



GDYNIA WĘZEŁ MIEJSKI / TRANSPORTOWY KORYTARZA SIECI BAZOWEJ



Pilot action plan: Gdynia CNC urban/transport node



kwiecień, 2019



Zespół realizacji projektu TENTacle:

Ryszard **Toczek**, Magdalena **Cieślakowska**, Kazimierz **Iwaszko**, Marta **Myszor**, Konrad **Niżnik**, Jerzy **Sontowski**, Adriana **Szwarczewska**, Michał **Tuszyński** - Biuro Rozwoju Miasta/Wydział Współpracy i Analiz Samorządowych - Urząd Miasta Gdyni

współpraca:

Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni, Wydział Inwestycji, Wydział Strategii, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni,

oraz:

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. - Partner projektu TENTacle (AO 21), Rada Interesantów Portu Gdynia

partnerzy wspierający:

Liga Morska i Rzeczna (AO 13), Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa/Ministerstwo Infrastruktury RP (AO 22), Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk (AO 23), Polski Klaster Morski (AO 25), Miasto Gdańsk (AO 29), Finnlines Polska (AO 39), Samorząd Województwa Pomorskiego (AO 52), Biuro Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu (AO 65)

uczestnicy projektu:

Actia Forum Sp. z o.o. w Gdyni • Agencja Rozwoju Gdyni sp. z o.o. • Akademia Morska w Gdyni/Uniwersytet Morski w Gdyni (projekt: Sustainable Development of Cruise Port Locations) • Baltic Container Terminal S.A. • Baltic Link Association - Karlskrona • Baltic Ports Organisation • Baltic Rail AS • Bałtycki Terminal Kontenerowy sp. z o.o. w Gdyni • Bałtycki Terminal Zbożowy sp. z o.o. - Gdynia • Bank BPH S.A. - Gdynia • Bank Gospodarstwa Krajowego S.A. - Gdańsk • Biuro Inżynierii Komunikacyjnej Maciej

Berendt - Gdynia • Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A. - Gdańsk • Biuro Rozwoju Gdańska - Gdańsk • Biuro stowarzyszenia: Obszar Metropolitalny Gdańsk, Gdynia, Sopot • DS Consulting sp. z o.o. - Gdańsk • Gdańska Fundacja Przedsiębiorczości - Gdańsk • Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad - Oddział Gdańsk • Gdyniński Związek Pracodawców NORD - Gdynia • Gmina Kosakowo • Instytut Logistyki i Magazynowania w Poznaniu • Instytut Morski w Gdańsku (projekt: Green Cruise Ports) • Klaster Logistyczno-Transportowy Północ-Południe - Gdańsk • Krajowa Izba Gospodarki Morskiej Gdynia • Naczelna Organizacja Techniczna - Gdańsk • Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej RP • Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju RP • Ministerstwo Spraw Zagranicznych RP • PCC Intermodal S.A. Gdynia • PKP Cargo Connect sp. z o.o. • PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny - Gdańsk • PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. w Gdyni • PKS Gdynia S.A. • Politechnika Gdańska • Polska Izba Spedycji i Logistyki - Gdynia • Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. - Gdańsk • Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna Sp. z o.o. Sopot - Gdynia • Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze Oddział Morski w Gdyni • PPN DALMOR S.A. - Gdynia • Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej sp. z o.o. - Gdynia • Rupperecht Consult Forschung und Beratung GmbH - Köln (projekt: Vital Nodes) • Stena Line Poland S.A. • Stowarzyszenie Miast Autostrady Bursztynowej Gdynia (I-V Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk) • Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk, Gdynia, Sopot • Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk - Gdańsk (I-V Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk) • Stowarzyszenie Samorządowe Autostrady A1 • Unifeeder sp. z o.o. w Gdyni • Uniwersytet Gdański • Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego (projekt EMMA) • Urząd Miasta Łodzi • Urząd Miasta Sopot • Urząd Miejski w Gdańsku • Urząd Morski w Gdyni • Urząd Wojewódzki - Gdańsk • WYG International sp. z o.o. - Warszawa • Wyższa Szkoła Komunikacji Społecznej - Gdynia • Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. • Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście S.A. • Związek Miast i Gmin Morskich - Gdańsk • Związek Miast Nadwiślańskich - Toruń • Związek Miast Polskich - Poznań • Żegluga Gdańska sp. z o.o. Gdańsk

Autor: **Ryszard Toczek**

Opracowanie graficzne: **Konrad Niżnik**

Spis treści

Dlaczego pilotażowy Plan działania?	5
Summary	6
Wprowadzenie	8
Rozdział I - projekt TENTacle	22
Rozdział II - wnioski z opracowań stanowiących podstawę Planu działania	27
Rozdział III - pilotażowy Plan działania	35
Bibliografia	38



fot. M. Sałatowski

fot. Maciej Bejma



Dlaczego pilotażowy Plan działania?

1. Unijny **Plan Pracy koordynatora Korytarza Bałtyk-Adriatyk (Plan Pracy)**, zatwierdzony m. in. przez Polskę, ustala realizację na terenie Gdyni ponad 20 projektów morskich (portowych) będących przedmiotem wspólnego (europejskiego) zainteresowania.

To oferta bez precedensu w historii portu i miasta.

Miejski system transportowy, obciążony wieloma słabościami, ma przekształcić się do 2030 r. w system europejski: korzystny dla użytkowników i środowiska, przynoszący dobrobyt. To cel wskazany w **Strategii Rozwoju Miasta Gdynia 2030**.

System transportowy Gdyni od początku istnienia miasta jest podporządkowany potrzebom portu morskiego, a szerzej - gospodarki morskiej. Tak jest i obecnie. Nic nie zmieniło racji bytu naszego portu: zapewnić Gdyni i Polsce otwartość na świat, być „silnikiem” rozwoju.

Dzisiaj, już bez ograniczeń rozwojowych z okresu pionierskiego, możemy dzisiaj modelować najbardziej efektywne rozwiązania odpowiadające wizji miasta i portu w perspektywie roku 2030 zgodnie z przekonaniem, że **„Miasto i port to jedno”**.

2. Unijna wizja TEN-T w 2030-2050 r. obejmuje, po raz pierwszy od rozpoczęcia jej realizacji, Gdynię, jako port morski sieci bazowej (strategiczny dla Europy).

Celowi temu służy także unijny **Plan Pracy dla Autostrad Morskich**.

Autostrady morskie z/do Gdyni mają nam otwierać świat Europy Bałtyckiej **„Regionu Europy XXI wieku”**.

Misją interesariuszy portu morskiego Gdynia w sieci bazowej TEN-T jest konsolidacja potencjałów, dla sukcesu tak kompleksowego planu rozwoju portu, służącego miastu i regionowi. Jednym z nich jest samorząd miejski Gdyni, dysponujący wieloma narzędziami wspierania rozwoju portu.

Przyjęcie do realizacji sieci bazowej TEN-T w Gdyni ujawniło problem skali przedsięwzięć rozwojowych.

Projekt Planu Pracy nr 1227: „Dolina Logistyczna” może ograniczyć się tylko do rezerw terenów gm. Kosakowo (wybranych przez Zarząd Portu), lub terenów gm. Rumia (wybranych przez

globalnego operatora logistycznego). Projekt nr 1221: „Port Zewnętrzny” może pozostać tylko zewnętrznym bez rozbudowy pirsów tej części portu w stronę otwartego morza. Projekty dostosowania dróg miejskich do standardów TEN-T mogą okazać się niewykonalne wobec ustaleń planów zagospodarowania przestrzennego, sprzecznych z tymi standardami.

Tak więc największym wyzwaniem dla realizacji wizji Miasta portowego 2030 r. jest „orgware” - żywa robota, robocza struktura współpracy oraz politycznego, intelektualnego i administracyjnego zaplecza tej współpracy.

Projekt **TENTacle** umożliwił pozyskanie ogromnej wiedzy, czym może być port-gateway korytarza sieci bazowej w Europie i świecie. Wiemy, czym już są takie porty w Europie Zachodniej. Ta wiedza umożliwia realne wyrównywanie dysproporcji, wskazanych na str. 17-18. To jeden z głównych celów politycznych nowej inicjatywy TEN-T.

Przyjęcie inteligentnej specjalizacji regionu: technologie offshore i portowo-logistyczne, stwarza perspektywę transformacji portu w Gdyni w SMART Port, w obszarze SMART City.

Pilotażowy Plan Działań dla węzła miejskiego/transportowego Gdynia nie rekomenduje osiągania unijnych wskaźników efektywności w transporcie publicznym czy linii kolejowych. Pilotaż dotyczy demontażu silosowej rzeczywistości systemu transportowego - na wszystkich poziomach zarządzania jego rozwojem, w tym lokalnym.

Węzeł Gdańsk, Gdynia to klucz do sukcesu Aglomeracji Trójmiejskiej. Z potencjałami: społecznym, gospodarczym i przestrzennym: obszarem metropolitalnym i Doliną Logistyczną a przede wszystkim z portamiorskimi o potencjalnie nieograniczonym zapleczu morskim i wodnym śródlądowym a także portem lotniczym - potencjalnie GDAŃSK / GDYNIA – może aspirować do klubu najwyżej rozwiniętych, atrakcyjnych metropolii: bałtyckich - Obszaru Trójmorza - Europy.

Transport stanowi fundament naszej gospodarki i społeczeństwa

(Biała Księga Transportu)

Summary

Gdynia is a key port gateway and an entry and exit hub for the eastern branch of the TEN-T Baltic-Adriatic Corridor (BAC) with its primary transport infrastructure. The railway links form the European Freight Corridor No. 5, the road connections of E-75 and E-77 have the European status, while the maritime stretches compose short sea shipping connections with many Baltic ports as well as an important Motorway of the Sea (MoS) between the ports of Gdynia and Karlskrona. At the same time, Gdynia serves as a key urban node where the last mile TEN-T corridor infrastructure mixes with the infrastructure for regional and local traffic.

As stated in the TEN-T Guidelines, in urban nodes seamless connection should be ensured between the two subsets of infrastructure. However, no guidance has been issued how to achieve that. Neither is advice available how to combine it with the need to improve accessibility and multimodal capacity of the TEN-T core seaport in the context of dynamically growing volumes. The current last mile access networks are not able to carry the flows, forecasted to almost double in 2027, and nearly triple in 2045. This threatens Gdynia port's capability to long-term serve supply chains in the global and the Baltic trade dimensions.

The predominant objective of Gdynia in the **BSR flagship TENTacle project** is preparing the urban-port (cohesive) transport system as a vital node in the TEN-T. TENTacle project may bring groundbreaking urban node "road map" of Gdynia and the Tri-City MEGA Metropolis by meeting and agreeing the opportunities and possibilities for the development and integration of transport infrastructure, to implement modern, innovative technologies and transport management systems. All stakeholders of the Gdynia "urban node" were invited to cooperate in identifying the most important transport needs. Only multimodal transport can be utilised to optimise the development (competitiveness) of cities and regions as well as environmental protection. TENTacle project continued the earlier involvements oriented at greening transport system ("SoNorA" or "BGLC" projects).

City of Gdynia project has developed the following papers:

1. "Last mile study for integrated CNC-urban node focusing on investments complementary to BAC work plan".

"The goal of the study is to develop the concept of an optimal, resource-efficient transport system in the last mile section of the Baltic-Adriatic corridor in Gdynia in 2030 and prognostically in 2045".

The study consists of 5 separate documents that make up the entire content:

Document 1a - Analysis and forecast of freight and passenger traffic from / to the sea port in Gdynia,

Document 1b - Multi-variant concept of road infrastructure access to the Port, industrial - shipyard areas and neighboring communes based on projects included in the document: "BAC Work Plan" in view of: 2020, 2027, 2045.

Document 1c - Traffic forecast in the BAC Work Plan implementation area in the city of Gdynia and neighboring communes (including: Kosakowo, Rumia, Reda).

Document 1d - Technical and technological as well as operational, economic and financial analysis of the variants presented in the Document 2 and a comparative analysis (financial and socio-economic) of these variants, enabling decision regarding the implementation of the best option for the Gdynia transport system development in the TEN-T core network.

Document 1e - Transport White Paper of the CNC node Gdynia (seaport) - the concept of a freight and passenger traffic organization in view of 2027 and 2045.

2. Road map (multi-level governance schemes for Gdynia urban/transport CNC node).

The road map is a schedule for implementing optimal methods to improve the management of the core network transport node in Gdynia, with consistent consideration of the needs of all stakeholders of the node.

3. Gdynia CNC node statistics data atlas 2016.

The statistical report is a pilot document on a European scale, presenting a numerical image of the node of the TEN-T core network in Gdynia, based on data of all transport modes in 2015-2016.

4. Research report: "The stakeholders' tendency (suppliers, clients, employees) of the back-up facilities of the Port of Gdynia to cooperate for the benefit of logistic efficiency of the transport / urban node within the TEN-T core network in Gdynia".

Its goal was to acquire information on different aspects of operations in the context of identification of the propensity of stakeholders (suppliers, clients, employees) of the back-up facilities of the Port of Gdynia to cooperate for the benefit of logistic efficiency of the transport/city node within the TEN-T core network in Gdynia.

5. Concept of intelligent traffic management system for trucks at the Port of Gdynia.

It is a model of a technical and organisational optimisation of road access to the Port of Gdynia, covering an analysis of costs and benefits. The main purpose of elaborated document is to present a concept of an intelligent system of road truck traffic management in the Port of Gdynia in order to improve the handling of the current and assumed increase in the cargo turnover of the Port of Gdynia, generated both by the existing and planned cargo terminals.

6. Pilot action plan: Gdynia CNC urban/transport node (TENTacle project effects April 2019):

- ➔ Last mile capacity studies for the Gdynia transport node,
- ➔ TEN-T maritime dimension: MoS Gdynia - Karlskrona Road Map (extending the BAC northwards),
- ➔ Bottlenecks and missing links within the BAC last mile section from the interoperability and sustainable urban mobility perspectives (including traffic flows),
- ➔ Traffic development forecasts until 2050 vs. capacity of the port-city infrastructure,
- ➔ GdynStat CNC urban/transport node: statistical measures included to the city, port and metropolitan area development (MEGA Gdańsk),
- ➔ A holistic approach to the corridor's last mile development with established multi-level governance model,
- ➔ Reference for business decisions on supply chains to and from the Port of Gdynia,
- ➔ Added value to the BAC Work Plan TEN-T revision proposals.



fol. M. Sałatowski



Motto

**„Transport stanowi fundament
naszej gospodarki i społeczeństwa”**

Biała Księga Transportu



Wprowadzenie

1. Projekt flagowy: „*TENTacle - wykorzystanie korytarzy sieci bazowej TEN-T dla dobrobytu, wzrostu i spójności*” (TENTacle) służy realizacji Programu INTERREG Regionu Morza Bałtyckiego 2014-2020 (RMB).

Program RMB służy integracji i współpracy terytorialnej w celu zwiększenia innowacyjności, dostępności oraz zrównoważonego rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego.

Program obejmuje cztery obszary priorytetowe, w tym Obszar Priorytetowy (OP) 3: Zrównoważony Transport.

OP 3 jest ukierunkowany na lepsze powiązanie połączeń i węzłów transportowych o znaczeniu regionalnym i lokalnym z siecią bazową TEN-T. Promuje rozwiązania zwiększające „zielony” wymiar regionalnego systemu transportowego - przez rozwijanie interoperacyjności rodzajów transportu i bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej.

Celowi temu ma służyć rozwój multimodalnych łańcuchów transportowych.

Szczególne znaczenie przypisuje się transportowi morskemu, w tym jego obowiązkom w zakresie ochrony środowiska.

Przyjmuje się, że miasta i obszary miejskie odgrywają kluczową rolę w transformacji systemu transportowego na niskoemisyjny. OP3 koncentruje się więc na obszarach miejskich RMB. Wspiera rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej poprzez: dostosowanie infrastruktury dla tworzenia multimodalnego miejskiego systemu transportowego, modyfikowanie przyzwyczajęń dla ograniczenia emisji.

2. Znaczenie i skuteczność Programu zostały istotnie zwiększone poprzez przyjęcie (2009) **Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego** (SUERMB). Dokument ten wprowadził kategorię „projektów sztandarowych” (flagship project) dla bardziej zintegrowanego i dynamicznego rozwoju makroregionu.

Program RMB i SUERMB są zespolone. Projekty flagowe Programu RMB są jednocześnie narzędziami realizacji SUERMB.

Projekt TENTacle otrzymał kategorię „projektu sztandarowego”, służy realizacji celów OP 3.

3. Podstawą prawną sieci bazowej TEN-T są rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 11 grudnia 2013 r.:

➔ **R. 1315/2013** w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE Tekst mający znaczenie dla EOG. Potwierdza ono cele TEN-T: wzmocnienie 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. Rozporządzenie wyznacza termin realizacji sieci bazowej TEN-T - do 31.12.2030 r.

➔ **R. 1316/2013** ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 Tekst mający znaczenie dla EOG.

Nowy instrument, służy rozwiązaniu problemu znacznych różnic pod względem infrastruktury transportu między zachodnią a wschodnią częścią Unii.

Nowy wymiar sieci TEN-T tworzy **sieć kompleksowa** której część strategiczną dla obszaru Unii wydzielono jako **sieć bazową**.

Po raz pierwszy, od początku rozwoju polityki transportowej w obszarze UE, do struktury TEN-T wprowadzono miasta - jako węzły miejskie TEN-T.

Sieć kompleksową/bazową tworzą wszystkie rodzaje transportu: połączenia i węzły: kolejowe, drogowe, powietrzne, morskie i wodne śródlądowe oraz terminale kolejowo-drogowe i **węzły miejskie**.

➔ **R. 1315/2013** wprowadza definicje: **węzła miejskiego, węzła sieci bazowej i korytarza sieci bazowej**.

fot. Wojciech Jakubowski



3.1. Węzły miejskie (art. 30)

Rozwijając sieć kompleksową w węzłach miejskich, państwa członkowskie dążą w miarę możliwości do zapewnienia:

- ➔ a) w odniesieniu do przewozu osób: wzajemnych połączeń między infrastrukturą kolejową, drogową, lotniczą oraz, w stosownych przypadkach, wodną śródlądową i morską w sieci kompleksowej;
- ➔ b) w odniesieniu do transportu towarowego: wzajemnych połączeń między infrastrukturą kolejową, drogową oraz, w stosownych przypadkach, lotniczą, wodną śródlądową i morską w sieci kompleksowej;
- ➔ c) odpowiednich połączeń między poszczególnymi dworcami kolejowymi, portami lub portami lotniczymi sieci kompleksowej w ramach danego węzła miejskiego;
- ➔ d) płynnych połączeń między infrastrukturą sieci kompleksowej a infrastrukturą ruchu regionalnego i lokalnego oraz dostaw towarów w obszarach miejskich, łącznie z konsolidacją logistyki i ośrodkami dystrybucji;
- ➔ e) zmniejszenia narażenia obszarów miejskich na negatywny wpływ transportu kolejowego i drogowego przez nie przebiegającego, co może obejmować prowadzenie tras poza obszarami miejskimi;
- ➔ f) wspierania efektywnych miejskich systemów dostarczania towarów o niskiej emisji hałasu i dwutlenku węgla.

3.2. Węzły sieci bazowej (art. 41)

- ➔ 1. Węzły sieci bazowej obejmują:
 - ➔ a) węzły miejskie, w tym ich porty i porty lotnicze;
 - ➔ b) porty morskie i porty wodne śródlądowe;
 - ➔ c) przejścia graniczne z państwami sąsiadującymi;
 - ➔ d) terminale kolejowo-drogowe;
 - ➔ e) porty lotnicze obsługujące pasażerski i towarowy ruch lotniczy.

3.3 Instrument korytarzy sieci bazowej (art. 42)

Korytarze sieci bazowej są instrumentem ułatwiającym skoordynowane wdrażanie sieci bazowej. W celu stworzenia zasobooszczędnego transportu multimodalnego, przyczyniając się tym samym do spójności poprzez lepszą współpracę terytorialną, korytarze sieci bazowej skupiają się na:

- ➔ a) integracji modalnej
- ➔ b) interoperacyjności
- ➔ c) skoordynowanym rozwoju infrastruktury, w szczególności na odcinkach transgranicznych i w miejscach powstawania wąskich gardeł.

Korytarze sieci bazowej umożliwiają państwom członkowskim uzyskanie skoordynowanego i zsynchronizowanego podejścia do inwestycji w infrastrukturę, tak aby zarządzać przepustowością w najbardziej efektywny sposób. Korytarze sieci bazowej wspierają kompleksowe wdrażanie interoperacyjnych systemów zarządzania ruchem oraz, w stosownych przypadkach, wykorzystywanie innowacji i nowych technologii.

Transeuropejski i multimodalny wymiar sieci bazowej uzasadnił wprowadzenie nowych instrumentów zarządzania rozwojem sieci bazowej.

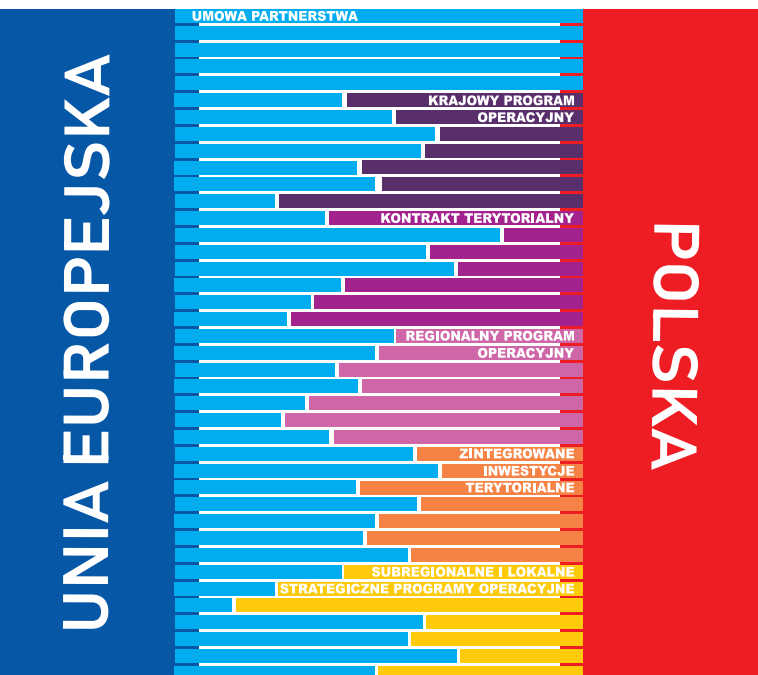
Powstały instytucje: **koordynatora unijnego**: korytarzy sieci bazowej (KSB) (9), autostrad morskich, tzw. Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ang. European Rail Traffic Management System - ERTMS).

Przy koordynatorze unijnym KSB powoływane są struktury wspierające koordynatora: **forum korytarza** oraz **grupy robocze**, w tym grupa robocza: makroregiony (unijne), regiony i węzły miejskie.

Nie ma wyodrębnionych struktur zarządzania rozwojem KSB na poziomie krajowym, regionalnym czy lokalnym. Zadania te są realizowane w ramach narodowego systemu prowadzenia polityki rozwoju, określającego podmioty prowadzące tę politykę oraz tryb współpracy między nimi (w tym wielopoziomowe zarządzanie przy realizacji umów międzynarodowych).

Zasada ta wynika ze stwierdzenia, że „Głównymi podmiotami odpowiedzialnymi za tworzenie i utrzymywanie infrastruktury transportowej nadal są państwa członkowskie (tu: rządy). (...) państwa członkowskie powinny zapewnić, aby przedsięwzięto właściwe środki w celu zakończenia projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania do roku 2030.” (R. 1315/2013).

Kompetencje podmiotów właściwych do realizacji sieci TEN-T w Polsce wynikają z w/w systemu prowadzenia polityki rozwoju w Polsce.



źródło: Mapa drogowa, Actia Forum, 2018

4. W obszarze RMB sieć bazową TEN-T tworzą połączenia i węzły czterech transeuropejskich korytarzy transportowych. Jednym z nich jest korytarz Bałtyk-Adriatyk (na terenie Polski) z kolejowo-drogowymi odnogami: wschodnią i środkową, obsługiwanymi przez **węzeł Gdańsk, Gdynia**. Węzeł ten obejmuje: porty morskie w Gdańsku i w Gdyni, port lotniczy w Gdańsku i terminal drogowo-kolejowy wraz z infrastrukturą dostępu połączeniami kolejowymi i drogowymi w tym odcinkami tzw. „ostatniej mili” (ang. last mile).

Komponent kolejowy KSB Bałtyk-Adriatyk ma status tzw. Kolejowego Korytarza Towarowego (ang. *Rail Freight Corridor RFC5*). RFC5 - Bałtyk-Adriatyk oddano do użytku w 2015 r.

Transeuropejski wymiar sieci bazowej TEN-T a szczególnie kluczowe znaczenie transportu morskiego dla gospodarki Europy (ok. 80 % obrotów towarowych w obszarze Europy dokonuje się poprzez porty morskie) zdecydował, że 8 KSB opartych jest o porty morskie stanowiących początek/koniec trasy lądowej oraz o sieć żeglugi bliskiego zasięgu łączącej te korytarze w jednolity system transportowy.

Oznacza to, że korytarze sieci bazowej w RMB integrują sieć bazową tego regionu z siecią bazową innych makroregionów europejskich.

Węzeł KSB Gdańsk, Gdynia jest węzłem „bramowym” dla sieci TEN-T (ang. *gateway*) w korytarzu Bałtyk-Adriatyk.

5. Zadania miasta Gdyni w projekcie TENTacle wynikają z tras przebiegu połączeń sieci bazowej i sieci kompleksowej TEN-T na terenie miasta, połączeń morskich, szczególnie żeglugi bliskiego zasięgu/autostrad morskich oraz lokalizacji węzłów, spinających różne rodzaje transportu na terenie Gdyni, przede wszystkim portu morskiego. Zgodnie ze strukturą węzła „Gdańsk, Gdynia”, Gdynia w KSB występuje jako port morski.



źródło: ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html

Takie ustalenie w dokumencie unijnym nadaje kontekst struktury sieci TEN-T w obszarze miasta i obszarze funkcjonalnym aglomeracji Trójmiejskiej.

Zawężenie tej struktury tylko do wymiaru portu morskiego oznaczałoby jednak niewłaściwe i wadliwe ograniczenie potencjału całego węzła:

- ➔ a) port lotniczy Gdańsk sp. z o.o. jest portem regionu pomorskiego a nawet makroregionu północnego (NUTS 1). Miasto Gdynia (jedno z założycieli spółki) jest ważnym beneficjentem tego portu, zaangażowanym m. in. w rozwój kolei podmiejskiej służącej dostępności portu lotniczego od strony Gdyni.
- ➔ b) nie jest wskazana lokalizacja terminalu kolejowo-drogowego. Taka niewiadoma uniemożliwia skuteczną ocenę zgodności połączeń: terminala - z wymaganiami unijnymi. Terminale kolejowo-drogowe są w obu miastach Gdańsk i Gdynia i służą tylko ich przedsiębiorstwom portowym.
- ➔ c) port morski (Gdynia) jest jednocześnie strefą przejść granicznych. R. 1315/2013 wprowadza jedyną kategorię przejść granicznych - lądowych. Takie ustalenie ma ważne konsekwencje m. in. dla identyfikacji podmiotu właściwego do realizacji połączeń drogowych - przejścia granicznego zlokalizowanego w porcie.
- ➔ d) porty morskie Gdańsk i Gdynia obsługują m. in. użytkowników transeuropejskich dróg E75 i E77. Trasy drogowe Korytarza Bałtyk-Adriatyk nie pokrywają się z w/w drogami europejskimi.

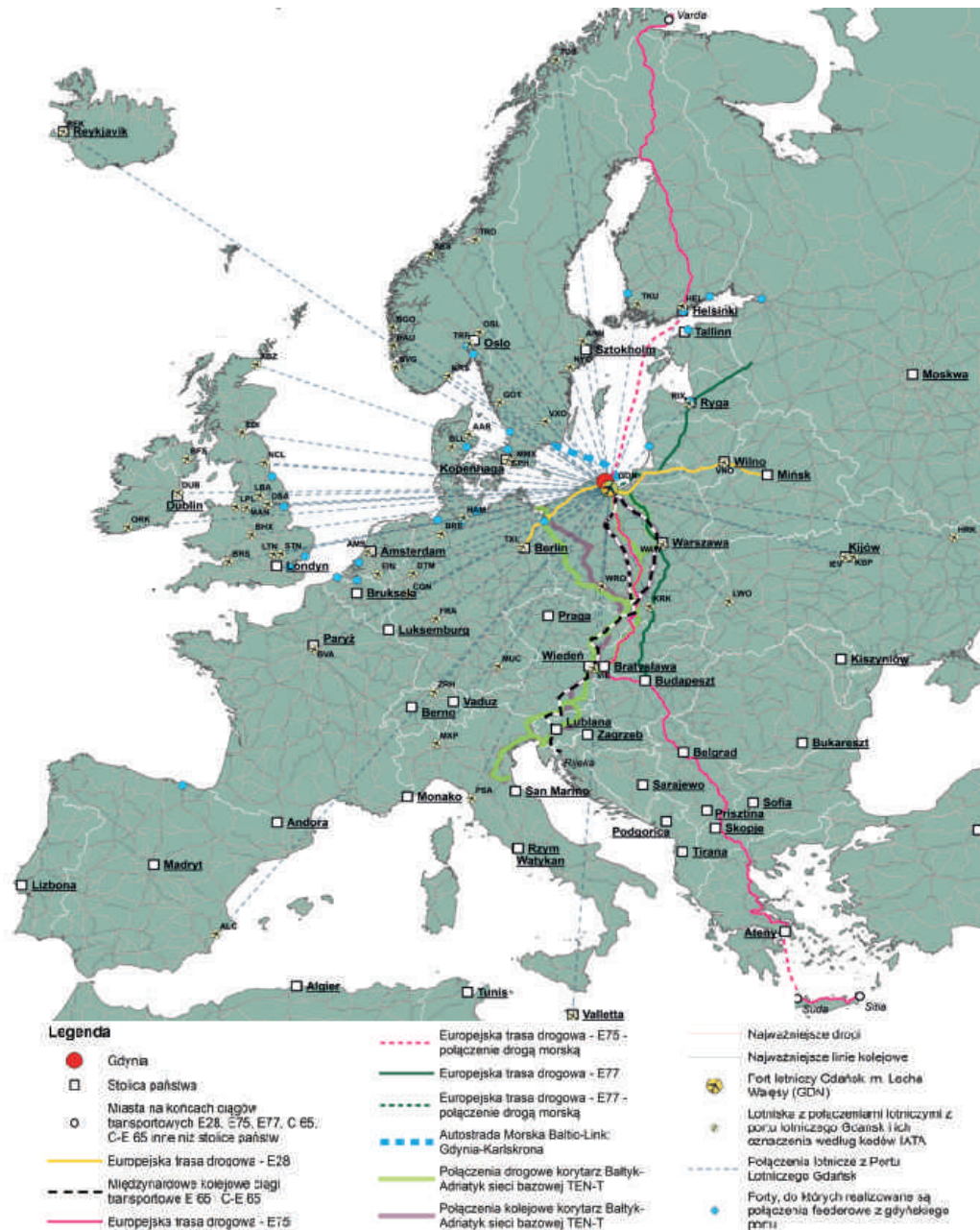


foto. M. Salatowski



6. Węzeł miejski/transportowy Gdynia w 2018 r.

- ➔ 1. Szczegółową analizę sytuacji wyjściowej dla infrastruktury transportowej włączonej do korytarza Bałtyk-Adriatyk zawiera dokument Komisji Europejskiej: **Studium Korytarza Bałtyk-Adriatyk** (grudzień 2014).

Zawiera on m. in. analizę stanu infrastruktury sieci bazowej na terenie miasta Gdyni:

„Port w Gdyni

Konieczne jest przeprowadzenie prac służących podniesieniu standardów linii kolejowych łączących terminale z głównymi liniami 202 i 201 należącymi do korytarza Bałtyk-Adriatyk; przewidziane są projekty mające na celu poprawę parametrów technicznych, obejmujące m. in. wdrożenie Systemu Sterowania w obrębie portu, elektryfikację dostępu do terminala kontenerowego, instalację zdalnego sterowania pociągami w celu dalszego wdrożenia ETCS, jak i budowy mostów drogowych i kolejowych dla poprawy bezpieczeństwa i przepustowości.

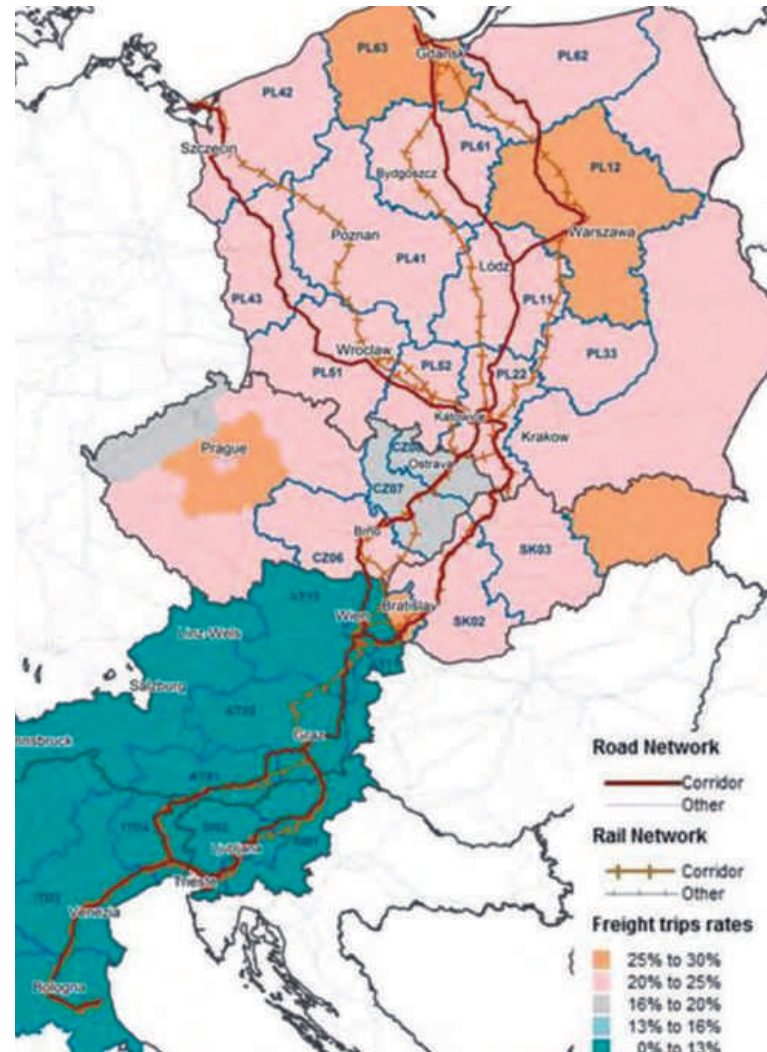
Prace mają się rozpocząć w 2018r., a zakończyć do 2020r. (191,20 mln. EUR). Planowane są także inne prace modernizacyjne, w tym odbudowa dostępu kolejowego do zachodnich obszarów portowych w Gdyni, o przewidywanym zakończeniu w 2020r. (około 17,7 mln. EUR).

Planowane są również prace na częściowo nie zelektryfikowanej linii kolejowej nr 201, należącej do sieci kompleksowej; jest to linia kolejowa, która będzie używana głównie przez ruch generowany przez port. Jeżeli chodzi o połączenia drogowe, droga ekspresowa S6/S7 jest już w dobrym stanie aż do skrzyżowania z ul. Morską w Gdyni, jednak w ramach sieci drogowej zapewniającej dostęp do portu występują kwestie krytyczne: estakada Kwiatkowskiego, stanowi element krytyczny pod względem norm dotyczących nacisku osi, zaś na Trasie Kwiatkowskiego rejestruje się duże natężenie ruchu, co może prowadzić do problemów z przepustowością, w szczególności w związku z dalszym wzrostem ruchu w porcie. Brana jest także pod uwagę modernizacja sieci dróg miejskich w okolicach portu, która mogłaby pomóc w rozwiązywaniu obecnych i przyszłych niedoborów przepustowości.

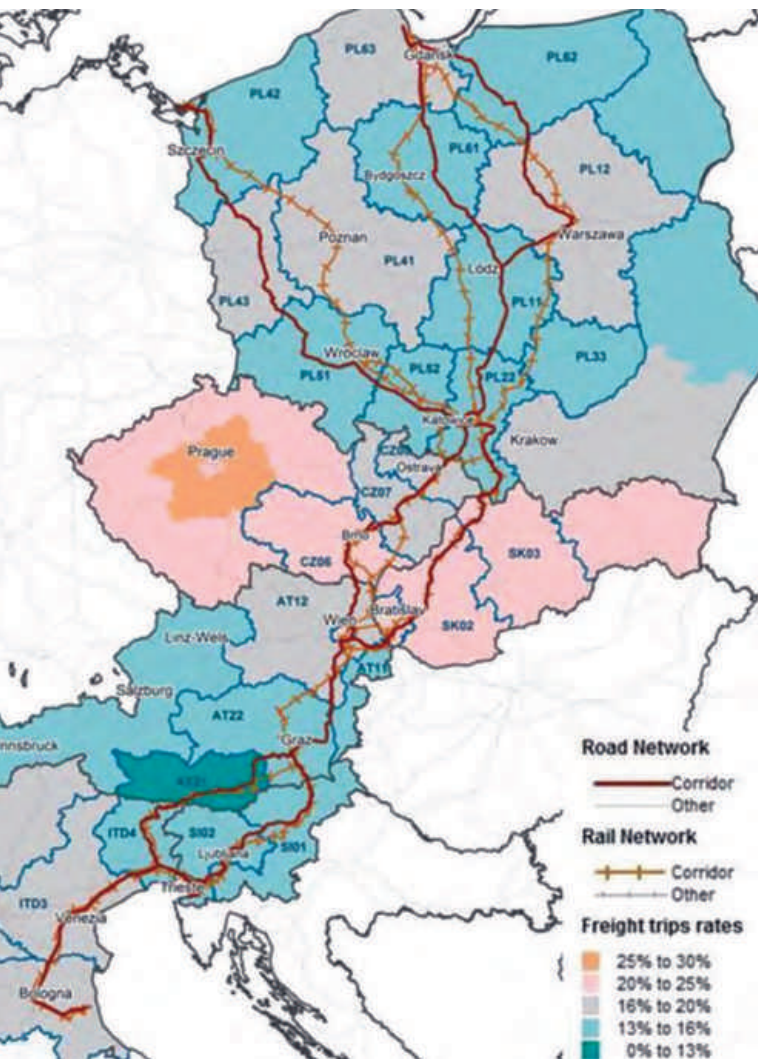
Następujące działania dotyczące wąskich gardeł w transporcie drogowym są przewidziane do realizacji do 2030r.: przebudowa wiaduktu Kwiatkowskiego do 2025r., budowa Drogi Czerwonej do 2022r.

i modernizacja ul. Polskiej oraz ul. Janka Wiśniewskiego do 2030r. (ok.370 mln EUR)."

Załącznikiem do **Studium** są m. in. analizy ekonomiczne, wskazujące na dynamikę przewozów towarowych i pasażerskich na różnych odcinkach połączeń korytarza.



źródło: Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study, Final Report, 2014



źródło: Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study, Final Report, 2014

➔ 2. Studium zawiera też system wdrażania Korytarza Bałtyk - Adriatyk.

Opiera się on na relacji: działania-poddziałania-cele (ang.: actions -

sub-actions - objectives). System ten dotyczy każdego komponentu korytarza (koleje, drogi, transport morski, transport powietrzny, terminale kolejowo-drogowe i węzły miejskie). Jego zaletą jest łatwość identyfikacji projektu (**działanie**) i problemu, jaki ma być wyeliminowany w wyniku przeprowadzonego działania (**poddziałanie**).

Dla celów niniejszego opracowania istotne są dwa elementy systemu wdrażania sieci bazowej:

- ➔ a) działania i cele na rzecz węzłów miejskich:
 - ➔ aa) zapewnienie jednolitego systemu obejmującego infrastrukturę TEN-T i lokalną,
 - ➔ ab) poprawa wzajemnego powiązania wszystkich rodzajów transportu
 - ➔ ac) złagodzenie negatywnych efektów tranzytowych połączeń kolejowych i drogowych.
- ➔ b) alokacja środków finansowych na rozwój infrastruktury węzłów miejskich.

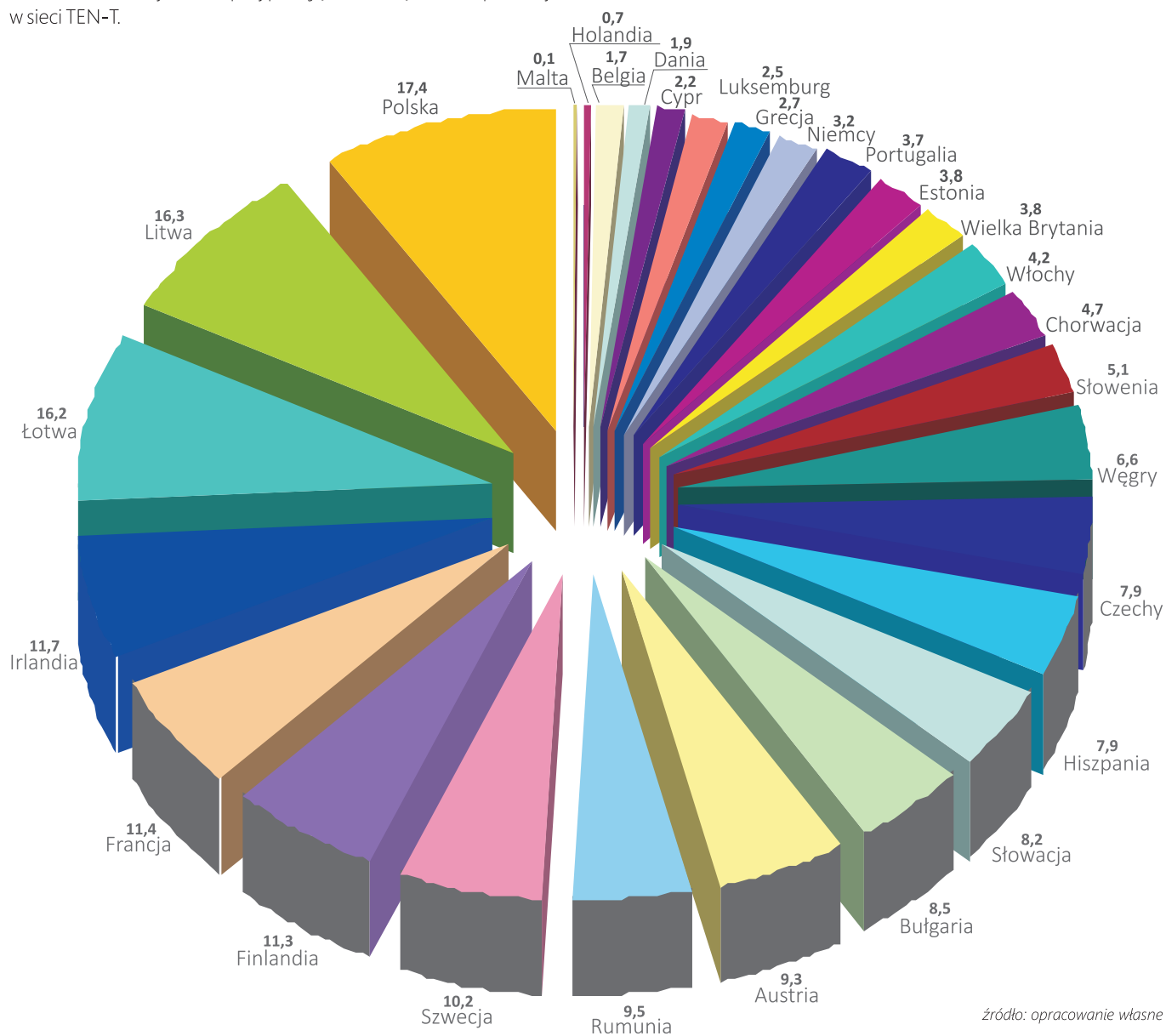
Studium oszacowało koszt rozwoju infrastruktury służącej powstaniu korytarza Bałtyk-Adriatyk na ok. 60 mld. Euro. Budżet działań dla rozwoju infrastruktury węzłów miejskich oszacowano na 740 mln. EURO. (ok. 0,1%).

Budżet ten nie przewiduje działań na terenie Polski. Zwraca również uwagę fakt, że na specyfikę korytarza Bałtyk-Adriatyk, właściwą dla jego celu: spójności i integracji (wyrównanie znacznych różnic, pod względem infrastruktury transportu między zachodnią a wschodnią częścią UE) wpływa przede wszystkim gęstość węzłów miejskich - biegunów wzrostu oraz innych - jako ogniw łańcuchów logistycznych.

W Polsce jest 8 węzłów miejskich czyli (przyjmując kryterium liczby węzłów przypadających na 1 km² terytorium danego kraju), **najmniej w Europie.**

Pozycję tę potwierdza inne kryterium:

Powierzchnia (w tys. km²) przypadająca na 1 węzeł transportowy w sieci TEN-T.



Takie rozrzedzenie struktury węzłów wpływa na niedostateczną gęstość połączeń między nimi czyli w rezultacie niewielki wpływ na osiąganie celów, jakim mają służyć (np. multimodalność w transporcie).

Tych okoliczności nie można nie brać pod uwagę, jeżeli poważnie i odpowiedzialnie współtworzy się jednolity europejski obszar transportu.

(*Studium* zwraca uwagę, że nowy instrument KSB na terenie węzłów miejskich wymagać będzie pogłębionych badań dla rozwinięcia przyjętej metodyki wdrażania tego instrumentu odpowiadającej specyfice miast, Dotychczas nie zakończono tych badań.

- ➔ **3.** Dokument unijny: *TEN-T Corridors: Forerunners of a forward-looking European Transport System. Issues Papers of European Coordinators* (2016) potwierdza kluczowe znaczenie węzłów miejskich.

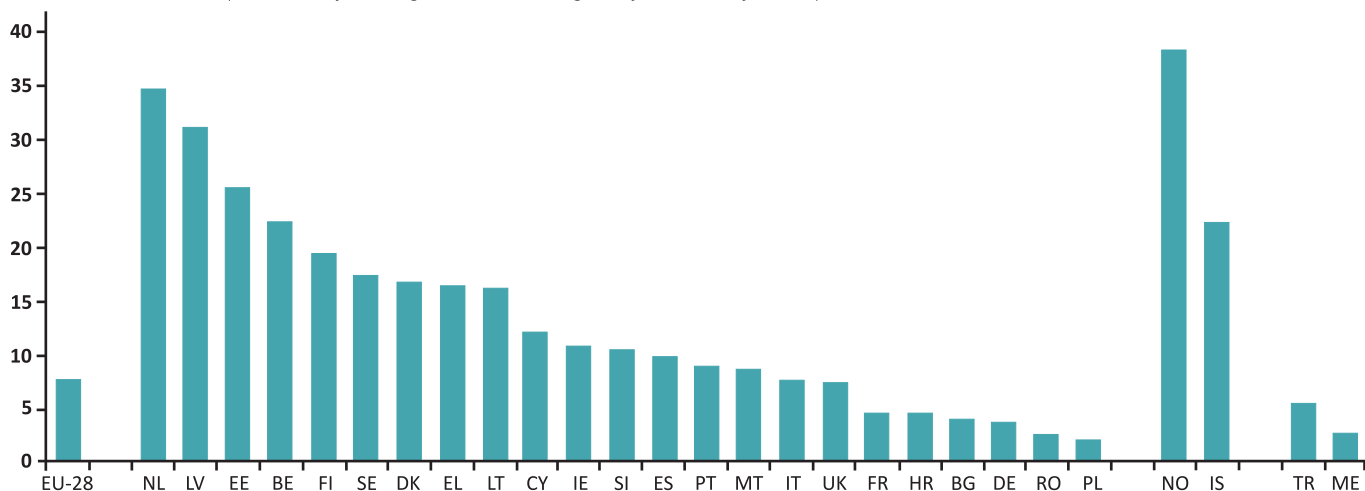
Zwraca uwagę, że większość podróży połączeniami KSB rozpoczyna się i kończy w miastach, gdzie transport jest coraz większym wyzwaniem, wobec rosnącej liczby pojazdów i generalnie mobilności.

Wyzwaniem jest m. in. mentalność silosowa i nie dość zintegrowane, wspierające rozwój planowanie. Dokument silnie rekomenduje m. in. zespolenie planowania transportowego z terytorialnym.

Wypełniając unijny Pakiet Mobilności Miejskiej (ang. **Urban Mobility Package**) miasta (Gdynia w 2016 r.) wprowadzają Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. **Sustainable Urban Mobility Plan** - SUMP) i inne inteligentne rozwiązania transportowe. Zakładane kluczowe znaczenie tych inicjatyw dla oczekiwanej transformacji miast w węzły miejskie sieci bazowej nie zostało dotychczas potwierdzone jednoznacznie.

Obecna jakość połączeń i węzłów korytarza Bałtyk-Adriatyk, a także przepustowość bałtyckich portów morskich - gateways korytarza przekłada się na (ograniczoną) skalę korzyści, jakie generują te porty, a więc na ograniczony wpływ na rozwój lokalny/regionalny (ang. **ports - an engine for growth**). Przyjmuje się, że polskie porty bałtyckie korytarza obsługują ok. 30 % obrotów handlu zagranicznego Polski drogą morską, co przy niewielkim udziale tranzytu do/z krajów graniczących z Polską sytuuje te porty na najniższej pozycji w klasyfikacji EUROSTAT.

Masa brutto towarów przewożonych drogą morską obsługiwanych we wszystkich portach w 2016 r. (w tonach na mieszkańca)



https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/maritime_ports_freight_and_passenger_statistics



Rozwiązanie problemu „znaczących różnic, pod względem infrastruktury transportu między zachodnią a wschodnią częścią UE”, służy program inwestycyjny zawarty w *Planie Pracy* koordynatora unijnego korytarza Bałtyk-Adriatyk, identyfikującego cele, zasady i narzędzia realizacji korytarza, w tym *projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania* na terenie Gdyni.

Zgodnie z „portowym” wyróżnikiem Gdyni w sieci bazowej TEN-T, projekty te mają kategorię: „morski” (poza projektem 1517: Rozwój kolei podmiejskiej w Trójmieście, który ma kat. „kolejowy”).

Kategoria „morski” oznacza, że głównym beneficjentem tego projektu jest Zarząd Morskiego Portu Gdynia - spółka Skarbu Państwa.

lp.	projekt	nr identyfikacyjny
1.	Poprawa połączeń kolejowych z portem morskim w Gdyni prace przygotowawcze	1050
2.	Via Maris Realizacja Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej	1150
3.	Modernizacja linii kolejowej E-65/C-E odcinek Warszawa-Gdynia obszar LCC Gdynia	1060
4.	Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni do pełnej nośności TEN-T	1149
5.	Via Maris - Droga Czerwona (od ul. Janka Wiśniewskiego do węzła Gdynia-Północ	1167
6.	Via Maris - dalsza integracja i modernizacja powiązań dróg krajowych i autostrad z portową infrastrukturą drogową	1168
7.	Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie w Gdyni	1213
8.	Pogłębienie toru podejściowego i wód wewnętrznych Portu Gdynia	1214

9.	Pogłębienie toru podejściowego i wód wewnętrznych Portu I i III faza. Rekonstrukcja obszarów nabrzeży w porcie etap II i III.	1215
10.	Zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego, w tym e-nawigacja	1216
11.	Rekonstrukcja dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia	1218
12.	Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych	1219
13.	Budowa nowej infrastruktury na rozszerzonych terenach portu (w tym budowa Portu Zewnętrznego)	1221
14.	Przebudowa nabrzeży w porcie Gdynia - etap IV	1222
15.	Dalsze dostosowanie dostępu morskiego do nowej infrastruktury na rozszerzonych terenach portu	1223
16.	Zwiększenie przepustowości układów kolejowych w granicach administracyjnych Portu	1224
17.	Integracja portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych	1225
18.	Wdrożenie PCS oraz integracja portowych systemów wymiany informacji, w tym systemu optymalizacji obsługi i ruchu samochodów ciężarowych w porcie	1226
19.	Rozwój Platformy Multimodalnej „Dolina Logistyczna”	1227
20.	Przebudowa wejścia południowego do portu w Gdyni	1231
21.	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia	1404
22.	Przygotowanie infrastruktury portowej do zasilania statków z alternatywnych źródeł	1505
23.	Rozwój kolei podmiejskiej w Trójmieście	1517

Zwraca uwagę rozbieżność pomiędzy diagnozą systemu transportowego Gdyni w Studium z Planem Pracy.

Studium identyfikuje odstępstwa infrastruktury transportowej od norm TEN-T wpływających (negatywnie) na **bieżące funkcjonowanie portu** (tak jak problem ograniczonej przepustowości linii kolejowych, łączących port morski z zapleczem). Na tej podstawie zgłasza projekty służące usunięciu wąskich gardeł istniejącej infrastruktury, np.: *przebudowa wiaduktu Kwiatkowskiego do 2025 r., modernizacja ul. Polskiej oraz ul. Janka Wiśniewskiego do 2030 r.* i realizacji brakujących połączeń np. *budowa Drogi Czerwonej do 2022 r.*

Projekty te są wskazane w dokumentach strategicznych miasta, obszaru metropolitalnego i regionu. Ich realizacja jest jednak opóźniona wobec problemu wąskiego gardła administracyjnego (prawnego). Samorząd lokalny nie może przejąć zadań (odpowiedzialności) państwa za utrzymywanie dostępu do przejść granicznych, włączonych do sieci TEN-T jako połączenia ostatniej mili - odpowiadającego wymaganiom unijnym (i krajowym) dla drogi *najwyższej jakości*.

Zarządcą i właścicielem *dróg najwyższej jakości*: autostrad i dróg ekspresowych jest Skarb Państwa.

Plan Pracy rozszerza listę projektów wskazanych w *Studium* o nowe projekty, przyjęte do realizacji w dokumentach polityki rozwoju realizowanej na różnych poziomach prowadzenia tej polityki (vide dokument TENTacle: „*Mapa drogowa schematy wielopoziomowego zarządzania węzłem miejskim / transportowym Gdynia w korytarzu sieci bazowej TEN-T*” str. 28 i nast. (Actia Forum - październik 2018).

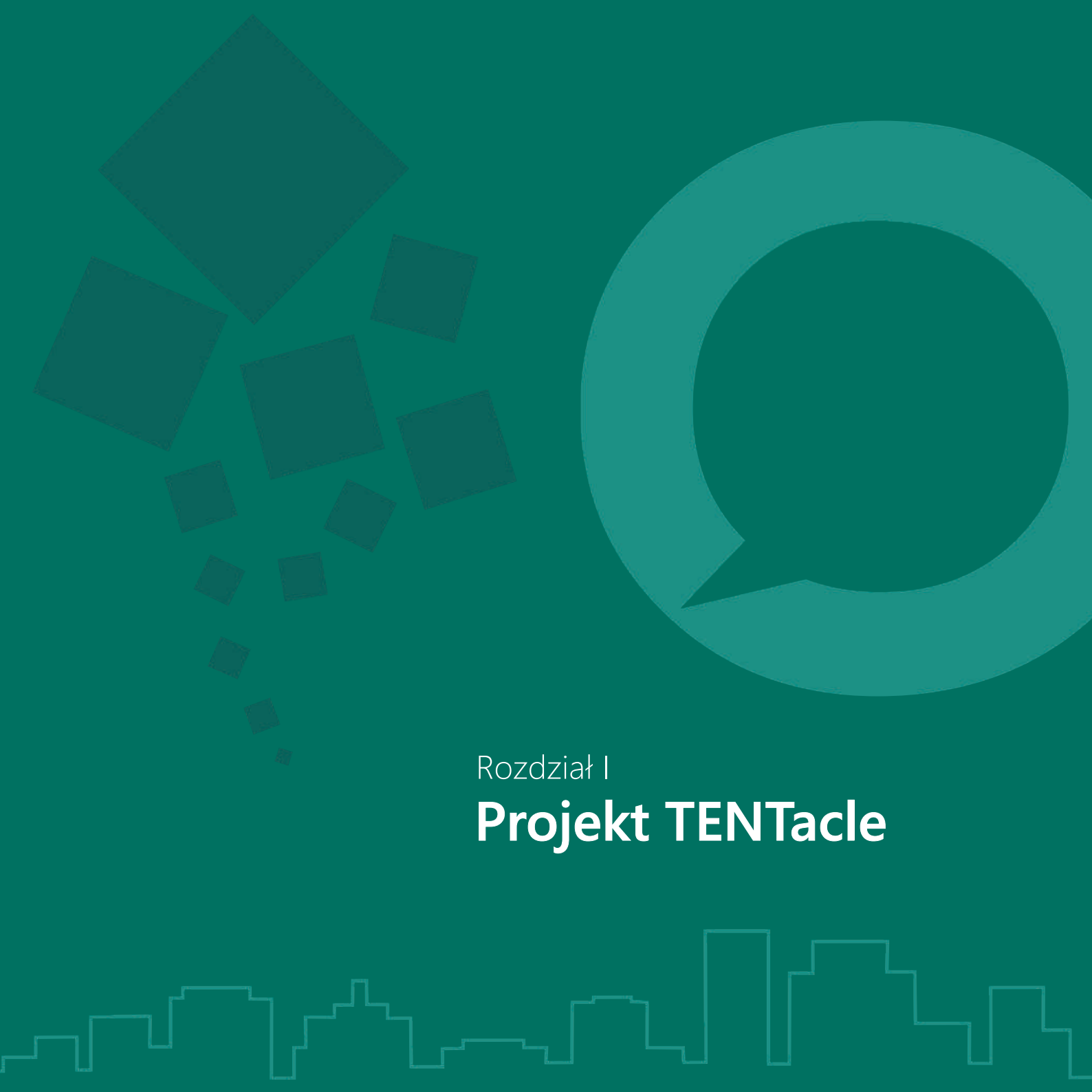
Fakt nadania tym projektom statusu *projektów będących przedmiotem wspólnego* (unijnego) zainteresowania potwierdza trafność tych dokumentów strategicznych ale jednocześnie uzasadnia przyjęcie odnowionych zasad realizacji tych dokumentów.

Plan **rozwój portu** zakłada istotne zwiększenie zdolności przeładunkowych w ruchu towarowym oraz obsługi pasażerów w żegludzie promowej i wycieczkowej (ang. cruising) a także rozwój funkcji logistycznych w bezpośrednim sąsiedztwie nabrzeży (w tym w strefie “Doliny Logistycznej”). Planowanie rozwoju w strefie KSB a szczególnie strefie *gateway* wymusza zastosowanie zintegrowanego planowania transportowego (pozbawionego „mentalności silosowej”) i terytorialnego (pozbawionego kryterium granic administracyjnych oraz zintegrowanego z **planowaniem zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich**) - dla uniknięcia zagrożenia krótkotrwałości usuwania wąskich gardeł.

Jeżeli przyjmie się założenie, że w wyniku usunięcia wąskich gardeł i realizacji brakujących połączeń portów morskich o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej porty te zwiększą obsługę gospodarki narodowej z obecnych 30% do 100% zwiększy się odpowiednio, tj. ponad 3 krotnie volumen przeładunków towarowych. W przypadku portu w Gdyni jest to wartość ok. 70 mln. t.



fot. M. Sałatowski



Rozdział I

Projekt TENTacle

1. Projekt TENTacle przyjął założenie, że KSB będą służyć rozwojowi nie tylko w bezpośredniej strefie swego oddziaływania, ale także w całym RMB.

Takie podejście służy też przygotowaniu rewizji sieci TEN-T w 2023 r.

Sieć TEN-T w RMB po 2023 r. powinna w jeszcze wyższym stopniu służyć wyrównywaniu dysproporcji w jakości życia w regionie a więc służyć osiągnięciu celów Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego.

Gęsta sieć tras korytarzowych oznacza wielość interesariuszy sieci bazowej, jednak „prekursorski” charakter KSB ujawnia niski poziom świadomości zadań, odpowiedzialności, oddziaływania - co zagraża sukcesowi jej realizacji. Wobec takiego założenia, projekt TENTacle przyjął cel: podnieść zdolność interesariuszy KSB do wyciągnięcia maksimum korzyści z inicjatywy KSB, m. in. poprzez zwiększenie wiedzy, czym jest/są KSB.

Projekt przyjął dwa wymiary przestrzenne dla realizacji celów:

Lokalny/regionalny z 7 studiami przypadków, w tym **Studium Przypadku Gdynia**.

Makroregionalny poprzez wykorzystanie rekomendacji studiów przypadków do debaty politycznej, m. in. z udziałem unijnych koordynatorów KSB, służącej równomiernym, wspólnym (ang. *win-win*) korzyściom z wdrażania sieci bazowej w RMB. W tym celu powstał „klastery projektów flagowych” z OP3 (TENTacle, NSB CoRe, Scandria²act) służących rozwojowi sieci bazowej w całym RMB.

2. Celem pilotażowego studium: Gdynia (*miejski/transportowy węzeł Korytarza Bałtyk-Adriatyk*) jest wskazanie kluczowych efektów uczestnictwa miasta Gdyni, jako partnera, w projekcie TENTacle a szczególnie **Planu działania** dla optymalnego wykorzystania inicjatywy KSB dla dynamicznego, zrównoważonego rozwoju Miasta.

Formalną podstawą opracowania jest **Umowa Partnerstwa** dotycząca realizacji projektu TENTacle, zawarta pomiędzy Partnerem Wiodącym projektu TENTacle - Przewodniczącą Rady Regionalnej Regionu Blekinge i Prezydentem Miasta Gdyni (zatwierdzona przez Komitet Monitorujący programu Interreg Region Morza Bałtyckiego w dniu 19 listopada 2015 r.) wskazuje na cele i zadania Miasta Gdyni w projekcie.

Miasto Gdynia uczestniczyło w realizacji **Pakietu Roboczego 2** (ang. **Work Package**) *Węzeł korytarza i obszar tranzytowy*

(ang. *Corridor node and transit area*) - analiza i diagnoza potencjału węzła miejskiego/transportowego KSB Bałtyk-Adriatyk (Studium przypadku Gdynia - węzeł miejski/transportowy w KSB Bałtyk-Adriatyk).

Zadaniem kluczowym Miasta Gdyni w Pakiecie Roboczym 2 jest wykonanie dokumentu p.t.:

Plan działania Gdynia - miejski/transportowy węzeł KSB (Plan działania).

Głównym wskaźnikiem realizacji zadania jest zgodność dokumentu „Plan działania” z jego założeniami, wskazanymi w opisie projektu TENTacle.

Dokument powinien:

- ➔ a) zgłosić ekonomiczne i polityczne inicjatywy zwiększające potencjał miasta portowego i portu „bramowego” (gateway) korytarza Bałtyk-Adriatyk aby stać się w pełni funkcjonalnym węzłem sieci bazowej. Zademonstruje, jak pogodzić cele wzrostu, dostępności, intermodalności, interoperacyjności i zrównoważonej mobilności w wymiarze: globalnym, bałtyckim i lokalnym/metropolitalnym.
- ➔ b) Wykorzystać wyniki debat interesariuszy korytarza oraz rozwiązania uzgodnione przez władze Miasta i portu morskiego.
- ➔ c) Uwzględnić analizy i studia, identyfikujące główne problemy przepustowości połączeń ostatniej mili, wielopoziomowego zarządzania aspekty promocji, służącej zwiększeniu świadomości funkcji węzła miejskiego/transportowego KSB dla mieszkańców miasta portowego i propozycje włączenia rekomendacji Planu do ram strategicznych.

W szczególności, **Plan działania** ma wykorzystać dane wyjściowe, pozyskane w trakcie realizacji projektu TENTacle, w tym wnioski z opracowań, wskazanych w opisie projektu:

- ➔ a) **Studium ostatniej mili dla zintegrowanego węzła miejskiego KSB, dotyczące gł. inwestycji komplementarnych z Planem Pracy KBA.**
- ➔ b) **Mapa drogowa (schematy wielopoziomowego zarządzania dla Gdyni - węzła miejskiego/transportowego KSB).**

3. Dla zwiększenia trafności rekomendacji **Planu działania** podjęto w ramach projektu TENTacle dodatkowe ustalenia, takie jak:

- ➡ a) konsultacje z Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A. i Radą Interessantów Portu Gdynia w zakresie portowo-logistycznych uwarunkowań realizacji projektu, w tym:
 - ➡ aa) politycznych (w 2015 r. powstało Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej RP),
 - ➡ ab) gospodarczych (ocena koniunktury na usługi portowe i logistyczne, struktura i cele podmiotów eksploatujących terminale portowe) i przestrzennych.
 - ➡ ac) współdziałania i synergii przy realizacji projektu TENTacle przez miasto i przez Zarząd Portu.
 - ➡ b) konsultacje z miastem Gdańsk (AO 29) oraz ze Stowarzyszeniem Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, w zakresie uwarunkowań **subregionalnych** rozwoju węzła sieci bazowej Gdańsk, Gdynia, w związku z przyjętą do realizacji Strategią Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030 - w 2015 r.
 - ➡ c) konsultacje z samorządem województwa pomorskiego w zakresie uwarunkowań **regionalnych** rozwoju węzła sieci bazowej Gdańsk, Gdynia w związku z przyjęciem Planu Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030 - w 2017 r.
 - ➡ d) konsultacje z Głównym Urzędem Statystycznym - Oddział Gdańsk w zakresie zastosowalności unijnych mierników (KPI) realizacji sieci bazowej TEN-T i systemu monitorowania funkcjonowania systemu transportowego w mieście Gdynia. Ważny obszar wiedzy o systemie transportowym Gdyni, pozwalający na prawidłowy monitoring jego transformacji, został zawarty w pilotażowym **Roczniku Statystycznym węzła transportowego TEN-T Gdynia**. Dokument ten rekomenduje systemowe podejście do monitorowania rozwoju sieci TEN-T w obszarze miasta portowego, na przykładzie Gdyni.
 - ➡ e) Przeprowadzono badania porównawcze węzłów miejskich (benchmarking). Badania koncentrowały się na węzłach w RMB. Wyniki badań były opracowane, przedstawione i omówione podczas konsultacji z partnerami projektu TENTacle i interesariuszami korytarza Bałtyk-Adriatyk.
 - ➡ f) Analizowano dokumenty unijne i narodowe właściwe dla tematu węzłów miejskich, uczestniczono w debatach w tym w **TEN-T Days** i in. międzynarodowych, zawierających w swoim programie problematykę węzłów miejskich.
- Suma tych działań pozwoliła skonsolidować interesariuszy Korytarza Bałtyk-Adriatyk w obszarze miasta - obszaru metropolitalnego w ramach inicjatywy **Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk** (narodowego i metropolitalnego).



Opracowano dokument: **Zielona Księga dla węzła TEN-T Gdynia**, zawierający kompleksową ocenę uwarunkowań realizacji węzła KSB Gdynia. Dokument ten upoważnił do przyjęcia wniosków:

- ➔ a) węzły miejskie są bardzo zróżnicowane. Są złożonym systemem
- ➔ b) nie ma jednej miary dla wszystkich rozwiązań
- ➔ c) węzły miejskie wymagają lokalnych strategii i polityk (ale podlegających wpływom poziomu centralnego)
- ➔ d) transport lokalny to polityka lokalna i regionalna (na którą wpływa polityka centralna)
- ➔ e) w sieci bazowej identyfikacja kryteriów, wybór oraz priorytetyzacja są tradycyjnie podejściem top-down, pochodzącym głównie z poziomu UE/kraju członkowskiego
- ➔ f) jednym z kluczowych wyzwań jest pewna „marginalizacja” węzłów miejskich na obecnym etapie realizacji sieci bazowej
- ➔ g) pilnym problemem jest określenie statusu prawnego połączeń ostatniej mili
- ➔ h) Grupa robocza „Węzły miejskie” przy koordynatorze unijnym praktycznie nie funkcjonuje.

4. Wymagania wobec **Planu działania**.

Plan działania powinien odpowiadać unijnym wytycznym dotyczącym węzłów miejskich KSB, w tym Rozporządzeniu 1315/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z 11 grudnia 2013r., Planowi Pracy koordynatora Korytarza Bałtyk-Adriatyk, Szczegółowemu Planowi wdrażania autostrad morskich.

Plan działania, spełniający wymagane kryteria powinien być wykorzystany do demonstracji, jak :

- ➔ a) rozwijać zintegrowany węzeł miejski/transportowy KSB (funkcja *gateway* miasta portowego),
- ➔ b) funkcjonalnie rozszerzyć korytarze sieci bazowej poprzez morze (poprzez połączenia autostrad morskich), jako wkład do przyszłej rewizji KSB.

Zadaniami spójnymi z wypracowywaniem „*Studium przypadku Gdynia*” było uczestnictwo w realizacji:

- ➔ a) **Pakietu Roboczego 3:** *Obszar oddziaływania Korytarza* (ang. *Corridor catchment area*).

Działania prowadzone w ramach tego pakietu Roboczego, wspólnie z liderem pakietu - regionem Blekinge, Zarządem Portu Gdynia (PP 23), partnerami wspierającymi i innymi interesariuszami pozwoliły rozwinąć inicjatywę połączenia węzłów sieci bazowej Gdańsk, Gdynia oraz Goeteborg autostradą morską oraz połączeniami drogowymi i kolejowymi tworzącymi tzw. **Baltic Link**.

Inicjatywa służy rewizji (rozwinięciu) sieci bazowej TEN-T w RMB w 2023 r.

Znaczenie tego połączenia polega na zespoleniu dwóch KSB: Bałtyk-Adriatyk oraz ScanMed w celu ułatwienia rozwoju nowych łańcuchów logistycznych, wykorzystujących autostradę morską Gdynia-Karlskrona.



źródło: Roadmap, Norconsult, 2019

Sukces tego przedsięwzięcia uzasadni włączenie trasy Baltic Link do sieci bazowej TEN-T i dynamiczny rozwój miast i regionów leżących w strefie oddziaływania Baltic Link - szczególnie portu Karlskrona.

Przyjęty wspólnie dokument: „**Extension of the Baltic-Adriatic Corridor from Gdynia to Gothenburg via MoS Gdynia-Karlskrona**” zawiera Mapę drogową - harmonogram działań służących przyjęciu inicjatywy przez Parlament Europejski w 2023 r.

Mapa drogową programuje przede wszystkim działania partnerów szwedzkich, jednak istotnym poparciem dla tych działań będzie inicjatywa partnerów polskich służąca rozwinięciu sieci połączeń korytarza Bałtyk-Adriatyk o trasy dróg europejskich E75 i E77 - od 2023 r. Działania partnerów szwedzkich i polskich powinny zmierzać do pozyskania zainteresowania i poparcia potencjalnych beneficjentów z krajów Europy Środkowej dla przedłużenia korytarza Bałtyk Adriatyk w kierunku północnym i południowym.

➤ b) **Pakietu Roboczego 5:** Lepsza współpraca makroregionalna (ang. ***better macroregional cooperation***).

Dla zachowania spójności działań podejmowanych w różnych pakietach roboczych, przygotowane zostały i zgłoszone do opracowań tego WP 5 propozycje służące rozwojowi współpracy makroregionalnej, dla wzrostu, spójności i dobrobytu w RMB - w wyniku połączenia korytarza Bałtyk-Adriatyk z korytarzem ScanMed na terenie Szwecji (Gothenburg) - dzięki autostradzie Morskiej Gdynia-Karlskrona.

Osiągnięto efekt spójności wyników Pakietów Roboczych 2 i 3 i 5.

Dotychczasowa sieć paneuropejskich połączeń transportowych w Regionie Morza Bałtyckiego została ukształtowana w wyniku ścisłej integracji państw nordyckich oraz wymagań związanych z przystąpieniem tych państw do UE. Po rozszerzeniu obszaru UE o tzw. państwa bałtyckie (Litwa, Łotwa i Estonia) oraz Polskę, sieć transportowa w RMB okazała się nie zrównoważona, skoncentrowana w zachodniej i wschodniej strefie RMB. Poprzez współpracę transgraniczną, która służy rozwojowi infrastruktury autostrad morskich zostanie osiągnięty cel wskazany w Szczegółowym Planie Pracy dla Autostrad Morskich: zespolenie

sieci bazowej poprzez morski wymiar TEN-T - żeglugę bliskiego zasięgu i bardziej zrównoważoną strukturę połączeń transportowych w RMB.



fot. M. Salátowski



Rozdział II

Wnioski z opracowań stanowiących podstawę Planu działania



Studium ostatniej mili dla zintegrowanego węzła miejskiego KSB, dotyczące gł. inwestycji komplementarnych z Planem Pracy KBA.

Studium jest pierwszym, tak kompleksowym i wszechstronnym opracowaniem w zakresie infrastruktury transportu drogowego, ważnego dla przestrzennego i gospodarczego rozwoju terenów portowych Gdyni.

Dokument pozwala przededefiniować dotychczasową politykę transportową prowadzoną na terenie miasta przez różne podmioty publiczne, przede wszystkim przez samorząd lokalny (funkcje regulacyjne).

Na Studium składa się 5 dokumentów:

Dokument 1

- ➔ *Planowane parametry dróg jakie przyjęto w dokumentacji planistycznej po dokonaniu analizy nie odpowiadają wymaganiom sieci bazowej TEN-T.*
- ➔ *Modernizacja linii kolejowych i dostosowanie ich parametrów do wymagań sieci TEN-T zwiększy atrakcyjność tego środka transportu.*
- ➔ *Działania w zakresie optymalizacji transportu zbiorowego powinny dążyć do wzrostu udziału komunikacji publicznej tak, aby zachęcić użytkowników do rezygnacji z samochodu osobowego na rzecz innych środków transportu.*
- ➔ *Analiza wąskich gardeł sieci bazowej TEN-T jednoznacznie wskazała na istotę budowy brakujących odcinków drogowych przedstawionych w Dokumencie 2.*

Dokument 2

Wielowariantowa koncepcja rozbudowy infrastruktury drogowej dostępu do obszarów Portu Gdynia, obszarów przemysłowo-stoczniowych oraz gmin sąsiadujących w oparciu o projekty wpisane do dokumentu "Plan Prac BAC" – w perspektywach 2020, 2027, 2045.

Dokument 3

- ➔ *Ruch generowany przez terminale portowe na przestrzeni lat 2020 - 2045 wzrasta na wszystkich analizowanych odcinkach. Największy wzrost obserwuje się na ul. Polskiej wzrost blisko 5-krotny.*
- ➔ *Ruch generowany przez miasto Gdynia ma największy udział w obciążaniu analizowanych odcinków w roku 2020. W kolejnych latach analizy jego udział maleje, co spowodowane jest konkurencyjnością transportu publicznego i wzrostem ruchu związanego z obszarami portowymi.*

➔ *Ruch generowany przez gminy sąsiednie i inny ruch obciążający układ drogowy Gdyni nie ma dużego znaczenia w analizowanych punktach (do 5%). Wyjątek stanowi OPAT, gdzie ruch ten stanowi od 23 do 12% w kolejnych horyzontach czasowych.*

➔ *Ruch generowany przez lotnisko Gdynia - Kosakowo i strefę gospodarczą wokół lotniska ma znikomy udział w skali ogólnego ruchu na analizowanych odcinkach dróg - maksymalnie 1%.*

Dokument 4

Analiza techniczno-technologiczna i eksploatacyjna oraz ekonomiczno-finansowa przedstawionych w Dokumencie 2 wariantów oraz analiza porównawcza (finansowa i społeczno- ekonomiczna) tych wariantów, umożliwiającą podjęcie decyzji odnośnie optymalnego wariantu rozwoju systemu transportowego Gdyni w sieci bazowej TEN-T.

Dokument 5

Dokument rekomenduje innowacyjny model organizacyjno-kompetencyjny zarządzania systemem transportowym Gdyni wraz ze wskazaniem jego korzyści ekonomicznych, technologicznych i technicznych.

Celem strategicznym jest odchodzenie od „silosowego” podejścia przy zarządzaniu rozwojem systemu transportowego - również w Gdyni. Sposobem realizacji celu jest informacja, otwartość i partnerstwo interesariuszy transeuropejskiej sieci transportowej w Gdyni tworzącej atrakcyjny węzeł miejski.

Niezbędne jest przygotowanie i przyjęcie „węzłowego” (Gdańsk, Gdynia) systemu wdrażania sieci TEN-T, opartego o terytorialny wymiar inicjatywy TEN-T, paradygmat „zielonego korytarza sieci bazowej” i zrównoważonej mobilności miejskiej.

- ➔ **1) Obszar realizacji węzła pokrywa się z obszarem metropolitalnym Gdańsk, Gdynia, Sopot.**
- ➔ **2) Podmiotem właściwym dla prowadzenia polityki rozwoju w wymiarze terytorialnym jest jednostka samorządu terytorialnego.**
- ➔ **3) Dla potwierdzenia znaczenia inicjatywy TEN-T dla zrównoważonego rozwoju każdego z miast obszaru funkcjonalnego, uzasadnione jest potwierdzenie przez rady miejskie: Gdańska, Gdyni, Sopotu woli rozwijania zrównoważonej mobilności miejskiej w oparciu o inicjatywę TEN-T.**



- ➔ 4) Rady miejskie wskazują podmiot koordynujący rozwój węzła miejskiego TEN-T Gdańsk, Gdynia oraz rozwój połączeń i węzłów, które powinny być włączone do struktury węzła (poza już włączonymi). Podmiotem właściwym dla koordynacji polityk rozwoju w obszarze funkcjonalnym (metropolitalnym) jest podmiot wskazany w statucie obszaru funkcjonalnego /metropolitalnego: **Zarząd Obszaru Metropolitalnego Gdańsk, Gdynia, Sopot**.
- ➔ 5) Niezbędne jest ustanowienie/wskazanie struktury współdziałania wszystkich zarządców infrastruktury transportowej oraz operatorów transportu publicznego i innych przedsiębiorstw realizujących zadania publiczne w sferze transportu - dla **rozwoju zrównoważonej mobilności w obszarze metropolitalnym**, zgodnie ze standardami UE.
- ➔ 6) Niezbędne jest ustanowienie struktury współdziałania podmiotu koordynującego z głównymi interesariuszami sieci TEN-T - zarządcami infrastruktury transportowej (w tym zarządcami portów morskich i portu lotniczego) oraz operatorami transportu na połączeniach regionalnych i krajowych dla otwartości i komplementarności projektów dot. rozwoju sieci TEN-T w Trójmieście.
- ➔ 7) Opracowanie przez podmiot koordynujący systemu monitoringu rozwoju sieci TEN-T w Trójmieście strony internetowej a także rocznego (począwszy od 2018 r.) raportu sytuacyjnego **TEN-T w Trójmieście** - obejmującego wszystkie projekty wskazane w Planie Pracy oraz projekty transportowe, powiązane z połączeniami, węzłami sieci TEN-T w obszarze metropolitalnym. Uzgodnienie „**Metropolitalnego Planu Pracy dla realizacji węzła TEN-T Gdańsk, Gdynia**” i propozycji rewizji sieci TEN-T po 2023 r.
- ➔ 8) Przygotowanie przez podmiot koordynujący propozycji:
 - ➔ a) ustanowienia sieci węzłów bazowych TEN-T w Polsce (w ramach inicjatywy Vital Nodes / Unii Metropolii Polskich, obejmującej wszystkie 88 węzłów) - dla synergii polityk rozwoju węzłów i optymalnej geometrii sieci TEN-T po 2023 r.),
 - ➔ b) uczestnictwa w grupie roboczej „węzły miejskie” przy Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk w Brukseli,

- ➔ c) ustanowienia forum współpracy dla rozwoju inicjatywy „**Raport sytuacyjny TEN-T w Trójmieście**” - szczególnie z Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego, opracowującym m.in. roczny raport z realizacji Korytarza Bałtyk-Adriatyk. Rozwijanie analiz rynkowych dla weryfikacji założeń inwestycji rozwijających sieć TEN-T w Trójmieście - z osiąganymi rezultatami,
- ➔ d) ustanowienia formy współpracy z dysponentami informacji, w tym danych statystycznych - dla opracowywania statystycznego suplementu do „Raportu sytuacyjnego”.

Podmiot koordynujący rekomenduje propozycje zmian w dokumentach rozwojowych jst tworzących obszar metropolitalny służących ujednoliceniu tych dokumentów i ułatwiających współpracę w ramach wspólnych projektów.

- ➔ 9) Przejęcie inicjatywy organizacji w obszarze metropolitalnym rocznego Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk (od 2019 r.), służącego informowaniu opinii publicznej o celach, zadaniach i wynikach „**Metropolitalnego Planu Pracy dla realizacji węzła TEN-T Gdańsk, Gdynia**”, popularyzacji innowacyjnych rozwiązań służących zrównoważonej mobilności w obszarze metropolitalnym, pozyskiwaniu nowych interesariuszy TEN-T w Trójmieście, w tym autostrad morskich.
- ➔ 10) Rekomendacja propozycji dot. dokumentów polityki rozwoju na różnych poziomach jej prowadzenia, w tym Programu Operacyjnego dla województwa, kontraktu terytorialnego, Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.
- ➔ 11) Rekomendacja PPP dla realizacji nowych projektów służących powstaniu/rozwojowi węzła Gdańsk, Gdynia, np.:

lp.	inwestycja	formuła realizacji
1.	Rozwój projektu flagowego TEN-T: kolej podmiejska w Trójmieście	Partnerstwo Publiczno-Publiczne
2.	Rozwój Pomorskiego Węzła Lotniczego	Partnerstwo Publiczno-Publiczne
3.	Rozwój Szybkiej Żeglugi Przybrzeżnej	Partnerstwo Publiczno-Prywatne

4.	Rozwój żeglugi śródlądowej - plany modernizacji dróg wodnych.	Partnerstwo Publiczno-Prywatne
5.	System Roweru Metropolitalnego MEVO.	Partnerstwo Publiczno-Publiczne
6.	Rozbudowa i integracja systemów monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją pasażerską na całej linii kolejowej nr 250, w tym modernizacja peronów i infrastruktury torowej Gdynia Główna oraz przebudowę Dworca Podmiejskiego.	Partnerstwo Publiczno-Publiczne
7.	Budowa Transportowych Węzłów Integracyjnych na terenie miasta.	Partnerstwo Publiczno-Publiczne
8.	Tworzenie miejskiego systemu transportu ładunków.	Partnerstwo Publiczno-Prywatne
9.	Ograniczanie ruchu samochodowego na krótkich i średnich dystansach poprzez promowanie mobilności pieszej i rowerowej.	Partnerstwo Publiczno-Prywatne
10.	Optymalizacja ruchu na istniejących drogach, realizacja nowych inwestycji drogowych ułatwiających transport zbiorowy oraz budowa bezkolizyjnych przejazdów kolejowych.	Partnerstwo Publiczno-Publiczne
11.	Rozwój sieci dróg wyprowadzających ruch tranzytowy z miasta oraz ograniczanie ruchu pojazdów ciężkich na obszarze Gdyni.	Partnerstwo Publiczno-Publiczne
12.	Rozwój systemów transportowych opartych o ekologiczne środki transportu, z napędem alternatywnym.	Partnerstwo Publiczno-Prywatne
13.	Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych wspomagających zarządzanie ruchem miejskim i portowym.	Partnerstwo Publiczno-Prywatne

Rozwijanie PPP pozwoli na osiągnięcie szeregu korzyści. Należą do nich:

Korzyści ekonomiczne:

- ➔ skuteczne pozyskiwanie i efektywne wykorzystywanie środków zewnętrznych,
- ➔ podniesienie efektywności wszystkich gałęzi transportu,
- ➔ obniżenie kosztów transportu,
- ➔ zmniejszenie kongestii,

➔ zmniejszenie presji na środowisko i warunki życia mieszkańców.

Korzyści techniczne:

- ➔ koordynacja wdrażania planów rozwojowych poszczególnych zarządców infrastruktury,
- ➔ niwelowanie wąskich gardeł poszczególnych gałęzi transportu,
- ➔ zmniejszenie uciążliwości działań inwestycyjnych prowadzonych przez różne podmioty zarządzające infrastrukturą,
- ➔ programowanie spójnych rozwiązań komunikacyjnych,
- ➔ lepsza integracja poszczególnych gałęzi transportu.

Korzyści technologiczne:

- ➔ stosowanie kompatybilnych technologii prowadzenia robót,
- ➔ unikanie robót straconych na styku infrastruktury należącej do różnych zarządców,
- ➔ wdrażanie dobrych praktyk w obszarze rozwiązań transportowych.

Mapa drogowa (schematy wielopoziomowego zarządzania dla Gdyni - węzła miejskiego/transportowego KSB).

Dokument przedstawia aktualną (rok 2018) sieć podmiotów prowadzących politykę rozwoju w obszarach terytorialnych:

- ba) województwa pomorskiego,
- bb) Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot,
- bc) Obszaru Funkcjonalnego „Dolina Logistyczna”.

Przedstawione są dokumenty i struktury powołane do ich realizacji.

Informacje te są niepełne, gdyż brakuje ogólnodostępnych, bieżących komunikatów o sposobie realizacji tych polityk (planów, sprawozdań, raportów z monitoringu, okresowych aktualizacji itp.).

Tymczasem dokumenty i struktury, właściwe dla osiągania celów inicjatywy TEN-T w szerokiej strefie oddziaływania węzła Gdańsk, Gdynia mają istotny wpływ na sukces tej inicjatywy. Zarówno w wymiarze wewnętrznym jak i zewnętrznym.

Wymiar subregionalny polityki rozwoju ma też silny wpływ na realizację polityki rozwoju w skali lokalnej - tu: mieście Gdyni.

Opierając się na przeprowadzonych badaniach porównawczych systemu wielopoziomowego zarządzania rozwojem sieci TEN-T



dokument stwierdza, że w krajach skandynawskich i nordyckich raczej nie funkcjonują struktury właściwe dla realizacji projektów infrastrukturalnych w ramach polityki TEN-T. Współpraca ta odbywa się na zasadach standardowej działalności instytucji publicznych, powołanych do rozwoju infrastruktury transportowej.

Sytuacja ta może przekonywać, że na terenie węzła Gdańsk, Gdynia nie są uzasadnione nowe struktury tylko właściwie ukierunkowane i zmotywowane do efektywnej działalności struktury istniejące.

Poza wymiarem lokalnym i regionalnym, ważnym oparciem dla modelowania przyszłej architektury połączeń i węzłów sieci bazowej TEN-T w RMB są fora współpracy bałtyckiej.

Rekomendowane jest systemowe włączenie tematyki metropolitalnego węzła sieci bazowej Gdańsk, Gdynia do polityki informacyjnej i promocyjnej głównych interesariuszy tego węzła.

Konieczne jest skuteczne prezentowanie rekomendacji projektu sztafardowego TENTacle na zagranicznych forach aktywności gdyńskich-metropolitalnych interesariuszy węzła sieci bazowej Gdańsk, Gdynia, w tym:

- ➔ a) Przedstawicielstwo samorządu województwa pomorskiego w Brukseli
- ➔ b) Komitet Regionów (ang.: **Committee of Regions - CR**)
- ➔ c) Związek Miast Bałtyckich (ang.: **Union of Baltic Cities - UBC**)
- ➔ d) Konferencja Subregionów Regionu Morza Bałtyckiego (ang.: **Baltic Sea States Subregional Conference - BSSSC**)
- ➔ e) Komisji Morza Bałtyckiego Konferencji Morskich Regionów Peryferyjnych (ang. **Conference of Maritime Peripheral Regions - CMPR**)
- ➔ f) Platformy planowania strategicznego: Wizje i Strategie Wokół Regionu Morza Bałtyckiego (ang.: **Visions and Strategies Around Baltic Sea Region - VASAB** (Long Term perspective or the Territorial Development of the BSR till 2030))
- ➔ g) Organizacji Portów Bałtyckich (ang.: **Baltic Ports Organisation - BPO**)

oraz struktur powołanych do współpracy z unijnymi koordynatorami: Korytarza Bałtyk-Adriatyk, Autostrad Morskich i ERTMS.

Kluczowe znaczenie ma radykalnie podniesione znaczenie Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego dla polityki rozwoju: kraju, regionów i miast nadmorskich.

Kluczowe znaczenie portów morskich dla powstania i rozwoju sieci bazowej mogą uzasadniać powstawanie struktur współpracy interesariuszy, w pierwszej kolejności w portach morskich.

Rezultaty projektu TENTacle, osiągnięte m. in. w oparciu o współpracę z interesariuszami sieci TEN-T w obszarze węzła Gdańsk, Gdynia dostarczają uzasadnienie, argumenty i dobre praktyki takich struktur.

Służą one generalnie zmianie modelu zarządzania portami i organizacji działalności gospodarczej w sferze eksploatacji portowej. Celem tych zmian jest wyeliminowanie różnic w możliwościach tworzenia/rozwoju łańcuchów logistycznych przez porty morskie, jakie występują pomiędzy portami polskimi a ich konkurentami gł. portami Morza Północnego. Sukces tej transformacji portów morskich zwiększy ich wpływ na wzrost gospodarczy regionów nadmorskich.

Port morski Gdynia, jako węzeł sieci bazowej, może rozwijać się w skali potwierdzającej pełne wykorzystanie inicjatywy: korytarza sieci bazowej, dysponując nie tylko porównywalną z innymi portamiorskimi jakością hardware i software ale także orgware.

Wobec wykazanej na str. 18 pozycji wyjściowej portów morskich w północnej strefie korytarza Bałtyk-Adriatyk, orgware jest decydującym czynnikiem rozwoju hardware i software.

Szczególnie aktualne są rekomendacje w zakresie *orgware*, wypracowane przez Związek Miast i Gmin Morskich, dla:

- ➔ a) poprawy sprawności i efektywności zarządzania portami. Stwierdza się, że aktualnie obowiązujący system zarządzania portamiorskimi powoduje zjawisko marginalizacji portów morskich w stosunku do innych elementów krajowego systemu transportowego. Rekomenduje się większy udział miast i samorządu regionu w procesie decyzyjnym w zakresie rozwoju infrastruktury transportu ważnej dla portów morskich,
- ➔ b) poprawy powiązań funkcjonalnych samorządów lokalnych i portów na poziomie planowania strategicznego,

przestrzennego i inwestycyjnego. Aktualnie nie istnieje formalny mechanizm koordynacji strategicznych planów rozwojowych na poziomie miast, regionów i portów. Rekomenduje się powołanie formalnego ciała kolegialnego które zajęłoby się tworzeniem strategii rozwojowej dla portów: Rady Rozwoju Portów.

- ➡ c) zwiększeniu napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych i krajowych na obszarach portowych. Rekomenduje się zespolenie działalności marketingowej zarządów portów z działalnością samorządowych (regionalnych i lokalnych) agencji inwestycyjnych (np. Agencja Rozwoju Pomorza S.A.
- ➡ d) dokapitalizowania spółek zarządzających portami, lepszego wykorzystania środków unijnych (wspólne projekty), zwiększenie bezpośrednich inwestycji władz lokalnych (Partnerstwo Publiczno-Publiczne)
- ➡ e) efektu synergii w zakresie informacji, kompetencji i zasobów intelektualnych. Rekomenduje się większe wykorzystanie specjalistycznych uczelni morskich (w tym Uniwersytetu Morskiego w Gdyni).

Sukces decentralizacji modelu organizacji zarządzania portami oraz wyposażenia spółki zarządzającej portem morskim w uprawnienia do prowadzenia działalności poza granicami administracyjnymi portu, są warunkami brzegowymi rozwoju gospodarczego generowanego przez szeroko rozumiany sektor portowy.

Transformacja ustroju portów morskich jako węzłów KSB, służąca w równym stopniu żegludze towarowej i pasażerskiej, znajduje silne oparcie w polityce unijnej np. w Komunikacie KE: Europejskie Porty - silnikiem wzrostu - (ang. **European ports - an engine for Growth**) i prawodawstwie unijnym, tradycyjnie dbaliśmy o interesy miast portowych - fundamentów narodowego dobrobytu.

Jednocześnie wykształcona została silna dysproporcja pomiędzy potencjałem portów Morza Północnego (ok. 40% obrotów wszystkich portów europejskich), szczególnie Rotterdamu, Antwerpii i Hamburga - a portami południowego Bałtyku. Dysproporcja ta rośnie, co zagraża realizacji celów inicjatywy KSB.

Z dniem 24 marca 2019 r. porty morskie sieci bazowej obowiązują przepisy Rozporządzenia 352/2017 r. Parlamentu Europejskiego i Rady UE z dnia 15 lutego 2017 r. (R. 352/2017) ustanawiające

ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów.

Rozporządzenie nie narzuca konkretnego modelu zarządzania portami morskimi. Możliwe są różne modele zarządzania portami, pod warunkiem że przestrzegane są ramy świadczenia usług portowych oraz wspólne przepisy dotyczące przejrzystości finansowej.

Istotnym wymogiem unijnym jest połączenie portów w płynne łańcuchy transportowe i logistyczne, aby przyczynić się do wzrostu oraz efektywniejszego wykorzystania i funkcjonowania transeuropejskiej sieci transportowej i rynku wewnętrznego. Wymaga to nowoczesnych usług portowych, które przyczyniają się do efektywnego wykorzystania portów oraz stworzenia klimatu sprzyjającego inwestycjom na rzecz rozwoju portów, zgodnie z obecnymi i przyszłymi wymaganiami transportowymi i logistycznymi.

Port Gdynia powinien wejść na „szybką ścieżkę” dostosowania swojej strategii rozwoju do wymagań rynkowych, sytuujących port morski jako głównego architekta łańcuchów logistycznych w relacji dom-dom. Konieczne jest zespolenie celów strategii portu ze strategią miasta a także szeroki consensus z głównymi interesariuszami korytarza Bałtyk-Adriatyk (gł.: operatorzy terminali portowych, operatorzy logistyczni, touroperatorzy, zarządcy infrastruktury dostępu, administracja morska, instytucje finansowe) dla konsolidacji potencjałów: publicznych i prywatnych służących radykalnej poprawie pozycji i znaczenia portu Gdynia na rynku usług portowych w Europie Bałtyckiej i w całym obszarze UE.

Konsolidacja powinna obejmować strategiczne partnerstwo portu Gdynia z PKP i z portem Gdańsk dla powstania metropolitalnego partnerstwa portów morskich - **Hubu Delty Wisły**.

Nazwa partnerstwa portów odpowiada naturalnej dostępności do obu portów od strony łódź o strategicznym znaczeniu. Porty Gdańsk i Gdynia a także struktury właściwe dla rozwoju obszaru metropolitalnego i regionu pomorskiego powinny przyjąć działania dla sukcesu rewitalizacji dróg wodnych śródlądowych E40 i E70 jako służące osiągnięciu pozycji co najmniej trzeciego, najwyżej rozwiniętego regionu kraju.



Rozdział III

Pilotażowy Plan działania



1. Pilotażowy Plan działania ma zwiększyć zdolność organizacyjną (ang. capacity building) do realizacji węzła sieci bazowej TEN-T.

To klucz do sukcesu, wobec skali przedsięwzięcia. *Plan Pracy dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk* szacuje koszt projektów przewidzianych do realizacji w granicach Gdyni (głównie na terenie portu) - na 3,2 mld. EURO.

Pilotażowy Plan działania wytycza etapy, odpowiadające kolejnym fazom dojrzałości instytucjonalnej w mieście - do terminowej i pełnej realizacji węzła.

Dotyczy też wypracowywania wizji Planu Pracy - po 2023 r., realizowanego w ramach nowej perspektywy finansowej i nowej sieci połączeń i węzłów korytarza, w tym korytarza Bałtyk-Adriatyk.

Dla Gdyni korzystne są inicjatywy polityczne rozwoju terytorialnego korytarza (np. na obszar Trójmorza) - a drugiej strony Gdynia nie może być blokada dla tych inicjatyw, zachowując obecny status „wąskiego gardła”.

Zdolność organizacyjna Gdyni do realizacji węzła sieci bazowej musi odpowiadać wymaganiom szczególnej funkcji tego węzła - *gateway* korytarza.

W aktualnie obowiązującym porządku prawnym oba organizmy: miasto i port funkcjonują osobno. Stan taki niweczy szanse na realizację węzła sieci bazowej TEN-T w Gdyni. Nie jest możliwe rozwijanie portu bez udziału Miasta i v.v.

2. Etap Pierwszy. Cel przygotowanie Porozumienia dla TEN-T w Gdyni

Przygotowanie Porozumienia dla TEN-T w Gdyni poprzedza:

- ➔ weryfikacja strategii, programów i projektów rozwojowych, przyjętych przez Radę Miasta Gdyni i Radę Nadzorczą Spółki Zarząd Morskiego Portu Gdynia - dla oceny ich spójności z inicjatywą Korytarza Bałtyk-Adriatyk,
- ➔ weryfikacja członkostwa Miasta i Portu Gdynia w organizacjach współpracy ponadlokalnej, w tym międzynarodowych - dla wykazania potencjału tych inicjatyw dla realizacji sieci TEN-T na terenie Miasta.

W szczególności, weryfikacja powinna dotyczyć struktur wskazanych do realizacji tych inicjatyw, ich aktywności, potencjału, efektów.

- ➔ wprowadzenie systemu monitoringu sieci TEN-T w Gdyni, opracowanego w projekcie TENTacle - do systemu monitorowania realizacji Strategii Rozwoju Miasta Gdyni i ZMPG (raporty doroczne, opracowania analityczne i statystyczne),
- ➔ przejęcie przez Zarząd Portu zadania zespoleń działań wszystkich zarządców infrastruktury dostępu do portu - dla potwierdzenia „morskiego” charakteru projektów oraz aktualności zadań państwa w realizacji publicznej infrastruktury sieci bazowej do przejść granicznych w porcie. Zadanie to obejmuje również działanie na rzecz dostosowania kompetencji kluczowych interesariuszy sieci bazowej - zarządców infrastruktury - do wymagań prawa unijnego w tym zakresie.

Porozumienie dla TEN-T w Gdyni ustala:

- ➔ a) podmiotowy, rzeczowy i finansowy schemat realizacji korytarza B-A w Gdyni, harmonogram realizacji zadań przypisanych podmiotom: przygotowania i realizacji projektów (w tym dostosowanie planów zagospodarowania przestrzennego, sieci technicznych i in.),
- ➔ b) ustanowienie **Biura Porozumienia dla TEN-T w Gdyni** z zespołami: TEN-T, przestrzeń, sieci, logistyka, promocja, partnerstwo, monitoring,
- ➔ c) zasady współdziałania Miasta i Portu z koordynatorem unijnym Korytarza Bałtyk-Adriatyk i instytucjami Rządu RP,
- ➔ d) architekturę połączeń i węzłów komunikacyjnych przyjętych do realizacji po 2023 r.,
- ➔ e) platformę komunikowania się i promocji - o charakterze stałym, a także struktury i narzędzia rozszerzające zainteresowanie, partycypację i poparcie dla Porozumienia w: Gdyni, obszarze metropolitalnym, obszarze „Dolina Logistyczna”, w województwie pomorskim i w Polsce.

Rekomenduje się rozwinięcie inicjatywy **Porozumienia Samorządowego dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk** w strukturę grupującą wszystkie kategorie interesariuszy.

3. Etap Drugi. Przygotowanie Planu (Strategii) realizacji Porozumienia dla TEN-T w Gdyni.

Etap ten obejmuje:

- ➔ wypracowanie propozycji zmian w dokumentach krajowych (dotyczących realizacji i funkcjonowania sieci TEN-T - w wymiarach: hardware, software i orgware), aby podnieść efektywność i korzyści z rozwoju sieci TEN-T w mieście i w Polsce (w tym rekomendacje dotyczące zmian w sieci TEN-T - bazowej i kompleksowej). Do roku 2023 obowiązuje struktura węzła, ograniczona do portu morskiego i połączeń ostatniej mili. Po roku 2023 status węzła miejskiego powinien obejmować cały obszar metropolitalny,

- ➔ wypracowanie propozycji dostosowania przepisów ustawy o portach i przystaniach morskich do wymagań i oczekiwań dotyczących zwiększenia roli portów morskich w kreowaniu konkurencyjnych łańcuchów logistycznych oraz zwiększenia wpływu portów morskich na rozwój miast portowych i regionów. Propozycje w tym zakresie powinny zapewnić scalenie Miasta i Portu w jeden organizm **miasta portowego** (towarowego, pasażerskiego, wojennego i żeglarskiego) o specjalnym statusie, chroniącym strategiczne interesy państwa (wspólnym dla wszystkich miast portowych).

4. Etap Trzeci. Rozwinięcie Porozumienia dla TEN-T w Gdyni w Porozumienie dla TEN-T w OM Gdańsk-Gdynia-Sopot.



fol. M. Czacharowski

Dokumenty i ekspertyzy

- 1) Analiza efektów implementacji zdecentralizowanego modelu organizacji zarządzania portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w Polsce Związek Miast i Gmin Morskich - Gdańsk - Sierpień 2010r.
- 2) TENTacle ATLAS węzła miejskiego GDYNIA - Kwiecień 2019r.
- 3) Autostrady Morskie Szczegółowy Plan Wdrażania - Bruksela - Kwiecień 2018r.
- 3a) załącznik: Szczegółowa analiza portów i operacji żeglugowych - Bruksela - Kwiecień 2018r.
- 4) BIAŁA KSIĘGA - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu KOM (2011)144
- 4a) Dokument roboczy towarzyszący Białej Księdze - Mapa drogowa dla Jednolitego Europejskiego Obszaru Transportu w stronę konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego (SEC(2011) 391 - Bruksela - Marzec 2011r.
- 5) TENTacle - Extension of the Baltic-Adriatic Corridor from Gdynia to Gothenburg via MOS Gdynia-Karlskrona - Karlskrona March 2019
- 6) TENTacle - Mapa drogowa schematy wielopoziomowego zarządzania węzłem miejskim / transportowym Gdynia w korytarzu sieci bazowej TEN-T - Actia Forum sp. z o.o. - Gdynia Październik 2018r.
- 7) Plan Pracy koordynatora korytarza Bałtyk-Adriatyk (Pierwszy, Drugi, Trzeci) - Bruksela - 2015, 2017, 2018
- 8) Plan Pracy koordynatora unijnego autostrad morskich (Pierwszy, Drugi) - Bruksela 2016, 2018
- 9) Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Gdyni - Uchwała Nr XXV/629/16 RMG z 26.10.2016 r.
- 10) 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
- 11) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010
- 12) Strategia BGLC Region Västerbotten - Sweden - Ferbruary 2014

13) Strategia obszaru metropolitalnego Gdańsk, Gdynia, Sopot do roku 2030 - Gdańsk 2015r.

13a) Strategia Transportu i Mobilności obszaru metropolitalnego Gdańsk, Gdynia, Sopot - do roku 2030 - Gdańsk 2015r.

14) Strategia Rozwoju Miasta Gdyni 2030 - Gdynia 2017r.

15) Strategia Rozwoju Portu Gdynia do 2027 - Gdynia 2014r.

16) Strategia zrównoważonego rozwoju obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna” - Uchwała Nr XX/449/16 Rady Miasta Gdyni z 20.04.2016 r.

16a) Program Operacyjny w zakresie Rozwoju Gospodarczego obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna

16b) Program Operacyjny w zakresie rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna

16c) Program Operacyjny w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna

17) TENTacle - Realising benefits from the TEN-T Core Network corridors - TENTacle final report - draft 2019-04.03 - Region Blekinge

18) TENTacle - Statystyka węzła transportowego Gdynia w Korytarzu Sieci bazowej TEN-T 2016, Centrum badań i Edukacji Statystycznej GUS, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Pomorski Ośrodek badań Regionalnych - Gdynia 2018 r.

19) Studium Korytarza sieci bazowej Bałtyk-Adriatyk - raport końcowy Bruksela - Grudzień 2014r.

20) TENTacle - Studium ostatniej mili dla węzła sieci bazowej TEN-T Gdynia odpowiadającego inwestycjom spójnym z Planem Pracy Korytarza Bałtyk-Adriatyk cz. 1-5 - WYG International sp. z o.o. Warszawa czerwiec-grudzień 2018r.

21) Studium Wykonalności - Budowa Infrastruktury Centrum Logistycznego w Porcie Gdynia - MK V Group - Gdynia Maj 2007r.

22) Wariantowa koncepcja obsługi komunikacyjnej zewnętrznych pirsów Portu Gdynia - Multiconsult - Gdynia Sierpień 2018r.

Czasopisma

1) „Baltic Transport Journal” - dwumiesięcznik - wyd. Baltic Press sp. z o.o. Gdynia

2) „Dziennik Bałtycki” - wyd. Polska Press sp. z o.o. - Gdańsk

3) „NAMIARY na morze i handel” - dwutygodnik menedżerów transportu, handlu i przemysłu morskiego - wyd. NAMIARY sp. z o.o. Gdynia (Agencja Rozwoju Gdyni sp. z o.o.).



➔ www.gdynia.pl
➔ www.tentacle.eu