doliny Logistycznej” odgrywa port morski w Gdyni, który będzie determinował rozwój innych działalności gospodarczych. Tym procesom ma towarzyszyć rozwój powiązań transportowych po stronie lądu, co wpłynie na wykorzystanie terenów inwestycyjnych pod funkcje przemysłowe i usługowe. Zakłada się, że wszelkie działania na tym obszarze będą prowadzić do rozwoju bieżąca wzrostu, opartego na sektorze usług logistycznych, transportowych i produkcji przemysłowej oraz wykorzystującego położenie przy europejskich szlakach komunikacyjnych i bliskość gdyńskiego portu. Takie podejście jest związane z rozwojem atrakcyjności i innowacyjności gospodarczej, powstawaniem nowych miejsc pracy i wzrostem jakości życia mieszkańców.

Realizacja kluczowych przedsięwzięć w zakresie rozwoju transportu, a mianowicie: budowa Drogi Czerwonej oraz Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej, budowa publicznego terminala kolejowo-drogowego Gdynia Towarowa, rewitalizacja Centralnej Magistrali Węglowej na odcinku Gdynia Port – Nowa Wieś Wielka oraz modernizacja Trasy Kwiatkowskiego, będą miały bezpośredni wpływ na gminy miejskie i wiejskie, będące inicjatorami „Doliny Logistycznej”. Umożliwi efektywne wykorzystanie zarówno zasobów, jak i atutów, którymi dysponują poszczególne gminy, przyczyniając się do intensyfikacji ich potencjałów rozwojowych oraz możliwości wykorzystania perspektywicznych szans po zakończeniu proponowanych inwestycji.

Bibliografia

1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK) 2030, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego 2012, dokument przyjęty przez Rad Ministrów 13 grudnia 2011 roku.
2. Kraśnicka K.: *SSF „Dolina Logistyczna”*, Gdynia, Katedra Systemów Transportowych AM w Gdyni, Gdynia 30.09.–01.10.2010. Prezentacja.
3. Projekt Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna” 2020 z perspektywą 2050, Agencja Rozwoju Gdyni, stan na marzec 2015.
4. Rosenkiewicz K.: *Obszary funkcjonalne jako nowa kategoria polityki regionalnej i polityki przestrzennej w Polsce*, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM, 2015.
5. Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna” 2020 z perspektywą 2050 – projekt, Agencja Rozwoju Gdyni, stan na luty 2015 http://www.projekt.nordaforum.pl/uploads/media/strategia_zrownowazonego_rozwoju_of_dolina_logistyczna_projekt_01.pdf.
6. Wymiar terytorialny w dokumentach strategicznych, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 6 września 2010 r.