

**Sławomir Drożdziejki**

Akademia Morska w Gdyni

## **PROJEKTY INFRASTRUKTURALNE W KSZTAŁTOWANIU FUNKCJI LOGISTYCZNYCH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO**

### **1. Wstęp**

Zgodnie z obowiązującym aktualnie podziałem administracyjnym Polski województwo pomorskie jest jednym z trzech województw zlokalizowanych nad brzegiem Morza Bałtyckiego<sup>1</sup>. Pod względem liczby mieszkańców należy ono do przeciętnie dużych w skali kraju, licząc ok. 2,2 mln ludności, co stanowi ok. 5,7% ludności Polski. Pod tym względem województwo zajmuje 10 pozycję w kraju<sup>2</sup>. Średnia gęstość zaludnienia w województwie pomorskim jest wielkością podobną do średnich wielkości charakterystycznych dla kraju i wynosi ok. 120 osób na kilometr kwadratowy. Znamienne jest jednak, że aż 55% osób zamieszkuje w obszarze metropolitalnym (powiaty: Pruszcz Gdański, Gdańsk, Sopot, Gdynia, Wejherowo). A średnia w powiatach tczewskim, kartuskim i puckim, okalającym Trójmiasto, jest dużo wyższa niż w pozostałych subregionach województwa<sup>3</sup>.

Rozpatrując stan i potencjał infrastruktury transportowej i logistycznej województwa pomorskiego, należy mieć na uwadze dualny charakter funkcjonalny tej infrastruktury. Z jednej strony rozpatrywać należy podsystem infrastruktury gospodarczej o znaczeniu ogólnokrajowym – makroekonomicznym. Najważniejszym elementem tej struktury są porty morskie oraz szlaki komunikacyjne łączące je z obszarem zaplecza portowego. Podsystem ten obsługuje głównie transakcje handlu międzynarodowego. Z drugiej zaś strony rozważania powinny obejmować sieć

---

<sup>1</sup> W praktyce powinno się mówić o dwóch województwach nadmorskich, tzn. województwie pomorskim i zachodniopomorskim. Pod względem formalnym trzecim województwem jest województwo warmińsko-mazurskie. O jego położeniu nad Morzem Bałtyckim decyduje jedynie posiadanie krótkiego, długości ok. 35 km, odcinka brzegu nad Zalewem Wiślanym (przy czym cała Mierzeja Wiślana przynależy administracyjnie do województwa pomorskiego).

<sup>2</sup> Rocznik Statystyczny GUS, 2006.

<sup>3</sup> Charakterystyka Województwa Pomorskiego, <http://woj-pomorskie.pl>.

transportową i punkty struktur logistycznych o znaczeniu regionalnym, w tym ujęciu – wojewódzkim. W tym kontekście charakterystyczna koncentracja ludności zamieszkującej aglomerację Trójmiasta oraz koncentracja lokalizacji miejsc pracy wymaga zwrócenia baczonej uwagi również na ogromne znaczenie logistyki miejskiej, szczególnie w odniesieniu do obsługi ruchu osobowego.

## 2. Potencjał i konkurencyjność regionu

Gospodarka regionu w naturalny sposób związana jest przede wszystkim z morzem. Za wiodące gałęzie gospodarki morskiej, decydujące o pozycji województwa na mapie gospodarczej Polski, uznaje się głównie: porty morskie i związane z nimi przedsiębiorstwa portowe, stocznie (budownictwo okrętowe, stocznie jachtowe, konstrukcyjne i remontowe, w tym także stocznie marynarki wojennej), żeglugę, rybołówstwo (wraz z przetwórstwem), turystykę. Podkreślenia wymaga występowanie szczególnie silnej i specyficznej grupy przedsiębiorstw z branży transportu, spedycji i logistyki. Szacuje się, iż w portach morskich oraz przemyśle stoczniowym, lokalizacyjnie i funkcjonalnie bezpośrednio związanym z portami morskimi, znajduje obecnie zatrudnienie nawet do 70 tys. osób. Natomiast w branżach towarzyszących, współpracujących z nimi w silnych układach kooperacyjnych, osób takich może pracować nawet do 200 tys. Oznacza to niespotykaną praktycznie w innych częściach kraju koncentrację przestrzenną zatrudnienia oraz występowanie bardzo silnych związków uzależniających gospodarkę regionu od jednego specyficznego czynnika, jakim jest dostęp do otwartego morza i istnienie portów morskich.

Ogólny wskaźnik dynamiki rozwoju i potencjału gospodarki Pomorza w ujęciu makroekonomicznym wskazuje, iż na tle kraju jest to gospodarka stosunkowo silna i nowoczesna. Pod względem wartości nominalnych wytworzonego w województwie regionalnego produktu brutto Pomorze zajmuje 7 pozycję, jednak jeśli się przeliczy tę wielkość *per capita*, jest to już pozycja 5. Ponadto podkreślenia wymaga fakt, że wartość dodana wytworzona w województwie przez sektor usług i przetwórstwa przemysłowego znacznie przekracza średnią krajową.

Oprócz przedsiębiorstw związanych ściśle ze sferą tzw. przemysłów morskich (stocznie, porty, rybołówstwo i przetwórstwo, branża TSL) należy wymienić również takie branże, jak: teleinformatyka, przemysł chemiczny ciężki i lekki, przemysł rafineryjny, papierniczy, prefabrykatów budowlanych. Zwrócenia uwagi wymaga jednak to, że większość z przedsiębiorstw funkcjonujących w ramach wymienionych branż zlokalizowanych jest w obrębie szeroko rozumianej aglomeracji trójmiejskiej, ich lokalizacja zdeterminowana jest głównie poprzez związki z portami Gdańska i Gdyni. Ponadto zakłady przemysłowe zlokalizowane poza Trójmiastem to w przeważającej większości duże fabryki, występujące jedynie nielicznie i właściwie „pojedynczo” w danym subregionie województwa. Wymienić można tu zaledwie kilka takich zakładów, wśród nich Polfarmę i Polmos ze Starogardu Gdańskiego; zakłady celulozowo-papiernicze w Świeciu i Kwidzynie.

Zaznaczyć należy, iż bezpośrednia bliskość morza i występowanie tzw. przemysłów morskich oraz tworzenie się układów miejsko-portowych spowodowały wystąpienie zjawisk społeczno-gospodarczych specyficznych dla obszarów nadmorskich. Wymienić tutaj należy m.in. stworzenie silnego ośrodka naukowego kształcącego pracowników na potrzeby gospodarki morskiej (Uniwersytet Gdański – specjalności ekonomiczne związane z ekonomią gospodarki morskiej; Akademia Morska w Gdyni, Akademia Marynarki Wojennej, Politechnika Gdańska – z kierunkami budownictwa hydrotechnicznego i budowy okrętów, licea i technika morskie i stoczniowe, szkoły zawodowe oraz inne). Port morski w Gdyni po II wojnie światowej stał się główną bazą polskich morskich sił zbrojnych na Wybrzeżu Środkowym. W związku z tym w samej Gdyni, jak i w najbliższej okolicy Trójmiasta zlokalizowanych jest wiele jednostek wojskowych. Oprócz żołnierzy stacjonujących w jednostkach wojskowych znaczny odsetek mieszkańców Trójmiasta stanowią pracownicy wojskowi i etatowi pracownicy cywilni Marynarki Wojennej. Kolejną silną grupą przedsiębiorstw związanych z gospodarką morską są banki i przedsiębiorstwa ubezpieczeniowe. Sektor ten rozwinął się w województwie pomorskim w ostatnich latach szczególnie szybko i dużo intensywniej niż w innych regionach Polski, stanowiąc obecnie w znacznym stopniu o potencjale ekonomicznym Pomorza.

Szczególnie istotną, pozytywną rolę w kształtowaniu relacji gospodarczych w regionie odgrywa jego eksport. Udział eksportu w wartości dodanej wyniósł w 2006 r. 54,9%, jednocześnie dostrzega się stały wzrost udziału eksportu w wartości sprzedanej. Bardzo pozytywnym aspektem struktury handlu zagranicznego województwa jest stały wzrost wartości eksportu *per capita*, który w 2006 r. wyniósł 2989 euro na 1 mieszkańca, przy średnim poziomie dla Polski 2157 euro. Jednocześnie bardzo pozytywnym aspektem tych zmian jest struktura handlu zagranicznego województwa, która w przypadku eksportu oparta jest na wysoko zyskowym eksporcie usług, głównie związanych z obsługą transportową i logistyczną ładunków i środków transportu przechodzących przez porty. Ważne jest tu wykorzystanie czynnika specyficznego, trudnego do naśladowania przez zagranicznych konkurentów. Czynnikiem tym jest oczywiście lokalizacja nad brzegami Bałtyku.

Województwo pomorskie charakteryzuje stały, obserwowany od kilkunastu lat wzrost eksportu. W latach 2000-2006 nastąpił w Polsce boom eksportowy, który dla Pomorza wyniósł ponad 27%. Wielkość ta w stosunku do innych województw Polski nie była zbyt imponująca, sytuowała województwo na ósmym miejscu. Należy jednak pamiętać, iż województwo pomorskie notowało stały wzrost eksportu również przed rokiem 2000, kiedy to większość pozostałych województw dopiero wychodziła z recesji gospodarczej początku lat dziewięćdziesiątych.

Gospodarkę województwa pomorskiego charakteryzuje również wysoki udział usług turystycznych i osób zatrudnionych w turystyce. Zaznaczyć jednak należy, że jest to kolejny punkt, w którym występuje znaczne wewnętrzne zróżnicowanie. O potencjale turystycznym Pomorza decyduje przede wszystkim pas nadmorski.

Czynniki historyczno-gospodarcze spowodowały, iż w obszarze województwa pomorskiego praktycznie nie występują szczególnie atrakcyjne zabytki kultury materialnej. Za wyjątki można uznać jedynie Gdańską Starówkę oraz Zamek Krzyżacki w Malborku i Skansen Kaszubski we Wdzydzach Kiszewskich (centralna część Kaszub). Inne zabytki nie są szczególnie atrakcyjne ani dla turystów z Polski, ani tym bardziej dla odwiedzających z zagranicy. Należy koniecznie nadmienić, iż walory kulturowe i przyrodnicze z całą pewnością stanowią o dużej atrakcyjności regionu. Na atrakcjach tych trudno jednak zbudować wysoce zyskową gospodarkę turystyczną regionu. W rejonach zlokalizowanych poza Trójmiastem i pasem nadmorskim sytuację pogarsza dodatkowo wręcz dramatycznie niski poziom infrastruktury turystycznej. Jako symptomy tej sytuacji wymienić wystarczy: tragiczny stan dróg lokalnych na obszarze województwa, funkcjonowanie praktycznie jednej turystycznie znaczącej linii kolejowej (z Gdyni przez Kartuzy, Kościerzynę do Chojnic i Bytowa), niewytłumaczalnie niski poziom rozwoju agroturystyki. Kuriozalny w całej sytuacji jest fakt, że (o ile wiadomo autorowi) poza obszarem Trójmiasta i obiektów zlokalizowanych bezpośrednio w pasie nadmorskim, nie ma w województwie ani jednego hotelu o standardzie powyżej dwóch gwiazdek. I nawet na obszarach bardzo atrakcyjnych i intensywnie wykorzystywanych turystycznie (głównie przez mieszkańców aglomeracji Trójmiasta) dominują sezonowe ośrodki wczasowe z domkami campingowymi, których wiek sięga często 20 lat i więcej.

Jednymi z najważniejszych parametrów świadczących o zakresie i tempie zachodzących zmian gospodarczych są wskaźniki mówiące o strukturze zatrudnienia i zmianach w niej występujących. Zgodnie z przeprowadzonymi w ostatnim czasie badaniami, biorącymi pod uwagę zatrudnienie w trzech sektorach gospodarki województwa, tj. usługach, przemyśle i rolnictwie, w ciągu ostatnich dziesięciu lat liczba osób zatrudnionych w poszczególnych sektorach uległa jedynie statystycznie nieznaczającym fluktuacjom<sup>4</sup>.

Szczególnie niekorzystnie wśród danych charakteryzujących region wypadają informacje odnoszące się do struktury zatrudnienia. Odsetek osób długoterminowo (ponad 1 rok) pozostających bez pracy stawia województwo pomorskie na jednym z ostatnich miejsc w kraju. Co gorsza, odsetek ten stale rośnie i jest dużo wyższy na obszarach peryferyjnych regionu. Szczególnie niepokojące są informacje mówiące o tym, iż w największym stopniu bezrobocie rośnie wśród młodzieży poniżej 25 roku życia<sup>5</sup>. Wysoki poziom bezrobocia w województwie jest spowodowany interakcją kilku czynników, wśród głównych wymienia się: złą strukturę szkolnictwa średniego, niski poziom wykształcenia mieszkańców wsi, brak motywacji do kształcenia, niską mobilność zawodową mieszkańców, nieefektywny transport pasażerski w regionie. Warto zaznaczyć, iż dwie ostatnie kwestie wynikają w znacz-

<sup>4</sup> K. Gawlikowska-Hueckel, *Konkurencyjność regionów nadmorskich na tle gospodarki RP*, [w:] *Przemysły morskie w polityce regionalnej UE*, Gdynia 2007, s. 17-19.

<sup>5</sup> A. Przybyłowski, *Strategia rozwoju województwa pomorskiego na tle polityki regionalnej Unii Europejskiej*, [w:] *Przemysły morskie w polityce regionalnej UE*, Gdynia 2007, s. 49.

nym stopniu bezpośrednio z bardzo niskiego poziomu wewnętrznej spójności transportowej województwa. Wnioski powyższe potwierdzają wskaźniki syntetyczne. Mieszkańcy Pomorza stanowią jedynie 4,9% liczby pracujących Polaków, przy czym łączna ich liczba stanowi 5,7% wszystkich obywateli. Pod względem tego wskaźnika województwo pomorskie plasuje się na 3 pozycji w kraju.

Region województwa cechuje szczególnie silna dysproporcja w zakresie potencjału gospodarczego i ludzkiego oraz dynamiki procesów społeczno-gospodarczych pomiędzy obszarem aglomeracji trójmiejskiej a pozostałymi obszarami regionu. Tereny skrajnego wręcz ubóstwa, ze szczególnie wysokim odsetkiem rodzin objętych pomocą społeczną, występują głównie w okolicach wiejskich w południowych i południowo-zachodnich częściach województwa, a także w powiatach zlokalizowanych w południowej części obszaru położonego na wschód od Wisły. Przyczyną występowania takiej sytuacji jest bardzo niski poziom przydatności rolniczej gruntów, są to głównie grunty leśne i pastwiskowe V i VI klasy. Fakt ten znajduje odzwierciedlenie w kolejnym aspekcie charakteryzującym gospodarkę regionu, mianowicie bardzo niski: udział produkcji rolnej w gospodarce regionu oraz poziom zatrudnienia w rolnictwie.

Kolejnym faktem przemawiającym za występowaniem znacznych dysproporcji rozwojowych w obrębie województwa pomorskiego jest istnienie bardzo dużej liczby małych przedsiębiorstw prywatnych, często jednoosobowych. Na każdy tysiąc mieszkańców przypada ponad 100 firm prywatnych i jest to wskaźnik zasadniczo podobny dla wszystkich obszarów województwa. Stawia to województwo wysoko powyżej średniej krajowej, podobnie w stosunku do średniej UE. Zgodnie z danymi na koniec roku 2005 w województwie funkcjonowało 226 tys. przedsiębiorstw, z czego 99,9% to małe i średnie przedsiębiorstwa<sup>6</sup>. Fakt ten może być interpretowany dwojako. Może świadczyć o dużej zaradności i aktywności zawodowej mieszkańców. Ale jednocześnie w perspektywie danych mówiących o znacznej koncentracji przestrzennej i kapitałowej dużych przedsiębiorstw zlokalizowanych w najbliższej okolicy Trójmiasta wskazuje na to, iż są to firmy małe, raczej nieperspektywiczne i słabe finansowo.

### **3. Infrastruktura logistyczno-transportowa województwa pomorskiego – stan obecny**

Centralna lokalizacja Polski w przestrzeni kontynentu europejskiego oraz transeuropejskich szlaków transportowych może być, choć z całą pewnością obecnie nie jest, efektywnie wykorzystywana. Na podkreślenie zasługuje tu przede wszystkim możliwość obsługi lądowych ciągów ładunkowych z obszaru Unii Europejskiej do/z Rosji, Ukrainy i innych państw dawnej WNP. Drugim szczególnie atrakcyjnym kierunkiem obsługi ruchu ładunkowego i pasażerskiego jest oś północ –

<sup>6</sup> *Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013*, s. 25.

południe, łącząca Półwysep Skandynawski i obszar Finlandii z krajami Europy Środkowej i Śródziemnomorskiej oraz w dalszej perspektywie Azji Mniejszej i Północnej Afryki. W ciągu tym charakterystyczne i znamienne jest występowanie lądowo-morskich ogniw transportu multimodalnego. W odniesieniu do polskich portów skutkuje to szczególnie intensywnym przepływem pasażerskim i towarowym w ruchu promowym ze Skandynawią. Trzecim kierunkiem, interesującym i perspektywicznym z punktu widzenia makroekonomicznego, jest obsługa międzykontynentalnego transportu ładunków masowych przez polskie porty do/z Polski oraz Europy Środkowej i Południowo-Wschodniej. W przyszłości na kierunku tym, ze względu na występowanie w multimodalnych lądowo-morskich łańcuchach transportowych specyficznych i charakterystycznych korzyści skali, nie należy przewidywać znacznych ilości ładunków drobnicowych. Biorąc pod uwagę przestrzenną lokalizację głównych ciągów transportowych przechodzących przez terytorium Polski, uznać należy, że województwo pomorskie jest bardzo korzystnie zlokalizowane, szczególnie w kontekście posiadania dostępu do wybrzeży Zatoki Gdańskiej lub – ujmując szerzej – Południowego Bałtyku.

System infrastruktury transportu zlokalizowanej na terenie województwa pomorskiego obejmuje głównie elementy sieci transportu wodnego – morskiego, powietrznego i lądowego. Cechą charakterystyczną układów infrastrukturalnych transportu występujących na terenie województwa pomorskiego jest współistnienie elementów kluczowych dla funkcjonowania gospodarki narodowej obok elementów lokalnego systemu transportowego. Elementy tych podsystemów wymieniają się swoimi funkcjami jedynie w bardzo nieznacznym stopniu. Do pierwszej grupy należy zaliczyć przede wszystkim ogromne w skali kraju centra transportowo-logistyczno-przemysłowe, jakimi są porty morskie Gdańska i Gdyni. W dalszej kolejności elementy sieciowe infrastruktury dowozowo-odwozowej portów w postaci: magistrali kolejowej północ-południe oraz dróg krajowych nr 7 i 1, odpowiednio Trójmiasto–Warszawa–Kielce–Kraków oraz Trójmiasto–Łódź–Częstochowa–Katowice–granica państwa. Obecnie z wielu względów funkcji kluczowych nie pełni droga krajowa nr 6 z Gdańska przez Słupsk i Koszalin do Szczecina i dalej w kierunku Berlina.

Przez obszar Pomorza Gdańskiego przebiegają linie kolejowe o znaczeniu narodowym i międzynarodowym, niektóre z nich zaliczane również do europejskiego systemu TEN-T (Trans–Europejskich Korytarzy Transportowych). Są nimi: magistrala kolejowa E-65 (Gdynia–Warszawa–Zebrzydowice); magistrala kolejowa CE-65 (Katowice–Tczew) oraz linia międzynarodowa Gdynia–Kalininograd. W tym miejscu należy również zaznaczyć ogromnie ważną rolę transportu kolejowego w zakresie obsługi lokalnych przewozów pasażerskich. W obecnej sytuacji mieszkańcy prawie wszystkich powiatów województwa, poza powiatem bytowskim i nowodworskim, mają dostęp do tzw. regionalnych przewozów kolejowych. Z przewozów takich korzysta przede wszystkim znaczna część pracowników zatrudnionych w zakładach Trójmiasta, a zamieszkujących poza obszarem aglomeracji. Dotyczy to

przede wszystkim pasażerów zamieszkujących w obszarach: Centralnych Kaszub (okolice: Kartuz i Kościerzyny), Kociewia (Tczew, Starogard Gdański), Dolnego Powiśla i Żuław oraz Północnych Kaszub (okolice: Pucka, Władysławowa i Lęborka). W zakresie transportu wewnątrz aglomeracji ogromne znaczenie trzeba przypisać dowozowej kolei miejskiej występującej pod nazwą Szybkiej Kolei Miejskiej Trójmiasto (SKM). W obszarze miasta Gdańska duże znaczenie w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych odgrywa system połączeń tramwajowych.

W sieci transportowej województwa dominującą rolę odgrywa transport drogowy i kolejowy oraz elementy punktowe infrastruktury transportu morskiego w postaci portów morskich. Infrastrukturę transportu powietrznego reprezentuje trójmiejski Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy. W obrębie regionu pomorskiego stosunkowo nieduże znaczenie ma transport wodny śródlądowy oraz przesyłowy. Choć należy tu podkreślić, iż system ropociągu z początkiem na pirsie w Porcie Północnym przez Rafinerię Gdańską do Rafinerii Płockiej zapewnia obsługę przesyłową praktycznie całej ropy naftowej importowanej do Polski drogą morską.

Obszar województwa pomorskiego od wielu dziesiątek lat dominował w obszarze Polski pod względem wielkości tranzytowanej masy ładunkowej. Stanowiła o tym w naturalny sposób specyfika portów Gdańska i Gdyni. Relacje te dotyczyły i dotyczą jednak wyłącznie masy ładunków. Obecnie jedną z podstawowych wad systemu transportowo-logistycznego w obszarze województwa pomorskiego jest prawie całkowity brak nowoczesnych powierzchni składowych przeznaczonych do obsługi drobnicy. W 2004 r., w momencie wstąpienia Polski do Unii Europejskiej, powierzchnia magazynów drobnicowych (magazyny handlowe, centra dystrybucyjne, parki logistyczne itp.) w Polsce wynosiła ponad 17,5 mln metrów kwadratowych i przeważająca jej część przypadała na obszar Warszawy i najbliższych okolic. W pozostałym obszarze znajdowało się jedynie niecałe 809 tys. metrów kwadratowych, co stanowiło zaledwie ok. 4,6% powierzchni magazynowych w Polsce!<sup>7</sup> Od roku 2004 najwyraźniej dostrzegalną tendencją jest „doganianie”, czy wręcz prześciganie pod tym względem Warszawy przez inne regiony kraju. W analizowanej kwestii ważne jest jednak to, że województwo pomorskie znajduje się nadal niemal na końcu listy. Zgodnie z aktualnymi danymi, w rejonie aglomeracji trójmiejskiej zlokalizowane jest 45 800 metrów kwadratowych powierzchni składowo-magazynowej, a realizowane inwestycje obejmują ok. 35,5 tys. metrów kwadratowych. Oznacza to jednak tyle, iż w porównaniu z pozostałym obszarem kraju (prawie 2,9 mln metrów kwadratowych powierzchni istniejącej) Pomorze wypada nadal wybitnie słabo, dysponując jedynie 2,8% krajowej powierzchni składowej! Tę niekorzystną sytuację poprawić może zdecydowanie dopiero planowane stworzenie centrów logistycznych związanych z portami w Gdańsku i Gdyni!<sup>8</sup>

<sup>7</sup> I. Fechner, G. Szyszka, *Logistyka w Polsce: Raport 2005*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2006, s. 39.

<sup>8</sup> M. Matczak, *Województwo pomorskie na logistycznej mapie Polski z uwzględnieniem roli portów morskich*, [w:] *Przemysły morskie w polityce regionalnej UE*, Gdynia 2007, s. 168 i nast.

Znaczenie regionu Pomorza na mapie transportowej Europy uwidocznione jest również przez przebieg priorytetowych europejskich szlaków transportowych. Trójmiasto usytuowane jest na skrzyżowaniu dwóch z nich. Z punktu widzenia interesów Polski i regionu pomorskiego najważniejsze wydaje się włączenie obszaru nad Zatoką Gdańską do systemu tzw. Transeuropejskich Korytarzy Transportowych (TEN-T). Aglomeracja Trójmiasta leży wraz z portami morskimi w obszarze VI Korytarza Transportowego biegnącego przez Bałtyk ze Skandynawii i dalej na południe wzdłuż doliny Wisły, obejmującego magistrale kolejowe Trójmiasto – Śląsk oraz planowaną autostradę A1. Jeśli chodzi o kierunek północny, porty Trójmiasta leżą w ciągu tzw. bałtyckiej autostrady morskiej. W kierunkach zachodnim i wschodnim obszar Trójmiasta zaliczany jest do Korytarza Transportowego IA – biegnącego z Zachodniej Europy przez Berlin, Szczecin i Słupsk, w ciągu transportowym Trójmiasta, przez Elbląg, Kaliningrad i dalej drogą morską do Helsinek. Korytarz ten (z odgałęzieniem w kierunku Warszawy) określany jest często jako „via baltica”. Zgodnie z decyzją Komisji Europejskiej z roku 2004, odnoszącą się do wyznaczenia kluczowych projektów inwestycyjnych w przestrzeni TEN-T, na terenie województwa pomorskiego mogą być wspierane i realizowane przedsięwzięcia inwestycyjne w ramach trzech głównych projektów<sup>9</sup>. Są nimi określone w ramach trzydziestu projektów priorytetowych:

- w pozycji „21” – autostrada Morza Bałtyckiego,
- w pozycji „23” – korytarz kolejowy Gdańsk–Warszawa–Bratysława/Wiedeń. Na terenie Polski w ciągu tym przebiega linia kolejowa – Gdynia/Gdańsk–Warszawa–Katowice,
- w pozycji „25” – korytarz drogowy Gdańsk–Brno/Bratysława–Wiedeń. Na terenie Polski autostrada A1, Gdańsk–Katowice–granica państwa. Korzystne położenie nie jest wystarczająco dobrze wykorzystywane.

## 4. Rozwój infrastruktury logistyczno-transportowej

### 4.1. Porty morskie

Porty morskie Gdańska i Gdyni stanowią podstawę gospodarczą województwa pomorskiego, w bardzo dużym stopniu wpływają również na pozycję gospodarczą całego subregionu Polski Północnej. Bieg historii i wynikające z tego uwarunkowania polityczne zadecydowały o tym, iż podstawę potencjału infrastrukturalnego polskich portów (w tym Gdyni i Gdańska) stanowią obiekty zaprojektowane i najczęściej dzisiaj nadal wykorzystywane do obsługi ładunków masowych suchych. Jednocześnie ich wiek sięga często kilku dziesiątek lat.

W ostatnich dziesięciu latach notuje się ciągły wzrost ilości obsługiwanych w portach Gdańska i Gdyni skonteneryzowanych ładunków w granicach 17-18%.

<sup>9</sup> Załącznik nr II do Decyzji Komisji Europejskiej nr 884 z 2004 r.



W nowoczesnych portach morskich świata ok. 30-40% przechodzącej przez nie drobnicowej masy ładunkowej podlega procesom konfekcjonowania. W odniesieniu do portów Gdańska i Gdyni już dzisiaj oznacza to konieczność i możliwość obsługi logistycznej ok. 100 tys. TEU<sup>10</sup>, czyli szacunkowo ponad miliona ton różnych ładunków drobnicowych. Koniecznością jest więc podjęcie zakrojonych na szeroką skalę działań inwestycyjnych prowadzących do strukturalnej zmiany profilu usług świadczonych w portach. Działania te muszą dotyczyć zarówno wzmocnienia infrastrukturalnego ciągów transportowych, jak i stworzenia zaplecza logistycznego w obrębie portów lub ich bezpośredniej bliskości. Pamiętać również należy, iż działania te nie mogą ograniczyć się wyłącznie do wewnętrznej infrastruktury i wyposażenia portów morskich. Muszą one dotyczyć również zmian w zakresie bezpośredniego otoczenia portów morskich oraz ich zewnętrznej, lądowej infrastruktury transportowej.

Wydaje się, iż po okresie końca lat dziewięćdziesiątych, w którym dominował we wszystkich polskich portach zastój ekonomiczny i rozwojowy, dostrzec można stopniowy wzrost tempa rozwoju i realizacji inwestycji modernizacyjnych. Wśród najważniejszych inwestycji zrealizowanych w ostatnich latach w portach Zatoki Gdańskiej należy wymienić:

1. Gdyński Terminal Kontenerowy – inwestor Hutchinson Port Holding, na obszarze 18,6 ha, wartość inwestycji 90 mln zł, zdolność przeładunkowa ok. 150 000 TEU.

2. Modernizacja suprastruktury Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego – inwestor: International Container Terminal Services z siedzibą na Filipinach, inwestycja 28 mln euro.

3. Deepwater Container Terminal Gdańsk – inwestor prywatny DCT Gdańsk, inwestycja ok. 200 mln euro, w I fazie 500 tys. TEU, w dalszej kolejności do 1 mln TEU oraz 160 tys. jednostek Ro-Ro; infrastruktura podejściowa umożliwi obsługę kontenerowców oceanicznych (jedyną barierą to głębokość Cieśnin Duńskich).

4. Dalekomorski Port Rybacki w Gdańsku – inwestycja planowana, inwestor: Północnoatlantycka Organizacja Producentcka; wartość 56 mln zł.; głównie budowa chłodni dla składowania owoców morza; powierzchnia magazynowa 9 650 metrów kwadratowych.

Inwestycje publiczne współfinansowane ze środków unijnych:

5. Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku – 26, 2 mln zł.

6. Poprawa dostępu drogowo-kolejowego do Wolnego Obszaru Celnego w Porcie Gdańskim – 52 mln zł.

7. Poprawa dostępu drogowo-kolejowego do rejonu Nabrzeża Przemysłowego w Porcie Gdańskim – 19,1 mln zł.

8. Modernizacja infrastruktury nabrzeży i drogowej Terminalu Promowego Westerplatte – 49,9 mln zł.

---

<sup>10</sup> ESPO Annual Report 2006-2007 (ESPO – European Seaports Operators Organization).

Porty morskie Gdańska i Gdyni oraz władze lokalne stoją aktualnie przed ogromnymi wyzwaniami inwestycyjnymi, które – choć trudne – stanowią dla nich i dla całego Wybrzeża Gdańskiego niepowtarzalną szansę rozwojową. Analiza wysokości środków finansowych, jakie powinny być ulokowane w celu realizacji planowanych inwestycji (związanych bezpośrednio i pośrednio z modernizacją portów i infrastruktury województwa pomorskiego) w latach 2007-2013 wskazuje na kwotę ok. 1 mld 370 mln euro<sup>11</sup> (bez środków przeznaczonych na budowę autostrady A1 oraz modernizację linii kolejowych). Kwota ta obejmuje unijne środki pomocowe (głównie Program TEN-T, programy operacyjne oraz środki z Funduszu Spójności).

Wśród najważniejszych inwestycji infrastrukturalnych planowanych na najbliższe lata w porcie gdańskim należy wymienić:

1. Modernizacja toru wodnego i obrotnic, modernizacja infrastruktury drogowej na terenie portu oraz modernizacja infrastruktury drogowo-kolejowej w obrębie Basenu Górniczego – inwestycja publiczna, 35 mln euro, współfinansowane z Funduszu Spójności.

2. Przebudowa falochronu i wejścia do portu wewnętrznego oraz modernizacja szlaków na Martwej Wiśle i Motławie – inwestycja publiczna, 37,1 mln euro, realizowana przez Urząd Morski.

3. Modernizacja toru podejściowego i falochronu wyspowego w Porcie Północnym – inwestycja publiczna, 18,3 mln euro, realizowana przez Urząd Morski.

Do najważniejszych inwestycji infrastrukturalnych planowanych na najbliższe lata w porcie gdyńskim należą:

1. Budowa terminalu promowego w porcie Gdynia wraz z infrastrukturą drogową i kolejową. Terminal ma zostać zbudowany we wschodniej części portu, na obszarze dzisiejszego terminalu drobnicowego, inwestycja publiczna, wartość inwestycji 68,3 mln zł. Docelowo przepustowość ma być 4-krotnie większa w stosunku do dzisiejszych możliwości terminalu promowego, możliwa będzie również obsługa dwukrotnie większej liczby i większych promów (do 265 m długości). Planuje się również wykorzystanie nowoczesnych rozwiązań intermodalnych kolejowo-drogowo-promowych. Projekt obejmuje budowę trzech sześciusetmetrowych bocznic kolejowych z osprzętem do przeładunków intermodalnych oraz budowę czteropasmowej jezdni łączącej terminal z ul. Janka Wiśniewskiego i dalej bezkolizyjnie do Estakady Kwiatkowskiego i obwodnicy Trójmiasta.

2. Modernizacja kanału portowego w Porcie Gdynia, w tym pogłębienie kanału oraz pogłębienie (do 13,5 m) i przebudowa trzech obrotnic portowych; wartość inwestycji 21,5 mln euro.

3. Powiększenie przepustowości w obsłudze ładunków Ro-Ro, zagospodarowanie wolnych terenów (plac manewrowe i parkingi) i budowa nowoczesnej rampy Ro-Ro w basenie V, wraz z stworzeniem drogowo-kolejowej infrastruktury transportowej – 21,5 mln euro;

---

<sup>11</sup> Oparte na danych z materiałów wewnętrznych Zarządów Portów Gdańska i Gdyni.

4. Uzbrojenie obszaru w końcu kanału portowego (zachodnia część portu – budowa brakujących odcinków Nabrzeża Bułgarskiego oraz stworzenie od podstaw infrastruktury logistyczno transportowej w tym rejonie).

Nie wymieniono tu wszystkich inwestycji ważnych z punktu widzenia procesu modernizacji portów. Inne projekty inwestycyjne, głównie drogowe i kolejowe, stanowiące tzw. zewnętrzną infrastrukturę dostępu do portów morskich, oraz projekty stworzenia przy portach centrów logistycznych zostaną, ze względu na strukturę opracowania, przedstawione w dalszej jego części.

#### 4.2. Infrastruktura drogowa

Województwo pomorskie posiada jeden z najniższych w kraju odsetek dróg utwardzonych. Gęstość sieci drogowej jest również bardzo niska i sięga średnio zaledwie 63 km/100 km<sup>2</sup>. W obrębie województwa przebiega tylko jeden odcinek drogi szybkiego ruchu (S6) na odcinku od Gdyni Chyloni (północna część miasta) do Łęgowa (na południe od Pruszcza Gdańskiego); jezdnia ta pełni funkcje obwodnicy Trójmiasta. Od grudnia 2007 r. województwo posiada również odcinek autostrady o długości ok. 22 km (część A1) z Łęgowa do Tczewa. Do najważniejszych dróg krajowych biegnących przez obszar województwa zaliczyć należy drogi o numerach:

- 1 – Gdańsk–Toruń–Łódź–Katowice–Cieszyn;
- 6 – Goleniów–Słupsk–Lębork–Gdynia–Obwodnica Trójmiasta–Gdańsk;
- 7 – Żukowo–Gdańsk–Elbląg–Warszawa–Kielce–Kraków–Chyżne;
- 20 – Gdynia–Żukowo–Kościerzyna–Chojnice; droga ważna głównie ze względu na obsługę lokalnego ruchu turystycznego i dojazdów do pracy na terenie Trójmiasta;
- 22 – Kostrzyń nad Odrą–Gorzów Wielkopolski–Starogard–Gdańsk–Elbląg–granica z obwodem Kaliningradzkim (tzw. Berlinka).

Ocena stanu technicznego i ilościowego dróg kołowych województwa pomorskiego wypada nadzwyczaj słabo. Jest to znamienne i szczególnie szkodliwe w odniesieniu do braku dróg szybkiego ruchu. Sytuacja ta jest o tyle niekorzystna, iż bez nowoczesnego, wysoko przepustowego systemu drogowego właściwie nie można sobie wyobrazić dalszego rozwoju portów morskich i całej aglomeracji. Czas dojazdów do i z miejsc pracy znacznie obniża produktywność osób zatrudnionych w obszarze aglomeracji. Już dzisiaj do portów Trójmiasta jedynie 17% kontenerów dociera drogą kolejową, a tendencja ta jest dla kolei coraz bardziej niekorzystna. Rozwój transportu drogowego będzie odgrywał w przyszłości również szczególnie ważną rolę w zakresie podniesienia wewnętrznej spójności transportowej regionu. Elementy programu poprawy systemu drogowego województwa pomorskiego znalazły swój wyraz w *Regionalnym Programie Operacyjnym dla Województwa Pomorskiego na lata 200-2013*.

W sferze infrastruktury transportu drogowego, podobnie jak w przypadku portów morskich dostrzec można w ostatnich latach powolny proces przyśpieszania tempa i zakresu realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych. Za najważniejsze inwestycje realizowane aktualnie i planowane na najbliższy okres należy uznać:

1. W obszarze województwa:

- budowę autostrady A1 – w grudniu 2007 r. oddano do użytku pierwszy 22-kilometrowy odcinek z Łęgowa do południowych granic Tczewa; oddanie kolejnego odcinka (ok. 65 km) planuje się na listopad 2008 r.; na dalsze lata planowane jest ukończenie odcinka do Torunia;
- projekt budowy Trasy Sucharskiego – projekt ten ma ogromne znaczenie dla dalszego istnienia i rozwoju portu gdańskiego. Podstawowym założeniem projektu jest stworzenie ok. 8-,9-kilometrowej, czteropasmowej trasy szybkiego ruchu, łączącej drogę E7 od mostu na Martwej Wiśle (w przyszłości początek autostrady A1) przez: obszar Portu Północnego – tunel pod Martwą Wisłą – obszar dzielnic Gdańska Letnica, Nowy Port, Zaspą, Przymorze – do tzw. Trasy Lęborskiej. Znaczenie tej inwestycji jest właściwie nie do przecenienia, obejmować ma ona m.in. ok. 9 km jezdni (praktycznie w całym ciągu czterojezdniowej), tunel pod Martwą Wisłą o długości 1213 m, 6 węzłów typu WWB z istniejącymi ulicami, 4 obiekty dwupasmowe typu wiadukty, estakady o łącznej długości 951 m i 9 obiektów typu wiadukty, estakady jednojezdniowe o łącznej długości 880 m. Wartość inwestycji 200 mln euro, dofinansowane z Europejskiego Funduszu Spójności;
- budowę całkowicie nowej drogi szybkiego ruchu na odcinku od Gdańska do Lęborka, tzw. Trasy Lęborskiej. Trasa ta, leżąca w ciągu transportowym transeuropejskiego korytarza AI, miałaby być przedłużeniem Trasy Sucharskiego i tym samym łączyć trasę E7 przez Południową Obwodnicę Gdańska z trasą S6 na zachód od Lęborka, omijając w ten sposób obszary Gdyni, Rumi, Redy i Wejherowa. Prac inwestycyjnych nie prowadzi się obecnie głównie ze względu na konieczność przeprowadzenia konsultacji społecznych, procesów wywłaszczeń i brak aktualnego Planu zagospodarowania przestrzennego w powiatach wejherowskim i lęborskim;
- modernizację obwodnicy Trójmiasta (S6) – proces inwestycyjno-remontowy realizowano etapami przez kilka lat; odcinek od Gdyni Chyloni do Łęgowa uzyskał w całym biegu cztery pasy ruchu, wszystkie skrzyżowania są bezkolizyjne, wraz z łącznikiem do autostrady A1;
- modernizację drogi krajowej nr 7 – w całym biegu (na obszarze województwa) poszerzenie jezdni, wzmocnienie poboczy i utwardzenie (podniesienie parametrów) nawierzchni, a także udrożnienie (częściowo rozwiązania bezkolizyjne) węzła drogowego w okolicy Nowego Dworu Gdańskiego, modernizację mostów ponad rzekami na obszarze Żuław Gdańskich;
- prace modernizacyjne w obrębie drogi krajowej nr 6;
- prace modernizacyjne w obrębie drogi krajowej nr 22 – na odcinku od Chwaszczyna do Egiertowa.

2. W obszarze aglomeracji Trójmiasta:

- udrożnienie łączników pomiędzy centralnymi dzielnicami Gdańska a trójmiejską obwodnicą w ciągach ulic: Spacerowej z Gdańska Oliwy do obwodnicy – Węzeł Wysoka; Słowackiego z Gdańska Wrzeszcza do obwodnicy – Węzeł Złota Karczma oraz budowę czteropasmowej jezdni (praktycznie bezkolizyjnej) w ciągu ulicy Kartuskiej z Gdańska Głównego przez tzw. południowy taras miasta do obwodnicy – Węzeł Karczemki;
- budowę mostu drogowego ponad Martwą Wisłą – most docelowo powinien stanowić połączenie drogowe pomiędzy nową częścią Portu Północnego a początkiem autostrady A1 – Węzeł Łęgowo, zapewniając tym samym możliwość bezkolizyjnego wprowadzenia kontenerów z Portu Północnego do krajowej sieci drogowej (drogi E7 i E1 oraz autostrady A1);
- modernizację ciągu ulicy Marynarki Polskiej z Gdańska Nowe Szkoty do Nowego Portu;
- II i III etap budowy Estakady Kwiatkowskiego – projekt ten (obecnie na ukończeniu) ma umożliwić bezkolizyjne wyprowadzanie ładunków (głównie kontenerów) z portu gdyńskiego do obwodnicy Trójmiasta;
- modernizację ciągu komunikacyjnego ulicy Janka Wiśniewskiego – budowa czteropasmowej jezdni na odcinku ok. 5 km z centrum Gdyni do Estakady Kwiatkowskiego. Projekt obejmował budowę skrzyżowania na wysokości Głównej Bramy Stoczni Gdynia i przystanku SKM Gdynia Stocznia oraz budowę dwóch nowych wiaduktów drogowo-kolejowych (na ukończeniu);
- modernizację „drogi osiowej” w obszarze miasta Wejherowa – w ciągu drogi krajowej nr 6.

3. W obszarze portów zasadniczo jedynymi zrealizowanymi w ostatnich latach projektami modernizacji sieci drogowej zlokalizowanej bezpośrednio w portach lub ich bliskości były projekty: rekonstrukcji budowanej kilkadziesiąt lat temu, a niedokończonej Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni (tzw. I etap) oraz udrożnienie systemu dróg kołowych w obrębie starych części dzielnic Gdańska Brzeźna i Gdańska Nowego Portu.

### 4.3. Infrastruktura kolejowa

Stan techniczny infrastruktury kolejowej w Polsce jest niezadowalający i budzi znaczny niepokój. Kolej już nie tylko nie potrafi być konkurencyjna, stan techniczny infrastruktury nie pozwala często w ogóle na realizację przewozów, nierzadko zdarza się wręcz ograniczanie prędkości ze względów technicznych. Podobnie sytuacja wygląda w województwie pomorskim.

Projekty modernizacji infrastruktury kolejowej o znaczeniu krajowym w obrębie trójmiejskiego węzła komunikacyjnego dotyczą tylko jednej inwestycji związanej z poprawą dostępu do nowej części Portu Północnego. Projekt ten zakłada budowę nowego mostu kolejowego na Martwej Wiśle oraz modernizację 15-kilo-

metrowego odcinka Port Północny – Pruszcz Gdański z połączeniem do magistrali E 65 i CE 65. Wartość inwestycji to 80 mln euro, przy czym jej finansowanie zostało zapewnione z Europejskiego Funduszu Spójności. Projekty modernizacji infrastruktury kolejowej dotyczą również linii tramwajowych w Gdańsku oraz sieci SKM, zostaną one przedstawione w części opracowania dotyczącej logistyki miejskiej.

#### 4.4. Transport lotniczy

W chwili obecnej połączenia lotnicze województwa pomorskiego realizowane są wyłącznie przez Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy w Gdańsku Rębiechowie. W ciągu ostatnich piętnastu lat wielkość przeladunków oraz liczba obsłużonych na tym lotnisku pasażerów wzrosły niemal dziesięciokrotnie. Obecnie lotnisko to obsługuje ponad 1,2 mln pasażerów rocznie. Są to głównie pasażerowie przelatujący na liniach międzynarodowych, w ruchu krajowym zaledwie 230 tys. osób. Badania szacunkowe wskazują, że w okresie do pięciu lat zapotrzebowanie na lotnicze przewozy pasażerskie z/do portów lotniczych Trójmiasta wzrośnie czterokrotnie w stosunku do obecnego. Wielkości te pokazują, iż zupełnie niezrozumiałą jest brak podejmowania jakichkolwiek działań inwestycyjnych mających służyć modernizacji tego lotniska. Obecnie podstawową wadą lotniska w Gdańsku Rębiechowie jest brak nowoczesnego terminalu pasażerskiego (funkcjonujący aktualnie został wybudowany, tak jak całe lotnisko, kilkadziesiąt lat temu) oraz brak połączeń publicznej komunikacji pasażerskiej (wyjątkiem są autobusowe linie miejskie, jednak częstotliwość ich połączeń i czas przejazdów są poniżej najniższych oczekiwań). Ponadto lotnisko posiada zbyt mało parkingów samochodowych, istniejące mogą pomieścić zaledwie około kilkudziesięciu aut i praktycznie nigdy nie ma na nich wolnych miejsc. Natomiast droga samochodowa łącząca Gdańsk i obwodnicę z lotniskiem to zwykła dwupasmowa szosa, bez poboczy czy chodników.

Coraz bardziej zaawansowane są plany utworzenia drugiego lotniska cywilnego w aglomeracji Trójmiasta. Pod koniec 2007 r. miasto Gdynia uzyskało zgodę od Ministra Gospodarki na powołanie spółki Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo i rozpoczęcie działań prowadzących do przekształcenia lotniska wojskowego w lotnisko cywilne (wojsko również wyraziło na to zgodę). Projekt ten znajduje się obecnie w stadium początkowym, ale już dziś wiadomo, iż obejmowałby przede wszystkim budowę terminali pasażerskich wraz z niezbędnym zapleczem. Stan technicznej infrastruktury transportowej (pasy startowe, drogi manewrowe, zbiorniki paliwowe czy magazyny i hangary, a także infrastruktura zaopatrzeniowa) umożliwiłaby ich użytkowanie praktycznie już teraz. Realizacja projektu w wielkościach realnych nie byłaby zbyt kosztowna, najważniejszym elementem byłoby stworzenie pasażerskich połączeń transportowych łączących lotnisko z dzielnicami Trójmiasta. Plany takie są już wstępnie stworzone i obejmują budowę prawie 7-kilometrowego odcinka drogi samochodowej z lotniska do północnej części Estakady Kwiatkowskiego oraz wybudowanie stacji SKM. Funkcjonowałaby ona w ramach tzw. bliźnia-

czej linii SKM i łączyła port lotniczy z dzielnicami aglomeracji trójmiejskiej. Zgodnie ze wstępnym harmonogramem działań koszty prac przystosowawczych powinny zamknąć się w kwocie 100 mln zł, a lotnisko powinno zacząć funkcjonować pod koniec 2011 r.

#### 4.5. Infrastruktura transportu osobowego – *city logistics*

Czynniki historyczne, społeczne i gospodarcze spowodowały, iż w obrębie aglomeracji Trójmiasta występuje szczególna koncentracja produkcji oraz ogromne zagęszczenie ludności. Aglomeracja ta stale powiększa swój obszar, powstają coraz to nowe dzielnice i osiedla jednocześnie intensyfikuje się transport tranzytowy ładunków i pasażerów. Procesy te i ich dalsze oddziaływanie nie pozostają bez wpływu zarówno na potencjał gospodarczy, produktywność pracujących osób, jak i na poziom życia społecznego, zdrowotnego i zawodowego mieszkańców. W kontekście tym szczególnie ważne wydaje się podejmowanie działań z zakresu tzw. logistyki miejskiej, szczególnie zaś transportu osobowego.

Transport osobowy w obrębie aglomeracji obejmuje zasadniczo jedynie transport samochodowy i transport kolejowy. Inwestycje infrastrukturalne z zakresu transportu samochodowego zostały przedstawione powyżej. Na szczególne zainteresowanie zasługują dwa projekty inwestycyjne wykorzystujące transport kolejowy.

Kolejowy transport dowozowo-odwozowy w obrębie aglomeracji Trójmiasta spełnia niebywale ważną funkcję. Pierwszy odcinek kolei podmiejskiej z Gdańska do Sopotu uruchomiono w 1952 r. W połowie lat sześćdziesiątych linia obsługiwała już dystans ok. 65 km z Gdańska Głównego do Wejherowa oraz linie boczne do Gdańska Nowego Portu oraz Gdyni Oksywia. Obecnie główna linia obejmuje ok. 65 km linii kolejowych i łączy 28 przystanków podmiejskich, przewożąc 40 mln pasażerów rocznie (w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych, nawet ok. 80 mln). Obecnie trójmiejska Szybka Kolej Miejska jest jedynym w pełni wykształconym systemem kolei miejskiej i jedynym sprzętowo i infrastrukturalnie całkowicie samodzielnym tego typu przedsiębiorstwem w Polsce. Za zarządzanie tym systemem odpowiedzialne jest publiczne przedsiębiorstwo Szybka Kolej Miejska Trójmiasto, będące współwłasnością Polskich Kolei Państwowych oraz województwa pomorskiego. Szybki rozwój przestrzenny Trójmiasta, wzrost liczby mieszkańców oraz intensyfikacja wykorzystania infrastruktury drogowej spowodowały w ostatnim czasie ponowny stopniowy wzrost przewozów oraz powrót do idei stworzenia bliższej linii szybkiej kolei miejskiej.

Podstawą do stworzenia takiego rozwiązania byłyby zmiany struktury własnościowej funkcjonującego obecnie przedsiębiorstwa SKM. W końcu 2007 r. Marszałek Województwa zdecydował o możliwości dokapitalizowania w kwocie ok. 100 mln złotych przedsiębiorstwa SKM i przejścia w ten sposób od PKP pakietu większościowego. Pod względem technicznym projekt ten obejmowałby wykorzystanie i połączenie nowymi odcinkami wielu różnych pod względem historii po-

wstania i przeznaczenia odcinków linii kolejowych (m.in. linie aktualnie eksploatowane przez PKP, linie aktualnie eksploatowane przez SKM, linie „poniemieckie” – dziś nieistniejące, bocznicę przemysłową, linię tzw. kaszubską – z Gdyni do Żukowa). Efektem podjętych działań miałyby być stworzenie bliźniaczej linii kolejowej łączącej w pierwszym stadium centra Gdańska i Gdyni z portem lotniczym w Gdańsku Rębiechowie i Gdyni Babich Dołach. Ze względu na to, że pierwsza część projektu w znacznej mierze obejmuje istniejącą infrastrukturę (choć niespójną), a tereny pod inwestycję są własnością PKP i SKM, szacuje się, że już w 2011 r. pierwsza część projektu mogłaby być oddana do użytku. Linia ta mogłaby przewozić nawet ok. 10 mln pasażerów rocznie, łącząc nowe przystanki: lotnisko w Babich Dołach (w 2012 r. 1 mln pasażerów rocznie) – Gdynia Pogórze i Obłuże (35 tys. mieszkańców); Gdynia Główna Osobowa (węzeł przesiadkowy) – Gdynia Witomino (15 tys. mieszkańców) – Gdynia Karwiny, Dąbrowa (30 tys. mieszkańców) – Gdynia Wielki Kack i Fikakowo (15 tys. mieszkańców) – Gdańsk Osowa i Barniewice (15 tys. mieszkańców) – Gdańsk Matarnia (6 tys. mieszkańców) – port lotniczy w Gdańsku Rębiechowie (w 2012 roku 7 mln pasażerów) – Gdańsk Złota Karczma (6 tys. mieszkańców, węzeł przesiadkowy) – Gdańsk Piecki Migowo i Morena (25 tys. mieszkańców) – Gdańsk Niedźwiednik (7 tys. mieszkańców) – Gdańsk Główny.

Wartość inwestycji infrastrukturalnych szacowana jest na ok. 350 mln. Wydaje się, iż projekt ten ma bardzo duże szanse powodzenia; przemawia za tym fakt, iż w realizację zaangażowały się niemal wszystkie lokalne czynniki polityczne (począwszy od prezydentów poszczególnych miast, na marszałku i wojewodzie skończywszy). Aktualnie władze samorządowe dążą do umieszczenia projektu na liście priorytetowych inwestycji infrastrukturalnych kraju w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.

W drugim etapie rozbudowy systemu, planowanym do rozpoczęcia po roku 2012, możliwe byłoby połączenie z Babich Dołów w kierunku północnym do Pucka i Władysławowa oraz ze stacji przesiadkowych Gdańsk Złota Karczma i Gdańsk Barniewice do Żukowa, Kościerzyny i Kartuz. W dalszym etapie możliwe byłoby rewitalizowanie do celów kolei podmiejskiej linii Kościerzyna – Skarszewy – Skowarcz oraz Żukowo – Pruszcz Gdański.

Drugim projektem inwestycyjnym, na który należy zwrócić uwagę, jest realizacja tzw. Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej, obejmującego rozbudowę i modernizację gdańskiego systemu tramwajowego. W początku 2008 r. oddana została całkowicie nowa linia tramwajowa z Gdańska Głównego do Gdańska Chełmu. Projekt ten obejmuje również remonty i modernizację istniejącej infrastruktury. Kolejne plany obejmować mają realizowaną etapami rozbudowę dalszych linii. Obecnie priorytetowa ma być budowa linii z Gdańska Wrzeszcza przez Gdańsk Niedźwiednik i Morenę do dzielnic zlokalizowanych na tzw. górnym tarasie oraz dalej do portu lotniczego w Gdańsku Rębiechowie.

Projekt ten, choć ogłoszony został największym tego typu przedsięwzięciem w Europie, nie może być oceniany jednoznacznie pozytywnie. Zaletą systemu miej-



skiej kolei wąskotorowej, do jakiej należy zaliczyć transport tramwajowy, jest na pewno stosunkowo niski koszt realizacji inwestycji infrastrukturalnych i sprzętowych. Jednak jeśli uwzględnimy koszty koniecznych do realizacji nowoczesnych rozwiązań bezkolizyjnych w strefie przebiegu linii tramwajowych, to rachunek ekonomiczny nie jest już tak prosty, a wybór – tak oczywisty. Ponadto prędkości eksploatacyjne naziemnych miejskich systemów kolei wąskotorowych są stanowczo niezadowolające. Argumentem kluczowym jest relatywnie bardzo niska i ograniczona przepustowość takich systemów. W Europie zasadniczo od kilku dziesiątek lat nie rozbudowuje się konwencjonalnych linii tramwajowych, a istniejące traktuje często raczej jako element kolorytu turystycznego. Być może gdański projekt należałoby ocenić w tych kategoriach.

Rozwój gdańskiego systemu transportu tramwajowego koliduje w wielu płaszczyznach z projektem budowy metropolitalnego systemu kolei podmiejskiej. W pewnej mierze projekty te są wobec siebie konkurencyjne, a spory w kwestiach finansowych, własnościowych czy kompetencyjnych na linii miasto Gdańsk – województwo pomorskie na pewno nie pomagają w osiągnięciu ogólnospołecznych celów i nie tworzą dobrego klimatu inwestycyjnego. Ponadto wydaje się, że znaczenia tego projektu nie można porównywać z rangą projektu rozbudowy sieci SKM.

#### **4.6. Projekty utworzenia centrów logistycznych**

Jak wykazano powyżej, stan ilościowy i jakościowy nowoczesnych struktur logistyczno-transportowych jest w województwie pomorskim kuriozalnie niski. Ocena ta wypada wybitnie słabo, zarówno jeśli weźmie się pod uwagę średnie wielkości parametrów dla kraju, jak i w kontekście ogromnych ilości ładunków tranzytowych przechodzących przez obszar Pomorza, w tym szczególnie przez porty morskie.

Porty morskie Zatoki Gdańskiej notują w ostatnich latach dynamiczny wzrost wielkości obrotów ładunkowych. Odnosi się to szczególnie do ładunków drobnicowych zjednostkowanych, w tym głównie konteneryzowanych i Ro-Ro. Jest to związane zarówno z poprawianiem się ogólnej sytuacji gospodarki polskiej, jak i z poczynionymi w ostatnich latach inwestycjami infrastrukturalnymi w portach i w sferze infrastruktury zewnętrznej. Tendencje te znalazły wyraz w tworzonych w ostatnim czasie projektach budowy przy obydwu portach nowoczesnych centrów logistycznych.

Centrum logistyczne przy porcie gdyńskim ma być zlokalizowane w zachodniej części portu, za Estakadą Kwiatkowskiego. Elementem projektu jest przeniesienie funkcjonującej na końcu kanału portowego bazy promowej na teren dzisiejszego terminalu drobnicowego (budowa nowego terminalu promowego). Pod samo centrum logistyczne przeznaczony został obszar o powierzchni ok. 30 ha, leżący niejako na zapleczu bałtyckiego terminalu kontenerowego i Gdynia Container Terminal SA – nowej inwestycji Hutchinson Port Holding. Inwestycje infrastruktural-

ne, jakie mają być podjęte głównie przez Zarząd Portu Gdynia, dotyczyć mają przede wszystkim ogólnego uzbrojenia i utwardzenia terenu oraz zbudowania ok. 2 km dróg kołowych, 3 km linii kolejowych, sieci infrastruktury techniczno-energetycznej, wodno-kanalizacyjnej i telekomunikacyjnej. W zakresie wyposażenia suprastrukturalnego Zarząd Portu Gdynia jako inwestor zamierza stworzyć podstawowy potencjał przeładunkowy i manipulacyjny centrum oraz podjąć się budowy magazynów o łącznej powierzchni ok. 20 tys. metrów kwadratowych oraz budynków administracyjno-biurowych (3 tys. m<sup>2</sup>) i komercyjnej powierzchni biurowej – dalsze 3 tys. metrów kwadratowych<sup>12</sup>.

Budowę centrum logistycznego planuje się również w Gdańsku. Ma to być inwestycja towarzysząca rozwojowi Głębowodnego Terminalu Kontenerowego. Porozumienie o utworzeniu Pomorskiego Centrum Logistycznego podpisały 6 lipca 2007 r. gmina Gdańsk i Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA. Zgodnie z treścią porozumienia strony zobowiązały się do powołania spółki mającej za zadanie wybudować i zarządzać centrum w przyszłości. Zgodnie z przyjętą formułą w drodze przetargu ma zostać wyłoniony kontrahent komercyjny, który będzie pełnił funkcję operatora centrum. Plan budowy centrum znajduje się obecnie we wstępnej fazie opracowania koncepcyjnego. Jednak już dzisiaj można stwierdzić, iż zgodnie z założeniami przyszłe centrum logistyczne obejmować będzie multimodalną infrastrukturę transportową, przeładunkową i magazynową, zajmować ma powierzchnię ok. 210 hektarów i ma pomieścić ok. 210 tys. metrów kwadratowych nowoczesnych powierzchni magazynowych<sup>13</sup>.

Mimo że od dziesiątek lat obszar Trójmiasta jest jednym z dominujących regionów na krajowej mapie transportowej, do niedawna praktycznie nie istniał na mapie logistycznej. Obecnie Trójmiasto uznawane jest za najmłodszy w Polsce rynek logistyczny. Przyczyniła się do tego realizacja w ostatnich latach kilku dużych inwestycji logistycznych, wśród których wymienić należy: Centrum Logistyczne Pruszcz Gdański – inwestycja realizowana przez dewelopera Biuro Inwestycji Kapitałowych (powierzchnia 10 tys. m<sup>2</sup>) oraz ProLogis Park Gdańsk – łączna powierzchnia 86 tys. m<sup>2</sup>. Poza inwestycjami komercyjnymi w obszarze aglomeracji powstaje obecnie znaczna ilość powierzchni magazynów, centrów dystrybucyjnych, parków logistycznych realizowanych bezpośrednio przez przedsiębiorstwa, należy do nich m.in. Centrum Ekspedycyjno-Rozdzielcze Poczty Polskiej (15 tys. m<sup>2</sup> powierzchni). Na podstawie wielkości szacunkowych można przyjąć, iż obecnie w rejonie Trójmiasta, wraz z powierzchniami planowanymi w ramach centrów logistycznych przy portach morskich, planuje się budowę ok. 590 tys. m<sup>2</sup> nowoczesnych powierzchni magazynowych. Razem z powierzchnią istniejącą dałoby to aglomeracji czwarte/piate w Polsce miejsce pod względem dostępnej powierzchni magazynowej za Warszawą, Łodzią, Śląskiem i Poznaniem<sup>14</sup>.

<sup>12</sup> [www.port.gdynia.pl/news...](http://www.port.gdynia.pl/news...); 22.02.08.

<sup>13</sup> [www.portgdańsk.pl/wydarzenia...](http://www.portgdańsk.pl/wydarzenia...); 22.02.08.

<sup>14</sup> Polski rynek powierzchni magazynowych – III kwartał 2005, „Logistyka” 2005 nr 6.

## 5. Podsumowanie

Lokalizacja obszaru Pomorza Gdańskiego nad południowymi brzegami Bałtyku jest z całą pewnością jego wielką i niedocenianą zaletą. Odnosi się to przede wszystkim do możliwości tworzenia i wzmocnienia funkcji logistyczno-transportowych regionu. Jednocześnie przyznać należy, że w ogólnym ujęciu region należy do przeciętnie atrakcyjnych inwestycyjnie i gospodarczo w skali zarówno kraju, jak i Europy. Zdecydowanie głównym czynnikiem wzrostu regionu powinien być transport. Jednocześnie stan techniczny infrastruktury transportu i brak nowoczesnego zaplecza logistyczno-transportowego powoduje, że Pomorze nie wykorzystuje w sposób optymalny swojego potencjału, lokalizacji i możliwości rozwojowych. Niski poziom infrastruktury jest negatywnym wyróżnikiem tego regionu. Wieloletnie zaniedbania oraz struktura gałęziowa infrastruktury i suprastruktury transportu muszą zostać usunięte lub zmienione. Kluczowe dla poprawy ogólnego stanu potencjału transportowo-logistycznego regionu byłoby znaczne podniesienie poziomu dostępności transportowej i wewnętrznej spójności regionu. Powinno się to odnosić przede wszystkim do infrastruktury transportu drogowego. Szansą dla Pomorza powinno być stworzenie prężnych biegunów wzrostu gospodarczego, jakimi mogą być centra logistyczne. Choć z całą pewnością lepiej byłoby, gdyby decydenci zaczęli patrzeć na ten problem całościowo i mówić o jednym trójmiejskim centrum logistycznym. Wydaje się, że za najważniejsze dla przyszłości regionu należy obecnie uznać dążenie do intensywnego rozwoju portów morskich jako multimodalnych węzłów transportowych. Elementem kluczowym programu naprawczego powinno być podjęcie zdecydowanych działań prowadzących do podniesienia poziomu ich dostępności transportowej – jakości infrastruktury zewnętrznej, głównie transportu drogowego i kolejowego.

## Literatura

- Charakterystyka województwa pomorskiego, <http://woj-pomorskie.pl>.  
ESPO Annual Report 2006-2007. (ESPO – European Seaports Operators Organization).  
Fechner I., Szyszka G., *Logistyka w Polsce: Raport 2005*; Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2006.  
Gawlikowska-Hueckel K., *Konkurencyjność regionów nadmorskich na tle gospodarki RP*, [w:] *Przemysły morskie w polityce regionalnej UE*, Gdynia 2007.  
Matczak M., *Województwo pomorskie na logistycznej mapie Polski z uwzględnieniem roli portów morskich*, [w:] *Przemysły morskie w polityce regionalnej UE*, Gdynia 2007.  
*Polski rynek powierzchni magazynowych – III kwartał 2005*, „Logistyka” 2005 nr 6.  
Przybyłowski A., *Strategia rozwoju województwa pomorskiego na tle polityki regionalnej Unii Europejskiej*, [w:] *Przemysły morskie w polityce regionalnej UE*, Gdynia 2007.  
*Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013*.  
*Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007-2020. Diagnoza stanu systemu transportowego województwa pomorskiego*, red. A. Tubielewicz, Gdańsk 2007.

---

Rocznik Statystyczny GUS, 2006.  
Załącznik nr II do Decyzji Komisji Europejskiej nr 884 z 2004 r.  
[www.port.gdynia.pl/news...](http://www.port.gdynia.pl/news...)  
[www.portgdańsk.pl/wydarzenia...](http://www.portgdańsk.pl/wydarzenia...)

## **INFRASTRUCTURE PROJECTS IN THE SHAPING OF LOGISTIC FUNCTIONS WITHIN THE POMERANIAN PROVINCE**

### **Summary**

Gdańsk Pomerania is one of the socio-geographical regions of Poland. Administrative regulations locate the Pomorskie voivodship in the comparative localization on the south shore of the Baltic Sea. That is a crucial factor to define the economic character of this area. The general analysis of the basic economic and social parameters shows this region as "average" in Poland in terms of social growth, welfare, strength of the economy, level of education, etc. The most important and characteristic feature is the existence of huge economic and social differences within the capital and the provincial territory of the region. Generally almost the whole economic and social potential is concentrated in a relatively small area, conglomerate of three cities of Sopot, Gdańsk and Gdynia. The fundament of the economic power of this agglomeration is the existence of maritime ports of Gdynia and Gdańsk and the close by located cooperating companies as: shipyards, sea and sea-land carriers, multimodal transport operators, forwarders and logistic operators.

The general assumption is that the transport is a crucial element of the region's strength and potential. The main task for this article is to show what the importance of transport for the Gdańsk is Pomerania and what the expectations for the future growth and development of the transport infrastructure of this part of Poland could be.