

ATLAS WĘZŁA MIEJSKIEGO GDYNIA

Gdynia 2019



MIASTO
GDYNIA



© Gmina Miasta Gdyni 2019

Autorzy:

Tomasz Wojciechowski, Joanna Sarbiewska, Michał Górczyński WYG International Sp. z o.o.

Opracowanie map i danych przestrzennych:

Tomasz Wojciechowski, Magdalena Niedźwiedź

Konsultacja ze strony Gminy Miasta Gdyni:

Ryszard Toczek, Konrad Niżnik

Korekta językowa:

Katarzyna Boryczka

Projekt okładki, projekt graficzny i skład:

Mariusz Dyduch

Fotografia okładki:

Marek Sałatowski

Fotografie:

M. Sałatowski, M. Czacharowski, T. Kamiński, T. Urbaniak, K. Niżnik, M. Bejm, W. Jakubowski, P. Brutel, Gmina Miasta Gdyni

Wydawca:

WYG International Sp. z o.o.
ul. Bitwy Warszawskiej 1920r. 7,
02-366 Warszawa



Opracowanie i druk na zlecenie:

Gmina Miasta Gdyni
Aleja Marszałka Piłsudskiego 52/54
81-382 Gdynia



W ramach projektu pn. „TENTacle” – wykorzystanie korytarzy sieci bazowej TEN-T dla dobrobytu, wzrostu i spójności w ramach Programu Regionu Morza Bałtyckiego 2014–2020
(Zamówienie nr KB/376/PR/3-W/2018 z dnia 18.05.2018 r.)



ISBN: 978-83-62053-20-9

Publikacja bezpłatna dostępna również na stronie internetowej: www.gdynia.pl

Nakład 415 sztuk

Wydanie I

Gdynia 2019

SPIS TREŚCI

1. METODOLOGIA	7
2. WĘZEŁ MIEJSKI GDYNIA W ROKU 2018.....	11
2.1 Gdynia w Europie i Polsce	12
2.2 Gdynia w województwie pomorskim	24
2.3 Gdynia w Obszarze Metropolitalnym	28
2.4 Gdynia w obszarze funkcjonalnym Dolina Logistyczna	30
2.5 Prognozy rozwoju gospodarczego	36
3. KSZTAŁTOWANIE SIĘ WIZJI WĘZŁA MIEJSKIEGO W WYNIKU REALIZACJI PROJEKTÓW EUROPEJSKICH	39
3.1 Projekty unijne i inne	40
3.2 Projekty w trakcie realizacji	47
4. WĘZEŁ MIEJSKI GDYNIA W ROKU 2030.....	55
4.1 Rozwój węzła miejskiego do roku 2030 – wizja, prognozy i założenia	56
4.2 Rozwój systemów transportowych w Europie i Polsce do roku 2030 o istotnym znaczeniu dla Gdyni	58
4.3 Infrastruktura transportowa w Gdyni i najbliższym sąsiedztwie	60
5. WĘZEŁ MIEJSKI GDYNIA W ROKU 2050	75
5.1 Rozwój węzła miejskiego do roku 2050 – wizja, prognozy i założenia	76
5.2 Rozwój systemów transportowych w Europie i Polsce do roku 2050 o istotnym znaczeniu dla Gdyni	78
5.3 Rozwój przestrzenny i funkcjonalny.....	80
5.4 Infrastruktura transportowa w Gdyni i najbliższym sąsiedztwie	84
6. ANEKSY/DODATKI/ZAAŁĄCZNIKI.....	93
6.1 Słownik skrótów i pojęć	94
6.2 Bibliografia.....	96
6.3 Wykaz rysunków i fotografii	98
6.4 Załączniki mapowe	99
i. Węzeł miejski Gdynia w roku 2018	
ii. Węzeł miejski Gdynia w roku 2030	
iii. Węzeł miejski Gdynia w roku 2050	









1

METODOLOGIA

Tytuł: *Atlas węzła miejskiego GDYNIA (Atlas)* jedynie w sposób ogólny wskazuje tematykę i zakres przestrzenny bardzo złożonej struktury bardzo ważnego węzła miejskiego trans-europejskiej sieci transportowej (TEN-T). Zachęca jednak do myślenia o węźle miejskim Gdyni jako o ważnym węźle transportowym w skali Europy. To Gdynia jest północnymi wrotami (ang. *gateway*) transeuropejskiego korytarza Północ-Południe. To tutaj jest port morski o znaczeniu międzynarodowym. Gdynia wraz z Gdańskiem i Sopotem tworzy obszar metropolitalny – największy na południowym brzegu Bałtyku. Znaczenie i potencjał rozwojowy Gdyni i obszaru metropolitalnego wpływają na rozwój miast i regionów leżących w strefie korytarza. Właśnie z takiej perspektywy przedstawione są wszystkie treści prezentowane w niniejszym Atlasie.

Na rozwój węzła miejskiego Gdynia wpływ ma wiele uwarunkowań. Są one rozpoznawane w dokumentach planistycznych i strategicznych. Są też wskazywane w inicjatywach politycznych. Uwarunkowania te zebrano i usystematyzowano w opracowaniach planistycznych i strategicznych oraz innych dokumentach analitycznych, które wpływają na politykę przestrzenną i wskazują kierunki rozwoju. Informacje zawarte w tych opracowaniach zebrano i usystematyzowano, prezentując na mapach, planach i schematach, uzupełniając je danymi w postaci: wykresów, ilustracji i zdjęć, które przedstawiają tematykę rozwoju węzła miejskiego Gdynia.

ZAKRES TEMATYCZNY

Atlas obrazuje istniejącą i planowaną infrastrukturę transportową: drogową, kolejową, morską i lotniczą. Stan istniejącej infrastruktury zaprezentowano z aktualnością na rok 2018. Planowaną infrastrukturę przedstawiono w dwóch perspektywach czasowych do: 2030 i 2050 roku. Wizja systemu węzła transportowego w latach 2030 i 2050 przedstawia obraz pełnej infrastruktury, ze szczególnym uwzględnieniem obszaru portowo-miejskiego, zaplecza portu (Dolina Logistyczna) oraz dostępności dzielnic zachodnich i północnych Miasta. Wizja systemu węzła miejskiego uzupełniona została o kontekst regionalny, krajowy i europejski.

ZAKRES PRZESTRZENNY

Atlas obejmuje obszar w granicach Gminy Miasta Gdyni. W zależności od obszaru oddziaływania węzła gdyńskiego, Miasto zobrazowane jest na tle najbliższego otoczenia, sąsiednich gmin, Obszaru Metropolital-

nego Gdańsk-Gdynia-Sopot, regionu, kraju i Europy. Dla ukazania szczegółów rozwiązań transportowych prezentowana jest skala dzielnic miasta lub fragmentów sieci transportowej.

Z uwagi na różne zakresy przestrzenne map, zastosowano różne układy współrzędnych zgodnie z Państwowym Systemem Odniesień Przestrzennych. Przy każdej mapie zawarto informacje o zastosowanym układzie współrzędnych oraz źródłach prezentowanych danych.

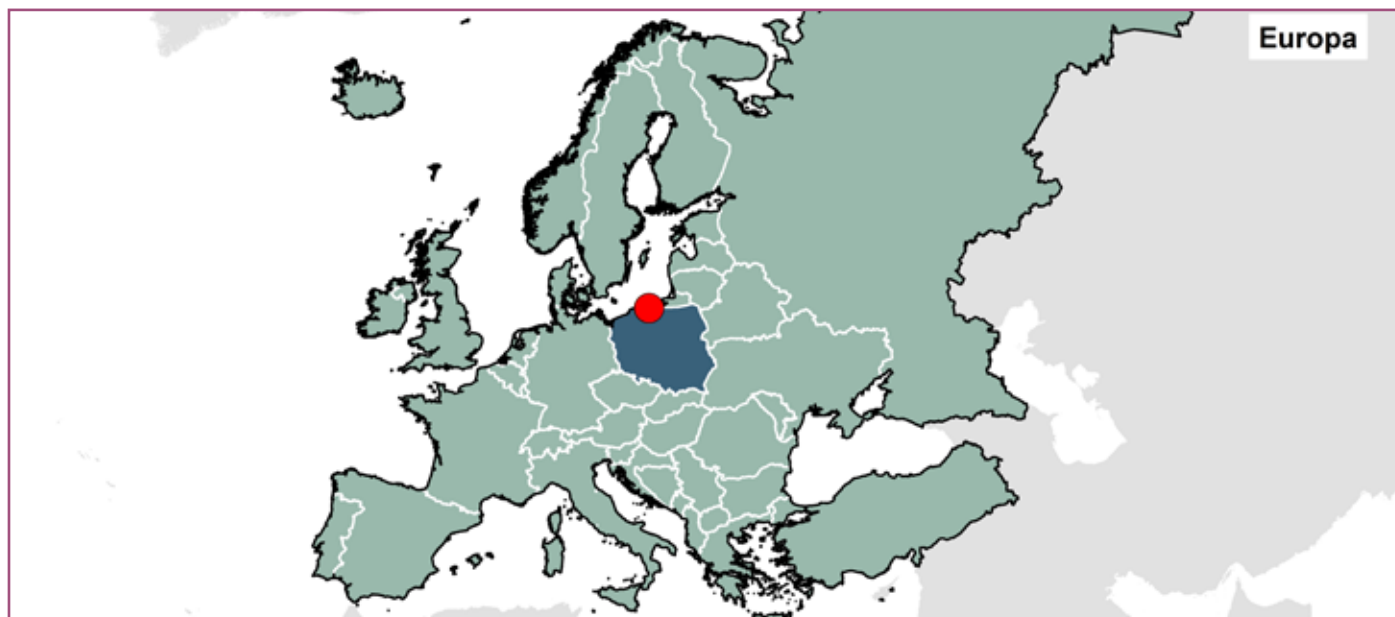
CELE ATLASU

Głównym celem **Atlasu** jest informacja o celach i wymaganiach węzła sieci bazowej TEN-T Gdynia oraz promocja Gdyni jako ważnego węzła transportowego Europy i świata.

ŹRÓDŁA DANYCH I SŁOWNIK POJĘĆ

Treści prezentowane w **Atlasie** zarówno w postaci map i schematów oraz danych i informacji zawartych w tekście opatrzone są informacją o źródłach danych. Dla danych i informacji w tekście zastosowano metodę odwołania do źródła, która polega na podawaniu w nawiasie kwadratowym kolejnego numeru. W rozdziale 6.2 Bibliografia umieszczono spis źródeł, gdy wymagała tego sytuacja wraz z komentarzem autorów. Dla map i schematów podawano informacje o źródłach prezentowanych danych z podziałem na źródła danych i informacji (np. liczba ludności w gminach województwa pomorskiego) i źródła danych przestrzennych (np. przebieg granic województwa pomorskiego).

W rozdziale 6.1 umieszczono słownik pojęć i objaśnienia użytych skrótów.



Gdynia



Polska



Województwo pomorskie



Obszar Metropolitalny
Gdańsk-Gdynia-Sopot



Rys. 1 – Zakres przestrzenny prezentowanych map

- Układ współrzędnych: PL-1992, PL-LAEA (Europa).
- Dane przestrzenne: BDOT 10K, Państwowy Rejestr Granic, Eurostat.



2

WĘZEŁ MIEJSKI GDYNIA W ROKU 2018



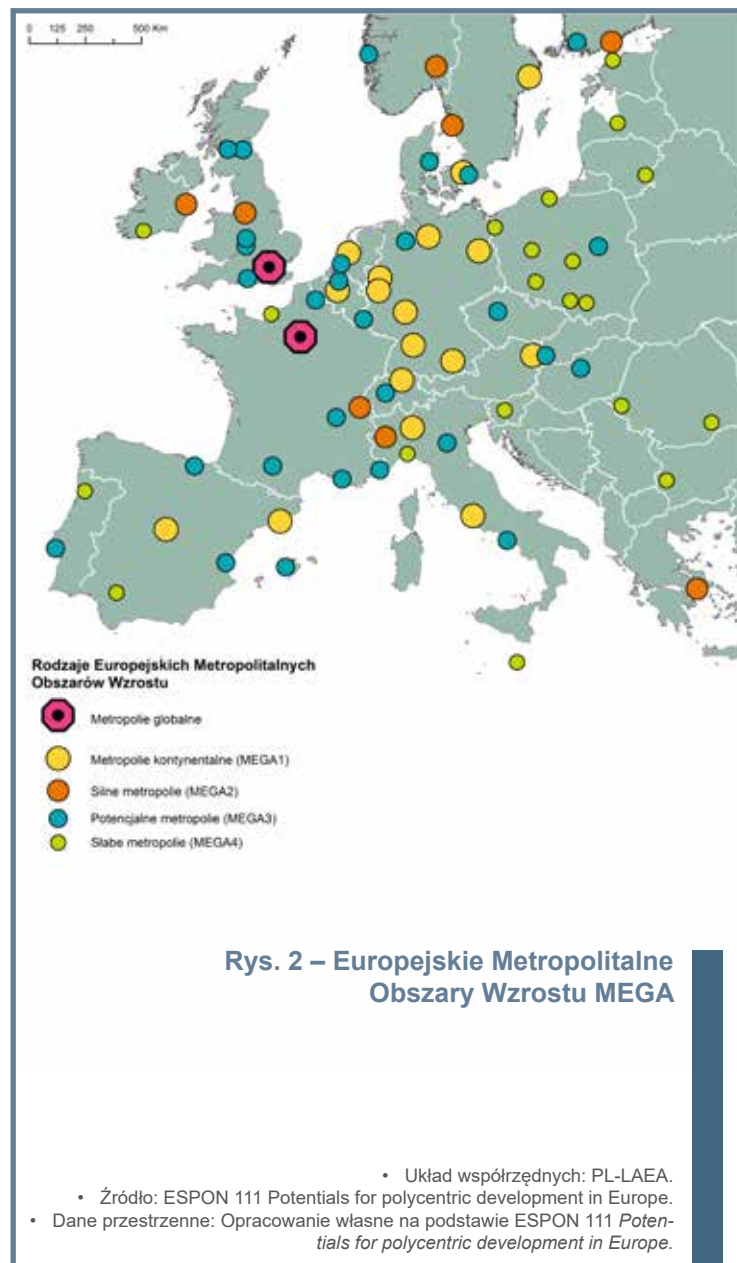
2.1 GDYNIA W EUROPIE I POLSCE

MIEJSKIE OBSZARY FUNKCJONALNE I EUROPEJSKIE METROPOLITALNE OBSZARY WZROSTU W POLSCE I EUROPIE

Gdynia to miasto i ważny port morski w regionie Morza Bałtyckiego położone w północnej Polsce w województwie pomorskim. Pod względem liczby ludności jest 12 miastem w Polsce^[1]. Wchodzi w skład Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OM G-G-S). Obszar metropolitalny pojawia się również w opracowaniach europejskich np. program ESPON, analizach Eurostatu. W 2004 roku Eurostat zaproponował definicję miejskich obszarów funkcjonalnych – MOF (ang. *Functional Urban*

Areas – FUA), czyli obszaru miasta i jego strefy podmiejskiej, tj. takiej strefy, w której co najmniej 15% zatrudnionych mieszkańców wykonuje pracę w mieście^[2]. Pod względem liczby ludności Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot jest 57 metropolią wśród miejskich obszarów funkcjonalnych analizowanych przez Eurostat^[3]. Wśród najsilniejszych miejskich obszarów funkcjonalnych (pod względem wielkości, konkurencyjności, dostępności, stopnia rozwoju gospodarki opartego na wiedzy) ESPON wyróżnia tzw. Europejskie Metropolitalne Obszary Wzrostu (ang. *Metropolitan European Growth Areas – MEGA*)^[4], w tym 8 w Polsce. Jednym z nich jest MEGA Gdańsk-Gdynia-Sopot.

Fotografia: M. Bejm

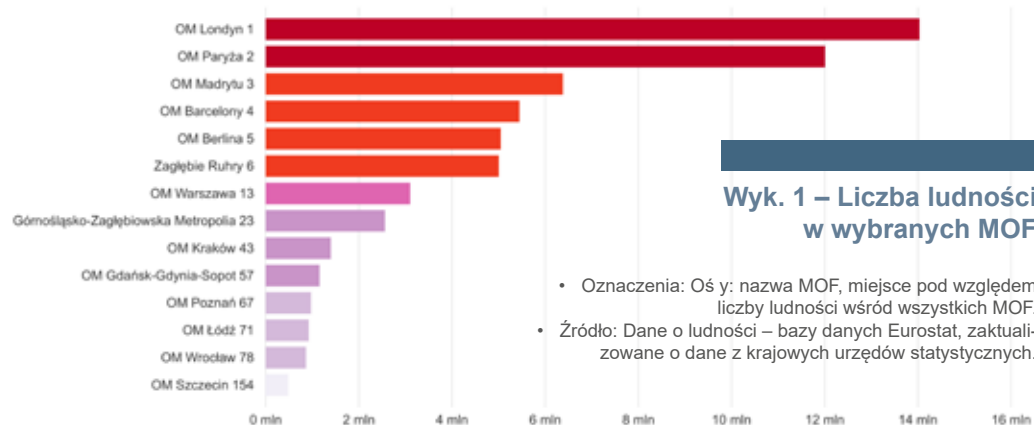


0 125 250 500 Km

Rys. 3 – Liczba ludności w MOF

- Układ współrzędnych: PL-LAEA.
- Źródło: Dane o ludności – bazy danych Eurostat, zaktualizowane o dane z krajowych urzędów statystycznych.
- Dane przestrzenne: EUROSTAT Urban Audit.

Liczba ludności w MOF



Wyk. 1 – Liczba ludności w wybranych MOF

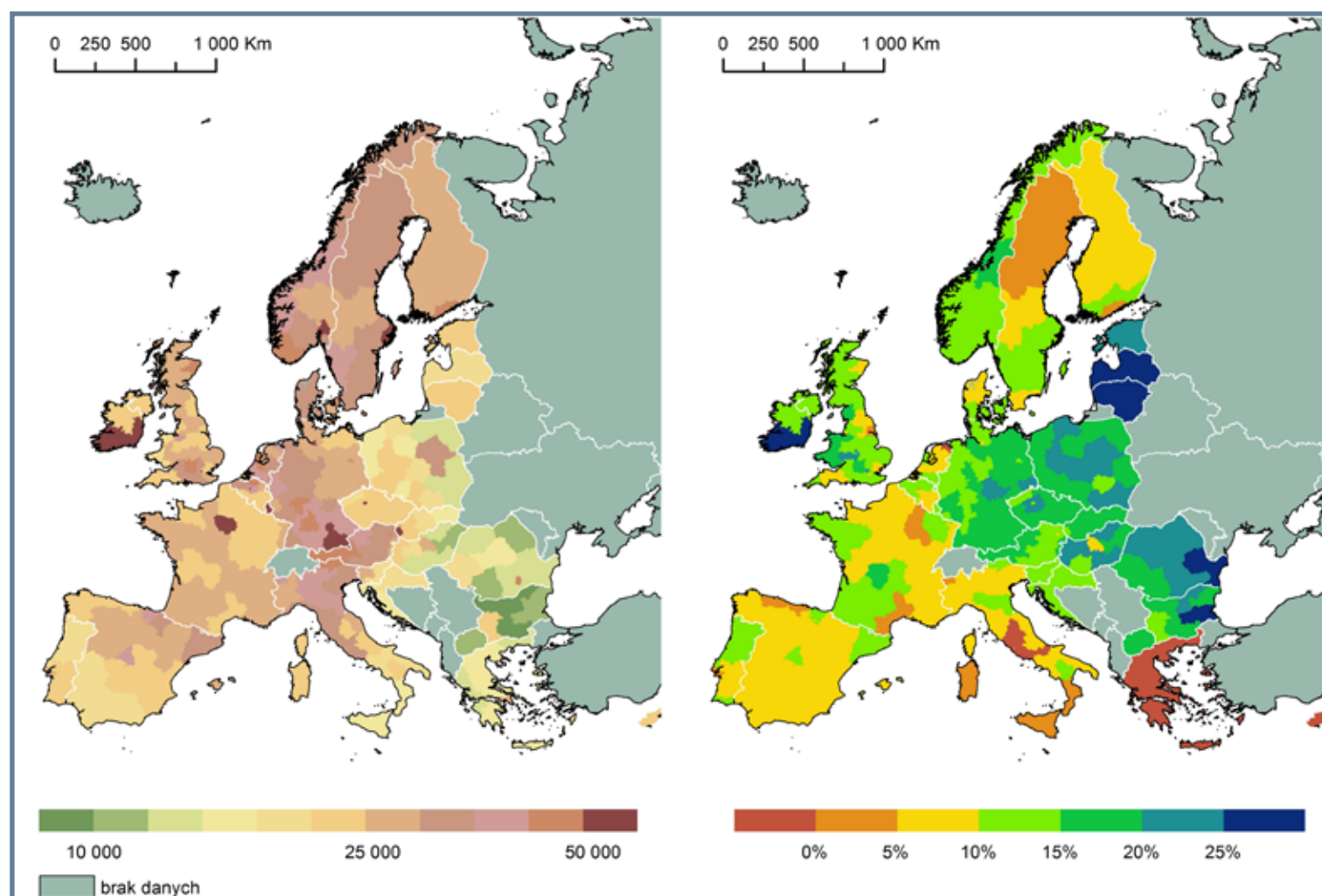
- Oznaczenia: Oś y: nazwa MOF, miejsce pod względem liczby ludności wśród wszystkich MOF.
- Źródło: Dane o ludności – bazy danych Eurostat, zaktualizowane o dane z krajowych urzędów statystycznych.

PRODUKT KRAJOWY BRUTTO I LUDNOŚĆ W POLSCE I EUROPIE

Pomorze jest jednym z najszybciej rozwijających się regionów wśród krajów makroregionu Bałtyckiego. Niestety znacząco odstaje od regionów Europy Zachodniej pod względem wartości wytworzonych dóbr i usług. Zgodnie z danymi Eurostat dla regionów NUTS2, produkt krajowy brutto na 1 mieszkańca według parytetu siły nabywczej dla Pomorza wynosił 19300€^[5]. Stanowiło to 68% średniej dla państw badanych przez Eurostat. Natomiast dynamika wzrostu w latach 2010 – 2016 była znacznie powyżej średniej (11,6%) i wносиła 20,7%. Wo-

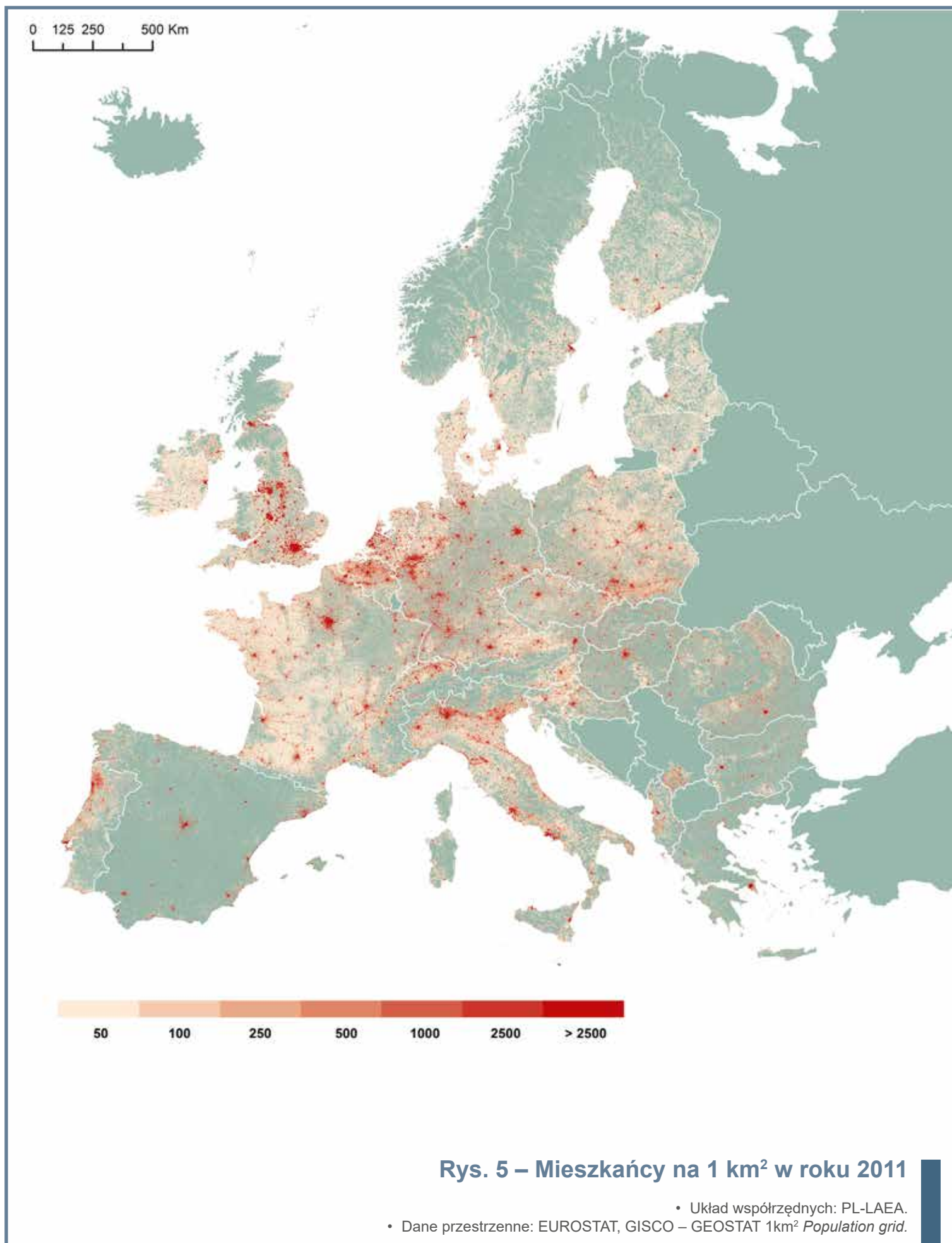
jewództwo pomorskie znajduje się w czołówce polskich województw pod względem udziału w produkcie krajowym brutto ogółem i na 1 mieszkańca. Województwo pomorskie pod względem PKB na 1 mieszkańca było 5 województwem w Polsce i charakteryzowało się dynamiką wzrostu wynoszącą 6,33% w stosunku do roku poprzedniego^[6].

OM G-G-S jest jednym z najgęściej zaludnionych obszarów wśród regionów Makroregionu Bałtyckiego. Pod względem liczby ludności i gęstości zaludnienia konkuruje z Rygą, Tallinem i Malmö. Jedynie stolice państw skandynawskich: Helsinki, Kopenhaga i Sztokholm mają więcej mieszkańców.



**Rys. 4 – PKB na 1 mieszkańca według parytetu siły nabywczej
w roku 2016 (po lewej),
zmiana w PKB w latach 2010–2016 (po prawej)**

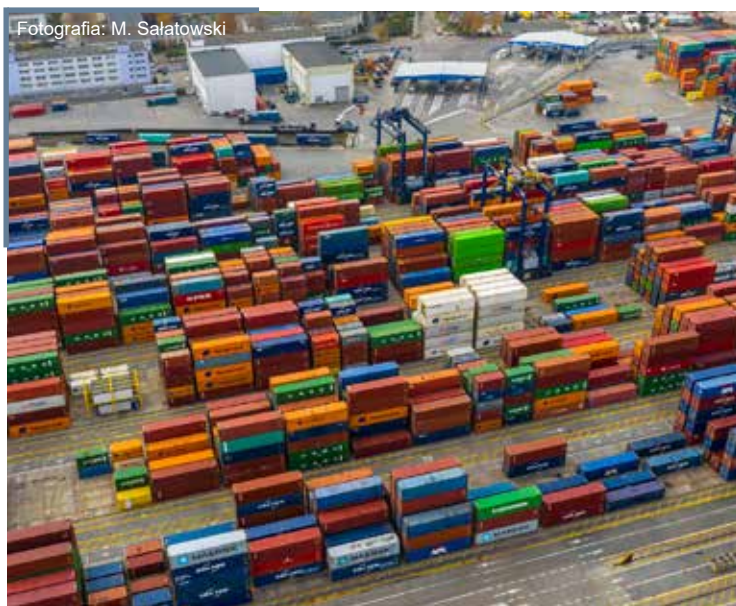
- Układ współrzędnych: PL-LAEA.
- Źródło: EUROSTAT - *Regional gross domestic product (PPS per inhabitant) by NUTS 2 regions (tgs00005)*.
- Dane przestrzenne: EUROSTAT, GISCO – NUTS 2013.



DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA GDYNI

Gdynia jest dostępna transportowo od strony lądu, morza i powietrza.

- Z/do portu w Gdyni wiodą połączenia żeglugi bliższego zasięgu (ang. *short sea shipping – SSS*), w tym autostrada morska Gdynia-Karlskrona (ang. *Motorway of the Sea – MoS*) oraz połączenia żeglugi europejskiej i oceanicznej (globalnej).
- Zgodnie z umowami AGC i AGTC przez Gdynię przebiegają międzynarodowe kolejowe ciągi komunikacyjne Gdynia – Rijeka.
- Zgodnie z umową AGR przez Gdynię przebiega europejska trasa drogowa E28 Berlin-Gdynia-Gdańsk-Mińsk (droga krajowa nr 6), łącząca też Gdynię z europejskimi trasami drogowymi: E75 Vardo-Gdańsk, Gdynia - Kreta (autostrada A1) i E77 Psków-Gdańsk, Gdynia - Budapeszt (droga krajowa nr 7).
- Dostępność powietrzną zapewnia Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy. Jest to trzeci port lotniczy w Polsce pod względem liczby odprawionych pasażerów (2018 – ok. 5 mln)^[8].
- Odcinek Dolnej Wisły należy do Europejskiej Drogi Wodnej E40, łączącej Morze Bałtyckie od Gdańska, Gdyni z Morzem Czarnym w Odessie i E70, łączącej Morze Północne od Rotterdamu z Morzem Bałtyckim w Gdańsku, Gdyni i Kłajpedzie.



Rys. 6 – Dostępność transportowa Gdyni – kierunki

- Układ współrzędnych: PL-LAEA.
- Źródło: Opracowanie własne na podstawie umów AGR, AGC, AGTC.
- Dane przestrzenne: EUROSTAT, GISCO – NUTS 2013.

0 12,5 25 50 Km

Rys. 7 – Transeuropejskie trasy transportowe w Gdyni i województwie pomorskim

- Układ współrzędnych: PL-92.
- Źródło: Opracowanie własne na podstawie umów AGR, AGC, AGTC.
- Dane przestrzenne: GUGiK: Państwowy Rejestr Granic, Baza danych obiektów ogólnogeograficznych.



- Porty morskie
- Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy
- Śródlądowe międzynarodowe drogi wodne
- Drogi krajowe
- Linie kolejowe
- Granice Polski
- Granice województw
- Granice województwa pomorskiego

Drogowe trasy europejskie

- E28
- E28 / E77
- E75
- E75 / E77
- E77

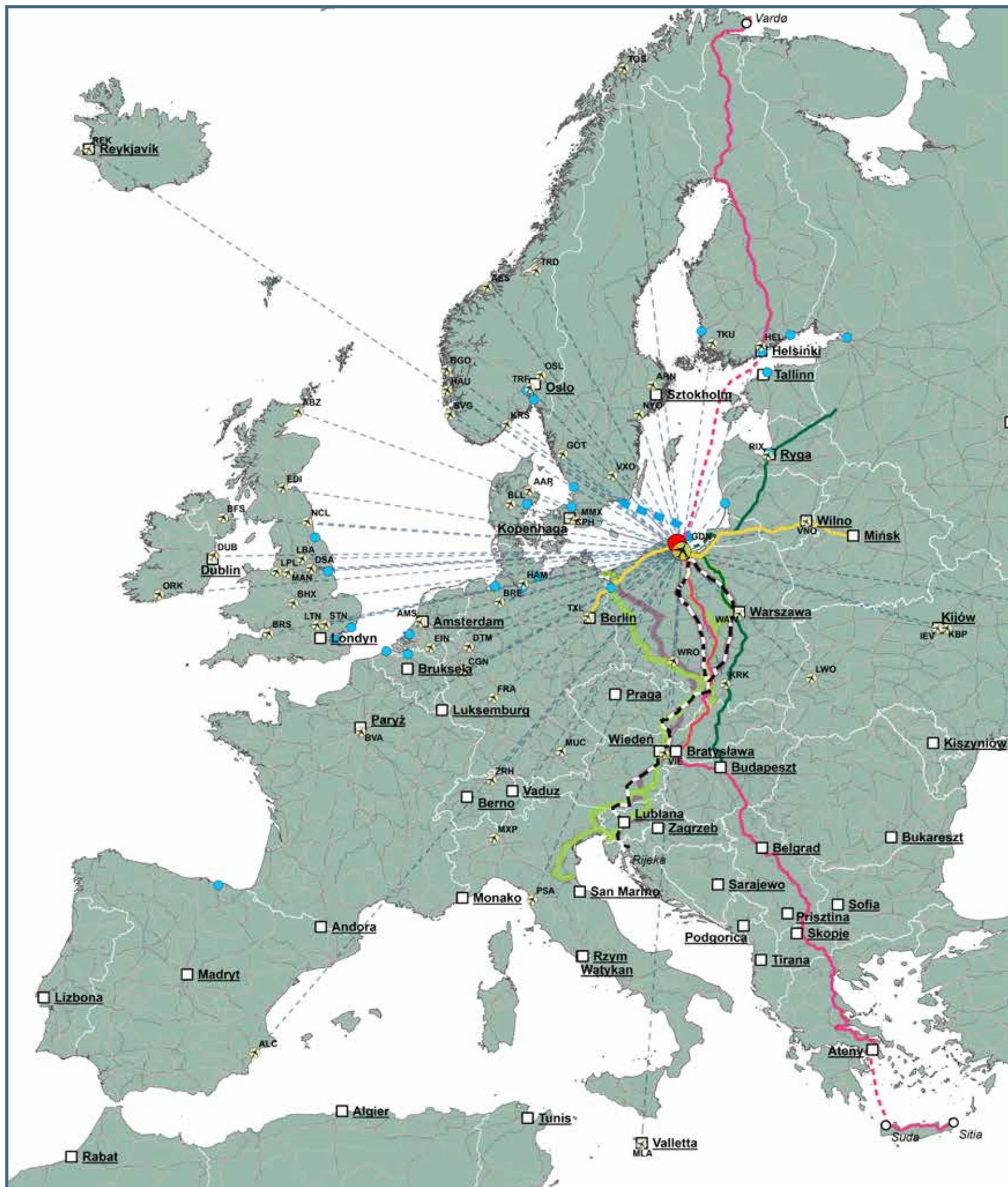
Międzynarodowe kolejowe ciągi transportowe

- C-E 65
- E 65 / C-E 65
- E 65

Rys. 8 – Połączenia lotnicze z Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy

- Układ współrzędnych: PL-92.
- Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych o połączeniach z Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy – strona internetowa: <http://www.airport.gdansk.pl/schedule/link/>, dostęp: styczeń 2019.
- Dane przestrzenne: EUROSTAT, GISCO – NUTS 2013.





Rys. 9 – Dostępność transportowa Gdyni

Europejskie trasy transportowe: drogowe, kolejowe, połączenia morskie i lotnicze

Legenda

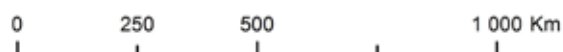
- Gdynia
- Stolica państwa
- Miasta na końcach ciągów transportowych E28, E75, E77, C 65, C-E 65 inne niż stolicy państw
- Europejska trasa drogowa - E28
- Międzynarodowe kolejowe ciągi transportowe E 65 i C-E 65
- Europejska trasa drogowa - E75
- Europejska trasa drogowa - E75 - połączenie drogą morską
- Europejska trasa drogowa - E77
- Europejska trasa drogowa - E77 - połączenie drogą morską
- Autostrada Morska Baltic-Link: Gdynia-Karlskrona
- Połączenia drogowe korytarz Bałtyk-Adriatyk sieci bazowej TEN-T
- Połączenia kolejowe korytarz Bałtyk-Adriatyk sieci bazowej TEN-T
- Najważniejsze drogi
- Najważniejsze linie kolejowe
- ✈ Port lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy (GDN)
- ✈ Lotniska z połączeniami lotniczymi z portu lotniczego Gdańsk i ich oznaczenia według kodów IATA
- Połączenia lotnicze z Portu Lotniczego Gdańsk
- Porty, do których realizowane są połączenia feederowe z gdyńskiego portu

Układ współrzędnych: PL-LAEA.

Źródło: Umowy AGR, AGC, AGTC; Dane o połączeniach z Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy - strona internetowa portu lotniczego: <http://www.airport.gdansk.pl/schedule/link/>, dostęp styczeń 2019.

Dane przestrzenne: EUROSTAT, GISCO – Countries 2016, GISCO -Transport networks - ports; Drogi, koleje, stolicy: Opracowane przez Natural Earth: <https://www.naturalearthdata.com>.

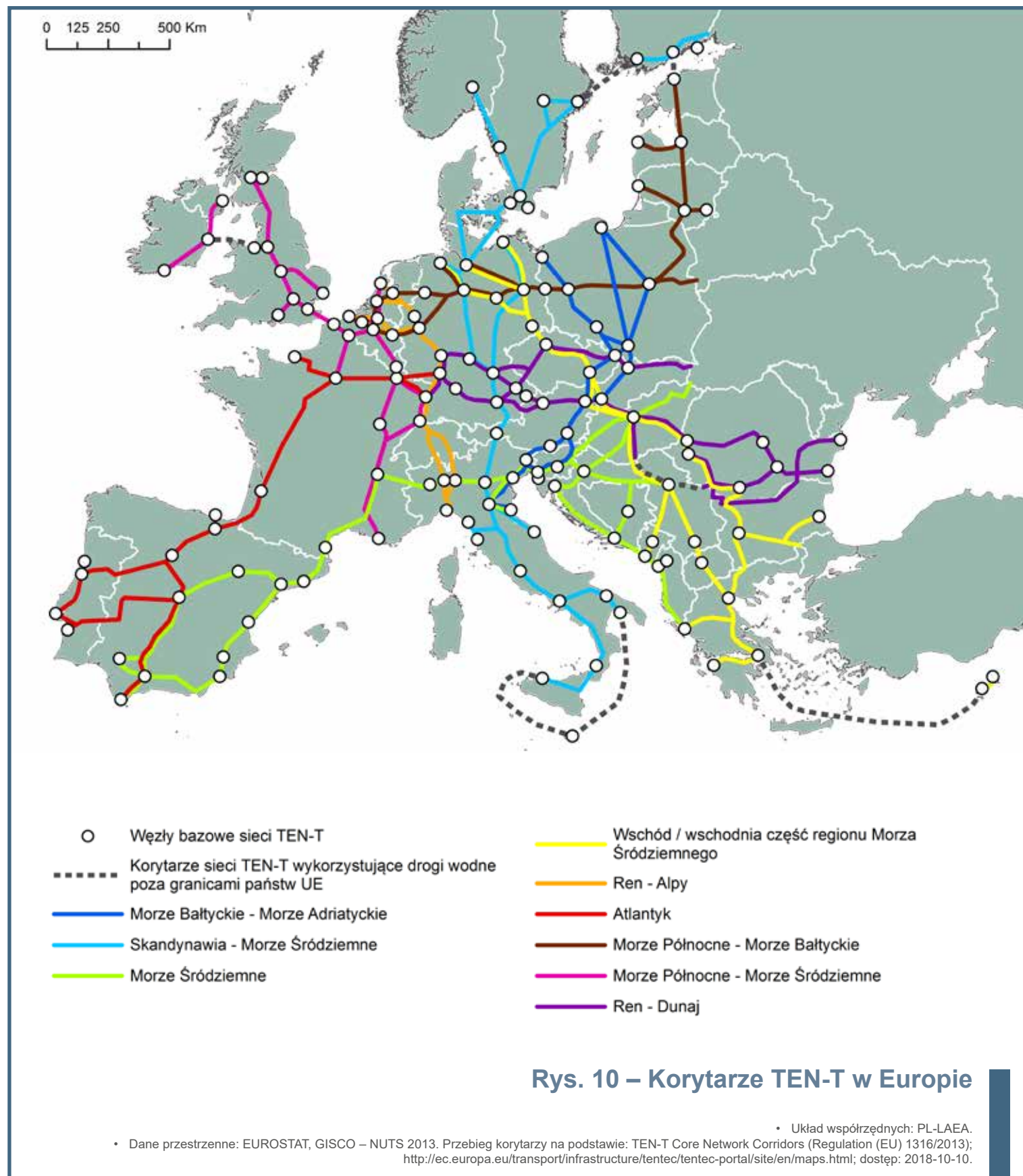
Skala: 1 : 15 000 000



TEN-T

Gdynia, Gdania oraz Szczecin/Świnoujście tworzą węzły sieci bazowej – północne wrota (ang. *gateway*) Korytarza Bałtyk-Adriatyk w sieci bazowej TEN-T.

Korytarz ma układ południkowy. Przez Polskę, poza Korytarzem Bałtyk-Adriatyk przebiega korytarz równoleżnikowy: Morze Północne-Morze Bałtyckie. Prowadzi w kierunku wschód-zachód z połączeniem w kierunku krajów bałtyckich.



Korytarz Bałtyk–Adriatyk ma długość ok. 1800 km, obejmuje 13 węzłów miejskich, 10 portów morskich, 10 portów lotniczych i 24 terminale kolejowo-drogowe^[9]. Aktualnie nie obejmuje dróg wodnych śródlądowych.

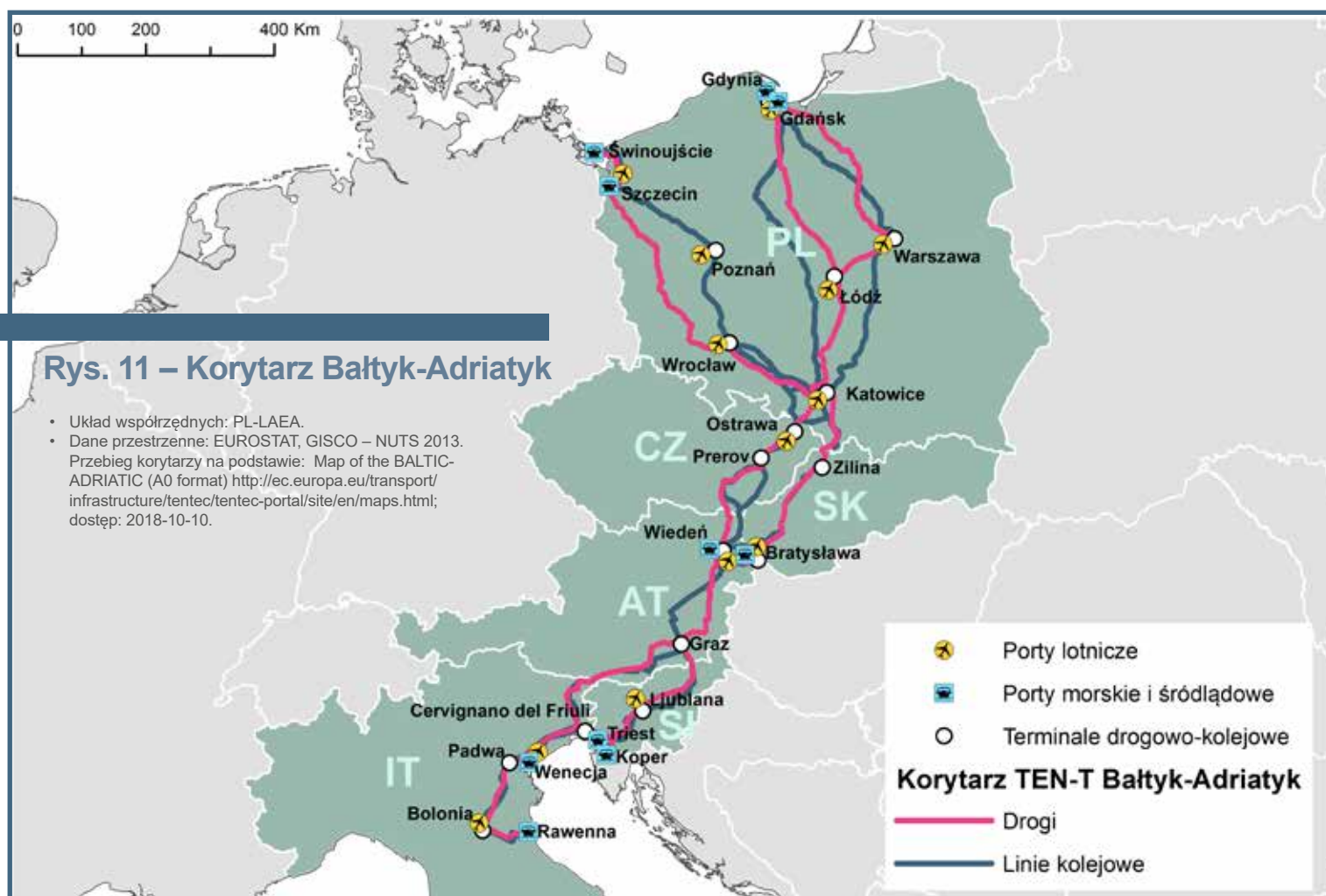
W skład węzła sieci bazowej TEN-T Gdańsk, Gdynia wchodzi porty morskie Gdańsk i Gdynia, port lotniczy w Gdańsku i terminal kolejowo-drogowy. Połączenia sieci bazowej w Gdyni są:

- linia kolejowa nr 202 od stacji Gdynia Wzgórze Świętego Maksymiliana do Gdańsk Główny dalej liniami kolejowymi nr 9 i 131 w kierunku Śląska,

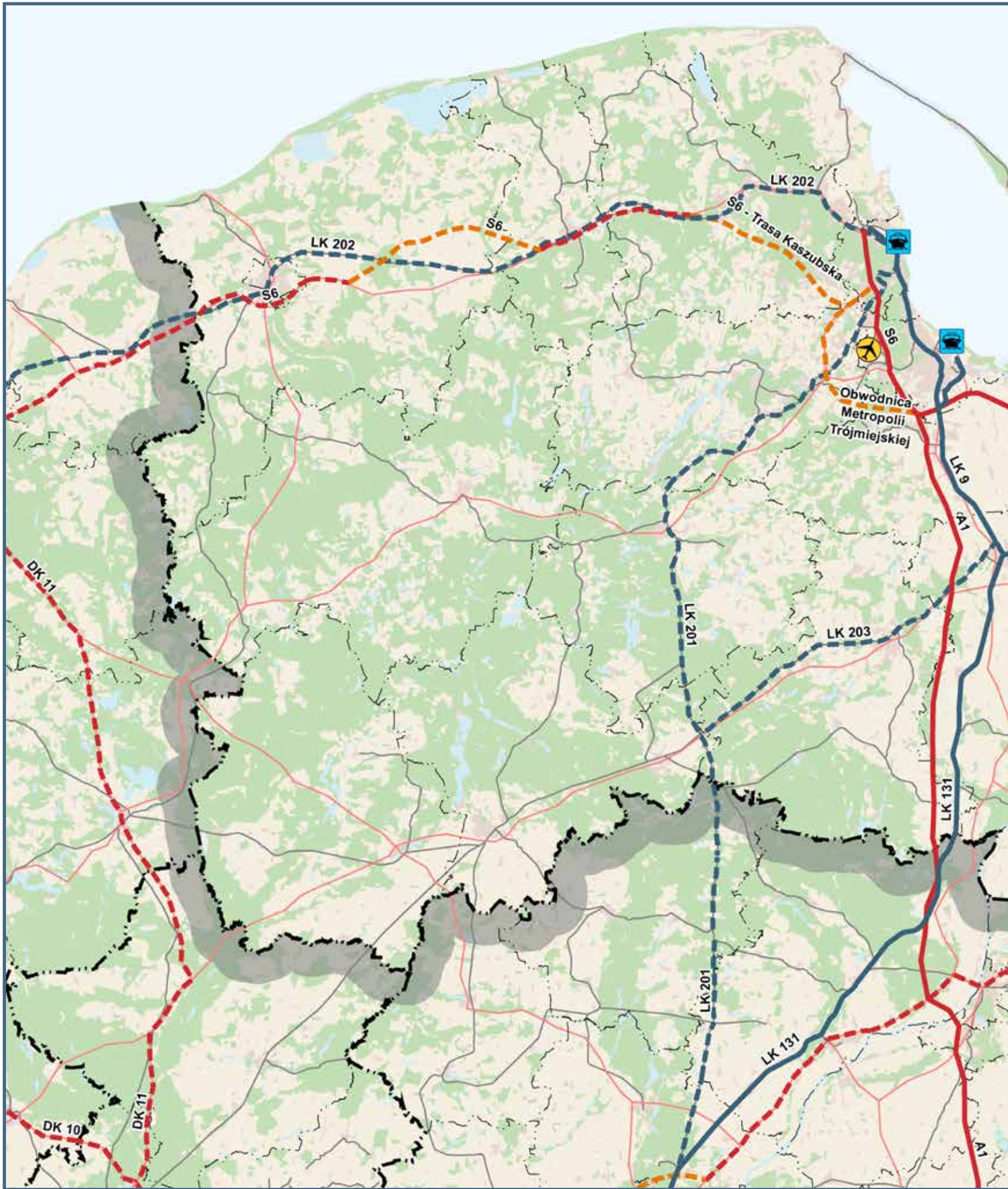
- droga krajowa nr 6 i jej połączenia „ostatniej mili” (ang. *last mile*) z terminalami miejskimi i portowymi.

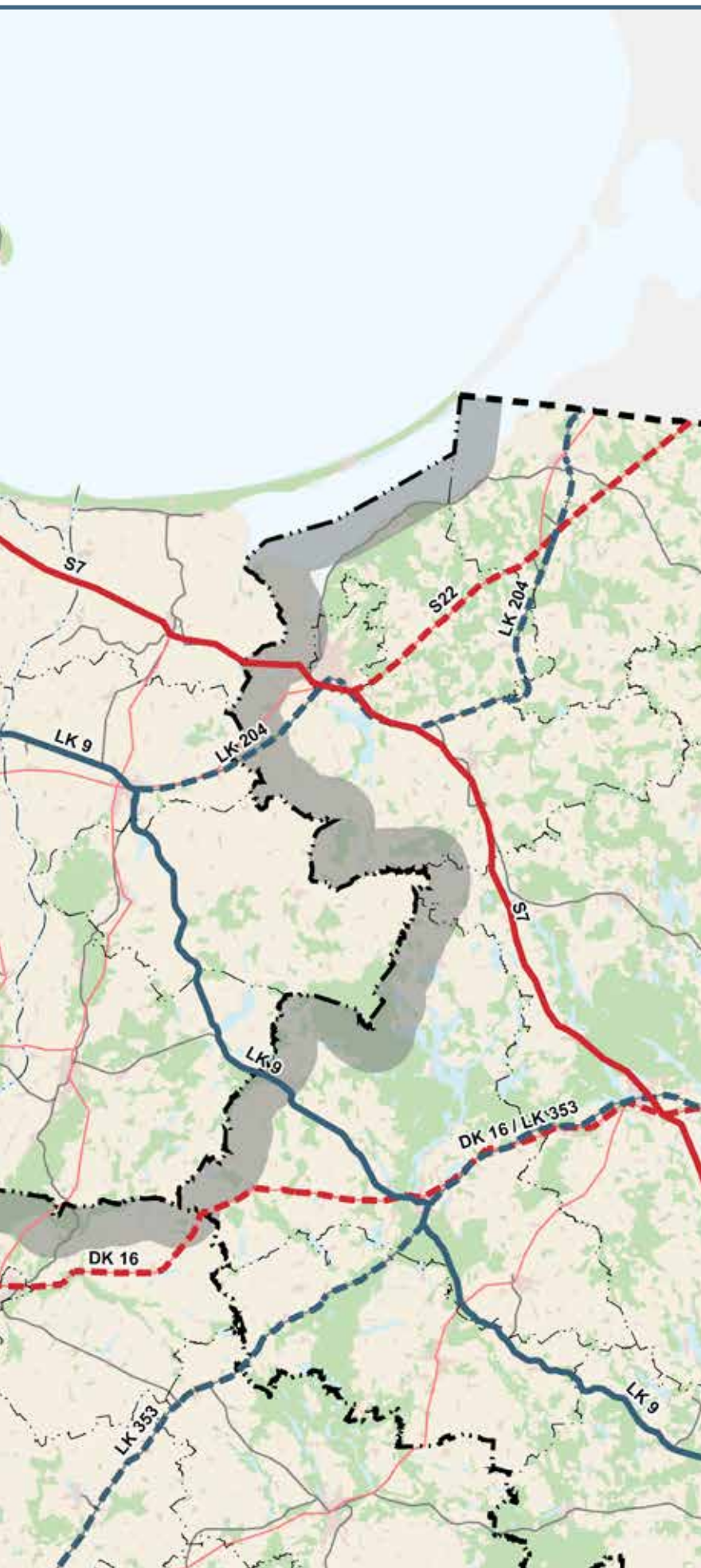
Sieć bazowa TEN-T jest uzupełniona przez sieć kompleksową. W skład tej sieci w Gdyni wchodzi:

- linie kolejowe nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Stacja Gdynia Port) oraz nr 202 na odcinku od stacji Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana w kierunku Rumi,
- modernizowana droga krajowa nr 6 na trasach Trasy Kaszubskiej i Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej.



TEN-T – Transeuropejska Sieć Transportowa jest to jeden z najważniejszych programów Unii Europejskiej. Jest instrumentem, który realizuje politykę transportową UE. Ma na celu zapewnienie spójności terytorialnej i swobodnego przepływu osób i towarów. W 2013 roku dokonano rewizji wytycznych dla sieci TEN-T. Przyjęto nowy układ sieci TEN-T na terytorium państw członkowskich. Układ obejmuje sieć bazową integrującą kraje UE oraz sieć kompleksową zapewniającą dostępność i łączność wszystkich regionów UE. Biała Księga Transportu zakłada, że do 2030 roku powstanie w pełni funkcjonalna, ogólnounijna, multimodalna sieć bazowa TEN-T, zaś do 2050 roku sieć ta osiągnie wysoką jakość i przepustowość, a towarzyszyć temu będzie stworzenie odpowiednich usług informacyjnych.





Porty morskie



Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy

--- Granice Polski

- · - · - Granice województw

■ Granice województwa pomorskiego

- - - Granice powiatów

— Drogi krajowe

— Linie kolejowe

Przebieg sieci bazowej TEN-T Korytarza Bałtyk-Adriatyk

— Linie kolejowe

— Drogi

Przebieg sieci kompleksowej TEN-T Korytarza Bałtyk-Adriatyk

- - - Linie kolejowe

- - - Drogi

- - - Planowane drogi w nowym śladzie

Rys. 12 – TEN-T w woj. pomorskim

Układ współrzędnych: PL-92.

Źródło: Mapy przebiegu sieci TEN-T w Polsce w podziale na poszczególne rodzaje transportu, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/transeuropejska-siec-transportowa-ten-t>, dostęp styczeń 2019 r.

Dane przestrzenne: GUGiK - Baza danych obiektów ogólnogeograficznych.

Skala: 1 : 750 000



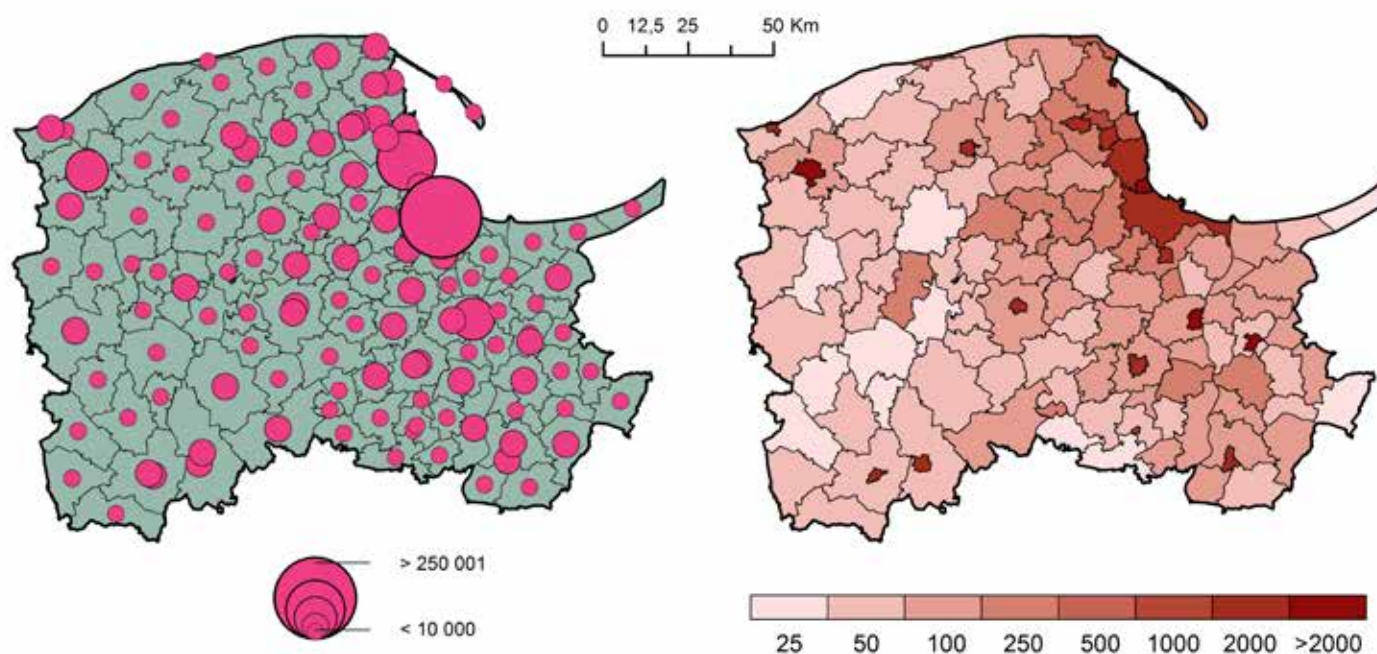
2.2 GDYNIA W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM

WIELKOŚĆ I UWARUNKOWANIA TRANSPORTOWE

Gdynia pod względem liczby ludności i powierzchni jest drugim co do wielkości miastem województwa pomorskiego. Gęstość zaludnienia wg danych GUS w 2017 roku wynosiła 1823 osoby na 1 km² przy średniej gęstości dla województwa wynoszącej 127 osób na 1 km²^[10]. Gdynia jest jednym z najgęściej zaludnionych ośrodków w regionie. Dzięki położeniu w cen-

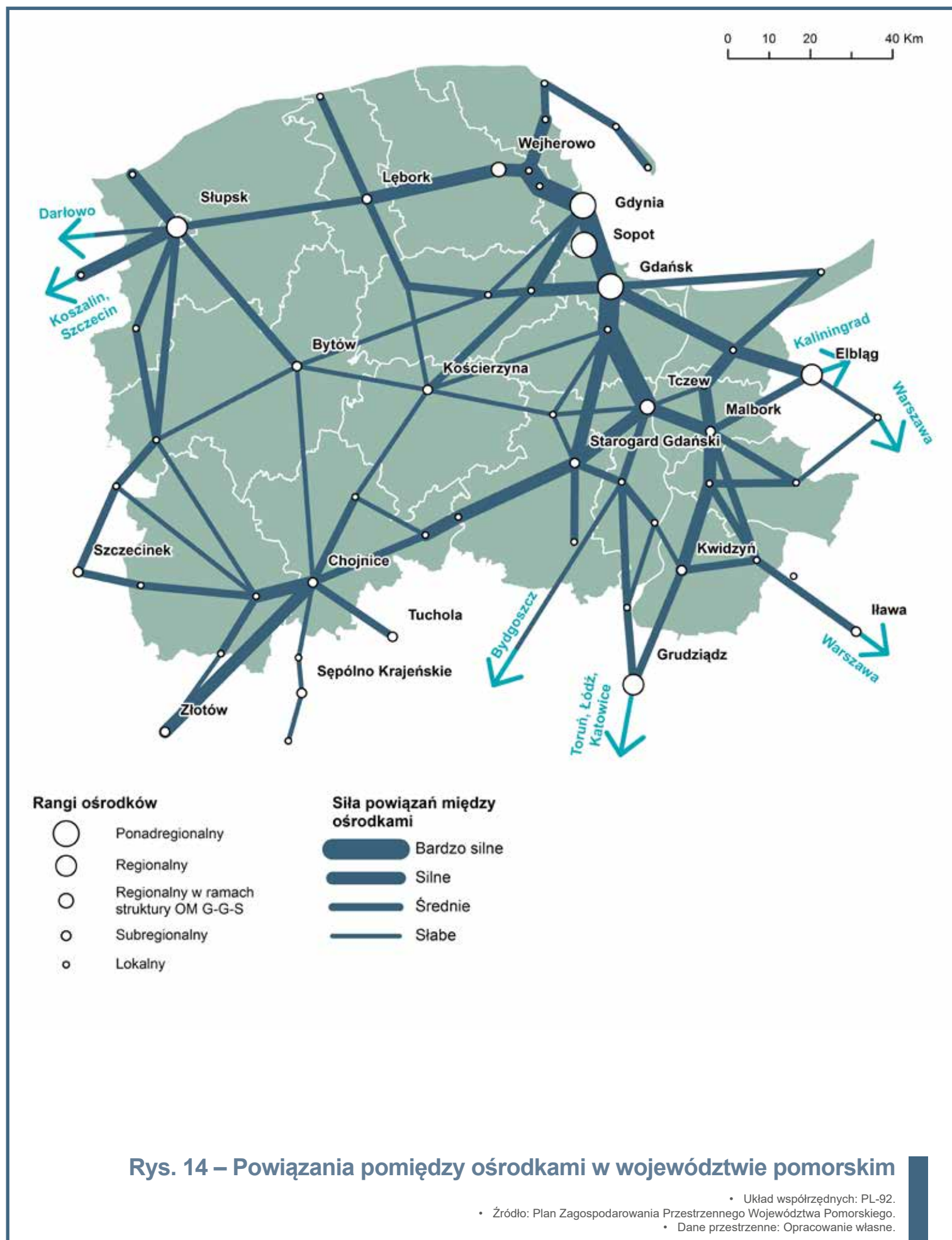
trum obszaru metropolitalnego Gdynia jest dobrze skomunikowana z regionem. Sieć połączeń regionalnych składa się z dróg krajowych i wojewódzkich oraz linii kolejowych. Długość dróg krajowych i wojewódzkich wynosi około 2739 km^[11]. Na str. 26 przedstawiono uśredniony czas dojazdu z/do Gdyni ze wszystkich gmin w województwie.

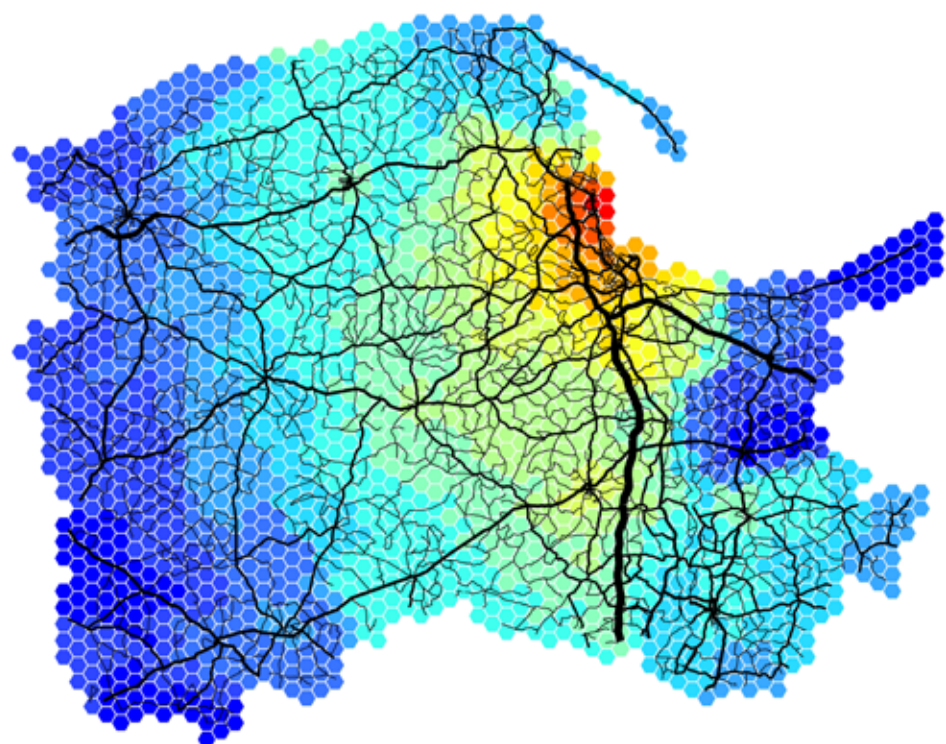
Długość linii kolejowych w województwie wynosi około 1319 km^[11]. Na str. 27 przedstawiono połączenia Gdyni – regionalne i dalekobieżne.



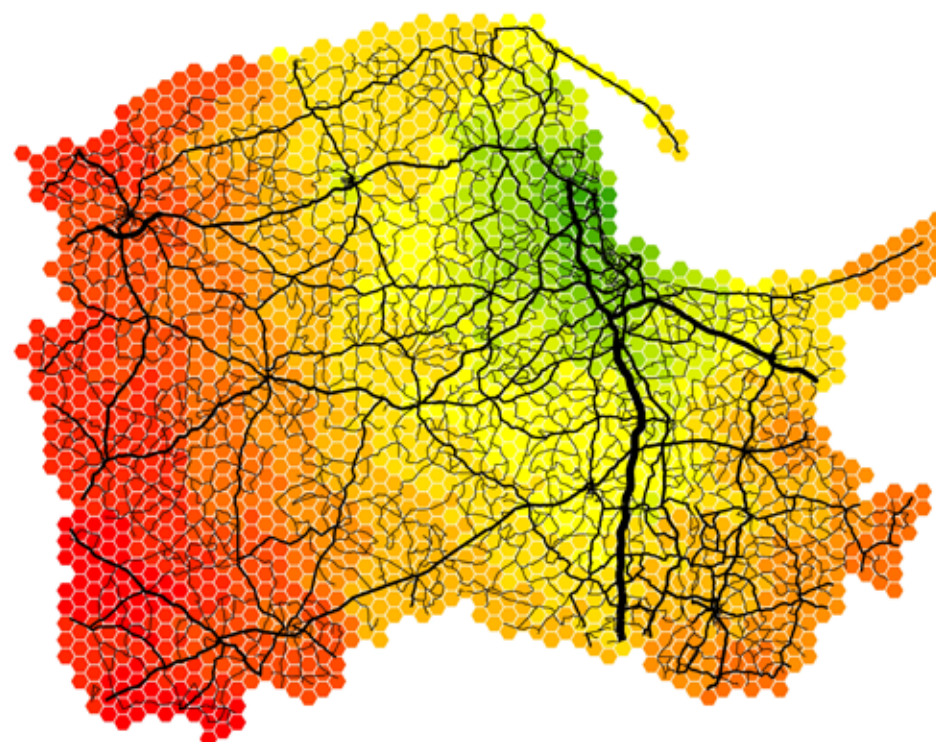
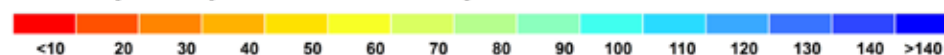
Rys. 13 – Liczba mieszkańców i gęstość zaludnienia w województwie pomorskim

- Układ współrzędnych: PL-92.
- Źródło: GUS – Bank Danych Lokalnych.
- Dane przestrzenne: Państwowy Rejestr Granic.





Szacowany czas dojazdu do Śródmieścia Gdyni

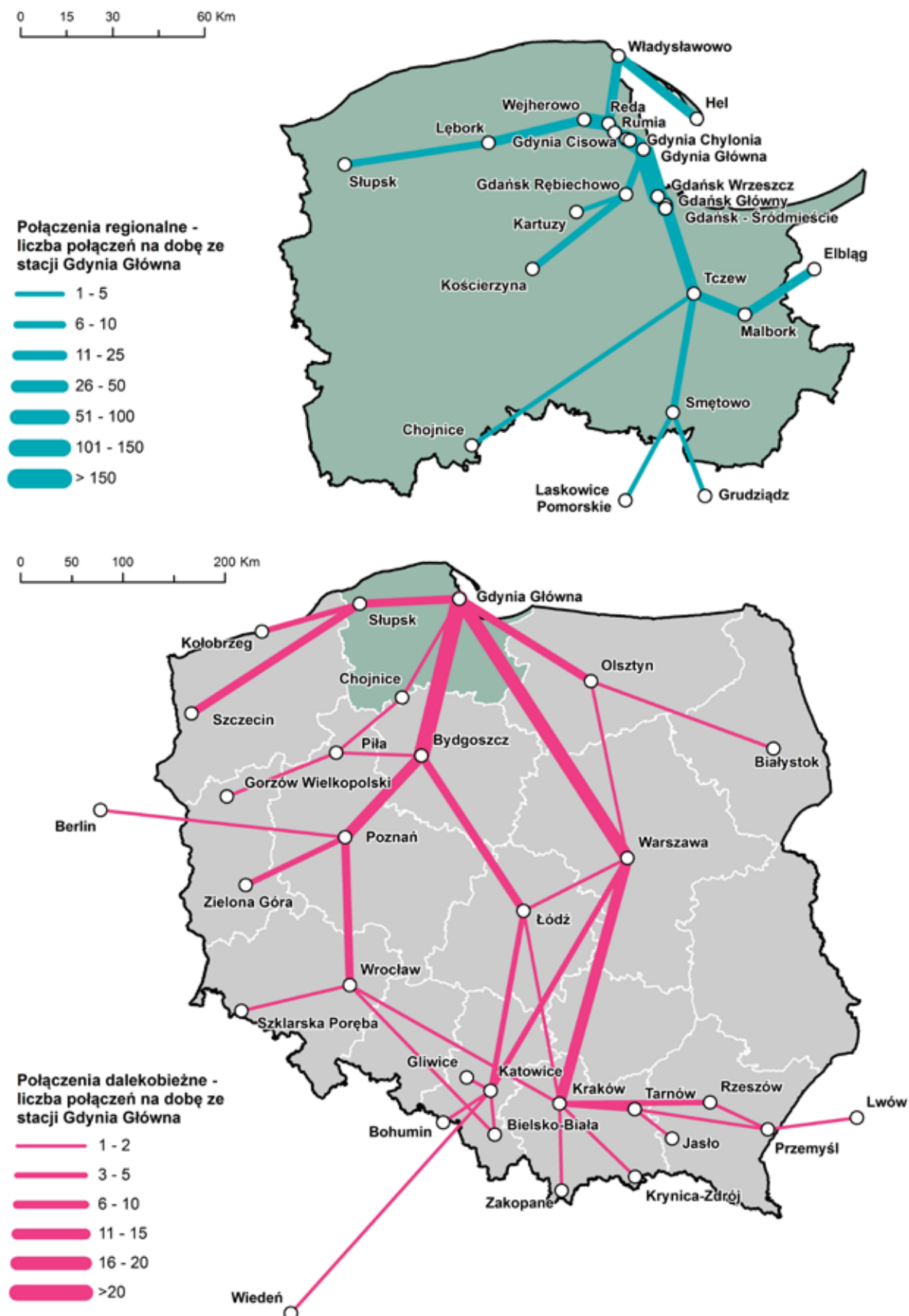


Szacowany czas dojazdu z Śródmieścia Gdyni



Rys. 15 – Dostępność transportowa w województwie pomorskim – drogi

- Układ współrzędnych: PL-92.
- Źródło: Opracowanie własne na podstawie modelu ruchu.
- Dane przestrzenne: GUGiK – Baza danych obiektów ogólnogeograficznych.



Rys. 16 – Dostępność transportowa w województwie pomorskim – połączenia kolejowe

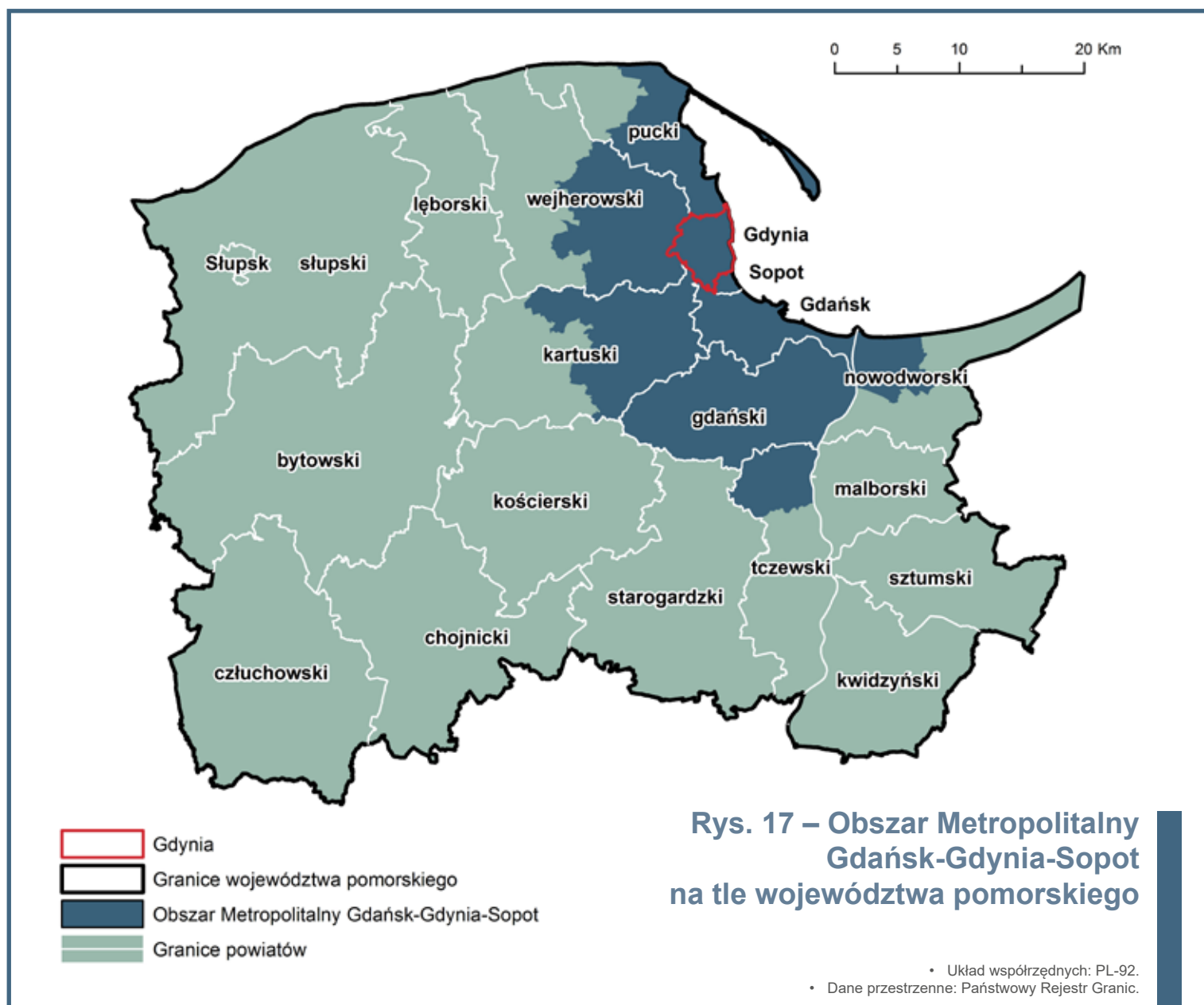
- Układ współrzędnych: PL-92.
- Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rozkład jazdy 2 IX – 20 X 2018 r. PKP PLK S.A. Stan na 28.09.2018 r.
- Dane przestrzenne: Państwowy Rejestr Granic.

2.3 GDYNIA W OBSZARZE METROPOLITALNYM

DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA

Są różne sposoby delimitacji obszaru metropolitalnego. W dalszej części pisząc o OM G-G-S. Zasięg przestrzenny obszaru metropolitalnego wynika z Planu Zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030^[12]. Granice planu obejmują tereny 3 powiatów grodzkich (Gdańsk, Gdynia i Sopot) i 8 powiatów ziemskich. W ten sposób określony obszar jest tożsamy z obszarem, na którym prowadzona jest współpraca w ramach Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot. W skład członków Stowarzyszenia wchodzi 3 miasta na prawach powiatu, 18 miast i 28 gmin.

W ten sposób określony obszar – o powierzchni 6763 km² jest zamieszkały przez ponad 1,5 miliona osób. Wskaźnik gęstości zaludnienia to blisko 222 os./km²^[10], przy gęstości zaludnienia dla województwa wynoszącej 127 os./km²^[10]. Ludność Gdyni stanowi 15,8% ludności OM G-G-S. Gdynia jest drugim ośrodkiem Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Zasięgiem swego oddziaływania obejmuje północną jego część. Jest miejscem koncentracji usług publicznych i ponadlokalnej infrastruktury społecznej, usług kultury, infrastruktury sportowej. Jest ważnym elementem systemu obrony narodowej i NATO (Marynarka Wojenna).





Rys. 18 – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot

• Układ współrzędnych: PL-92.
• Dane przestrzenne: Państwowy Rejestr Granic.

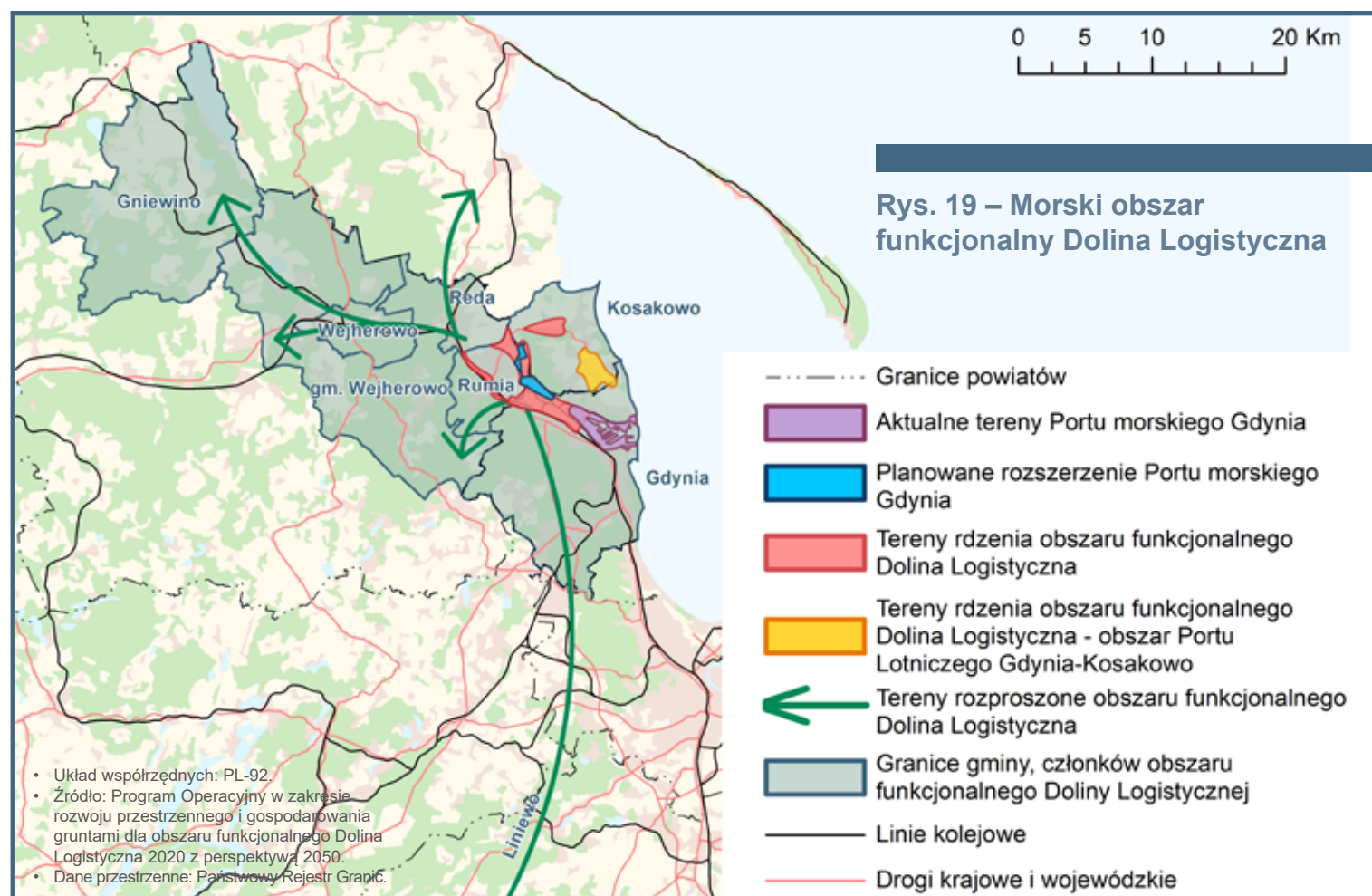
2.4 GDYNIA W OBSZARZE FUNKCJONALNYM DOLINA LOGISTYCZNA

Dolina Logistyczna to koncepcja obszaru funkcjonalnego, wypracowana w ramach projektów unijnych i EOG międzynarodowych projektów dofinansowanych z funduszy UE i EOG wpisująca się w plan i strategię krajowe, regionalne i lokalne. Zainicjowano projekt naukowy „Think Tank Dolina Logistyczna”, który wsparł wiedzę wizję kształtowania obszaru funkcjonalnego. Obszar Doliny Logistycznej ma rozwiązywać problemy przepustowości węzła miejskiego w Gdyni jednocześnie chroniąc środowisko miejskie i przyrodnicze. Koncepcja zakłada utworzenie przestrzeni przyjaznej dla aktywności gospodarczej i inwestorów ze zwartym obszarem rdzenia, od zachodnich granic Portu Gdynia do wschodnich granic miasta Reda oraz z rozproszonych terenów inwestycyjnych, leżących na obszarze gmin: Kosakowo, Wejherowo, Żarnowiec oraz miast: Reda i Wejherowo, jak również terenów wzdłuż strefy oddziaływania krajowych tras komuni-

kacyjnych, w tym tereny PSSE Żarnowiec miast Władysławowo, Puck i gminy Liniewo.

Aktywne działania samorządów lokalnych przyczyniły się do wyróżnienia inicjatywy i wpisania jej pod nazwą Dolina Logistyczna – Morska Strefa Ekonomiczna wśród 21 wskazanych w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. platform multimodalnych, które powstaną w ramach unijnej sieci korytarzy transportowych TEN-T. Obszar funkcjonalny Doliny Logistycznej obejmuje tereny 8 gmin.

Poza wymiarem geograficznym Dolina Logistyczna to płaszczyzna współpracy gmin i kluczowych podmiotów publicznych i prywatnych, instytucji, placówek i ośrodków naukowo-badawczych. Nadrzędnym celem rozwoju jest realizacja wizji Doliny Logistycznej, jako bieguny wzrostu zrównoważonego, wykorzystującego korzyści położenia na styku gospodarki narodowej z gospodarką globalną^[27].



GDYNIA

Kodem genetycznym Gdyni jest nadmorskość. Bałtyk wyznacza wschodnią granicę miasta, a także jego strefę nadbrzeżną. Na południu znajdują się zurbanizowane tereny Gdańska i Sopotu. Od północnego-zachodu Gdynia graniczy z Rumią, a od północy – z Kosakowem. Trójmiejski Park Krajobrazowy rozciąga się w centralnej i zachodniej części Gdyni. Tereny leśne Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego zajmują około 50% powierzchni Miasta^[14], wpływając na zagospodarowanie przestrzenne Gdyni i na trasy połączeń komunikacyjnych. Uwarunkowania przestrzenne prowadzą do skupienia zabudowy na stosunkowo niewielkim obszarze i jednocześnie do rozrastania się jej poza granice administracyjne.

DZIELNICE GDYNI

Gdynię tworzą 22 jednostki pomocnicze – dzielnice. Ich kształt odzwierciedla granice gmin wiejskich, łączonych od 1926 r. w miasto. Największą dziś dzielnicę – Chylonię zamieszkuje ok. 25 tys. osób, podczas gdy najmniejszą – Babie Doły - ok. 2 tys. Największy obszar zajmuje dzielnica Chwarzno-Wiczlino – 27,93 km², zaś najmniejszy – 0,63 km² dzielnica Kamienna Góra. W centralnej części znajduje się dzielnica Śródmieście, uznana za Pomnik Historii, posiadająca dualny charakter. Poza zwartą zabudowę miejską jest port i przyległe do portu tereny przemysłowe Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz tereny komunikacyjne, głównie kolejowe. W Śródmieściu trwa rozbudowa waterfrontu, częściowo w ramach rewitalizacji terenów poprzemysłowych. Dzielnicę wkoło Śródmieścia charakteryzują się dużą gęstością zabudowy i zaludnienia, która przekracza średnią gęstość zaludnienia dla Gdyni

Fotografia: Urząd Miasta



„Ostatnia mila”

Ostatnia mila to układ drogowy i kolejowy – węzły i połączenia (w tym nowe elementy zaplanowane i niezbędne do realizacji) dla połączenia terminali towarowych i pasażerskich morskiego portu Gdynia z siecią dróg krajowych oraz z siecią kolejową, które należą do transeuropejskiej sieci transportowej – TEN-T.

(1823 os./km²^[10]). Dzielnicę zewnętrzną, poza Dąbrówką, Cisową i Karwinami to tereny ekstensywnej zabudowy przeważnie jednorodzinnej, gdzie gęstość zaludnienia jest poniżej średniej dla Gdyni. Strefa nadmorska jest kluczową destynacją dla mieszkańców i turystów, co wytycza cele planu mobilności miejskiej. Strefa ta to także malownicza linia brzegowa z plażami, mołem w Orłowie, rezerwatem przyrody, infrastrukturą sportów wodnych, szczególnie żeglarstwa.

GDYNIA, POWIĄZANIA WEWNĘTRZNE

Sieć drogową w Gdyni składa się z dróg publicznych: krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych (421,6 km) i dróg wewnętrznych (939,5 km)^[13]. Największe natężenie ruchu występuje na drogach krajowych i wojewódzkich, w centrum i otoczeniu Portu morskiego Gdynia. Duże natężenie występuje w północnej części Gdyni w dzielnicach Pogórze i Obłuze. Związane jest to ograniczonym dostępem dzielnic północnych do centrum Gdyni. Transport odbywa się dwoma połączeniami drogowymi, przenoszącymi największe potoki samochodów z tych dzielnic. Są to Estakada Eugeniusza Kwiatkowskiego i ulica Pucka. Jednocześnie są to drogi dojazdowe do portu i jego zaplecza. Na tych odcinkach ruch towarowy funkcjonuje razem z ruchem miejskim. Podobnie jest z ulicą Janka Wiśniewskiego i pozostałymi ulicami pozwalającymi na dojazd do portu. Równie duże natężenie ruchu występuje w dzielnicy Chwarzno-Wiczlino na ulicy Chwarzeńskiej w kierunku węzła Gdynia Chwarzno na drodze S6.

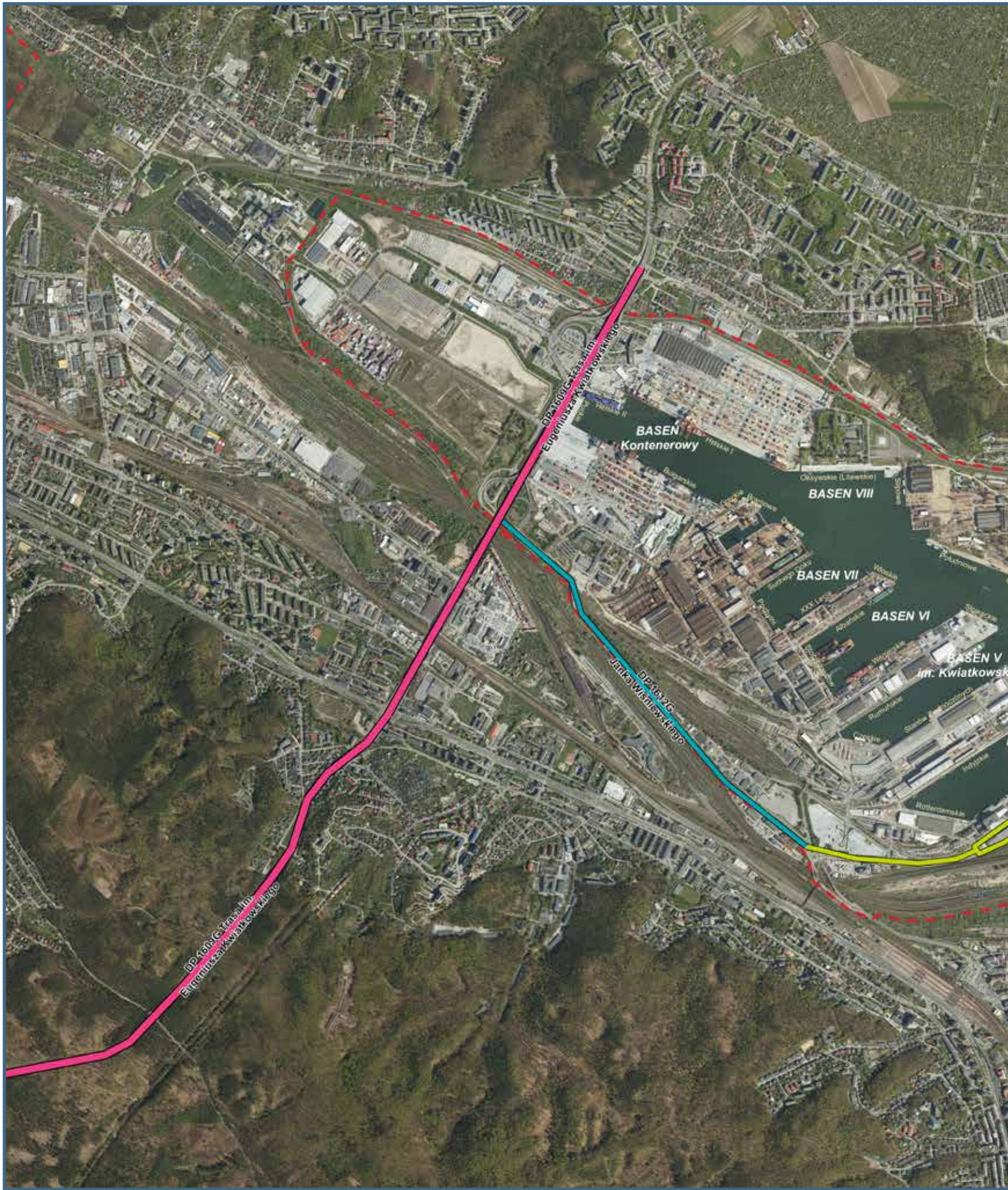
Lokalizacja portu, w centralnej części miasta, oddalonego od krajowej sieci drogowej i kolejowej wymaga budowy połączeń „ostatniej mili”, zespolonych z siecią połączeń regionalnych i lokalnych. Realizacja alternatywnych drogowych i kolejowych połączeń „ostatniej mili” jest obecnie dla Gdyni priorytetowa.

0 1 2 4 Km



Rys. 21 – Gdynia

- Układ współrzędnych: PL-92.
- Dane przestrzenne: GUGiK – ortofotomapa.

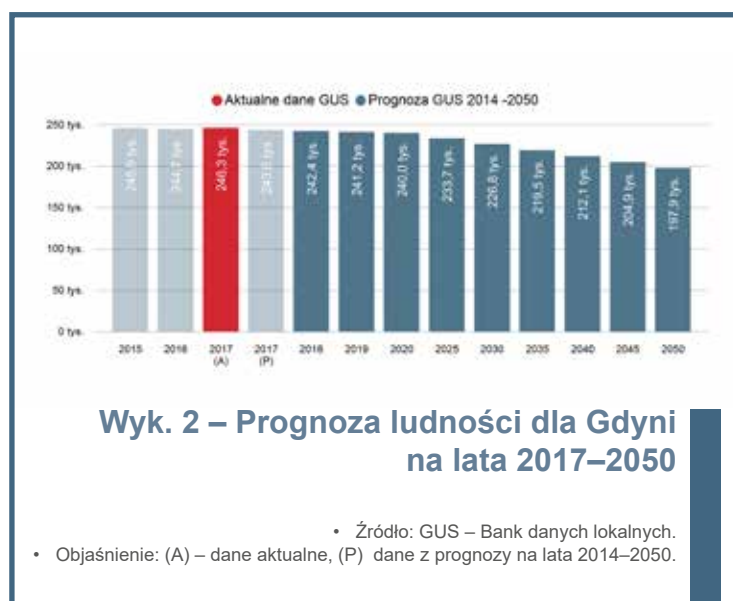


2.5 PROGNOZY ROZWOJU GOSPODARCZEGO

Analiza gospodarki gdyńskiej w perspektywie ogólnopolskiej wskazuje na jej wyraźnie morski i portowy charakter z rozwiniętym sektorem TSL (Transport-Spedycja-Logistyka). Te obszary gospodarki miasta decydują o przyszłej konkurencyjności miasta i regionu (Inteligentna Specjalizacja Pomorza – technologie portowo-logistyczne). Prognozy dla gospodarki morskiej i sektora TSL są optymistyczne. Katalizatorem rozwoju technologii portowo-logistycznej jest port morski – „silnik wzrostu”.

Komisja Europejska, Międzynarodowy Fundusz Walutowy i Ministerstwo Finansów RP przyjęły optymistyczne prognozy rozwoju gospodarczego Polski – 2-3% wzrostu rocznie do 2030 r. i 1-2% - do 2050 r. Prognozy nie obrazują zmian w ujęciu lokalnym, gdzie trend będzie wyższy od wskaźników ogólnopolskich.

Sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego i wzmacnianie spójności gospodarczej w obszarze UE jest jednym z celów transeuropejskiej sieci transportowej.

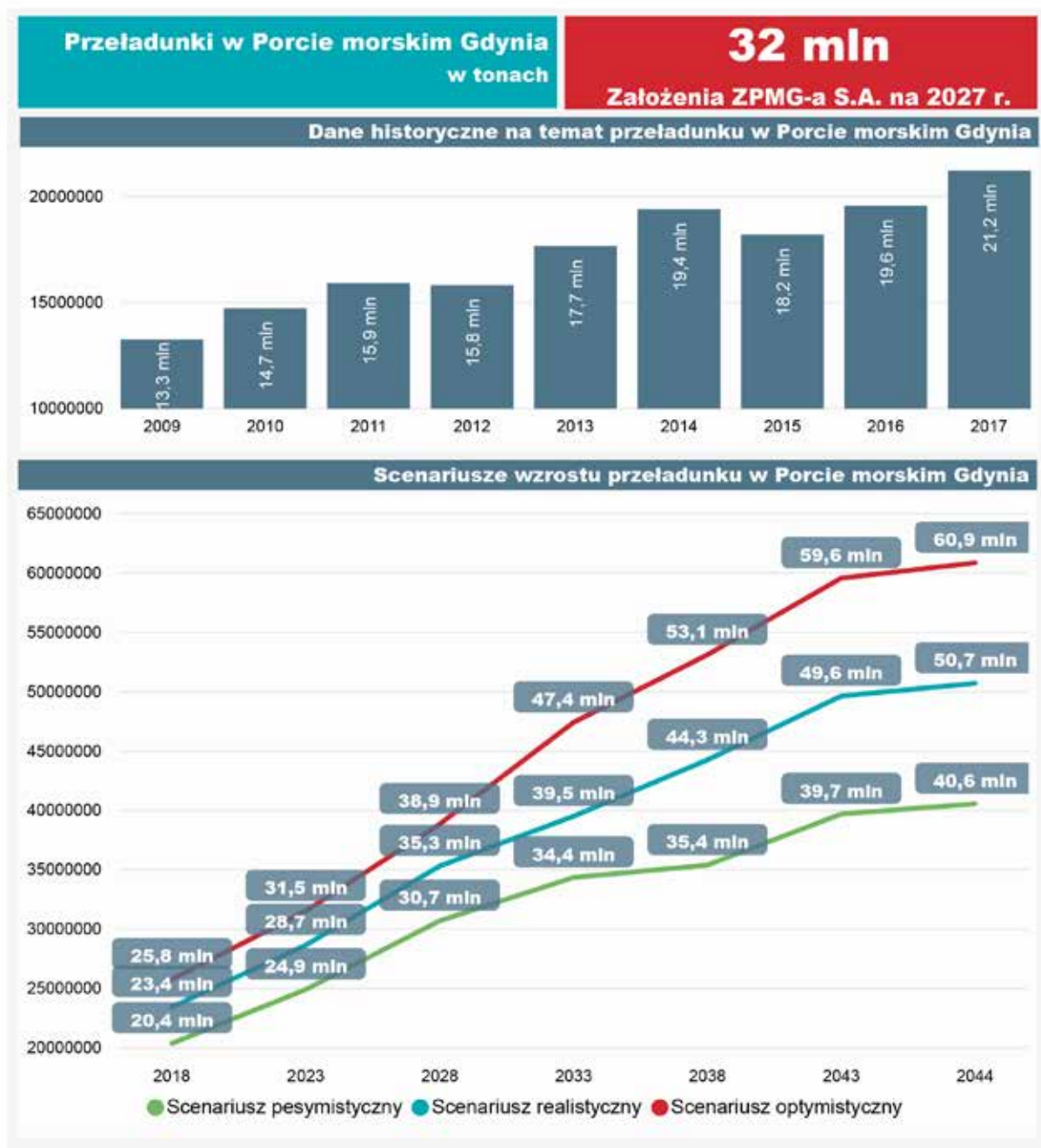


Fotografia: M. Sałatowski



Wyk. 3 – Prognozy PKB dla Polski

• Źródło: Źródła danych prezentowanych na wykresie, umieszczono w bibliografii pod numerami 18-20.



Wyk. 4 – Prognozy przeładunku w Porcie morskim Gdynia

• Źródło: Źródła danych prezentowanych na wykresie, umieszczono w bibliografii pod numerami 21-23.

PROGNOZY PRZEŁADUNKU W PORCIE GDYNIA

Od lat obserwowany jest ciągły wzrost przeładunku towarów w portach morskich. Ma na to wpływ globalna tendencja wzrostu transportu morskiego, wysoki wskaźnik wzrostu gospodarki narodowej oraz poprawiająca się dostępność (konkurencyjność) portu morskiego. W latach 1970–2014 masa transportowanych towarów wzrosła blisko czterokrotnie. W roku 2015 przeładowano o 1,8% więcej towarów w stosunku do roku 2014. Natomiast w roku

2016 przeładowano 2,6% więcej towarów niż w roku poprzednim. Szacuje się, że roczna stopa wzrostu wielkości handlu (transportu) morskiego na świecie w latach 2017–2022 wyniesie 3,2%^[16].

Dla portu morskiego Gdynia istnieją różnorodne prognozy dotyczące przyszłych przeładunków w wielu horyzontach czasowych. Powyżej zaprezentowano wybrane prognozy oraz rzeczywiste przeładunki w gdyńskim porcie w latach 2009–2017. W roku 2018 w gdyńskim porcie przeładowano 23,5 mln ton^[17].





3

**KSZTAŁTOWANIE SIĘ
WIZJI WĘZŁA MIEJSKIEGO
W WYNIKU REALIZACJI
PROJEKTÓW EUROPEJSKICH**

3.1 PROJEKTY UNIJNE I INNE

Uczestnictwo Gdyni w programach współpracy europejskiej, głównie bałtyckiej, pozwoliło wypracować strategiczne cele rozwoju miasta. Pozyskano poparcie naszych współpartnerów z krajów unijnych i podmiotów wspierających. Kapitał ten umożliwił włączenie ważnych dla Gdyni projektów do **Planu Pracy Korytarza Bałtyk-Adriatyk (Plan Pracy)**. Ogółem, **Plan Pracy** zawiera 23 projekty do realizacji na terenie Gdyni.

WATERFRONT URBAN DEVELOPMENT

Okres realizacji projektu: 1998 – 2001

Program: INTERREG II C / PHARE CBC

Projekt wskazał potencjał Mola Południowego i Basenu Prezydenta do rozwoju żeglugi przybrzeżnej i żeglugi

wycieczkowej, głównie poprzez przywrócenie funkcji morskich obiektom i nabrzeżom, wykorzystywanym obecnie w innych jak morskie celach.

Ustalenia projektu Waterfront Urban Development potwierdza projekt 1231: „Przebudowa południowego wejścia do Portu Gdynia”, służący stworzeniu warunków do obsługi statków wycieczkowych w Basenie Prezydenta.

Fotografia: K. Niżnik



SEBTRANS-LINK

Okres realizacji projektu: 2005

Program: INTERREG IIIB / PHARE CBC

Projekt wskazał optymalną lokalizację publicznego terminala promowego służącego rozwojowi linii promowej Gdynia-Karlskrona i innych połączeń promowych Gdyni.

Aktualność projektu SEBTrans Link potwierdza projekt 1213: „Budowa publicznego terminalu promowego w porcie Gdynia”.

Materiały projektowe: Gmina Miasta Gdyni



Rys. 23 – Połączenia w ramach projektu SEBTrans-Link

- Układ współrzędnych: PL-LAEA.
- Źródło: Baltic Link Final Report, SEBTrans-Link, listopad 2005 r.
- Dane przestrzenne: EUROSTAT, GISCO – NUTS 2013.



Rys. 24 – Koncepcja lokalizacji nowego Terminalu Promowego w Gdyni

- Układ współrzędnych: PL-92.
- Źródło: Baltic Link Final Report, SEBTrans-Link, listopad 2005 r.
- Dane przestrzenne: GUGiK – Ortofotomapa.

ADRIATYK-BAŁTYK LANDBRIDGE (A-B LANDBRIDGE)

Okres realizacji projektu: 2006–2007

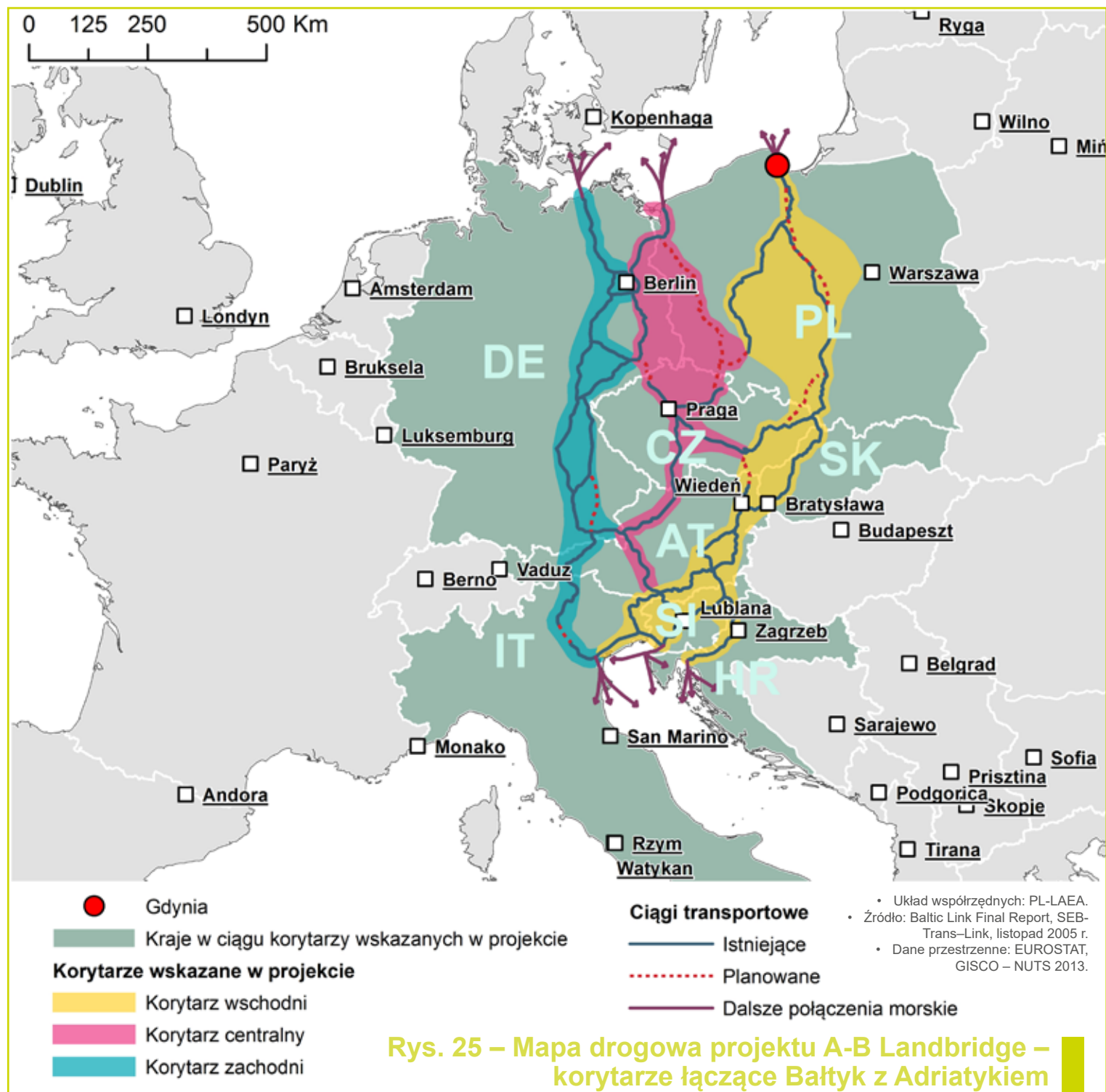
Program: INTERREG IIIB CADSES

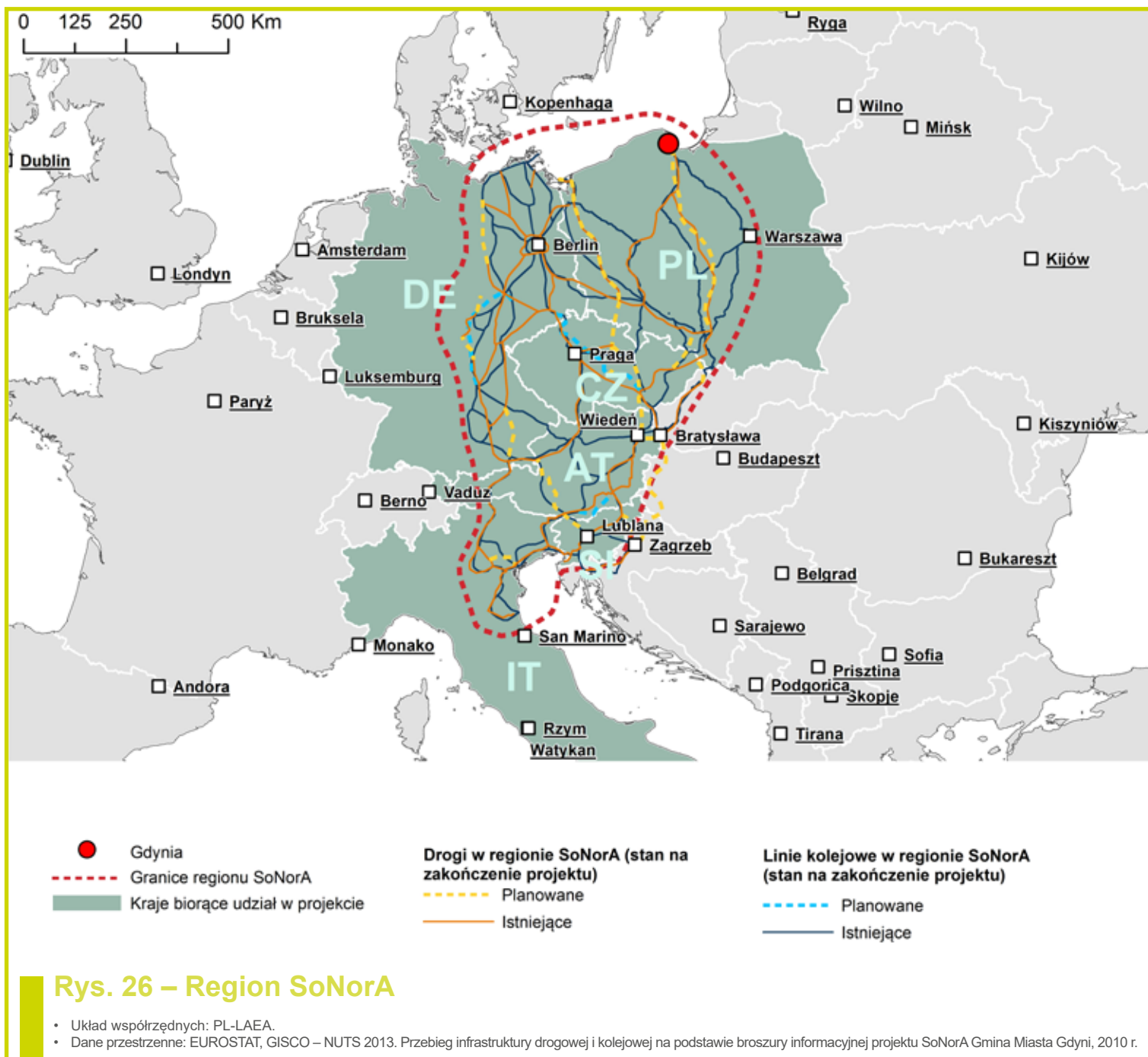
Projekt po raz pierwszy wskazał potencjał rozwinięcia dotychczasowych tzw. *paneuropejskich korytarzy transportowych*, ustalonych w 1994 r. (w tym częściowo „paneuropejskiego” korytarza nr VI (Gdańsk-Brno/Żylna)

bez udziału Gdyni – w multimodalny i w pełni paneuropejski korytarz o trzech odnogach, w tym dwóch na terenie Polski, opartych o porty morskie Gdańsk i Gdynia oraz Szczecin/Świnoujście.

Gdynia zaprosiła do współdziałania w projekcie A-B Landbridge partnerów ze Szwecji, którzy zgłosili postulat przedłużenia A-B Landbridge z Gdyni na teren Szwecji.

Aktualność projektu potwierdza unijny dokument *Studium Korytarza Bałtyk-Adriatyk*, oparte o projekt „A-B Landbridge”.





SOUTH-NORTH AXIS (SONORA)

Okres realizacji projektu: 2008–2012

Program: INTERREG Europa Środkowa 2007–2013

Projekt SoNorA był kontynuacją A-B Landbridge, wypracowując konkretne łańcuchy logistyczne Północ-Południe Europy i zgłaszając innowacyjne rozwiązania problemów przepustowości węzłów i tras komunikacyjnych.

Jednym ze rezultatów SoNorA na zwiększenie atrakcyjności, przepustowości i wzrostu w strefie bez-

pośredniego oddziaływania portu morskiego Gdyni było rozwinięcie współpracy Gdyni z gminami sąsiednimi, tworzącymi bezpośrednio zaplecze portu morskiego Gdynia. Zawarto porozumienie o utworzeniu **Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego „Dolina Logistyczna”**, podnoszącego potencjał i atrakcyjność MEGA Gdańsk, Gdynia, Sopot.

Gdynia zaprosiła do współdziałania w projekcie SoNorA partnerów ze Szwecji.

Aktualność projektu SoNorA potwierdza m. in. projekt 1227: „Rozwój Platformy Multimodalnej „Dolina Logistyczna”.

BOTHNIAN GREEN LOGISTIC CORRIDOR (BGLC)

Okres realizacji projektu: 2011–2014

Program: INTERREG Region Morza Bałtyckiego 2007–2013

Aktywność partnerów szwedzkich, wspierających Gdynię w projektach: A-B Landbridge i SoNorA zaowocowała wypracowaniem idei tzw. zielonego korytarza transportowego (ang. *Green Corridor*), łączącego główne trasy komunikacyjne Półwyspu Skandynawskiego z korytarzami transportowymi Europy Środkowej, w tym Polski.

Gdynia była jedynym polskim partnerem projektu, co umożliwiło opracowanie łańcucha logistycznego:

- Korytarz A2A (Atlantyk-Adriatyk), łączący Norwegię i Szwecję z korytarzem Bałtyk-Adriatyk – autostradą morską Gdynia-Karlskrona
- Korytarz B2B (Morze Barentsa-Bałkany) łączący Norwegię-Finlandię z korytarzem Bałtyk-Adriatyk – połączeniem morskim trasy E75 – przez Gdynię

Aktualność projektu BGLC potwierdza unijny wymóg, aby korytarze sieci bazowej TEN-T spełniały wysokie wymagania przyjęte przez zielone korytarze.

Koncepcja Zielonych Korytarzy

To wizja transportu zintegrowanego, która zakłada wzajemne uzupełnianie się żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, kolei, żeglugi śródlądowej i transportu drogowego, aby umożliwić wybór transportu przyjaznego środowisku naturalnemu. Na trasie tych korytarzy będą znajdowały się odpowiednie obiekty przeładunkowe zlokalizowane w strategicznych miejscach (takich jak porty morskie, porty śródlądowe, stacje rozrządowe i inne właściwe terminale i urządzenia logistyczne) oraz punkty zaopatrzenia w różne formy ekologicznego napędu^[25].



Rys. 27 – Botnicki Zielony Korytarz Logistyczny wraz z przedłużeniami

• Układ współrzędnych: PL-LAEA.
• Dane przestrzenne: EUROSTAT, GISCO – NUTS 2013. Przebiegi korytarzy: opracowanie własne na podstawie Bothnian Green Logistic Corridor – Gdynia Green Gateway.

NORDA PÓŁNOCNY BIEGUN WZROSTU

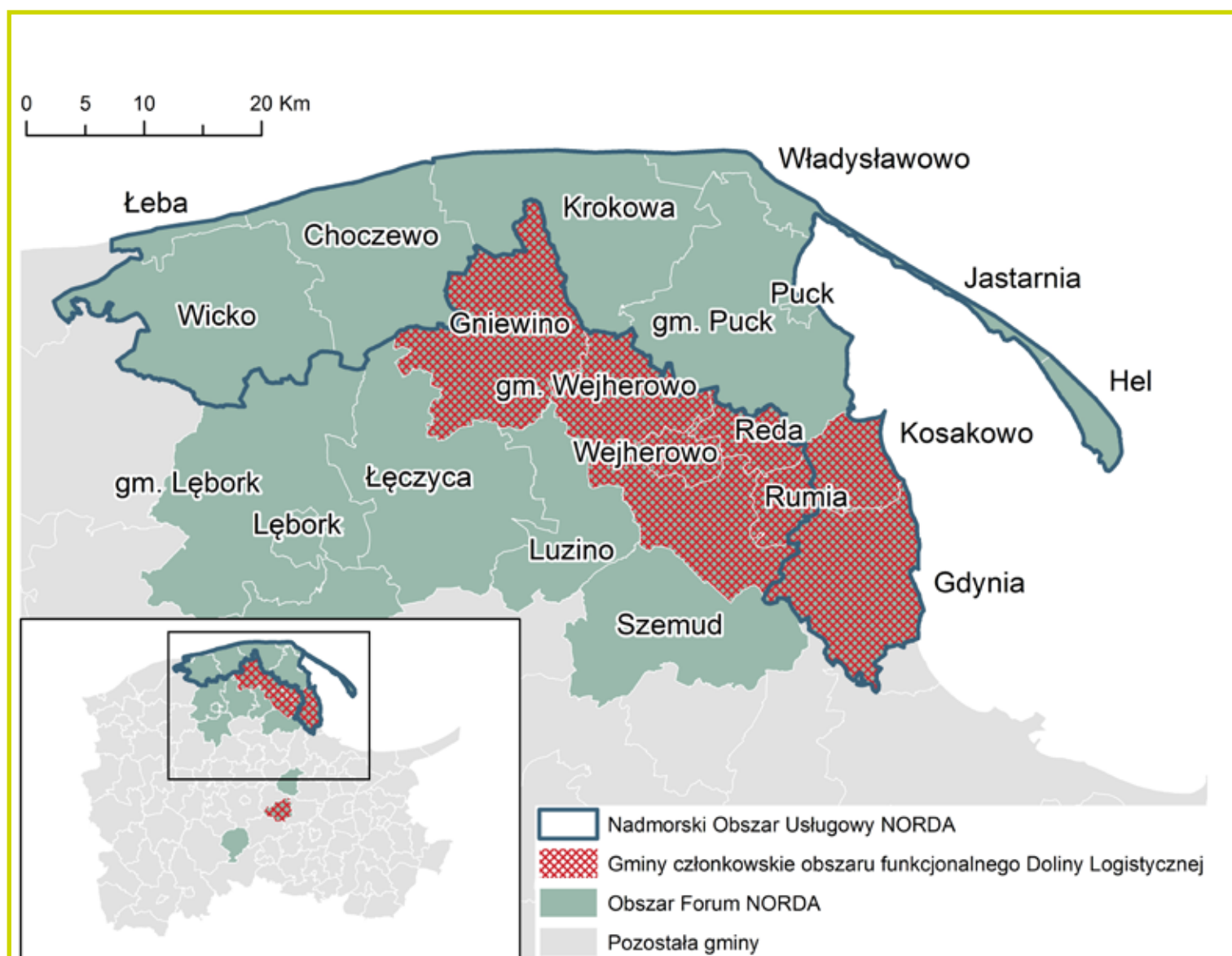
Okres realizacji projektu: 2014–2016

Projekt dofinansowany m.in. z funduszy norweskich i EOG

Projekt służył rozwinięciu inicjatywy z 2011 r.: Metropolitalne Forum Wójtów, Burmistrzów, Prezydentów i Starostów NORDA. Uzgodniono i przyjęto strategicz-

ne cele rozwojowe w obszarach: „Dolina Logistyczna” i Nadmorski Obszar Usługowy. Rezultatem projektu było opracowanie strategii rozwoju zrównoważonego dla tych obszarów oraz szczegółowych programów operacyjnych.

Aktualność projektu NORDA potwierdza m. in. projekt 1227: „Rozwój Platformy Multimodalnej „Dolina Logistyczna”.



Rys. 28 – Obszar Forum NORDA, NOU NORDA i gminy obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna

• Układ współrzędnych: PL-92.
• Dane przestrzenne: Państwowy Rejestr Granic.

DYNAMIC CITIZENS @CTIVE FOR SUSTAINABLE MOBILITY – CIVITAS DYNAMO

Okres realizacji projektu: 2012–2016

Program: Siódmy Program Ramowy w zakresie badań i rozwoju technologicznego

Uczestnictwo Gdyni w projekcie umożliwiło opracowanie tzw. Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni (i obszaru funkcjonalnego Miasta), odpowiadającego wytycznym Planu Działania dla Mobilności Miejskiej UE.

Aktualność projektu DYNAMO wynika z rekomendowanego przez Unię Europejską wprowadzania w miastach – węzłach TEN-T Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. *Sustainable Urban Mobility Plan*) – SUMP. SUMP dla Gdyni obowiązuje do 2025 r.



Fotografia: Urząd Miasta Gdyni

Fotografia: M. Bejm



3.2 PROJEKTY W TRAKCIE REALIZACJI

TENTacle – wykorzystanie korytarzy sieci bazowej TEN-T dla dobrobytu, wzrostu i spójności (ang. *Capitalising on TEN-T core network corridors for prosperity, growth and cohesion*). Status „projekt flagowy” dla Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego.

Okres realizacji projektu: 2016–2019

Program: INTERREG Region Morza Bałtyckiego 2014–2020

Projekt służy rozwinięciu i powiązaniu (4) korytarzy sieci bazowej TEN-T w regionie Morza Bałtyckiego w jeden multimodalny, spójny i otwarty obszar transportowy, służący integracji, spójności i rozwojowi społeczno-gospodarczemu w regionie.

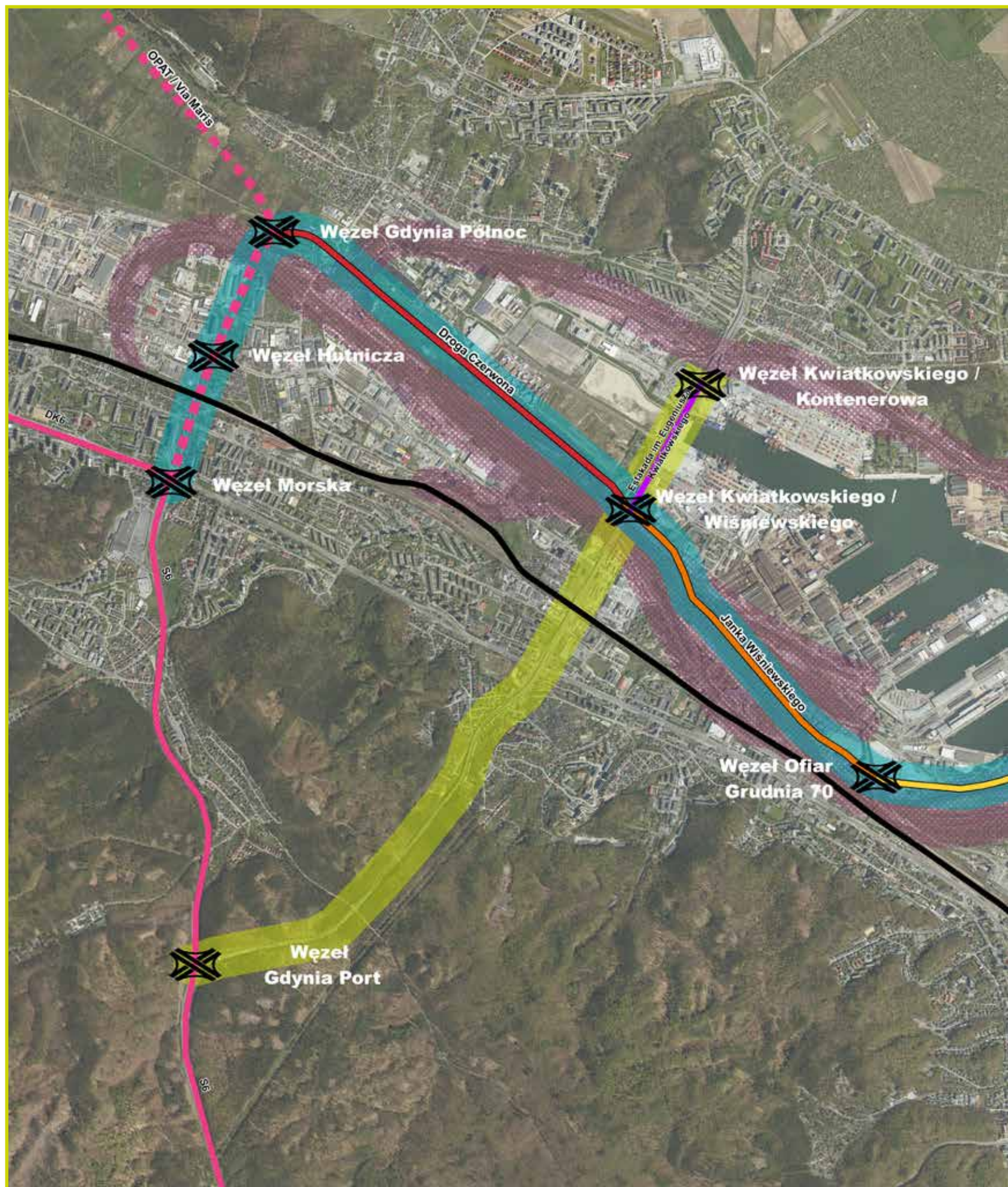
Celem Miasta Gdyni w projekcie jest wsparcie wzrostu i potencjału gospodarczego miasta i portu jako kluczowego wejściowego i wyjściowego węzła w Korytarzu Bałtyk-Adriatyk. Projekt promuje niskoemisyjne rozwiązania dla transportu towarowego w otoczeniu portu,

tak żeby bilansować intermodalności i interoperacyjności z jednej strony, a zrównoważoną mobilność miejską z drugiej. Wykorzystanie renty położenia w korytarzu TEN-T dla Gdyni i gdyńskiego portu jest najważniejsze w kontekście wzrostu gospodarczego, zrównoważonego rozwoju i spójności terytorialnej. W ramach projektu przewidziano następujące zadania do wykonania:

- Analiza wąskich gardeł i brakujących połączeń na odcinku ostatniej mili z perspektywy interoperacyjności i zrównoważonego systemu mobilności miejskiej;
- Prognoza ruchu na terenie miasta i gmin sąsiednich;
- Studium ostatniej mili dla węzła sieci bazowej TEN-T Gdynia;
- Wsparcie zarządzania ruchem towarowym pomiędzy terminalami w porcie i centrami logistyczno-dystrybucyjnymi, położonymi w zapleczu portu;
- Analiza potencjału rozszerzenia korytarza na północ z wykorzystaniem autostrad morskich i rozwój obszaru oddziaływania (Gdynia, Tczew, Bydgoszcz, Łódź).



Fotografia: M. Salatowski





Legenda



Istniejące i planowane do budowy lub rozbudowy węzły drogowe istotne dla połączenia ostatniej mili Korytarza Bałtyk-Adriatyk z portem

Planowane do budowy lub rozbudowy drogowe i kolejowe połączenia ostatniej mili

Planowana OPAT / Via Maris



Planowana Droga Czerwona



Planowana do rekonstrukcji do pełnych wymagań TEN-T Estakada Kwiatkowskiego



Modernizacja ul. Janka Wiśniewskiego



Modernizacja ul. Polskiej



Połączenie drogowe planowanego Portu Zewnętrznego



Linie kolejowe nr 201 i 202 w sieci TEN-T obecnie w trakcie prac projektowych związanych z ich modernizacją

Połączenia ostatniej mili



Ostatnia mila - planowane połączenia drogowe łączące port z krajowym układem drogowym



Ostatnia mila - istniejące połączenia drogowe łączące port z krajowym układem drogowym



Ostatnia mila - połączenia kolejowe łączące port z krajowym układem kolejowym, w tym Stacja Gdynia Port

Rozbudowa portu



Planowany Port Zewnętrzny



Lokalizacja publicznego terminalu promowego

Rys. 29 – Ostatnia mila infrastruktury transportowej Korytarza Bałtyk-Adriatyk

Układ współrzędnych: PL-92.

Źródło:

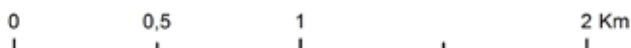
Plan pracy Koordynatora Europejskiego dla korytarza Bałtyk-Adriatyk, 2018 r.,

Budowa drogi łączącej Port Morski w Gdyni z siecią dróg krajowych w ramach projektu pn.: „Norda – Północny Bieg Wzrostu” – Koncepcja wielobranżowa - Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego, 2016 r.,

Studium ostatniej mili dla węzła sieci bazowej TEN-T Gdynia, odpowiadającego inwestycjom spójnym z Planem Pracy Korytarza Bałtyk-Adriatyk w ramach projektu TENTacle. Dokument 2, 2018 r.

Dane przestrzenne: GUGiK - Baza Danych Obiektów Topograficznych 10k, Ortofotomapa.

Skala: 1 : 25 000



PLAN PRACY

Dla terminowego i pełnego wykonania inicjatywy „korytarze sieci bazowej TEN-T” ustanowiona została instytucja europejskiego koordynatora korytarza. Koordynator europejski działa w imieniu i na rzecz Komisji Europejskiej. Mandat koordynatora europejskiego dotyczy, odpowiednio, pojedynczego korytarza sieci bazowej lub realizacji ERTMS lub realizacji autostrad morskich.

Koordynator europejski korytarza ustala Plan Pracy podlegający zatwierdzeniu m. in. przez wszystkie kraje leżące na trasie korytarza.

Plan Pracy zawiera m. in. listę projektów, służących osiągnięciu wszystkich wymagań unijnych dla korytarza, pozwalających na powstanie jednolitego obszaru transportu obejmującego wszystkie kraje unijne.

Wśród wskazanych dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk projektów znajdują się 24 projekty dotyczące węzła miejskiego Gdynia.

L.p.	Kod projektu	Nazwa projektu	
1	1050	Poprawa połączenia kolejowego do Portu Morskiego w Gdyni	
2	1060	Modernizacja linii kolejowej E-65/C-E 65 na odcinku Warszawa-Gdynia, obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia	
3	1149	Rekonstrukcja Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni do pełnych wymogów TEN-T	
4	1150	Budowa Obwodnicy Północnej Trójmiasta (prace częściowo wpływające na połączenie ostatniej mili Portu Gdynia)	
5	1167	Droga Czerwona w Gdyni (od ul. Janka Wiśniewskiego do Obwodnicy Trójmiasta/skrzyżowania ulicy Morskiej)	
6	1168	Dalsza integracja i modernizacja dróg krajowych i połączeń autostradowych z infrastrukturą portową	
7	1213	Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia	
8	1214	Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia, faza I-III	
9	1215	Przebudowa obszarów nabrzeży w Porcie Gdynia, faza II-III	
10	1216	Zintegrowany system nawigacyjny, w tym e-Navigator	
11	1218	Przebudowa połączenia kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia	
12	1219	Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków	

13	1221	Budowa nowej infrastruktury na poszerzonych terenach Portu	
14	1222	Przebudowa obszarów nabrzeży w Porcie Morskim Gdynia, faza IV	
15	1223	Dalsze przystosowanie infrastruktury dostępu morskiego do nowej infrastruktury wybudowanej na poszerzonych terenach portu	
16	1224	Podniesienie przepustowości linii kolejowych w granicach administracyjnych Portu Morskiego Gdynia zgodnie z wymaganiami TEN-T	
17	1225	Integracja portu i zaplecza portu, zwłaszcza poprzez terminale intermodalne	
18	1226	Wdrożenie „Port Community System” i integracja systemów IT w porcie w celu podniesienia efektywności obsługi ciężkich ładunków i samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia	
19	1227	Rozwój Platformy Multimodalnej „Dolina Logistyczna”	
20	1231	Przebudowa południowego wejścia do Portu Gdynia	
21	1404	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia – w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/ GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego - Faza II	
22	1409	Budowa infrastruktury systemu GSM-R na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS, faza I – prace przygotowawcze	
23	1505	Rozmieszczenie infrastruktury paliw alternatywnych – bunkrowanie paliwem LNG i zasilanie statków w energię elektryczną	
24	1530	Budowa infrastruktury systemu GSM-R na liniach kolejowych PKP PLK S.A. w ramach NPW ERTMS	

Legenda:



Projekty kolejowe



Projekty morskie
(dostęp drogowy do portu)



Projekty morskie
(dostęp kolejowy do portu)



Projekty morskie
(port morski)



Projekty morskie
(Dolina Logistyczna)



ERTMS



Projekty innowacyjne

Legenda

Numer i orientacyjna lokalizacja projektu

-  Projekty morskie (port morski)
-  Projekty morskie (dostęp drogowy do portu)
-  Projekty morskie (dostęp kolejowy do portu)
-  Projekty morskie (Dolina Logistyczna)
-  Projekty morskie (infrastruktura na poszerzonych terenach portu)
-  Projekty kolejowe
-  Projekty ERTMS
-  Projekty innowacyjne

Znane lokalizacje projektów:

-  Projekt 1219
-  Projekt 1149
-  Projekty: 1150, 1167, 1168
-  Projekty: 1213, 1215
-  Projekt 1214
-  Projekt 1226 (w granicach całego portu)
-  Projekty: 1225, 1227
-  Projekty: 1050, 1218

Rys. 30 – Projekty realizowane w ramach prac związanych z Korytarzem Bałtyk-Adriatyk sieci TEN-T w Gdyni

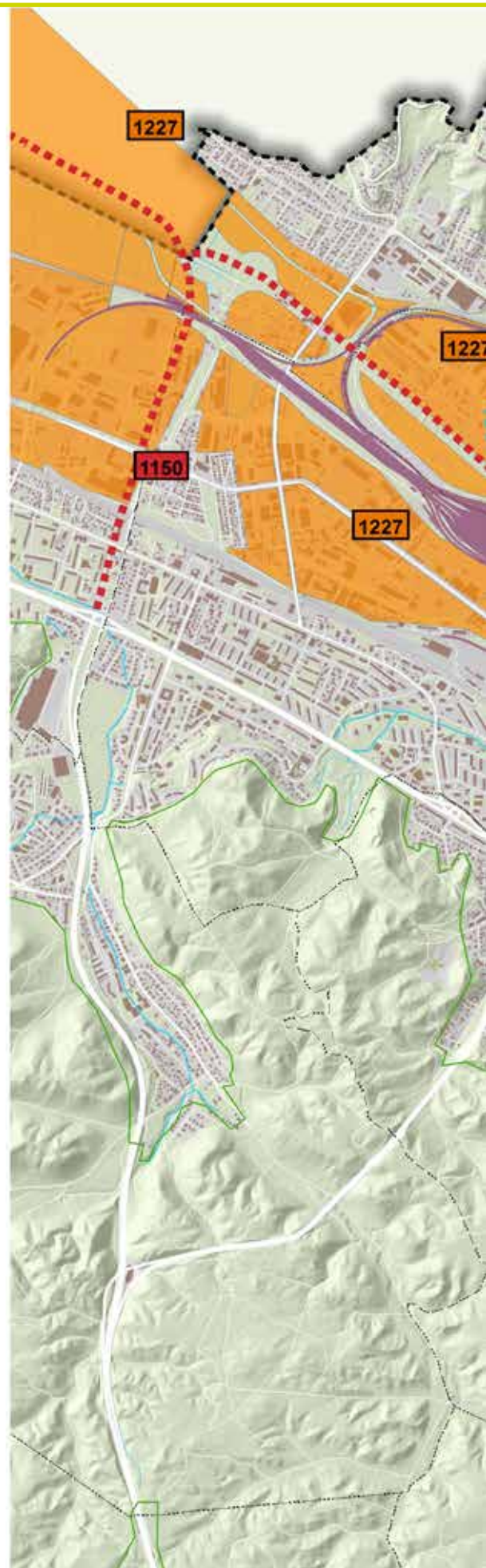
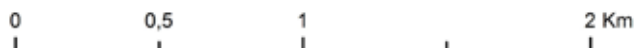
Układ współrzędnych: PL-92.

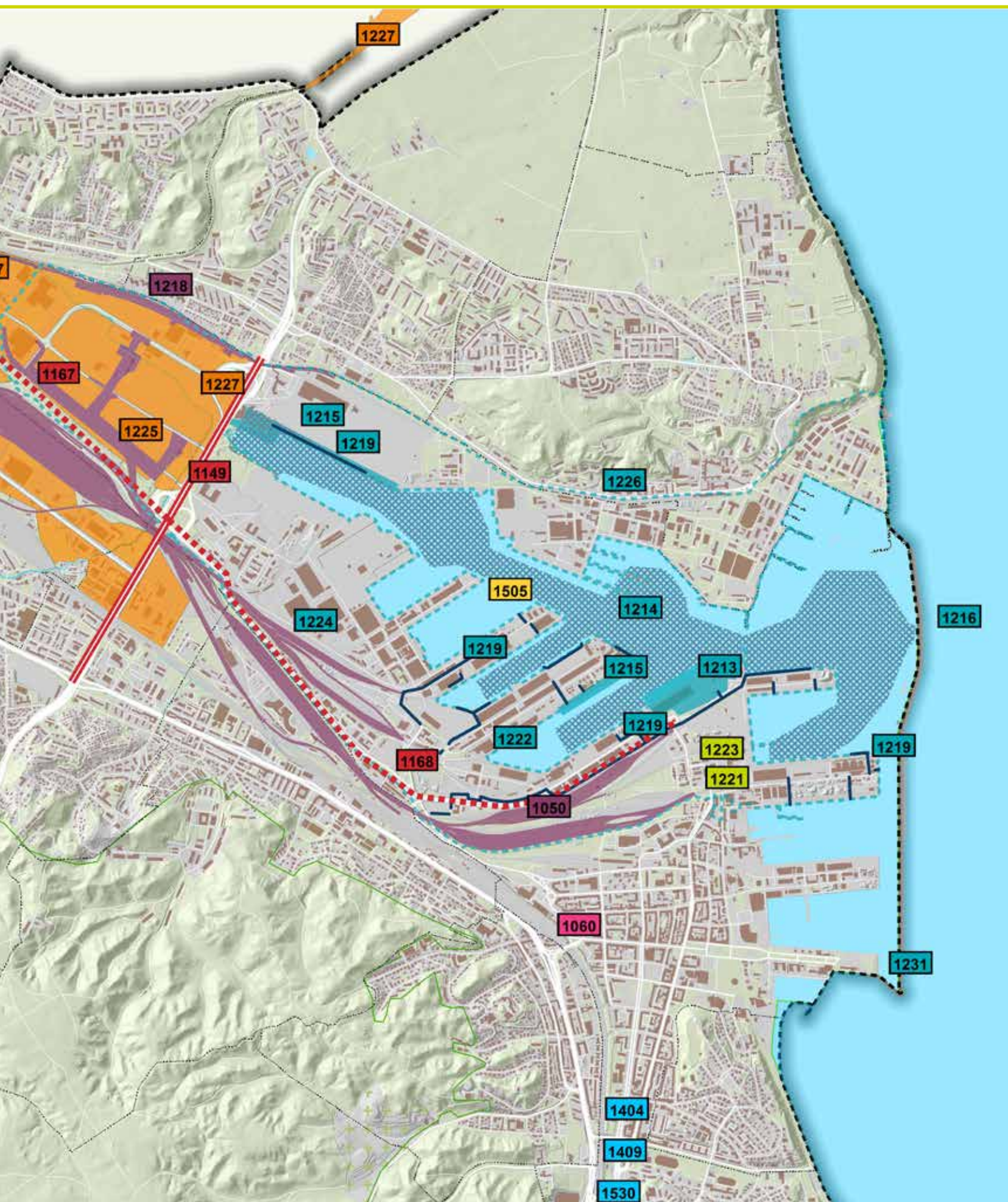
Źródło:

Plan pracy Koordynatora Europejskiego dla korytarza Bałtyk-Adriatyk, 2018 r. Aneks C.2
Projekty do rozwoju w korytarzu Bałtyk-Adriatyk w Polsce.

Dane przestrzenne: GUGiK - Ortofotomapa.

Skala: 1 : 25 000



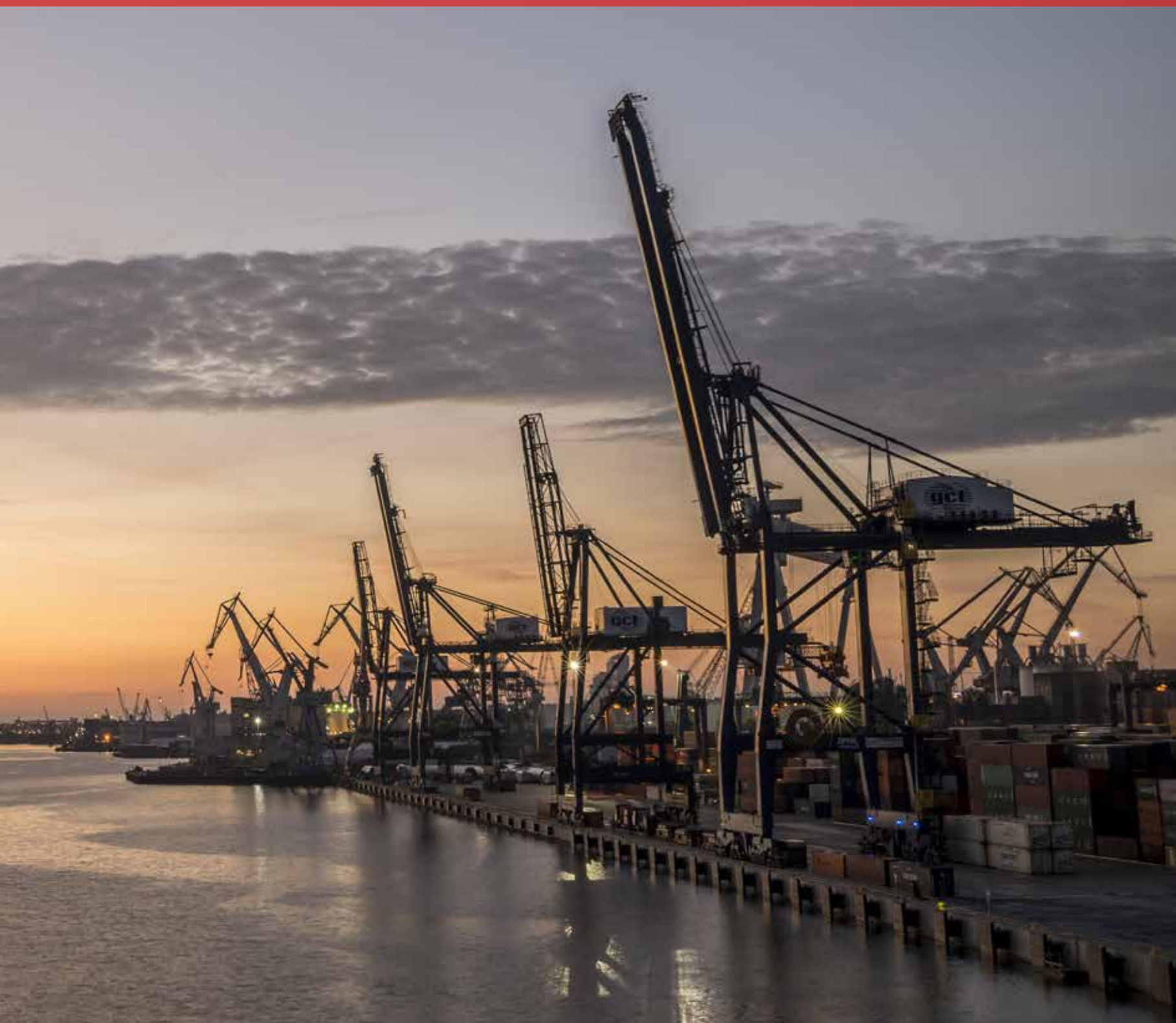




Fotografia: W. Jakubowski

4

WĘZŁ MIEJSKI GDYNIA W ROKU 2030



4.1 ROZWÓJ WĘZŁA MIEJSKIEGO DO ROKU 2030 – WIZJA, PROGNOZY I ZAŁOŻENIA

WIZJA

Węzeł miejski Gdynia w roku 2030 roku to perspektywa, w której cele rozwojowe są zdefiniowane.

WIZJA GDYNI W ROKU 2030

Nowoczesne miasto o bardzo wysokiej jakości życia w skali kraju i Europy, w pełni wykorzystujące potencjał swego położenia^[28].

To jest wizja ambitna i taką musi być, bo Gdynia ma potencjał węzła transportowego ważnego dla regionu Morza Bałtyckiego, Europy i świata. Dzięki realizacji licznych projektów europejskich, Gdynia posiada wiedzę i doświadczenie jak skutecznie realizować projekty rozwojowe oraz pozyskiwać poparcie i środki na ich realizację. Kapitał ten będzie nieoceniony w debatach nad rozwojem sieci TEN-T w Polsce (2023 r.). Wizja węzła miejskiego Gdyni podąża za wizją konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu przyjętą w Białej Księdze Transportu^[29]. Na rok 2030 określono konkretne cele: zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim i przeniesienie 30% transportu (na odległościach powyżej 300 km) na transport kolejowy lub wodny. Założenia Białej Księgi przyjmują plany i strategie krajowe, regionalne i lokalne. Na przykład w wymiarze krajowym zakłada się zwiększenie udziału transportu wodnego śródlądowego i kolejowego^[30].

PRIORYTET I CEL DLA WĘZŁA MIEJSKIEGO GDYNI W ROKU 2030:

Miasto wygodne do życia i przemieszczania się, doskonale skomunikowane pomiędzy dzielnicami, jak i z otoczeniem, zapewniające szybki, proekologiczny dostęp do miejsc pracy, usług, rekreacji i wypoczynku^[28].

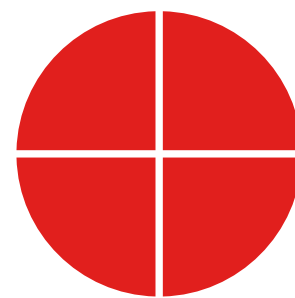
PROGNOZY

Prognozy dotyczące gospodarki wskazują na ciągły wzrost PKB dla Polski w okresie do roku 2030.

Gdynia jako jeden z silników napędowych polskiej gospodarki, ma znaczny wpływ na generowanie PKB dla kraju i osiąga znacznie wyższe wyniki niż średnia dla kraju. Prezentując zmiany systemu transportowego założono, że korzystne prognozy dotyczące gospodarki znajdą odzwierciedlenie w przyszłych wynikach ekonomicznych kraju. Pozwoli to realizować scenariusz dla województwa pomorskiego: „Wiatr w żagle”^[31], w którym dostępność środków rozwojowych i dostępność transportowa regionu będą pozytywnym impulsem do osiągnięcia wizji nowoczesnego miasta. Prognoza na lata 2014–2050^[32] zakłada zmniejszenie liczby ludności Gdyni w roku 2030, ale w skali umiarkowanej. Procesy demograficzne spowodują presję na rozwój terenów mieszkaniowych i lepsze powiązania wewnętrzne między dzielnicami i najbliższym otoczeniem.

ZAŁOŻENIA

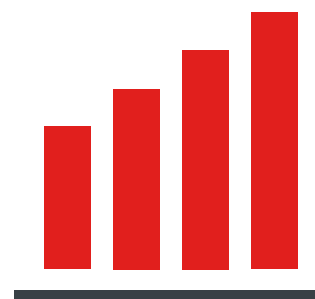
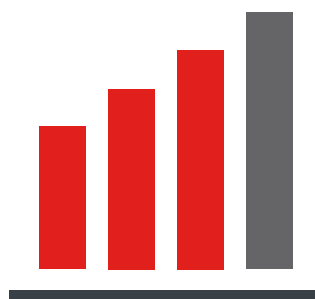
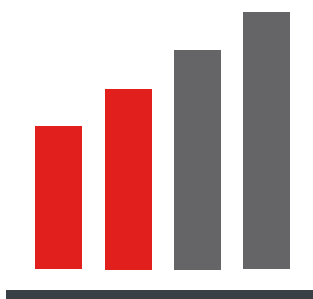
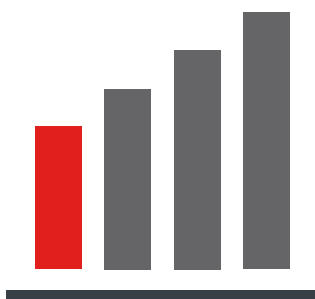
Opracowując mapy węzła transportowego Gdynia w 2030 r. przyjęto, że wzrost gospodarczy i potencjał ludnościowy będą sprzyjać inwestycjom, co spowoduje, że zrealizowana zostanie większość inwestycji ujętych w dokumentach strategicznych, planistycznych i planach inwestycyjnych. Na kolejnych stronach przedstawiono inwestycje, które będą zlokalizowane w Gdyni lub te, których realizacja będzie oddziaływać na węzeł miejski. Opisując inwestycje, które będą realizowane w Gdyni lub bezpośrednio oddziaływujące na Gdynię w horyzoncie czasowym 2030 za każdym razem podawano nazwę inwestycji, podmiot odpowiedzialny, prawdopodobieństwo realizacji i ocenę istotności dla węzła miejskiego Gdyni wraz z komentarzem dotyczącym wpływu inwestycji. Prawdopodobieństwo i ocenę istotności wskazywano zgodnie ze schematem zaprezentowanym na grafice na str. 57. Inwestycje sklasyfikowano na infrastrukturalne, które podzielono na inwestycje drogowe, kolejowe, morskie (inwestycje lotniczych nie przewiduje się w horyzoncie czasowym 2030) oraz te dotyczące rozwoju przestrzennego i funkcjonalnego. W pierwszej kolejności przedstawiono kierunki zmian systemu transportowego w otoczeniu, gdyż jest to jedna z determinant rozwoju dostępności transportowej Gdyni.



Niskie

Prawdopodobieństwo realizacji

Bardzo Wysokie



Niska

Istotność inwestycji

Bardzo wysoka

Rys. 31 – Skala ocen prawdopodobieństwa realizacji i istotności inwestycji dla węzła miejskiego Gdyni

4.2 ROZWÓJ SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH W EUROPIE I POLSCE DO ROKU 2030 O ISTOTNYM ZNACZENIU DLA GDYNI

Dla Gdyni priorytetem są:

- Rozwój połączeń Gdyni w osi północ-południe, wzdłuż europejskich tras: drogowych (E75, E77), kolejowych (E-65/C-E 65) i wodnych śródlądowych (E40) służących obsłudze transportowej obszaru Trójmorza. Rozwój sieci TEN-T obejmujący w/w połączenia.
- Rozwój morskiego wymiaru TEN-T - żegluga bliskiego zasięgu/autostrad morskich, służący Gdyni jako hubowi w ruchu pasażerskim i towarowym w regionie Morza Bałtyckiego i Trójmorza.
- Rozwój potencjału portu służącego obsłudze połączeń morskich Polski z krajami spoza Europy.
- Rewitalizacja dróg wodnych śródlądowych w Polsce.
- Rozwój sieci terminali towarowych na zapleczu portu Gdynia, w tym Doliny Logistycznej.
- Zrównoważona mobilność miejska.

INWESTYCJE MORSKIE

- Rozbudowa potencjału logistycznego portu Gdynia: budowa Portu Zewnętrznego oraz terminali: promowego i pasażerskiego, realizacja platformy multimodalnej Dolina Logistyczna, wdrażanie technologii służących ochronie środowiska naturalnego, w tym zasobooszczędności transportu.
- Dostosowanie toru podejściowego i akwenów portowych oraz wyposażenia nabrzeży portu do obsługi statków o maksymalnych dla Morza Bałtyckiego wymiarach (Baltmax).



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

INWESTYCJE DROGOWE

- Zakończenie brakujących odcinków autostrady A1/ E75 (sieć bazowa).
- Zakończenie modernizacji drogi ekspresowej S7/ E77 (sieć bazowa).
- Zakończenie modernizacji drogi ekspresowej S6/E28 (sieć kompleksowa).

- Zakończenie połączeń drogowych sieci TEN-T z terminalami portu morskiego Gdynia.
- Via Hanseatica i Via Carpathia.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

INWESTYCJE KOLEJOWE

- Zakończenie modernizacji linii kolejowej nr 202/ E-65 (sieć bazowa).
- Zakończenie modernizacji linii kolejowej nr 201/C-E 65 (sieć kompleksowa).
- Zakończenie modernizacji Stacji Gdynia Port (sieć bazowa).
- Zakończenie połączeń i węzłów kolei podmiejskiej (sieć bazowa).



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

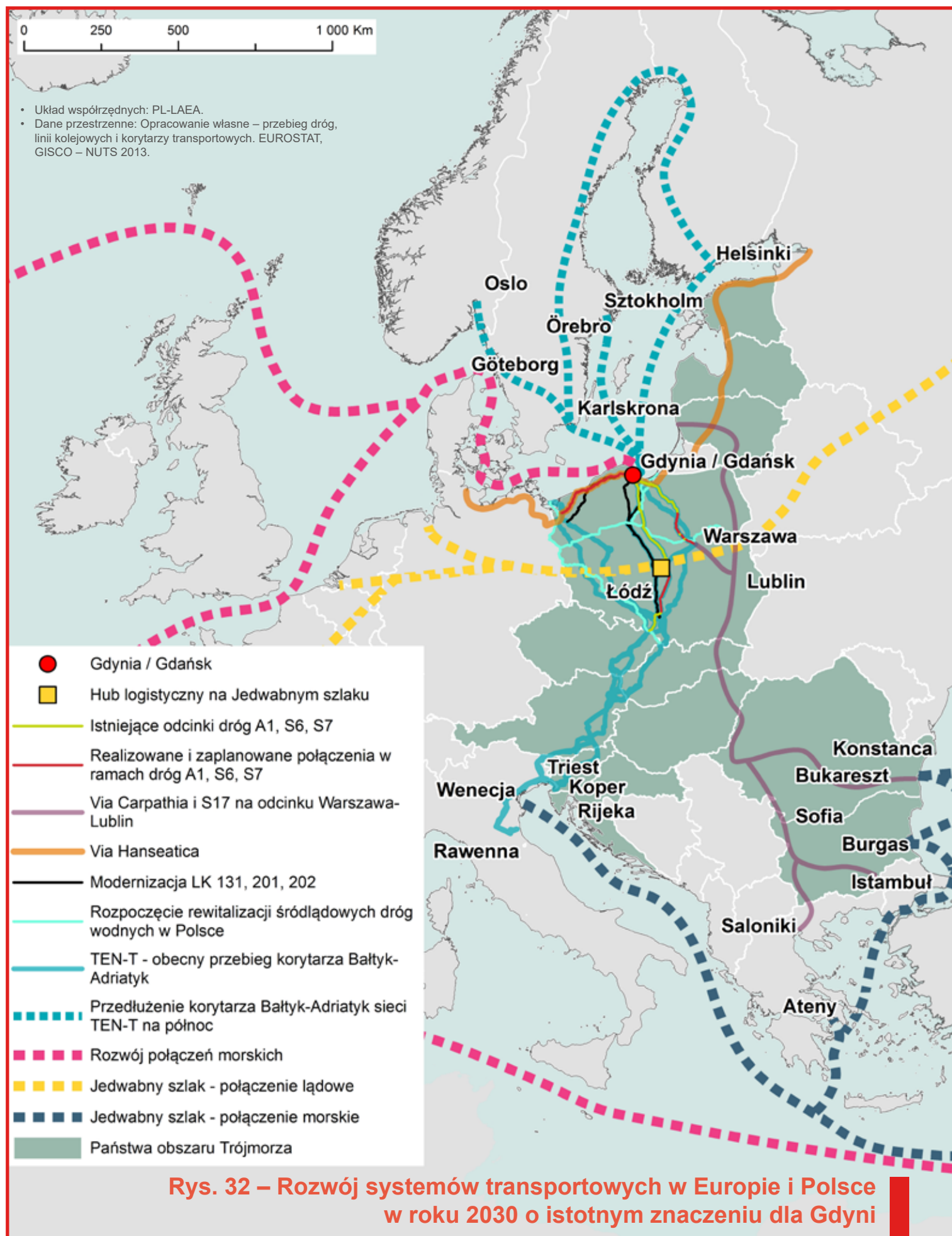
POZOSTAŁE INWESTYCJE I ROZWIĄZANIA TRANSPORTOWE

Najważniejsze inwestycje, które do 2030 roku będą oddziaływać na Gdynię to:

- Rozwijanie węzłów i połączeń transportu zbiorowego i innych rozwiązań wdrażających standardy zrównoważonej mobilności miejskiej - w wymiarze gdyńskim i metropolitalnym.
- Modernizacja połączeń drogowych z północnymi dzielnicami Miasta i otoczeniem.
- Włączenie portu lotniczego Gdynia do struktury węzła sieci TEN-T Gdańsk, Gdynia.
- Budowa obwodnic metropolitalnych (Trasa Kaszubska i Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej).



Prawdopodobieństwo realizacji: wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.



4.3 INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA W GDYNI I NAJBLIŻSZYM SĄSIEDZTWIE

INWESTYCJE DROGOWE KRAJOWE I MIEJSKIE

Do 2030 roku sieć dróg w Gdyni i najbliższym sąsiedztwie ulegnie rozwinięciu i wzmocnieniu.

1. Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej

Realizacja: rok 2022

Podmiot odpowiedzialny: GDDKiA



Prawdopodobieństwo realizacji: wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

Fotografia: M. Salatowski



2. Trasa Kaszubska

Realizacja: rok 2021

Podmiot odpowiedzialny: GDDKiA



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

3. Budowa dodatkowych pasów ruchu w ciągu Obwodnicy Trójmiasta (S6) na odcinkach o największym natężeniu ruchu

Realizacja: rok 2030

Podmiot odpowiedzialny: GDDKiA



Prawdopodobieństwo realizacji: średnie.
Istotność: bardzo wysoka.

4. Via Maris / Obwodnica Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT)/ Droga Czerwona. Odcinek od węzła Gdynia Północ do węzła z ulicą Janka Wiśniewskiego.

Realizacja: do roku 2024

Podmiot odpowiedzialny: Gmina Miasta Gdyni, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., GDDKiA



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

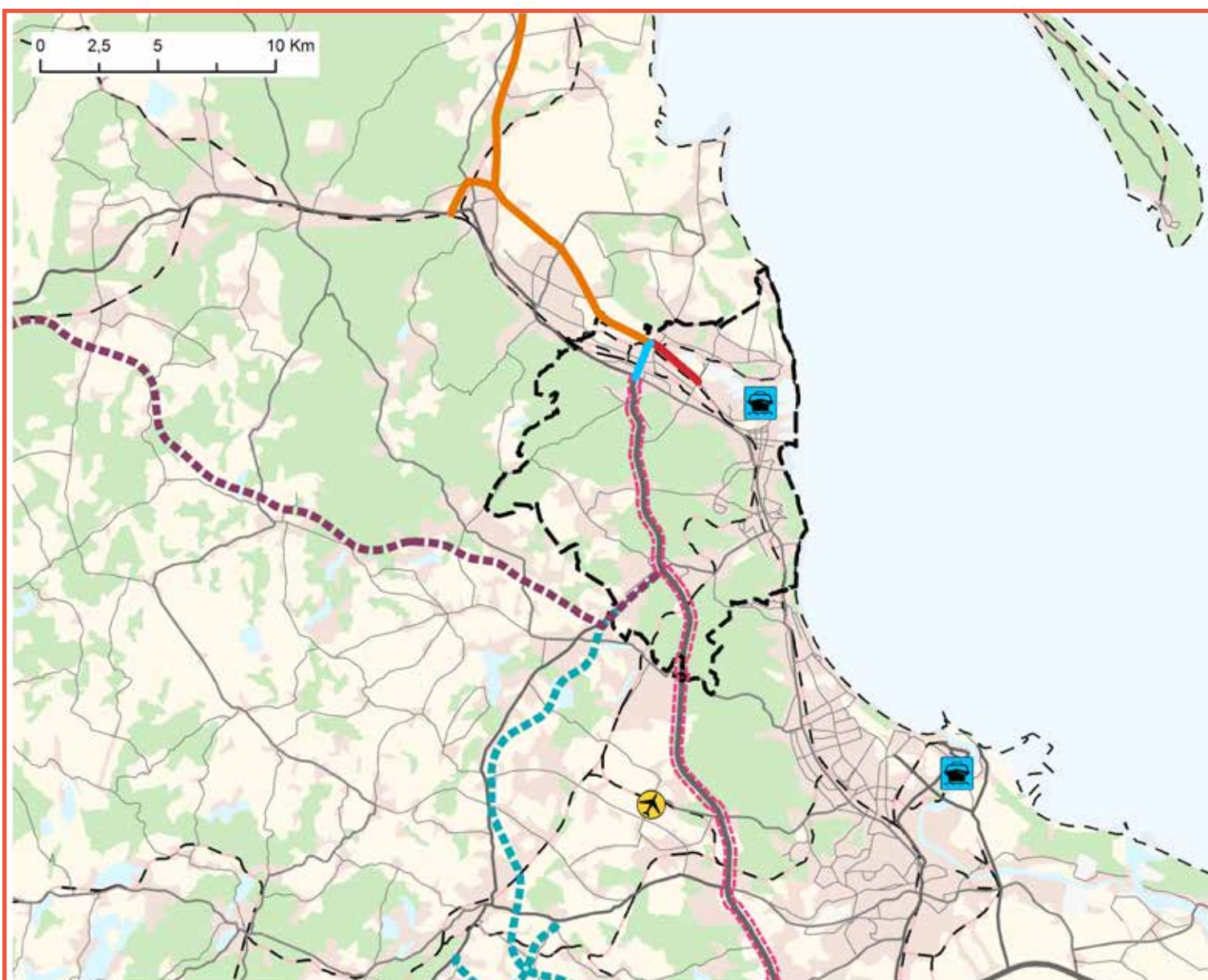
5. Via Maris / OPAT. Odcinek od węzła Morska do węzła Gdynia Północ.

Realizacja: rok 2024. Ewentualne przedłużenie do Redy / Pucka po tym terminie

Podmiot odpowiedzialny: GDDKiA



Prawdopodobieństwo realizacji: wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.



- Granice Gdyni
- Porty morskie
- Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy
- Granice Polski
- Linie kolejowe

Kategorie dróg:

- Drogi krajowe (klasy A - autostrada)
- Drogi krajowe (klasy S - ekspresowa)
- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie
- Drogi powiatowe i gminne

Inwestycje drogowe do roku 2030 w najbliższym otoczeniu Gdyni

- 1. Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta (S6) wraz z obwodnicą Żukowa
- 2. Trasa Kaszubska (S6)
- 3. Budowa dodatkowych pasów ruchu w ciągu Obwodnicy Trójmiejskiej na odcinkach o największym natężeniu ruchu (S6 / S7)
- 4. Via Maris / Obwodnica Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT)/ Droga Czerwona. Odcinek od węzła Gdynia Północ do węzła z ulicą Janka Wiśniewskiego
- 5. Via Maris / OPAT. Odcinek od węzła Morska do węzła Gdynia Północ
- 5. Dalszy przebieg - Via Maris / OPAT

Rys. 33 – Inwestycje drogowe krajowe i miejskie do 2030 roku – otoczenie Gdyni

- Układ współrzędnych: PL-92.
- Źródło: Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.), Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni.
- Dane przestrzenne: Państwowy Rejestr Granic, Baza Danych Obiektów Topograficznych BDOT 10K.

6. Modernizacja estakady Eugeniusza Kwiatkowskiego.

Realizacja: rok 2025

Podmiot odpowiedzialny: Gmina Miasta Gdyni, GDDKiA



Prawdopodobieństwo realizacji:
bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

8.3 Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum.

Realizacja: rok 2030

Podmiot odpowiedzialny: Gmina Miasta Gdyni



Prawdopodobieństwo realizacji:
bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

7. Modernizacja ulic: Janka Wiśniewskiego, Polska.

Realizacja: rok 2030

Podmiot odpowiedzialny: Gmina Miasta Gdyni, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., GDDKiA



Prawdopodobieństwo realizacji:
bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

8. INNE INWESTYCJE DROGOWE, WSKAZANE W BADANIU ANKIETOWYM MOJA GDYNIA 2030.

8.1 Dwupoziomowe skrzyżowania ul. Puckiej z torami kolejowymi.

Realizacja: rok 2023

Podmiot odpowiedzialny: PKP PLK S.A., Gmina Miasta Gdyni

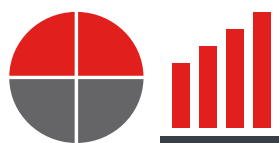


Prawdopodobieństwo realizacji:
bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

8.2 Nowe ulice i rozbudowa istniejących ulic.: Adm. J. Unruga, Pucka, Hutnicza, Płk. J. Dąbka, Chwazeńska, Nowa-Węglowa, Obwodnica Witomina, Średnicówka Witomina, Łużycka, Wielkopolska, Średnicówka Karwiny, Sopocka, Jana Nowaka-Jeziorańskiego i ul. Derdowskiego w Kosakowie.

Realizacja: rok 2030

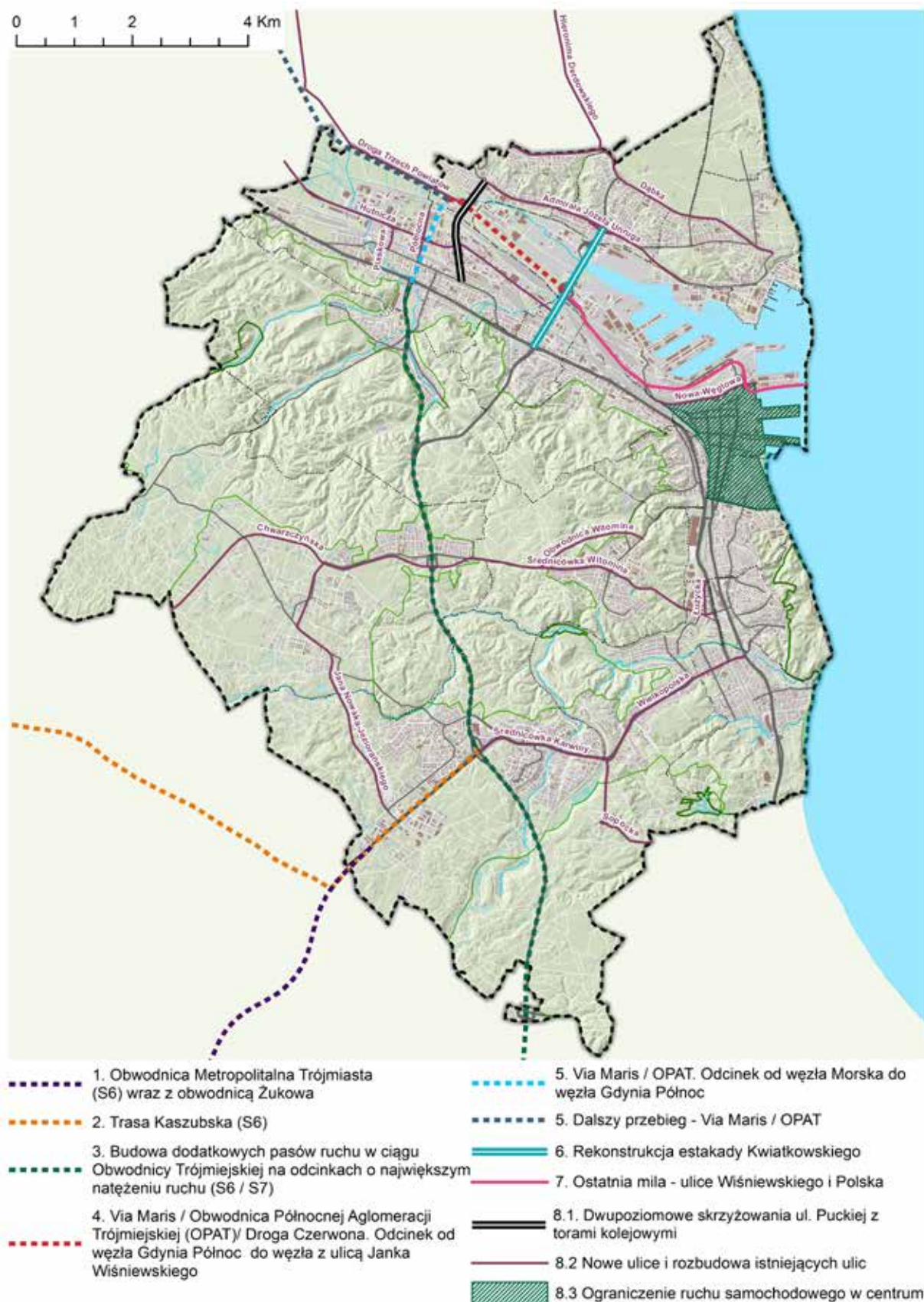
Podmiot odpowiedzialny: Gmina Miasta Gdynia (dla dróg na terenie miasta)



Prawdopodobieństwo realizacji:
średnie.
Istotność: bardzo wysoka.

Fotografia: M. Czacharowski





Rys. 34 – Inwestycje drogowe krajowe i miejskie do 2030 roku w Gdyni

- Układ współrzędnych: PL-92.
- Źródło: Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.), Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni, Badania ankietowe – Moja Gdynia 2030.
- Dane przestrzenne: Państwowy Rejestr Granic, Baza Danych Obiektów Topograficznych BDOT 10K.

INWESTYCJE KOLEJOWE

9. Linia kolejowa nr 201.

Inwestycja w trakcie realizacji. Modernizacja zapewni sprawne połączenie kolejowe portu w Gdyni. Na odcinku Gdańsk-Osowa – Gdynia Główna przewidziany jest trzeci tor dla ruchu pasażerskiego. Przewidziano budowę przystanku osobowego o roboczej nazwie Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana, przebudowę przystanków Gdynia Karwiny i Gdynia Stadion oraz przystanku Gdynia Wielki Kack. Jest to zadanie nr 1404 wskazane na liście projektów Korytarza Bałtyk-Adriatyk.

Podmiot odpowiedzialny: PKP PLK S.A.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

10. Linia kolejowa nr 202.

Inwestycja w trakcie realizacji. Modernizacja upłyni ruch w trójmiejskim węźle kolejowym, pozwalając na zwiększenie prędkości pociągów.

Podmiot odpowiedzialny: PKP PLK S.A.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

11. Doprowadzenie PKA do dzielnic północnych.

Inwestycja w trakcie przygotowań do realizacji. Jej ukończenie poprawi dostępność komunikacyjną portu lotniczego w Gdańsku i przyszłego portu lotniczego w Gdyni. Jest to zadanie nr 1517 „Rozwój sieci kolei podmiejskiej w Trójmieście” wskazane na liście projektów korytarza Bałtyk-Adriatyk (projekt flagowy).

Podmioty odpowiedzialne: Gmina Miasta Gdyni, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, PKP PLK S.A.



Prawdopodobieństwo realizacji: wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

12. Poprawa dostępności do portu – strona zachodnia.

Inwestycja w trakcie realizacji – obejmuje modernizację połączeń terminali kontenerowych w zachodniej części portu.

Jest to zadanie nr 1218 wskazane na liście projektów Korytarza Bałtyk-Adriatyk.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

13. Poprawa dostępności do portu.

Inwestycja w trakcie realizacji – obejmuje modernizację stacji kolejowej Gdynia Port wraz z ok. 300 km bocznic kolejowych.

Jest to zadanie nr 1224 wskazane na liście projektów Korytarza Bałtyk-Adriatyk.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

14. Modernizacja linii kolejowej nr 250 (SKM).

Inwestycja w trakcie realizacji. Obejmuje rozbudowę i integrację systemów monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzanie informacją pasażerską na całej linii 250, w tym modernizacja infrastruktury stacji Gdynia Główna i przebudowa dworca kolei podmiejskiej.



Prawdopodobieństwo realizacji: wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.



Fotografia: M. Sałatowski

0 1 2 4 Km

Rys. 35 – Inwestycje kolejowe do 2030 roku w Gdyni

- Układ współrzędnych: PL-92.
- Źródło: Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni, materiały przekazane przez Zarząd Portu Morskiego Gdynia S.A.
- Dane przestrzenne: Państwowy Rejestr Granic, Baza Danych Obiektów Topograficznych BDOT 10K.

- | | | | |
|---|---|--|--|
|  | 9. Linia kolejowa nr 201 - zakres inwestycji |  | 11. Doprowadzenie Północnej Kolei Aglomeracyjnej (PKA) do północnych dzielnic Gdyni |
|  | 9. Linia kolejowa nr 201 - układy torowe |  | 11. Doprowadzenie Północnej Kolei Aglomeracyjnej (PKA) do północnych dzielnic Gdyni - przystanki |
|  | 9. Linia kolejowa nr 201 - nowe i przebudowywane przystanki |  | 12. Poprawa dostępności do portu - strona zachodnia |
|  | 10. Linia kolejowa nr 202 - zakres inwestycji |  | 13. Poprawa dostępności do portu |
|  | 10. Linia kolejowa nr 202 - układy torowe |  | 14. Modernizacja linii kolejowej nr 250 |

INWESTYCJE MORSKIE

Do 2030 roku zaplanowano szereg inwestycji w infrastrukturę morską. Większość wynika z Planu Pracy dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk i znajduje się na liście projektów do realizacji.

15. Port Zewnętrzny. W celu utrzymania konkurencyjności portu morskiego, szczególnie wobec wprowadzania do żeglugi morskiej coraz większych statków, Zarząd Portu opracował koncepcję Portu Zewnętrznego na sztucznym lądzie. Port Zewnętrzny ma mieć ok. 180 ha powierzchni i umożliwić obsługę największych statków, jakie mogą wpłynąć na Bałtyk. Włączenie Portu Zewnętrznego w istniejący układ nabrzeży ma nastąpić poprzez Molo Węglowe. Miasto Gdynia zaproponowało lokalizację alternatywną – na przedłużeniu Mola Pasażerskiego.

Podmiot odpowiedzialny: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

16. Nowy Terminal Promowy.

Inwestycja w trakcie realizacji. Zadanie wpisane na listę projektów Korytarza Bałtyk-Adriatyk pod nr. 1213.

Podmiot odpowiedzialny: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

17. POZOSTAŁE INWESTYCJE W INFRASTRUKTURĘ PORTOWĄ. Są to inwestycje wpisane na listę projektów Korytarza Bałtyk-Adriatyk. Mają na celu poprawę infrastruktury technicznej i organizacji łańcucha dostaw w porcie, co pozwoli przyjmować większe statki i realizować więcej przeładunków. Podmioty odpowiedzialne: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Urząd Morski w Gdyni.

17.1 Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia, faza I-III. Projekt wpisany na listę pod numerem 1214. Inwestycja jest w trakcie realizacji.

17.2 Przebudowa obszarów nabrzeży w Porcie Gdynia, faza II-III. Projekt wpisany na listę pod numerem 1215. Inwestycja jest w trakcie realizacji.

17.3 Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków. Projekt wpisany na listę pod numerem 1219. Inwestycja jest w trakcie realizacji.

17.4 Przebudowa obszarów nabrzeży w Porcie Gdynia, faza IV. Projekt wpisany na listę pod numerem 1222. Inwestycja planowana do ukończenia przed 2030 rokiem.

17.5 Dalsze przystosowanie infrastruktury dostępu morskiego do nowej infrastruktury wybudowanej na poszerzonych terenach portu. Projekt wpisany na listę pod numerem 1223. Inwestycja realizowana będzie dopiero po wybudowaniu Portu Zewnętrznego.

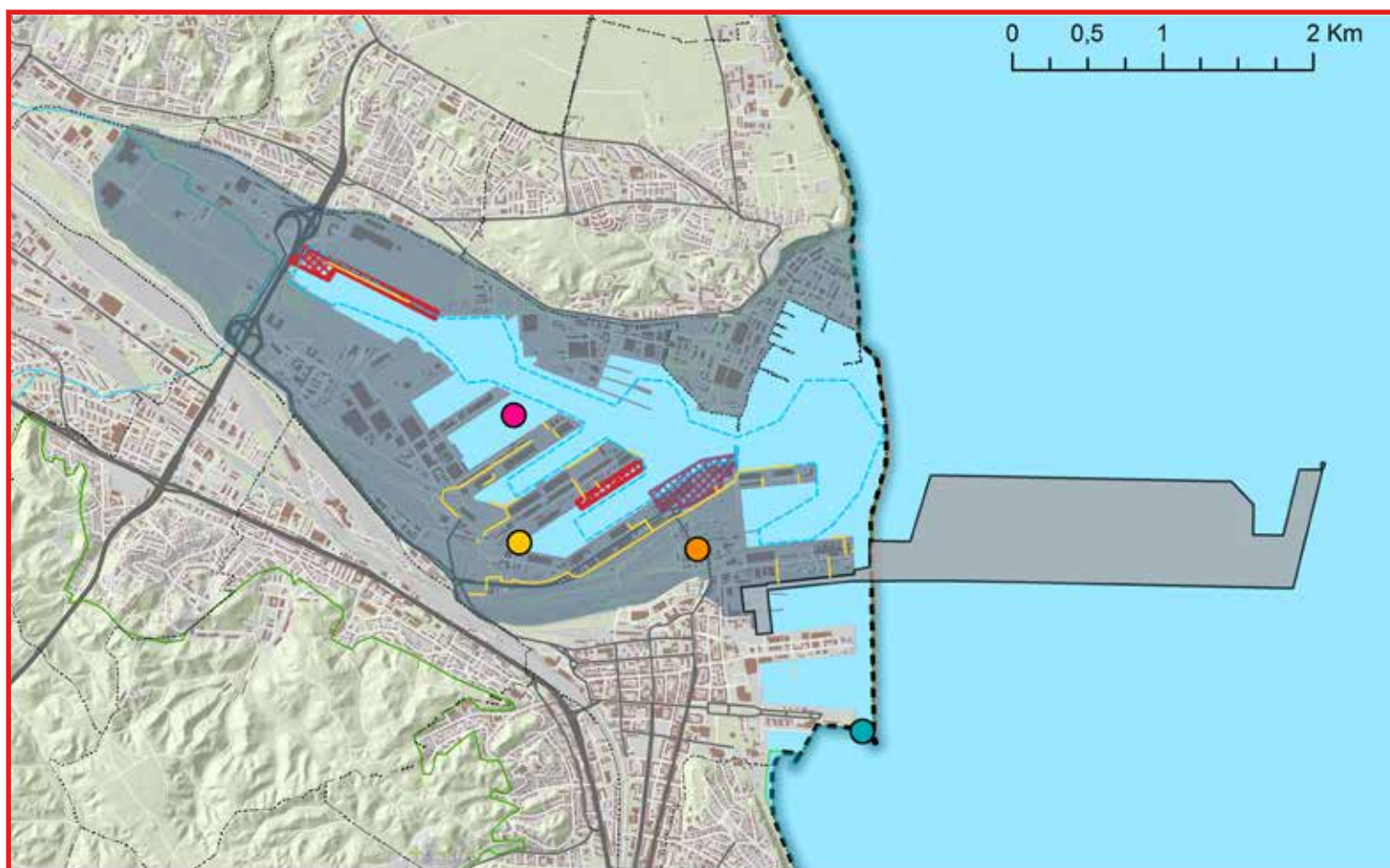
17.6 Wdrożenie „Port Community System” i integracja systemów IT w porcie w celu podniesienia efektywności obsługi ciężkich ładunków i samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia. Projekt wpisany na listę pod numerem 1226. Inwestycja zaplanowana na lata 2020–2027.

17.7 Przebudowa południowego wejścia do Portu Gdynia. Projekt wpisany na listę pod numerem 1231. Inwestycja planowana na 2022 rok. Umożliwi cumowanie dużych statków wycieczkowych (300 m długości, 40 m szerokości i 9 m zanurzenia) przy Nabrzeżu Pomorskim.

17.8 Rozmieszczenie infrastruktury paliw alternatywnych – bunkrowanie paliwem LNG i zasilanie statków w energię elektryczną. Jest to projekt innowacyjny wpisany na listę pod numerem 1505. Inwestycja realizowana będzie w latach 2020 – 2027.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.



- 15. Port Zewnętrzny (variant przyjęty przez ZMPG-a. S.A.)
- 16. Nowy terminal promowy
- 17.1 Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia, faza I-III
- 17.2 Przebudowa obszarów nabrzeży w Porcie Gdynia, faza II-III
- 17.3 Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków
- 17.4 Przebudowa obszarów nabrzeży w Porcie Gdynia, faza IV

- 17.5 Dalsze przystosowanie infrastruktury dostępu morskiego do nowej infrastruktury wybudowanej na poszerzonych terenach portu
- 17.6 Wdrożenie „Port Community System” i integracja systemów IT w Porcie Gdynia
- 17.7 Przebudowa południowego wejścia do Portu Gdynia
- 17.8 Rozmieszczenie infrastruktury paliw alternatywnych

Rys. 36 – Inwestycje morskie do 2030 roku w Gdyni

- Układ współrzędnych: PL-92.
- Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni, materiały przekazane przez Zarząd Portu Morskiego Gdynia S.A., Plan Pracy Koordynatora Europejskiego dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk, 2018 r. Aneks C.2 Projekty do rozwoju w Korytarzu Bałtyk-Adriatyk w Polsce.
- Dane przestrzenne: Państwowy Rejestr Granic, Baza Danych Obiektów Topograficznych BDOT 10K.

ROZWÓJ PRZESTRZENNY I FUNKCJONALNY

Wraz z rozwojem infrastruktury transportowej postępuje zagospodarowanie przestrzeni miejskiej. Poniżej prezentowane są najważniejsze kierunki rozwoju przestrzennego i funkcjonalnego Gdyni do 2030 r.

18. Dolina Logistyczna (Morska Strefa Ekonomiczna).

Realizowana jest platforma multimodalna – jako zaplecze portu morskiego. Mają tam znajdować się centra usług transportu, spedycji i logistyki. W najbliższych latach planowany jest szereg inwestycji, w tym budowa magazynów, placów manewrowo-składowych, terminalu intermodalnego o możliwościach przeładunkowych 2-3 milionów ton na rok. Przewidziano rezerwy terenowe Doliny Logistycznej przeznaczając je na zaplecze. „Rozwój Doliny Logistycznej” jest na liście projektów Korytarza Bałtyk-Adriatyk (nr 1227).

Podmioty odpowiedzialne: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Gmina Miasto Gdynia, JST w korytarzu obszaru funkcjonalnego.



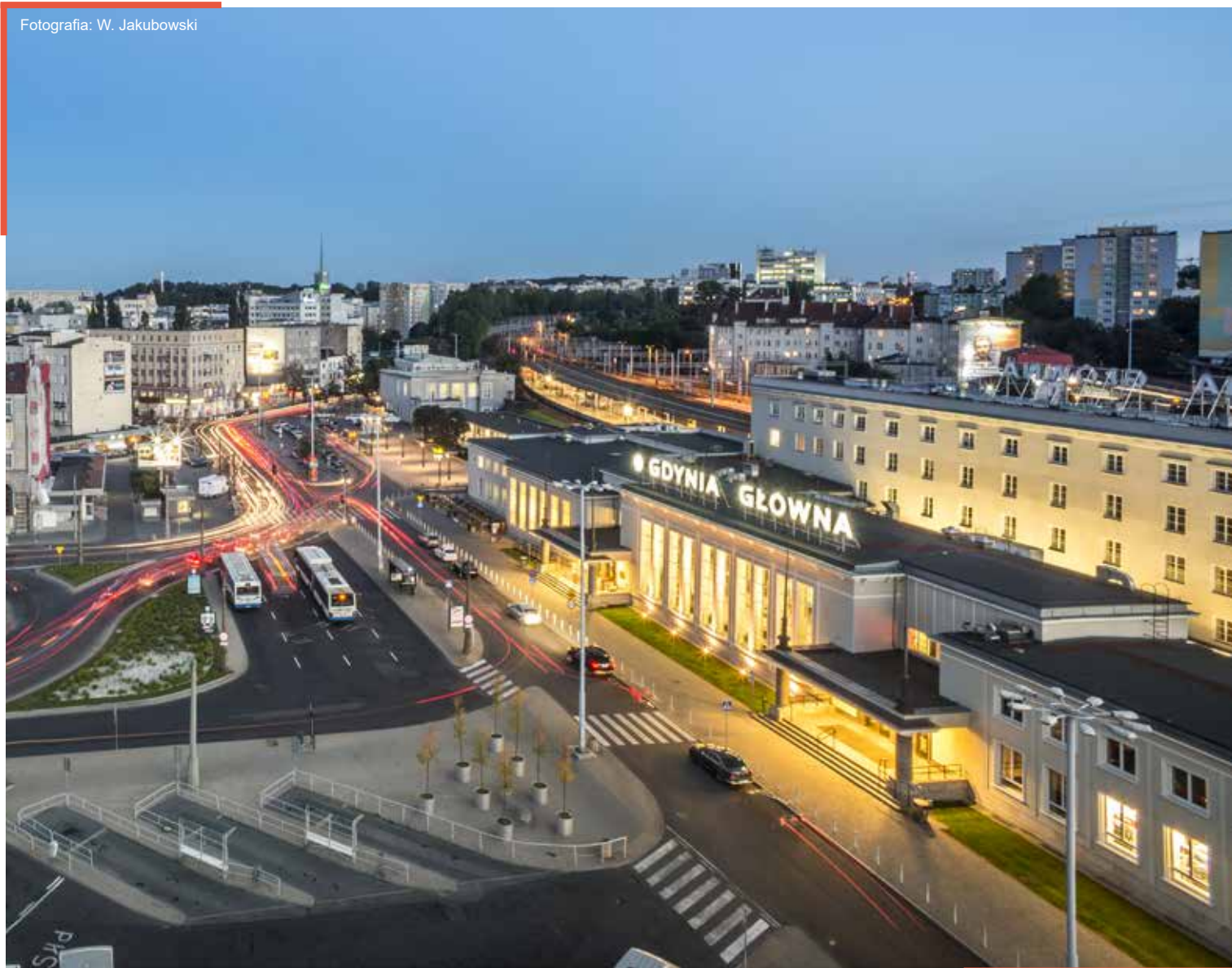
Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.

Istotność: bardzo wysoka.

19. Rozbudowa i modernizacja transportowych węzłów integracyjnych wraz z rozwojem systemów sterowania ruchem.

Węzły pełnią istotną rolę w systemie transportowym miasta. Przepustowość węzła i oferta komunikacyjna wpływają na jego rangę. W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni wskazano ponad 20 węzłów transportowych. Wyróżniono 4 typy węzłów: o znaczeniu krajowym, metropolitalnym, lokalnym i przesiadkowym. Są to miejsca łączenia się róż-

Fotografia: W. Jakubowski





nych rodzajów transportu. W dużej mierze węzły już istnieją, a proces ich rozbudowy jest ciągły. Sama infrastruktura techniczna węzłów nie wystarczy, żeby zapewnić wydajność rozwiązań, niezbędne są rozwiązania teleinformatyczne, takie jak zintegrowany system zarządzania ruchem, pełna integracja rozkładów jazdy. W Gdyni, Gdańsku i Sopocie istnieje już zintegrowany system zarządzania ruchem TRISTAR, stale rozbudowywany. W kontekście systemów sterowania ruchem do 2030 roku należy też przygotować się na rewolucję transportową związaną z rozpoczęciem eksploatacji samochodów autonomicznych i zmianami systemowymi z tym związanymi.

Podmioty odpowiedzialne: Gmina Miasta Gdyni, Zarządcy Infrastruktury.

20. Uspokojenie ruchu w centrum i rozwój elektromobilności. Ograniczanie dostępności samochodowej do centrum powinno odbywać się stopniowo. Jest to skomplikowany proces, który należy podzielić na etapy i szeroko skonsultować z mieszkańcami. Uspokojenie ruchu należy zacząć od rozwoju parkingów buforowych przy transportowych węzłach integracyjnych i na wybranych ulicach, a także od utworzenia tak zwanych woonerfów. Następnie, wraz z postępem elektromobilności należy dążyć do utworzenia strefy czystego transportu i osiągnięcia wskaźników wskazanych w Białej Księdze Transportu. Te inwestycje powinny zostać ukończone do 2030 roku.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.



Prawdopodobieństwo realizacji: wysokie.
Istotność: wysoka.

21. Poprawa obsługi komunikacyjnej dzielnic zewnętrznych Gdyni i portu. Budowa i modernizacja dróg i linii kolejowych przyczyni się do poprawy połączeń wewnętrznych. Równolegle do inwestycji infrastrukturalnych należy prowadzić inwestycje dotyczące rozwoju połączeń komunikacji publicznej, tworzenia buspasów i rozwiązań usprawniających przemieszczanie się mieszkańców komunikacją zbiorową.

Podmiot odpowiedzialny: Gmina Miasta Gdyni.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

22. Rower metropolitalny MEVO i rozwój infrastruktury rowerowej. W granicach Obszaru Metropolitalnego ma zostać zlokalizowanych 660 przystanków, z czego w Gdyni będzie ich 146. W Gdyni znajduje się 66 km dróg rowerowych, a kolejne 18 km zaplanowano do realizacji. Drogi rowerowe, wraz z przystankami, parkingami dla rowerów stanowią alternatywę dla samochodów i komunikacji publicznej. Wybór roweru zamiast innych środków transportu ma wiele zalet. Z punktu widzenia funkcjonowania węzła miejskiego niesie wiele korzyści komunikacyjnych.

Podmiot odpowiedzialny: Gmina Miasta Gdyni.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

23. Parking centralny obsługi portu i Doliny Logistycznej. Inwestycja ma na celu obsługę portu i Doliny Logistycznej. Planowane usytuowanie przy skrzyżowaniu Drogi Czerwonej i OPAT. Jest to lokalizacja o dobrej dostępności i umożliwi sprawną organizację pracy terminali portowych. Parking ma obejmować również zaplecza usługowo-socjalne dla kierowców. Pomysłodawcy rekomendują wprowadzanie inteligentnych systemów transportowych koordynujących transfery pomiędzy obiektami w celu minimalizacji ingerencji tranzytu w ruchu lokalnym i uniknięcia kongestii na drogach. Inwestycja została zaplanowana do

wykonania po roku 2020 i jest ściśle uzależniona od budowy Drogi Czerwonej i OPAT.

Podmioty odpowiedzialne: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Gmina Miasto Gdynia.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

24. Budowa dworca autobusowego. Utworzenie aglomeracyjnego i regionalnego centrum integracyjnego transportu publicznego w śródmieściu Gdyni podniesie jakość oferty komunikacyjnej w najważniejszym węźle integracyjnym Gdynia Główna. Dworzec autobusowy ma być dostosowany do regionalnej komunikacji autobusowej oraz lokalnej komunikacji autobusowej i kolejbusowej, zintegrowany z parkingiem dla rowerów. Z inwestycją powiązaną jest budowa ulicy Nowej Węglowej.

Podmiot odpowiedzialny: Gmina Miasta Gdyni.



Prawdopodobieństwo realizacji: wysokie.
Istotność: wysoka.

25. Rozwój śródmieścia morskiego. Budowa gdyńskiego śródmieścia morskiego (waterfrontu) to rewitalizacja terenów przemysłowych od południowej strony planowanej ulicy Nowej Węglowej do ulicy Jana z Kolna oraz terenów między ul. Waszyngtona a basenami portowymi. Jest to inwestycja rozłożona w czasie, która będzie realizowana etapami. Część zabudowy już powstała. Kolejne etapy powinny zostać poprzedzone rozbudową infrastruktury drogowej (ul. Nowa Węglowa i połączenie jej z ul. Waszyngtona). Należy już teraz rozważyć obsługę waterfrontu od strony morza. Dowóz ludzi i towarów oraz wywóz śmieci drogą wodną przyczyni się do zmniejszenia ruchu w śródmieściu Gdyni.

Podmioty odpowiedzialne: Gmina Miasto Gdynia, podmioty prywatne.



Prawdopodobieństwo realizacji: wysokie.
Istotność: wysoka.

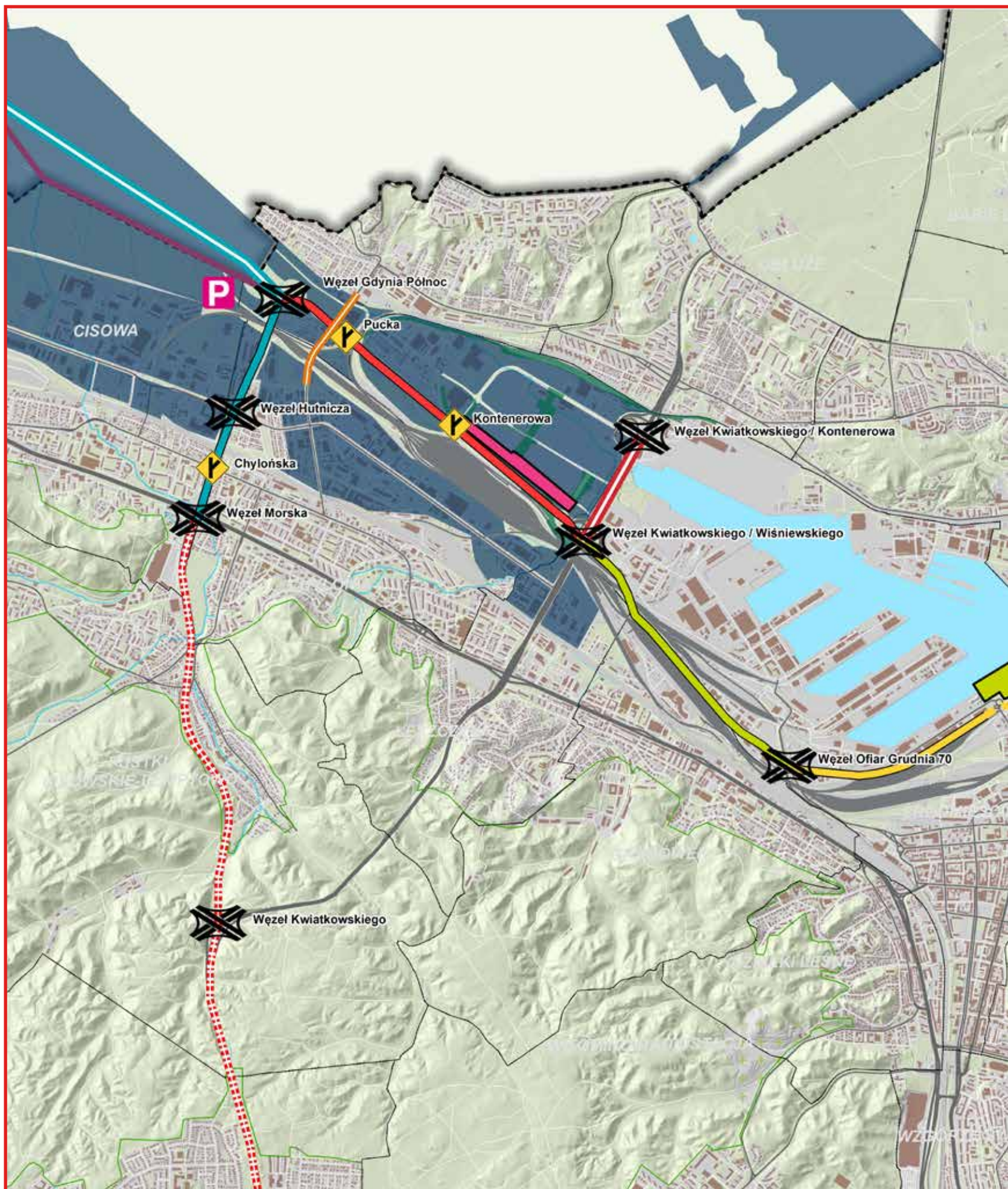
0 1 2 4 Km

Rys. 37 – Rozwój funkcjonalno-przestrzenny Gdyni do roku 2030

- Układ współrzędnych: PL-92.
- Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni, badania ankietowe Moja Gdynia 2030. Materiały przekazane przez Zarząd Portu Morskiego Gdynia S.A.
- Dane przestrzenne: Państwowy Rejestr Granic, Baza Danych Obiektów Topograficznych BDOT 10K.

18. Dolina Logistyczna (Morska Strefa Ekonomiczna)
18. Dolina Logistyczna - terminal intermodalny
- 19. Rozbudowa i modernizacja transportowych węzłów integracyjnych**
- Węzły integracyjne: krajowe
- Węzły integracyjne: metropolitalne, lokalne i przesiadkowe
- Węzły integracyjne - parkingi buforowe
20. Uspokojenie ruchu w centrum i rozwój elektromobilności
21. Poprawa obsługi komunikacyjnej dzielnic zewnętrznych Gdyni i portu
23. Parking centralny obsługi Portu i Doliny Logistycznej

24. Budowa dworca autobusowego
25. Rozwój śródmieścia morskiego
- 22. Rower metropolitalny MEVO i rozwój infrastruktury rowerowej**
- Drogi i trasy rowerowe niezbędne do realizacji
- Drogi i trasy rowerowe w trakcie projektowania lub realizacji
- Istniejące drogi rowerowe i pieszorowerowe
- Przystanki roweru metropolitalnego MEVO



Rys. 38 – Otoczenie portu, połączenia ostatniej mili i Dolina Logistyczna w roku 2030

Legenda

-  Główne węzły drogowe w ciągu połączenia ostatniej mili
-  Lokalne węzły, zjazdy i wjazdy drogowe w ciągu połączenia ostatniej mili
-  Parking centralny dla obsługi Portu i Doliny Logistycznej
-  Ostatnia mila - OPAT / Via Maris
-  Ostatnia mila - Droga Czerwona
-  Ostatnia mila - J. Wiśniewskiego
-  Ostatnia mila - Polska
-  Ostatnia mila - Polska w kierunku planowanego portu zewnętrznego
-  OPAT / Via Maris
-  Estakada Kwiatkowskiego
-  Droga Trzech Powiatów
-  Planowana budowa bezkolizyjnych przejazdów przez tory w ciągu ulicy Puckiej
-  Budowa trzeciego pasa ruchu w ciągu Obwodnicy Trójmiasta (S6 / S7)
-  Obszar funkcjonalny Dolina Logistyczna
-  Publiczny terminal promowy
-  Port Zewnętrzny (wariant przyjęty przez ZMPG-a S.A.)
-  Planowany terminal intermodalny
-  Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu morskiego Gdynia
-  Poprawa dostępu kolejowego do Portu morskiego Gdynia

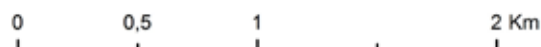
Układ współrzędnych: PL-92.

Źródło:

Plan pracy Koordynatora Europejskiego dla korytarza Bałtyk-Adriatyk, 2018 r. Aneks C.2
Projekty do rozwoju w korytarzu Bałtyk-Adriatyk w Polsce.

Dane przestrzenne: Baza Danych Obiektów Topograficznych 10K.

Skala: 1 : 30 000



Fotografia: M. Salatowski





5

**WĘZEL MIEJSKI GDYNIA
W ROKU 2050**

5.1 ROZWÓJ WĘZŁA MIEJSKIEGO DO ROKU 2050 – WIZJA, PROGNOZY I ZAŁOŻENIA

WIZJA

Wizja konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu, przyjęta w Białej Księdze, dotyczy całego obszaru UE, a więc i obszaru Polski wraz z Jej morską stolicą – Gdynią.

Wizja transportu roku 2050 to:

- Zapewnienie wzrostu sektora transportu i wspieranie mobilności przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji o 60%,
- Efektywna sieć multimodalnego podróżowania i transportu między miastami,
- Równe szanse na całym świecie dla podróżowania na dalekie odległości i międzykontynentalnego transportu towarów,
- Ekologiczny transport miejski i dojazdy do pracy.

Perspektywa roku 2050 jest też wskazana w unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej^[32].

Dokument ten wskazuje rok 2050, jako termin realizacji sieci kompleksowej, czyli ogółośeuropejskiej sieci transportowej i precyzuje wizję przyjętą w Białej Księdze: „wzmacnianie spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej Unii i przyczynianie się do tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego, który jest wydajny i zrównoważony, zwiększa korzyści dla użytkowników i wspiera wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu”^[29].

Po roku 2020 dotychczasową „Strategię Europa 2020” zastąpi kolejny dokument wskazujący na cele rozwoju obszaru UE – ale nie zastąpi on ani nie zmieni wizji, przyjętej w Białej Księdze. Miasto Gdynia, dzięki portowi morskiemu, jest niezbędnym ogniwem europejskiego systemu transportowego, a więc europejska wizja transportu determinuje wizję gdyńską. Polityka rozwoju miasta ustala kierunek rozwoju gdyńskiego systemu transportu – konkurencyjnego i zrównoważonego.

PROGNOZY

Portowy charakter miasta, stanowiącego, w perspektywie roku 2050 komponent silnego metropolitalnego obszaru wzrostu (ang. *MEGA-3*), przesądza o europejskim/globalnym wymiarze węzła transportowego metropolii trójmiejskiej. Jednocześnie, infrastruktura dostępu do terminali portowych będzie w niewielkim stopniu wykorzystywana w mobilności miejskiej. Jednolity miejski

obszar transportu będzie miał dwa podsystemy: **podsystem portowy** dla portu i terenów przemysłowych wokół portu i **podsystem miejski** – niezależnie od struktury własnościowej portów morskich w 2050 r.

Wizja dla **podsystemu portowego** wymaga przewidywania trendów globalnych: politycznych, gospodarczych i technologicznych, wpływających na architekturę tego całego podsystemu. Uzasadnione jest prognozowanie metodą scenariuszy, a najbardziej prawdopodobnym jest scenariusz optymistyczny: „**Wiatr w żagle**”.

Zgodnie z nim, projekty sieci kompleksowej TEN-T, w tym sieci bazowej na terenie Gdyni i jej obszaru funkcjonalnego, zostaną zrealizowane, choć z niewielkim opóźnieniem. Nastąpi silny wzrost sektorów TSL i gospodarki morskiej oraz działalności z nią związanych, szczególnie w zakresie inteligentnej specjalizacji regionu: port-logistyka. Nastąpi integracja obu portów metropolii (hub), wspomagająca komplementarność i rozwój metropolitalnego, zasobooszczędnego podsystemu portowego, opartego głównie o transport kolejowy i transport wodny śródlądowy. Port będzie mógł rozwijać swoją działalność usługową w dużym stopniu poza granicami miasta i regionu. Port lotniczy w Gdańsku, zintegrowany z lotniskiem w Gdyni osiągnie drugą pozycję w kraju.

Odpowiadające scenariuszowi „Wiatr w Żagle” trendy to:

- **Trendy polityczne:** Na pozycję portu będzie wpływała dynamika i kierunek zmian w obszarze UE. Za najbardziej prawdopodobny, w perspektywie roku 2050, przyjęto rozwój obszaru UE w kierunku południowym (pozostałe kraje bałkańskie) i wschodnim (Ukraina, Białoruś). Prognozowany jest więc rozwój inicjatywy ABC (Trójmorza) służący korzystnym dla państw tego obszaru inicjatywom UE, utrzymaniu wysokiego poziomu wzrostu oraz ekspansji gospodarczej, w tym drogą morską, przez porty bałtyckie, w tym Gdynię.

„Podejmowane dziś wybory będą decydować o transporcie w roku 2050”^[29].

- **Trendy gospodarcze:** Na pozycję portu będzie wpływać wysoka dynamika rozwoju gospodarczego w całym (rozszerzonym) obszarze ABC, a szczególnie w Polsce, oraz tranzytowe położenie głównie na osi Północ (Skandynawia) i Południe, w tym Bliski Wschód i Afryka. Europejskie zaplecze gospodarcze portu zostanie istotnie zwiększone. Port pasażerski w Gdyni, zespolony z lotniskiem w Gdańsku – Gdyni stanie się portem bazowym dla szybko rosnącego sektora turystyki morskiej. Na konkurencyjną pozycję portu wpłynie włączenie do sieci TEN-T dróg i portów wodnych śródlądowych, połączonych z drogami wodnymi krajów sąsiednich.
- **Trendy technologiczne:** Unifikacja systemów transportowych, renesans żeglugi śródlądowej, w tym portów rzecznych obsługujących autostrady morsko-śródlądowe. Fuzja funkcji portowych: morskich i śródlądowych. Dalszy wzrost transportu lotniczego, w tym cargo.

Wizja dla **podsystemu miejskiego** ma wymiar metropolitalny i funkcjonalny. Formalny status administracyjny: „Obszar Metropolitalny” oraz rzeczywista i pełna integracja przestrzenna, również z Rumią, Redą i Kosakowem w połączeniu z bardzo dobrą dostępnością zewnętrzną Gdyni niezależni od ewentualnych niekorzystnych trendów demograficznych. Równocześnie, nastąpi silny rozwój miasta „do wewnątrz”, potwierdzający atrakcyjność zamieszkania i pracy w mieście o wysokiej jakości życia i korzystającego w pełni z walorów nadmorskiego położenia.

W wymiarze miejskim/metropolitalnym osiągnięte zostaną wskaźniki wysokiej mobilności, bezpieczeństwa i komfortu podróży. System multimodalnych połączeń i węzłów integracyjnych będzie innowacyjny i zasobooszczędny: kręgosłupem systemu będzie stale rozwijana sieć kolei podmiejskiej, a jego ważnym uzupełnieniem – przez większą część roku – żegluga przybrzeżna, konstrukcyjnie przystosowana do masowej, konkurencyjnej i szybkiej żeglugi między przystaniami w obszarze metropolitalnym i w Zatoce Puckiej. Jedną z przystani powinna być „Torpedownia” na Oksywiu, połączona z brzegiem. Usunięte zostaną wszelkie wąskie gardła i braki w połączeniach między dzielnicami miasta.

ZAŁOŻENIA

Rozwinięto podejście przyjęte dla horyzontu czasowego 2030, zmieniając kolejność obszarów interwencji. W perspektywie 2050 r. rozwój przestrzenny i funkcjonalny będzie determinował rozwój systemu transportu, stawiając wysokie wymagania w zakresie zasobooszczędności i komplementarności wszystkich rodzajów transportu. Rekomendacje dotyczące inwestycji transportowych rozszerzono na komponenty software i orgware niezbędne dla zrównoważonej mobilności miejskiej. Perspektywa roku 2050 jest zbyt odległa by posługiwać się nazwami aktualnych interesariuszy węzła miejskiego Gdynia. Przyjęto termin „podmiot właściwy”.



Fotografia: T. Kamiński

5.2 ROZWÓJ SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH W EUROPIE I POLSCE DO ROKU 2050 O ISTOTNYM ZNACZENIU DLA GDYNI

W 2023 r. zostanie przeprowadzona rewizja sieci TEN-T. Znaczenie miasta Gdyni jako węzła sieci bazowej zostanie potwierdzone i wzmocnione.

Wzrośnie znaczenie morskiego wymiaru TEN-T – **żegluga bliskiego zasięgu**. Do sieci bazowej TEN-T włączony zostanie korytarz **Baltic Link** w Szwecji (do którego należy autostrada morska Gdynia-Karlskrona) i **Korytarz Botnicki** w Szwecji i Finlandii. Powstaną więc nowe autostrady morskie: Gdynia/Gdańsk – Sztokholm i Gdynia-Helsinki, łączące Korytarz Botnicki z Korytarzem Bałtyk-Adriatyk.

Powstanie jednolita sieć połączeń sieci bazowej TEN-T Europy Bałtyckiej.

Wzrośnie znaczenie **żegluga dalekiego zasięgu**. Hub portowy Gdańsk/Gdynia (wspomagany przez port Elbląg) i suche porty na zapleczu, przejmie znaczący wolumen towarów przewożonych żeglugą oceaniczną do Europy. Zaostrzy się konkurencja z portami Morza Północnego, co przyspieszy wdrażanie inteligentnych systemów w transporcie i logistyce.

Do sieci połączeń Korytarza Bałtyk-Adriatyk włączone będą międzynarodowe drogi wodne E30, E40 i E70 – wraz z portami.

Rewizja sieci TEN-T zdynamizuje rozwój sieci kompleksowej i bazowej w Polsce, także o nowe połączenia i węzły, w tym w Bydgoszczy i w Zduńskiej Woli. Do

sieci bazowej zostanie włączona linia kolejowa nr 201 (Magistrala Węglowa). Do roku 2030 powstanie w pełni funkcjonalna sieć połączeń i węzłów – suchych portów – ogniw łańcuchów logistycznych obsługujących przez Port Gdynia. Korytarz Bałtyk-Adriatyk będzie zintegrowany z trasami komunikacyjnymi wschodnich województw Polski (Via Carpathia). Poprawa dostępności komunikacyjnej wszystkich polskich regionów będzie impulsem rozwojowym dla gospodarki, ukierunkowanej na eksport, m. in. drogą morską.

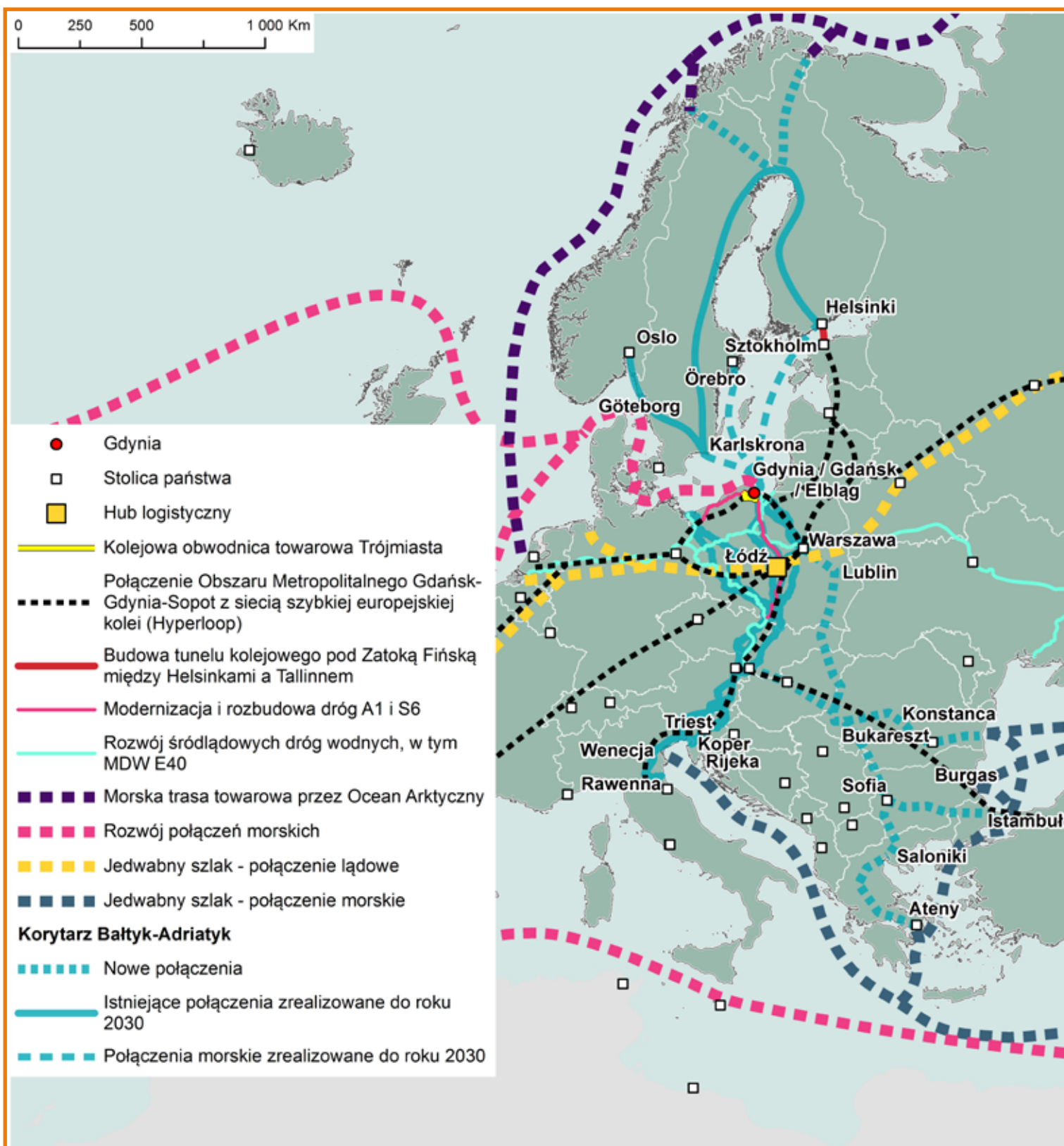
Do roku 2030 powstaną połączenia ostatniej mili, Port Zewnętrzny, Dolina Logistyczna i stacja kolejowa Gdynia Port z terminalem kolejowo-drogowym/wyładownią publiczną. Usunięte zostaną wąskie gardła w strefie ostatniej mili. Projekt **podmiejska kolej trójmiejska**, integrujący wszystkie podsystemy publicznego transportu kolejowego zostanie wyróżniony jako „projekt flagowy”, stając się fundamentem zrównoważonej mobilności.

Port Gdynia rozwinie potencjał obsługi rosnącej liczbie statków wycieczkowych, a port lotniczy w Gdańsku rozwinie swój potencjał w oparciu o port lotniczy w Gdyni.

Do 2050 r. inwestycje te zapewnią znaczny wzrost obrotów portowych, a także dobrobytu w obszarze metropolii Gdańsk-Gdynia.

Fotografia: M. Sałatowski





Rys. 39 – Rozwój systemów transportowych w Europie i Polsce w roku 2050 o istotnym znaczeniu dla Gdyni

- Układ współrzędnych: PL-LAEA.
- Dane przestrzenne: opracowanie własne – przebieg dróg, linii kolejowych i korytarzy transportowych. EUROSTAT, GISCO – NUTS 2013.

5.3. ROZWÓJ PRZESTRZENNY I FUNKCJONALNY

W perspektywie 2050 r. Gdynia współtworzyć będzie silny Metropolitalny Europejski Obszar Wzrostu (MEGA-3)- metropolię, której kierunki rozwoju przewiduje *Plan zagospodarowania przestrzennego dla obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot*^[12]. Do podstawowych czynników, które mogą warunkować zmiany struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru metropolitalnego należą planowane inwestycje w zakresie infrastruktury transportowej:

- drogi ekspresowe S6 i S7, Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta i Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej - OPAT. W trakcie realizacji jest tzw. „Obwodnica Kaszubska” (nie przewidziana w *Planie*), o zbieżnych z OPAT celach,
- rozbudowa dzielnic portowo-przemysłowych o nowe powierzchnie magazynowe i logistyczne lokalizowane na terenach portowych i w ich sąsiedztwie, w tym rozwój infrastruktury głębokowodnej.

Wskazane inwestycje determinują więc rozwój spójnej z nimi multimodalnej infrastruktury transportowej regionu i miasta, w tym szczególnie w osi: Port Zewnętrzny w Gdyni-Dolina Logistyczna. Inwestycje te w większości należą do sieci TEN-T, a więc mają wysoki wskaźnik tzw. europejskiej wartości dodanej. Granice administracyjne portu przestają mieć znaczenie dla lokalizacji sektora TSL rozwijanego wzdłuż tras ostatniej mili w Gdyni lub wzdłuż połączeń Korytarza Bałtyk-Adriatyk. Polityka przestrzenna Obszaru Metropolitalnego umożliwia więc realizację Strategii Transportu i Mobilności, która przyjmuje wizję:

Obszar Metropolitalny jako międzynarodowy węzeł transportowy Europy Bałtyckiej umożliwiający rozwój społeczny, poprawę warunków życia mieszkańców, innowacyjną gospodarkę i zrównoważoną przestrzeń, a także wspomagający konkurencyjność OM w sieci metropolii europejskich^[33].

1. Rozwój Portu Zewnętrznego w Gdyni jako infrastruktury głębokowodnej, oddziałującego na sposób zagospodarowania całego Portu Zewnętrznego. Podmiot odpowiedzialny: podmiot właściwy dla zarządzania rozwojem portu morskiego.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

2. Rozwój Morskiego Obszaru Funkcjonalnego Doliny Logistycznej na obszarach wskazanych przez inicjatorów utworzenia Doliny Logistycznej oraz podmioty prowadzące działalność gospodarczą w tym obszarze.

Podmiot odpowiedzialny: podmiot zarządzający MOF Dolina Logistyczna.



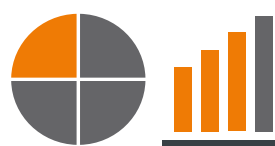
Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

3. Rozbudowa „Śródmieścia Morskiego” (Waterfront City) – nowej dzielnicy mieszkaniowo-usługowej na byłych terenach portowych (Molo Rybackie) i przylegających, o powierzchni 71 ha. Śródmieście Morskie istotnie zwiększa walory przestrzenne Śródmieścia Gdyni oraz gospodarkę miasta (głównie sektor HoReCa). Jego atrakcyjność determinuje sprawny system dostępności – pieszej, rowerowej, drogowej, szynowej i wodnej. **Podmiot odpowiedzialny:** podmiot/y właściwe dla zagospodarowania terenów Skarbu Państwa, inwestorzy prywatni, Gmina Miasta Gdyni.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

4. Inteligentne miasto. Kompleksowe rozwiązanie z dziedziny IT i inżynierii w zakresie usprawniania działania systemów transportowych, działania służb ratunkowych i porządkowych, zarządzania zielenią miejską, odpadami i energią. Cele obejmują zapewnienie bezpieczeństwa mieszkańcom i użytkownikom ruchu, podniesienie jakości życia, minimalizacja czasu dojazdu i kosztów.



Prawdopodobieństwo realizacji: niskie.
Istotność: wysoka.



5. Miasto wolne od spalin, a centrum od samochodów.

Wyeeliminowanie samochodów o napędzie konwencjonalnym w 2050 roku to cel, do którego obligują postanowienia Białej Księgi. Kolejnym krokiem uspokojenia ruchu w centrum Gdyni jest całkowite zablokowanie możliwości wjazdu do centrum dla indywidualnych kierowców. Centrum będzie jedynie dostępne dla pojazdów komunikacji publicznej, służb ratunkowych, porządkowych, dostaw i samochodów autonomicznych, które same będą wracać do punktów postojowych i parkingów buforowych. Upowszechnienie się usług typu carsharing.



Prawdopodobieństwo realizacji: wysokie.

Istotność: bardzo wysoka.

6. Rozwój zachodnich i północnych dzielnic. Przygotowanie oferty (dostępność transportowa, uzbrojenie terenu), która spowolni emigrację mieszkańców i zachęci nowych do osiedlania się w Gdyni.



Prawdopodobieństwo realizacji: średnie.

Istotność: wysoka.

7. Centrum Autonomicznego Transportu Miejskiego.

Budowa centrum zarządzania ruchem z zapleczem logistycznym w Dolinie Logistycznej. Na terenie obiektu powinny znaleźć się centrum usług IT realizujące wizję inteligentnego miasta, magazyny wraz z infrastrukturą

logistyczną do transportu i dostawy drobnych przesyłek autonomicznymi środkami transportu (bezobsługowe drony i/lub lekkie samochody dostawcze).



Prawdopodobieństwo realizacji: średnie.

Istotność: wysoka.

8. Optymalizacja transportu. Wykorzystanie technologii teleinformatycznych w celu optymalizacji transportu na obszarze węzła miejskiego oraz całego Obszaru Metropolitalnego. Integracja systemów i rozkładów jazdy. Utworzenie kompleksowych rozwiązań sterowania ruchem drogowym, kolejowym i wodnym. Wykorzystanie w tym celu Centrum Autonomicznego Transportu Miejskiego.



Prawdopodobieństwo realizacji: średnie.

Istotność: bardzo wysoka.

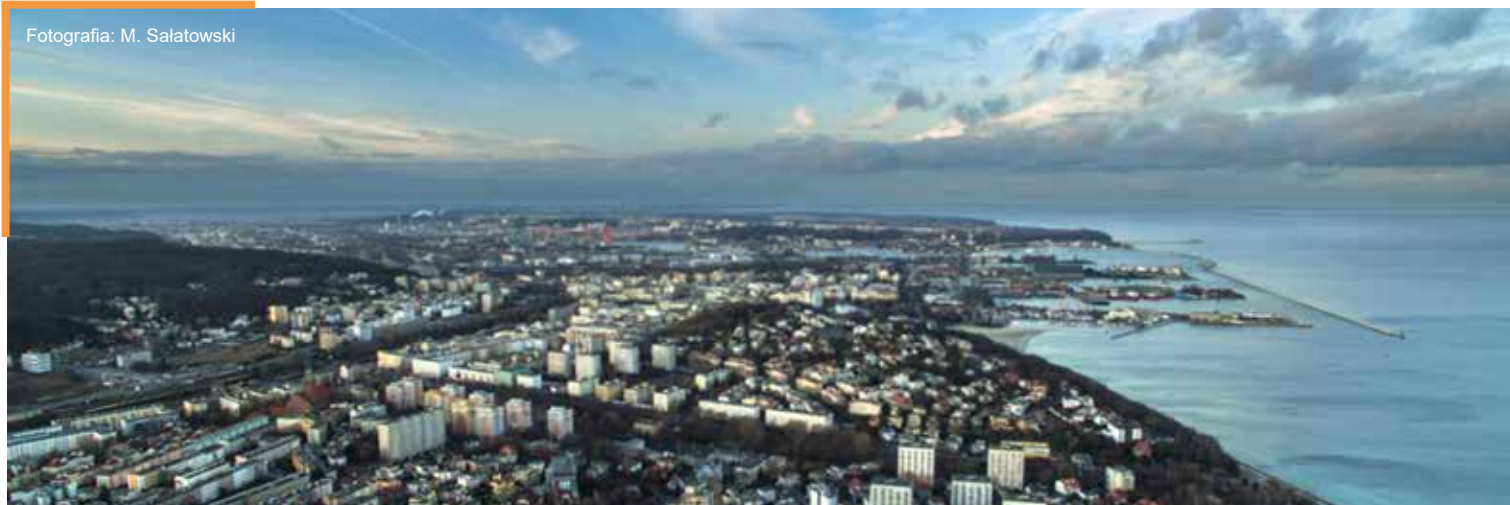
9. Indywidualny transport powietrzny. Komunikacja z wykorzystaniem dronów przystosowanych do transportu ludzi. Takie rozwiązanie pozwoli ominąć korki w mieście. Jeśli cenowo będzie konkurencyjne do transportu lądowego może zupełnie zrewolucjonizować transport.

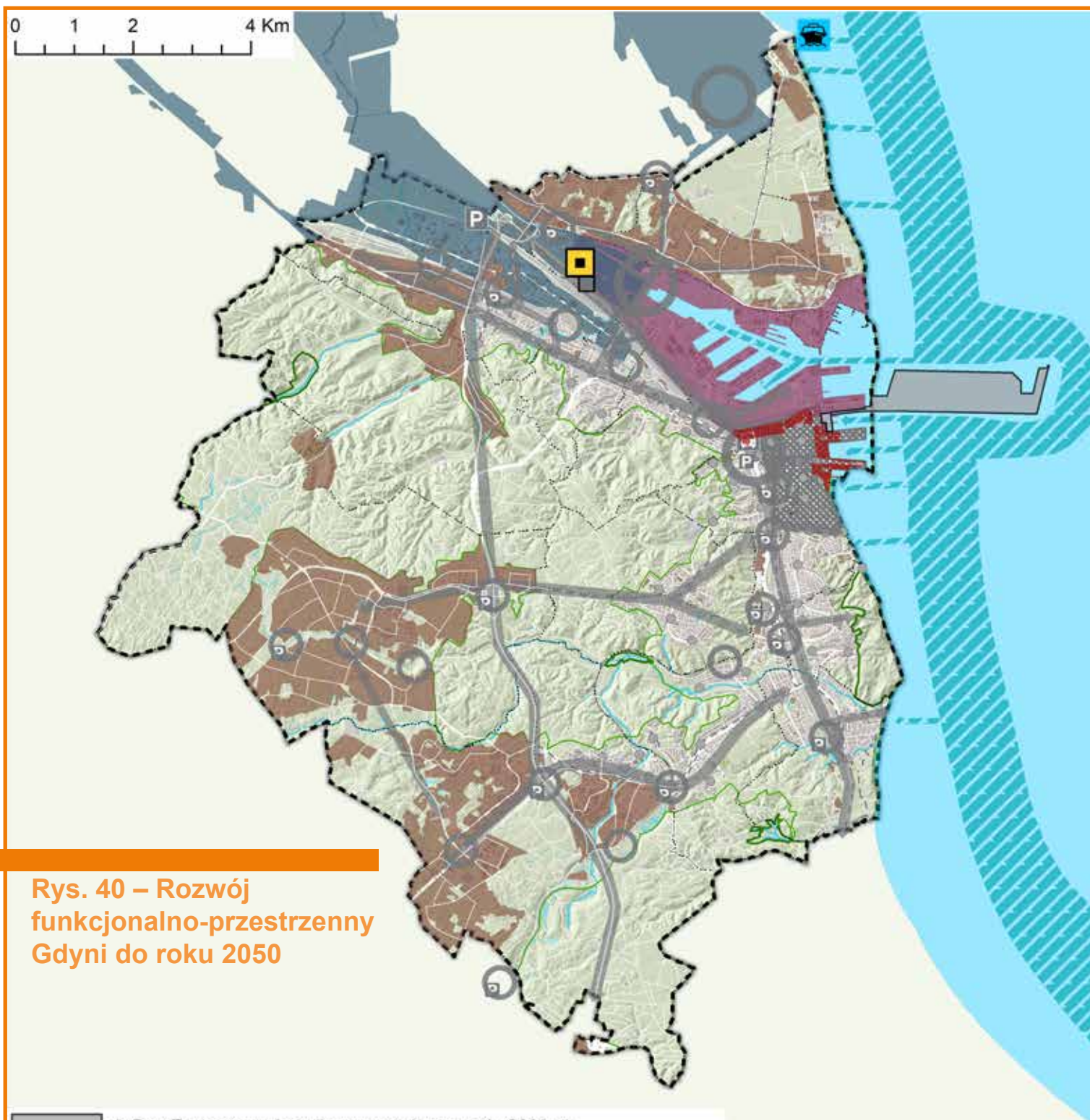


Prawdopodobieństwo realizacji: niskie.

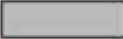
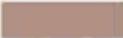
Istotność: średnia.

Fotografia: M. Salatowski





Rys. 40 – Rozwój funkcjonalno-przestrzenny Gdyni do roku 2050

-  1. Port Zewnętrzny (zrealizowany w horyzoncie 2030 r.)
-  1. Rozwój Portu Zewnętrznego w Gdyni - powiązania i połączenia infrastrukturalne z pozostałymi terenami portowymi
-  2. Rozwój Morskiego Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna
-  3. Gdyński waterfront - dworzec morski
-  3. Obsługa gdyńskiego waterfrontu od strony morza
-  3. Rozbudowa „Śródmieścia Morskiego” (Waterfront City)
-  6. Rozwój zachodnich i północnych dzielnic
-  7. Centrum Autonomicznego Transportu Miejskiego

- Układ współrzędnych: PL-92.
- Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni, badania ankietowe Moja Gdynia 2030.
- Dane przestrzenne: Państwowy Rejestr Granic, Baza Danych Obiektów Topograficznych BDOT 10K.
- Kolorem szarym oznaczono inwestycje z horyzontu 2030.

5.4 INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA W GDYNI I NAJBLIŻSZYM SĄSIEDZTWIE

Realizacja wszystkich projektów wskazanych w Planie Pracy Korytarza Bałtyk-Adriatyk (i innych) na terenie Gdyni, to przede wszystkim usuwanie wąskich gardeł i wypełnianie brakujących połączeń. Zakończy się okres zwłoki i wyrównywania dysproporcji jakości infrastruktury transportowej występującej pomiędzy zachodnim a wschodnim obszarem Unii – w obszarze Gdyni. Od początku dekady lat trzydziestych możliwe jest osiągnięcie wizji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni:

„Wspólne dążenie do rozwoju zrównoważonego systemu mobilności, który zapewnia mieszkańcom Gdyni wysoki standard życia i możliwość przemieszczania się w bezpiecznym, czystym i przyjaznym otoczeniu, a także przyczynia się do społecznego, przestrzennego i gospodarczego rozwoju Miasta”^[34].

Podmiot odpowiedzialny: podmiot właściwy dla rozwoju obszaru metropolitalnego.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.



INWESTYCJE DROGOWE

10. Zapewnienie dostępności do nadmorskiej dzielnicy mieszkaniowo-usługowej Gdyni - głównie ulicami: Nowa Węglowa i Jana z Kolna oraz transportem szynowym do terminali pasażerskich wokół Basenu Prezydenta - oraz rozwiązanie problemu wąskiego gardła w strefie węzła integracyjnego w rejonie Placu Konstytucji.

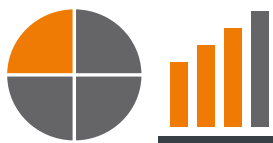
Podmiot odpowiedzialny: Gmina Miasta Gdyni, operator transportu publicznego obszaru metropolitalnego.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

11. Rozbudowa Drogi Gdyńskiej w kierunku południowym (w przypadku gotowości kontynuacji inwestycji na terenie Sopotu).

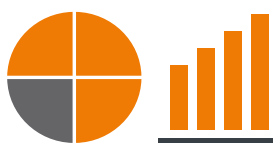
Podmiot odpowiedzialny: podmiot właściwy dla realizacji połączeń drogowych wewnątrz obszaru metropolitalnego.



Prawdopodobieństwo realizacji: niskie.
Istotność: wysoka.

12. „Droga Trzech Powiatów”. Realizacja Trasy Kaszubskiej osłabia uzasadnienie dla budowy OPAT. Alternatywnym dla OPAT połączeniem Gdyni (Dolina Logistyczna) jest „Droga Trzech Powiatów” odciążająca ul. Morską.

Podmiot odpowiedzialny: podmiot właściwy dla realizacji połączeń drogowych wewnątrz obszaru metropolitalnego.



Prawdopodobieństwo realizacji: wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

13. Modernizacja ul. Hutniczej. Rozwój Doliny Logistycznej wymagać będzie rozbudowy połączeń drogowych. Jednym z nich jest ul. Hutnicza – główna oś komunikacyjna dzielnicy przemysłowej na zapleczu portu morskiego.

Podmiot odpowiedzialny: podmiot właściwy dla realizacji połączeń drogowych wewnątrz obszaru metropolitalnego.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

14. Budowa dodatkowych pasów ruchu w ciągu Obwodnicy Trójmiasta (S6 / S7) na całej długości. Budowa trzeciego pasa pozwoli zwiększyć przepustowość tego ciągu komunikacyjnego.

Podmiot odpowiedzialny: GDDKiA.

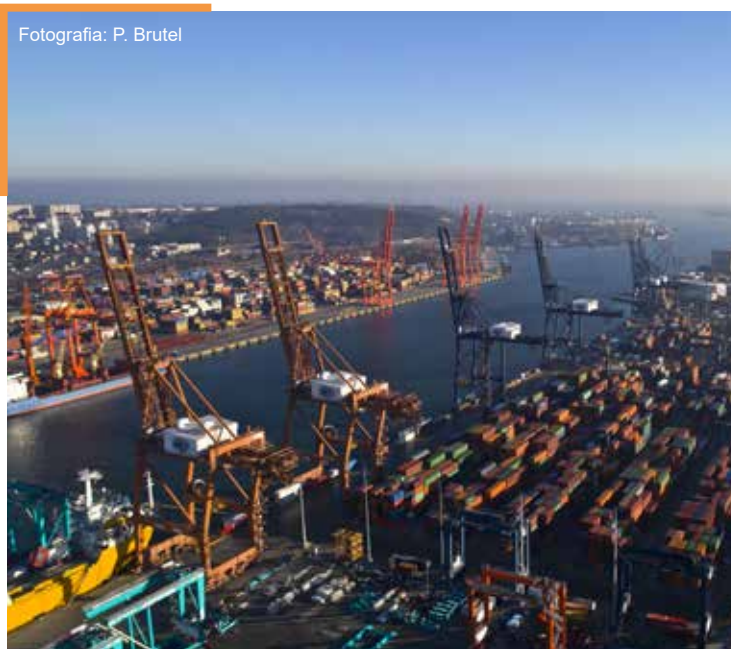


Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

Fotografia: W. Jakubowski



Fotografia: P. Brutel



15. Połączenie drogowe ul. Morskiej z ul. Nowa Węglowa w tunelu pod torami. Istnieją już szczegółowe koncepcje połączenia ul. Nowa Węglowa i Jan-ka Wiśniewskiego z ul. Morską tunelem pod torami. W uchwalonym MPZP stworzono rezerwy terenowe i wskazano dokładną lokalizację tunelu. Budowa będzie wymagała zmian w zagospodarowaniu okolicy ul. Morskiej. Realizacja inwestycji jest korzystna dla mieszkańców centrum Gdyni i ułatwi obsługę komunikacyjną śródmieścia morskiego.

Podmiot odpowiedzialny: Gmina Miasta Gdyni.



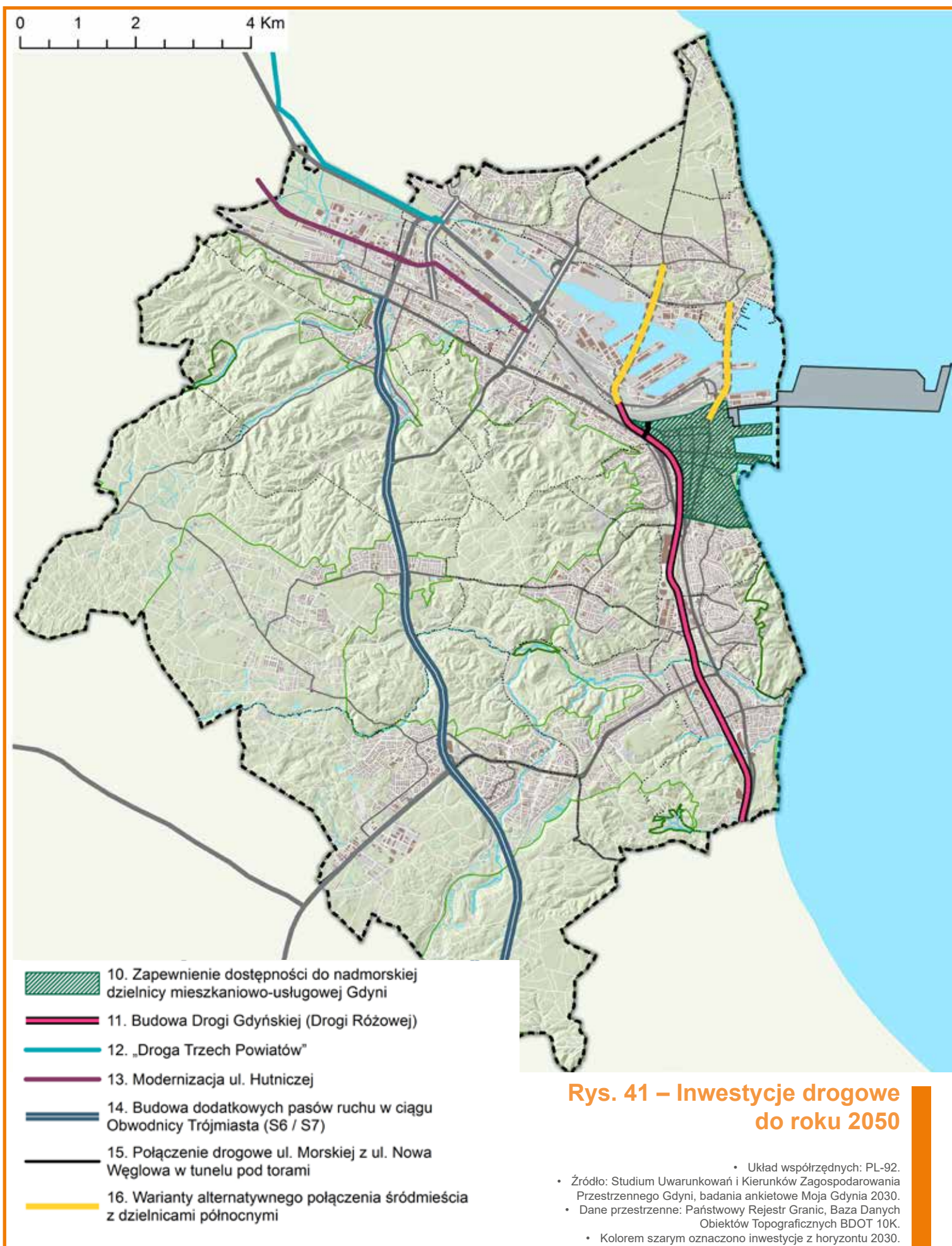
Prawdopodobieństwo realizacji: wysokie.
Istotność: wysoka.

16. Alternatywne połączenie śródmieścia z dzielnicami północnymi. Co prawda inwestycja została wskazana jako kluczowa w badaniu ankietowym Moja Gdynia 2030, jednak w horyzoncie czasowym 2030 inwestycja ma niskie szanse realizacji, dopiero po tym roku jest ona realna.

Podmiot odpowiedzialny: Gmina Miasta Gdyni.



Prawdopodobieństwo realizacji: średnie.
Istotność: wysoka.



Rys. 41 – Inwestycje drogowe do roku 2050

- Układ współrzędnych: PL-92.
- Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni, badania ankietowe Moja Gdynia 2030.
- Dane przestrzenne: Państwowy Rejestr Granic, Baza Danych Obiektów Topograficznych BDOT 10K.
- Kolorem szarym oznaczono inwestycje z horyzontu 2030.

INWESTYCJE LOTNICZE

17. Dalszy rozwój lotniska w Gdyni (w strukturze Portu Lotniczego Gdańsk S.A.). W Gdyni i Kosakowie była prowadzona inwestycja związana z budową Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo. Przerwano ją w 2014 roku w związku ze sporem z Komisją Europejską. Ukończenie inwestycji i rozwój portu lotniczego możliwy będzie, gdy będą ku temu przesłanki ekonomiczne, najprawdopodobniej dopiero po wyczerpaniu się przepustowości portu lotniczego w Gdańsku. Do tego czasu

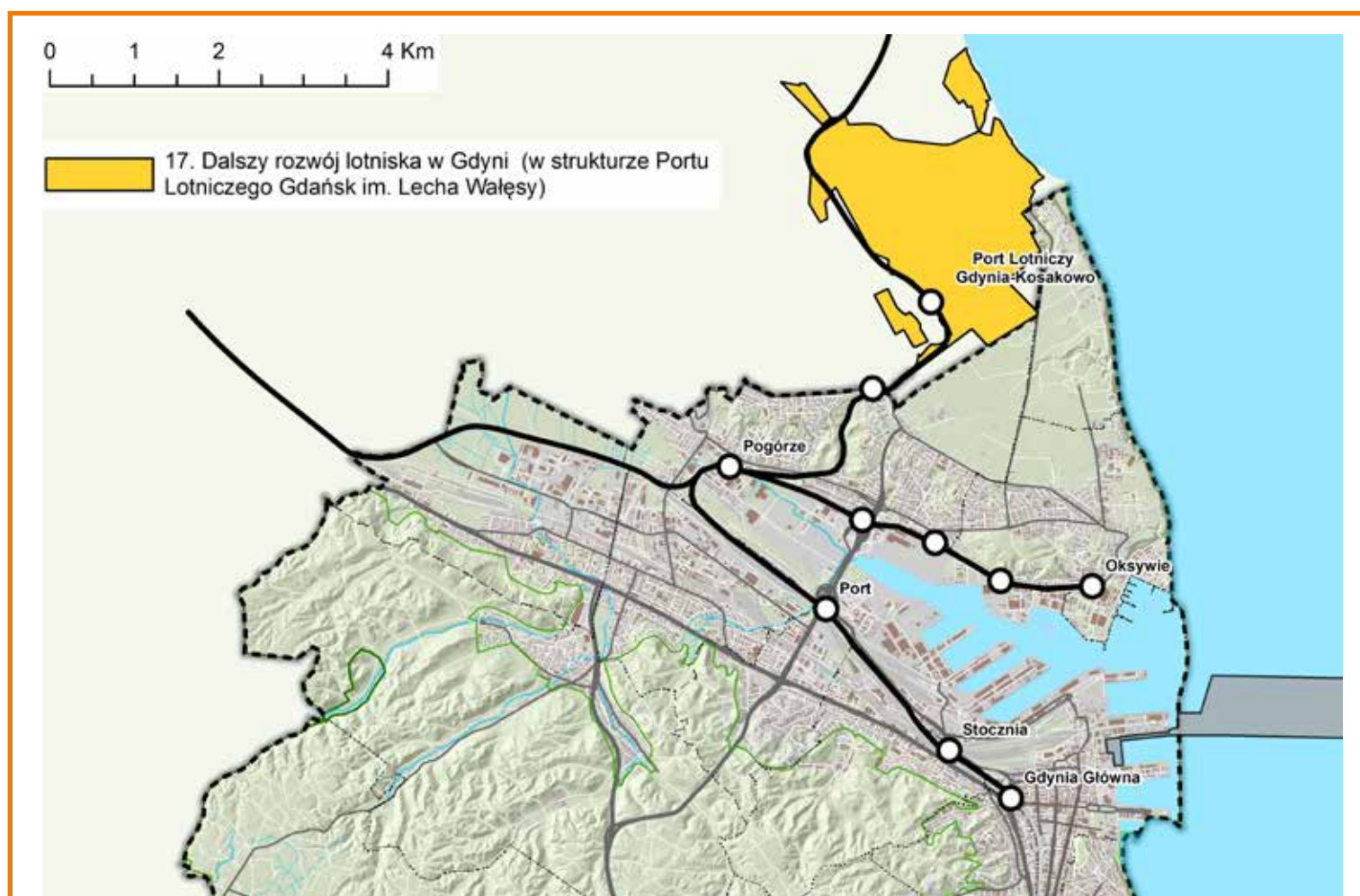
na lotnisku możliwe jest prowadzenie operacji lotnictwa ogólnego (ang. *General Aviation* – GA). Jeśli port lotniczy będzie rozbudowywany zyskają na tym mieszkańcy północnych dzielnic, ponieważ będzie to dodatkowy impuls dla rozwoju PKM i połączeń drogowych.

Podmiot odpowiedzialny: operator Portu Lotniczego Gdańsk.



Prawdopodobieństwo realizacji: wysokie.

Istotność: bardzo wysoka.



Rys. 42 – Inwestycje lotnicze do roku 2020

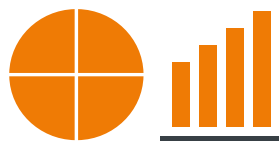
- Układ współrzędnych: PL-92.
- Źródło: Opracowanie własne.
- Dane przestrzenne: Państwowy Rejestr Granic, Baza Danych Obiektów Ogólnogeograficznych.
- Kolorem szarym oznaczono inwestycje z horyzontu 2020.

INWESTYCJE KOLEJOWE I SZYNOWE

Do 2030 roku główna sieć linii kolejowych zostanie wybudowana/zmodernizowana. W następnych dekadach rozwijane będą połączenia, w tym międzynarodowe – pasażerskie i towarowe oraz systemy sterowania ruchem podnoszące efektywność i bezpieczeństwo połączeń.

18. Wzmocnienie sieci kolei podmiejskiej. Sieć kolei podmiejskiej aglomeracji trójmiejskiej będzie rozbudowywana o kolejne połączenia i przystanki, w tym: Port, Chwarzno-Wiczlino, Śródmieście. Nastąpi kompleksowa modernizacja taboru, dostosowanego do specyfiki połączeń w obszarze metropolitalnym.

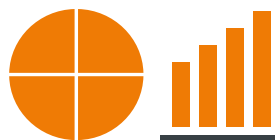
Podmiot odpowiedzialny: podmiot odpowiedzialny za rozwój transportu publicznego w obszarze metropolitalnym, samorząd województwa pomorskiego, zarządca infrastruktury kolejowej wykorzystywanej przez kolej podmiejską.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

19. Rozbudowa i modernizacja zaplecza technicznego Stacji Gdynia Główna, Stacji Gdynia Port i kolei podmiejskiej (obecnie Szybka Kolej Miejska w Trójmieście), zapewniające właściwe przechowywanie wrażliwego taboru i dokonywanie przeglądów i napraw.

Podmiot odpowiedzialny: operatorzy połączeń kolejowych, dla których Gdynia jest stacją początkową/końcową.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

20. Alternatywne połączenie towarowe Gdyni.

W przyszłości może dojść do sytuacji, w której przepustowość węzła kolejowego zostanie wyczerpana. W obliczu kongestii niezbędne będzie przeprowadzenie nowego korytarza towarowego do portu morskiego i obszaru funkcjonalnego Doliny Logistycznej.

Podmiot odpowiedzialny: PKP PLK S.A.



Prawdopodobieństwo realizacji: niskie.
Istotność: bardzo wysoka.

21. Rozbudowa PKA do Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo, na Oksywie i do Kosakowa i Rumi.

Przebieg w śladzie istniejących szlaków kolejowych: linii nr 228 na Oksywie oraz bocznicy w stronę Kosakowa. Dodatkowo możliwe są połączenia w stronę Rumi oraz Kosakowa i dalej Pucka.

Podmioty odpowiedzialne: Gmina Miasta Gdyni, Gmina Kosakowo, Gmina Rumia, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, PKP PLK S.A.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

22. Lekkie połączenia szynowe. Istnieją plany lokalizacji lekkich połączeń szynowych do Chwarzno-Wiczlino. Połączenie odchodziłoby od linii kolejowej nr 201 i byłoby realizowane przez tramwaj dwusystemowy.

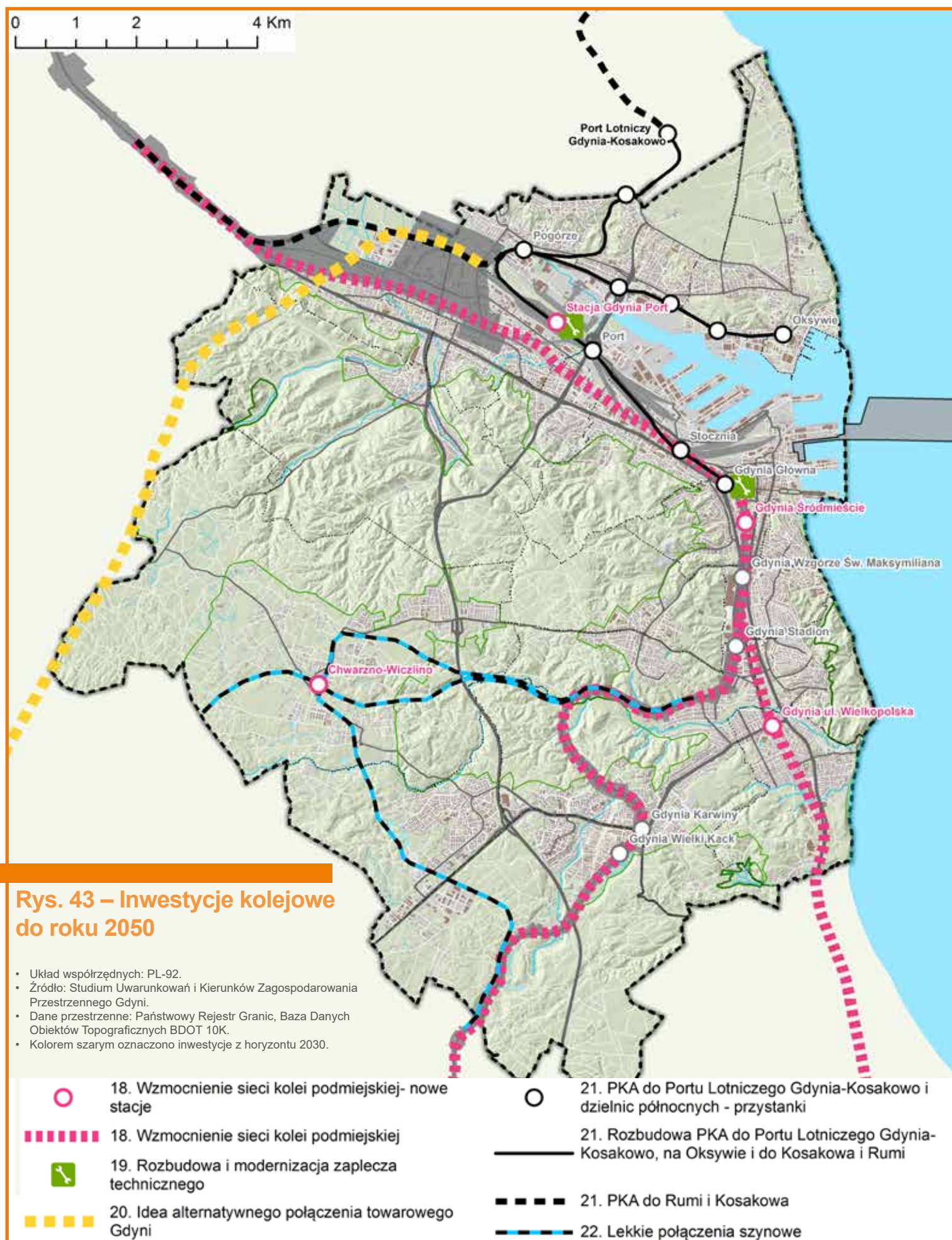
Podmiot odpowiedzialny: Gmina Miasta Gdyni.



Prawdopodobieństwo realizacji: średnie.
Istotność: wysoka.

Fotografia: M. Sałatowski





INWESTYCJE MORSKIE

23. Rozwijanie projektów morskich służących realizacji infrastruktury sieci bazowej TEN-T, realizowanych przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. w okresie do 2030 r. – dla zwiększenia efektywności dotychczasowych nakładów inwestycyjnych i większej kapitalizacji tych projektów (etap II i następne).

Podmiot odpowiedzialny: podmiot właściwy dla rozwoju infrastruktury portu morskiego w Gdyni, operatorzy terminali portowych, podmiot właściwy dla administracji obszarami morskimi i inni interesariusze.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: wysoka.

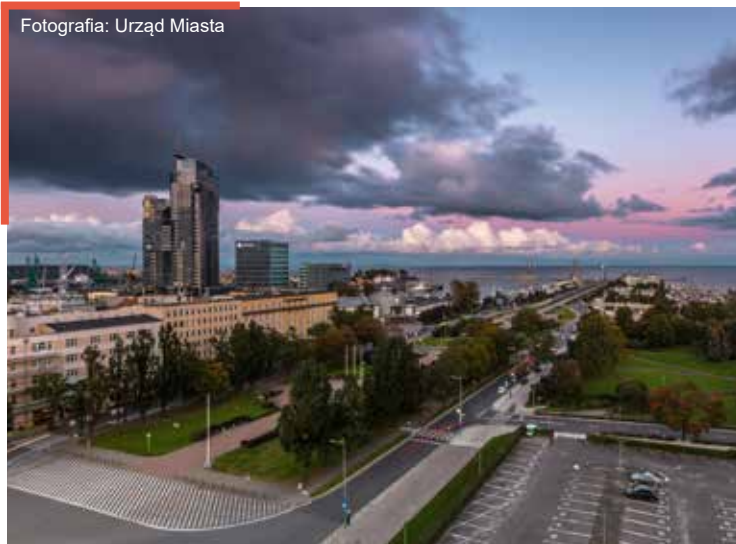
24. Budowa terminali pasażerskich dla statków wycieczkowych i statków żeglugi przybrzeżnej, w tym odbudowa budynku byłej „Torpedowni” jako przystani i dyspozytorni żeglugi pasażerskiej w akwenie Zatoki Puckiej.

Podmiot odpowiedzialny: operator żeglugi przybrzeżnej, zarząd obszaru metropolitalnego, samorządy pozostałych gmin nadbrzeżnych, samorząd województwa pomorskiego, podmiot właściwy dla administracji obszarami morskimi.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

Fotografia: Urząd Miasta



25. Automatyzacja pracy portu i Doliny Logistycznej. Automatyzacja przeładunków i całej logistyki w porcie i dalej na całym obszarze platformy multimodalnej Dolina Logistyczna. Zintegrowanie pracy portu z systemem transportowym Gdyni pozwoli na osiągnięcie synergii korzystnej dla Portu i Miasta.

Podmioty odpowiedzialne: Zarząd Portu Morskiego Gdynia S.A., Gmina Miasta Gdyni, zarządcy infrastruktury, zarządcy terminali.



Prawdopodobieństwo realizacji: wysokie.
Istotność: bardzo wysoka.

26. Rozwój żeglugi śródlądowej.

Podmioty odpowiedzialne: Skarb Państwa, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., prywatni inwestorzy i firmy logistyczne.



Prawdopodobieństwo realizacji: średnie.
Istotność: bardzo wysoka.

27. Budowa duoportu. Przedsięwzięcie wspólne Portu Gdynia i Portu Gdańsk. Może okazać się konieczne do realizacji, gdy możliwości przeładunkowe i transportowe obu portów się wyczerpią.

Podmioty odpowiedzialne: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Skarb Państwa, zarządcy infrastruktury.

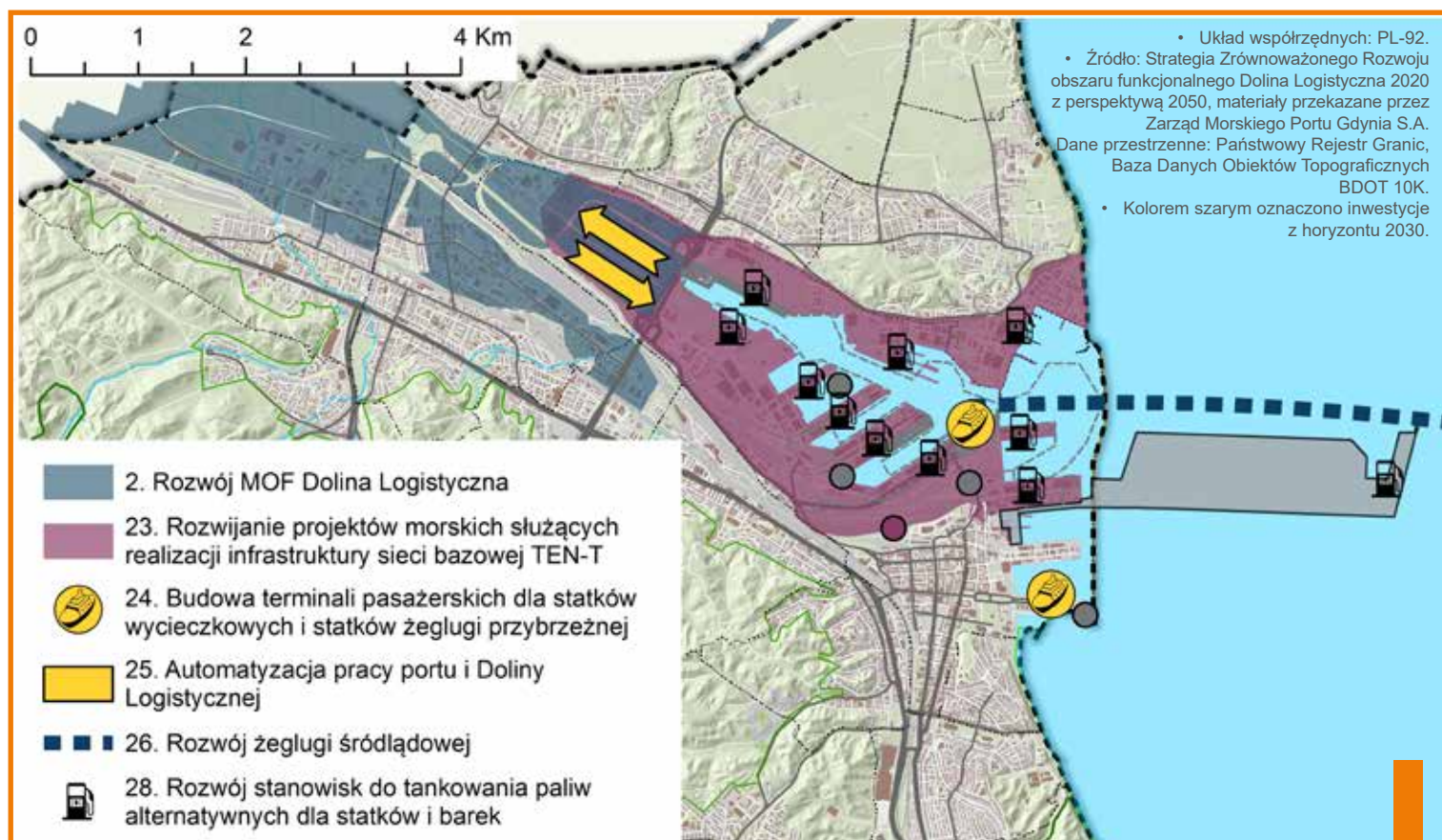


Prawdopodobieństwo realizacji: niskie.
Istotność: wysoka.

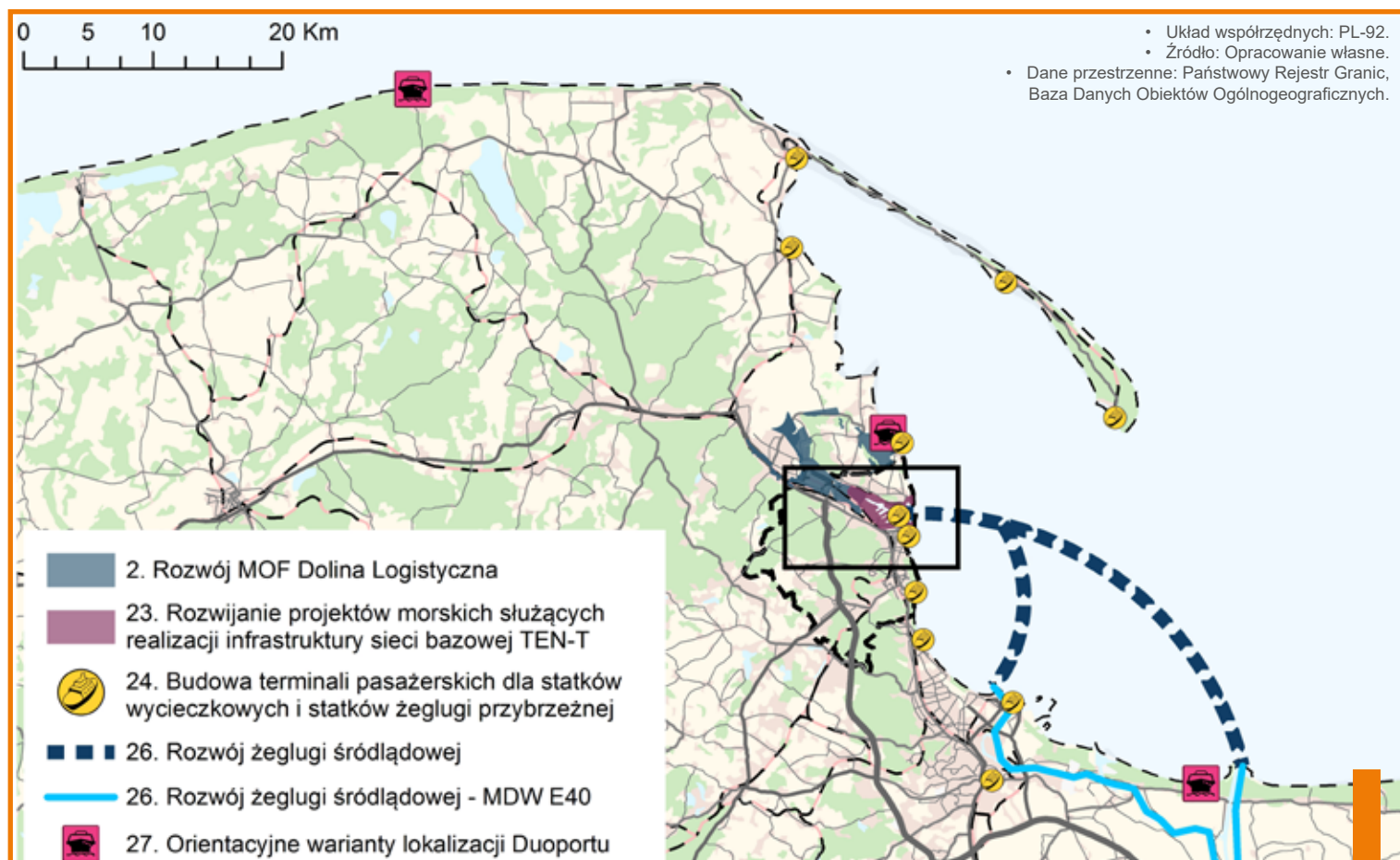
28. Rozwój stanowisk do tankowania paliw alternatywnych dla statków i barek. Podmiot odpowiedzialny: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.



Prawdopodobieństwo realizacji: bardzo wysokie.
Istotność: średnia.



Rys. 44 – Inwestycje morskie – Port morski Gdynia do roku 2050



Rys. 45 – Inwestycje morskie – otoczenie portu morskiego w Gdyni do roku 2050

Fotografia: M. Sałatowski





6

ANEKSY/DODATKI/ ZAŁĄCZNIKI

6.1 SŁOWNIK SKRÓTÓW I POJĘĆ.

ABC	- Obszar współpracy zamknięty trzema morzami – Adriatyckim, Bałtyckim i Czarnym (Trójmorze)
A-B Landbridge	- Most Lądowy Adriatyk-Bałtyk (projekt współfinansowany przez Unię Europejską)
AGC	- Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych
AGR	- Umowa europejska o głównych drogach ruchu międzynarodowego
AGTC	- Umowa europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących
Atlas	- Niniejszy Atlas węzła miejskiego Gdyni
BAC	- Korytarz Bałtyk-Adriatyk (ang. <i>Baltic-Adriatic Corridor</i>)
BDOT 10K	- Baza Danych Obiektów Topograficznych odpowiadająca szczegółowością mapie topograficznej w skali 1:10 000
Biała Księga	- Biała Księga Transportu
BTC (Gdynia)	- Bałtycki Terminal Kontenerowy
CADSES	- Obszar Europy Środkowej, Adriatyckiej, Naddunajskiej i Południowo-Wschodniej (ang. <i>Central, Adriatic, Danubian and South-Eastern European Space</i>)
CIVITAS DYN@MO	- Dynamiczni Mieszkańcy Aktywni dla Zrównoważonej Mobilności (ang. <i>DYNamic citizens @ctive for sustainable MOBility</i> , projekt współfinansowany przez Unię Europejską)
DK	- Droga krajowa
DP	- Droga powiatowa
DW	- Droga wojewódzka
EOG	- Europejski Obszar Gospodarczy
ERTMS	- Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ang. <i>European Rail Traffic Management System</i>)
ESPON	- Europejska Sieć Obserwacyjna Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej (ang. <i>European Observation Network for Territorial Development and Cohesion</i>)
ETCS	- Europejski System Sterowania Pociągiem (ang. <i>European Train Control System</i>)
EUROSTAT	- Europejski Urząd Statystyczny
GDDKiA	- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GEOSTAT	- Portal geostatystyczny
GISCO	- Geograficzny System Informacyjny Komisji (ang. <i>Geographic Information System of the Commission</i>)
GSM-R	- Kolejowa sieć GSM
DSAT	- Urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru
GUGiK	- Główny Urząd Geodezji i Kartografii
GUS	- Główny Urząd Statystyczny
HoReCa	- Sektor hotelarsko-gastronomiczny (ang. <i>Hotel, Restaurant, Catering/Cafe</i>)

INTERREG	- Program Współpracy Międzyregionalnej INTERREG
JST	- Jednostka samorządu terytorialnego
Korytarz A2A	- Korytarz Atlantyk-Adriatyk – Gdynia Green Gateway
Korytarz B2B	- Korytarz Morze Barentsa-Bałkany – Gdynia Green Gateway
LCS	- Lokalne Centrum Sterowania
LK	- Linia kolejowa
LNG	- Ciekły gaz ziemny (ang. <i>Liquefied Natural Gas</i>)
MDW	- Międzynarodowa Droga Wodna
MEGA	- Europejskie Metropolitalne Obszary Wzrostu (ang. <i>Metropolitan European Growth Areas</i>)
Miasto	- Miasto Gdynia
MOF	- Miejski obszar funkcjonalny (ang. <i>Functional Urban Area – FUA</i>)
MOF	- Morski obszar funkcjonalny
MPZP	- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego
NORDA	- Projekt finansowany z funduszy EOG
Forum NORDA	- Metropolitalne Forum Wójtów, Burmistrzów, Prezydentów i Starostów NORDA
NOU NORDA	- Nadmorski Obszar Usługowy NORDA
NPW ERTMS	- Nowy Plan Wdrażania ERTMS
NUTS₂	- Klasyfikacja Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (ang. <i>Nomenclature of Territorial Units for Statistics</i>) poziom 2
OM	- Obszar Metropolitalny
OM G-G-S	- Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
OPAT	- Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej
PHARE CBC	- Program Współpracy Przygranicznej PHARE
PKA	- Północna Kolej Aglomeracyjna
PKB	- Produkt Krajowy Brutto
PKM	- Pomorska Kolej Metropolitalna
PL-1992 / PL-92	- Układ współrzędnych prostokątnych płaskich 1992 zgodny z państwowym systemem odniesień przestrzennych
PL-LAEA	- Układ współrzędnych płaskich prostokątnych LAEA zgodny z państwowym systemem odniesień przestrzennych
PRT	- Szybki indywidualny transport (ang. <i>Personal Rapid Transit</i>)
PSSE	- Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna
SEBTrans-Link	- Połączenie transportowe w oparciu o porty południowo-wschodniego Bałtyku (ang. <i>South East Baltic Transport Link</i>) (projekt współfinansowany przez Unię Europejską)
SKM	- Szybka Kolej Miejska
SoNorA	- Oś Południe-Północ (ang. <i>South-North Axis</i>) (projekt współfinansowany przez Unię Europejską)
SSS	- Żegluga bliskiego zasięgu (ang. <i>Short sea shipping</i>)
TEN-T	- Transeuropejska sieć transportowa (ang. <i>Trans-European Network Transport</i>)
TSL	- Transport-spedycja-logistyka
UE	- Unia Europejska
ZPMG-a S.A.	- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

6.2 BIBLIOGRAFIA

- [1] GUS – BANK DANYCH LOKALNYCH – Stan ludności na 2017; <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/>; dostęp: 04.01.2019
- [2] Urban Audit – Methodological Handbook, Eurostat 2004, ISBN 92-894-7079-8
- [3] Eurostat database – Population on 1 January by age groups and sex - functional urban areas (urb_lpop1); <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>; dostęp: 04.01.2019
- [4] ESPON 111 Potentials for polycentric development in Europe, The ESPON Monitoring Committee, 2004, ISBN number: 91-89332-37-7
- [5] Eurostat database - Regional gross domestic product (PPS per inhabitant) by NUTS 2 regions (tgs00005); <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>; dostęp: 04.01.2019
- [6] Raport GUS, Wstępne szacunki produktu krajowego brutto w przekroju regionów w 2017 r. porównane do danych z roku 2016 przedstawionych w raporcie GUS, Produkt krajowy brutto i wartość dodana brutto w przekroju regionów w 2016 r. GUS; <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rachunki-narodowe/rachunki-regionalne/produkt-krajowy-brutto-i-wartosc-dodana-brutto-w-przekroju-regionow-w-2016-r-7,1.html>; dostęp: 04.01.2019
- [7] AGR – Umowa europejska o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR), sporządzona w Genewie dnia 15 listopada 1975 r. Ratyfikowana w 1985 r. (Dz. U. z dnia 11 marca 1985 r.). AGC – Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC), sporządzona w Genewie dnia 31 maja 1985 r. Ratyfikowana w 1988 r. (Dz. U. z dnia 7 lipca 1988 r.). AGTC – Umowa Europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC), sporządzona w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. Ratyfikowana w 2002 r. (M.P. 2004 nr 3 poz. 50)
- [8] Urząd Lotnictwa Cywilnego, Statystyki i analizy rynku transportu lotniczego, dane za cały rok 2017; <http://ulc.gov.pl/pl/regulacja-ryнку/statystyki-i-analizy-ryнку-transportu-lotniczego/3724-statystyki-wg-portow-lotniczych>; dostęp: 04.01.2019
- [9] Report Baltic Adriatic – Third Work Plan of the European Coordinator, Kurt Bodewig, 2018, str. 9
- [10] GUS – BANK DANYCH LOKALNYCH – Stan ludności na 2017; <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/>; dostęp: 07.01.2019
- [11] Obliczenia własne na podstawie BDOO – Baza danych obiektów ogólnogeograficznych; GUGiK
- [12] Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030 – plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego stanowiący część planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego sporządzony na podstawie art. 39 ust. 6 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz.U. z 2015 r. poz. 199, z późn. zm.)
- [13] Obliczenia własne na podstawie Baza Danych Obiektów Topograficznych 10k, Główny Urząd Geodezji i Kartografii
- [14] Obliczenia własne na podstawie danych udostępnianych przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska na stronie internetowej; <https://www.gdos.gov.pl/dane-i-metadane>; dostęp: 09.01.2019
- [15] GUS - Prognoza dla powiatów i miast na prawie powiatu oraz podregionów na lata 2014-2050 (opracowana w 2014 r.), <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/prognoza-ludnosc/prognoza-dla-powiatow-i-miast-na-prawie-powiatu-oraz-podregionow-na-lata-2014-2050-opracowana-w-2014-r-5,5.html>; dostęp: 07.01.2019
- [16] Review of maritime transport 2017, ONZ, ISBN 978-92-1-112922-9, 2017

- [17] Dane dostępne na stronie internetowej Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.; <https://www.port.gdynia.pl/pl/wydarzenia/aktualnosci/1358-przeladunkowa-hossa-w-porcie-gdynia-trwa>; dostęp: 28.01.2019
- [18] Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw Aktualizacja – październik 2018, Ministerstwo Finansów, Warszawa, 2018
- [19] Dane dostępne na stronie internetowej Międzynarodowego Funduszu Walutowego; <https://www.imf.org/external/datamapper/PPPPC@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD>; dostęp: 08.01.2019
- [20] The 2018 Ageing Report Economic & Budgetary Projections for the 28 EU Member States (2016-2070); ISBN 978-92-79-77460-7; Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2018
- [21] Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., 2014
- [22] Dane dostępne na stronie internetowej Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.; <https://www.port.gdynia.pl/pl/port/statystyki>; dostęp: 07.12.2018
- [23] Studium wykonalności dla zadania „Poprawa dostępu kolejowego do Portu morskiego w Gdyni – prace przygotowawcze” – Raport podsumowujący z Etapu I; WYG International Sp. z o.o. dla PKP PLK S.A., Warszawa, 2014
- [24] O.3.3.3 – TEN-T Recommendations – Raport projektu SoNorA South North Axis; przygotowany w ramach WP 3 – Transport Network Flow Optimisation; Vento Region(Lead partner) Czech Rails, 2011
- [25] Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego, Komunikat Komisji Europejskiej, KOM (2007) 607, wersja ostateczna (SEK(2007) 1320; Komisja wspólnot Europejskich, Bruksela, 2007
- [26] Memorandum NORDA część 2 – Nadmorski Obszar Usługowy NORDA; dokument opracowany w ramach projektu NORDA Północny Biegun Wzrostu; projekt dofinansowany z funduszy EOG, Urząd Miasta Gdyni, 2017
- [27] Memorandum NORDA część 3 – Dolina Logistyczna; dokument opracowany w ramach projektu NORDA Północny Biegun Wzrostu; projekt dofinansowany z funduszy EOG, Urząd Miasta Gdyni, 2017
- [28] Strategia Rozwoju Miasta Gdyni 2030, Gmina Miasta Gdyni, 2017
- [29] Biała Księga Transportu, ISBN 978-92-79-18271-6, Unia Europejska, 2011, Luksemburg: Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2011
- [30] Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, 2013
- [31] Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 przyjęty uchwałą nr 318/XXXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r. wszedł w życie z dniem 1.03.2017
- [32] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE Tekst mający znaczenie dla EOG
- [33] Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030, Gdańsk, 2015, str. 43
- [34] Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni, Gdynia, 2016, str. 39

6.3 WYKAZ RYSUNKÓW I FOTOGRAFII

WYKAZ RYSUNKÓW

- Rys. 1 – Zakres przestrzenny prezentowanych map 9
- Rys. 2 – Europejskie Metropolitalne Obszary Wzrostu MEGA 12
- Rys. 3 – Liczba ludności w MOF 13
- Rys. 4 – PKB na 1 mieszkańca według parytetu siły nabywczej w roku 2016, zmiana w PKB w latach 2010–2016 14
- Rys. 5 – Mieszkańcy na 1 km² w roku 2011 15
- Rys. 6 – Dostępność transportowa Gdyni – kierunki 16
- Rys. 7 – Transeuropejskie trasy transportowe w Gdyni i województwie pomorskim 17
- Rys. 8 – Połączenia lotnicze z Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy 17
- Rys. 9 – Dostępność transportowa Gdyni – europejskie trasy transportowe drogowe, kolejowe, połączenia morskie i lotnicze 18-19
- Rys. 10 – Korytarze TEN-T w Europie 20
- Rys. 11 – Korytarz Bałtyk-Adriatyk 21
- Rys. 12 – TEN-T w województwie pomorskim 22-23
- Rys. 13 – Liczba mieszkańców i gęstość zaludnienia w województwie pomorskim 24
- Rys. 14 – Powiązania pomiędzy ośrodkami w województwie pomorskim 25
- Rys. 15 – Dostępność transportowa w województwie pomorskim – drogi 26
- Rys. 16 – Dostępność transportowa w województwie pomorskim – połączenia kolejowe 27
- Rys. 17 – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot na tle województwa pomorskiego 28
- Rys. 18 – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot 29
- Rys. 19 – Morski obszar funkcjonalny Dolina Logistyczna 30
- Rys. 20 – Gdynia – powiązania transportowe z sąsiedztwem i natężenie ruchu 31
- Rys. 21 – Gdynia 33
- Rys. 22 – Otoczenie Portu morskiego Gdynia 34-35
- Rys. 23 – Połączenia w ramach projektu SEBTrans-Link 41
- Rys. 24 – Koncepcja lokalizacji nowego Terminalu Promowego w Gdyni 41
- Rys. 25 – Mapa drogowa projektu A-B Landbridge – korytarze łączące Bałtyk z Adriatykiem 42
- Rys. 26 – Region SoNorA 43
- Rys. 27 – Botnicki Zielony Korytarz Logistyczny wraz z przedłużeniami 44
- Rys. 28 – Obszar Forum NORDA, NOU NORDA i gminy obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 45
- Rys. 29 – Ostatnia mila infrastruktury transportowej Korytarza Bałtyk-Adriatyk 48-49
- Rys. 30 – Projekty realizowane w ramach prac związanych z Korytarzem Bałtyk-Adriatyk sieci TEN-T w Gdyni 52-53
- Rys. 31 – Skala ocen prawdopodobieństwa realizacji i istotności inwestycji dla węzła miejskiego Gdyni 57

Rys. 32 – Rozwój systemów transportowych w Europie i Polsce w roku 2030 o istotnym znaczeniu dla Gdyni 59

Rys. 33 – Inwestycje drogowe krajowe i miejskie do 2030 roku – otoczenie Gdyni 61

Rys. 34 – Inwestycje drogowe krajowe i miejskie do 2030 roku w Gdyni 63

Rys. 35 – Inwestycje kolejowe do 2030 roku w Gdyni 65

Rys. 36 – Inwestycje morskie do 2030 roku w Gdyni 67

Rys. 37 – Rozwój funkcjonalno-przestrzenny Gdyni do roku 2030 71

Rys. 38 – Otoczenie portu, połączenia ostatniej mili i Dolina Logistyczna w roku 2030 72-73

Rys. 39 – Rozwój systemów transportowych w Europie i Polsce w roku 2050 o istotnym znaczeniu dla Gdyni 79

Rys. 40 – Rozwój funkcjonalno-przestrzenny Gdyni do roku 2050 83

Rys. 41 – Inwestycje drogowe do roku 2050 86

Rys. 42 – Inwestycje lotnicze do roku 2050 87

Rys. 43 – Inwestycje kolejowe do roku 2050 89

Rys. 44 – Inwestycje morskie – Port morski Gdynia do roku 2050 91

Rys. 45 – Inwestycje morskie – otoczenie portu morskiego w Gdyni do roku 2050 91

WYKAZ WYKRESÓW

Wyk. 1 – Liczba ludności w wybranych MOF 13

Wyk. 2 – Prognoza ludności dla Gdyni na lata 2017-2050 36

Wyk. 3 – Prognozy PKB dla Polski 36

Wyk. 4 – Prognozy przeładunku w Porcie morskim Gdynia 37

WYKAZ FOTOGRAFII

M. Sałatowski – okładka, str. 6-7, 16, 32, 36, 47, 64, 69, 74-75, 78, 81, 82, 84, 88, 90, 92-93

M. Czacharowski – str. 4-5, 62

T. Kamiński – str. 77

T. Urbaniak – str. 38-39

K. Niżnik – str. 40

M. Bejm – str. 12, 46

P. Brutel – str. 85

W. Jakubowski – str. 10-11, 54-55, 68, 85

Gmina Miasta Gdyni – str. 41, 46

6.4 ZAŁĄCZNIKI MAPOWE

- i. Węzeł miejski Gdynia w roku 2018
- ii. Węzeł miejski Gdynia w roku 2030
- iii. Węzeł miejski Gdynia w roku 2050