

**Uchwała Nr XX/ /2025  
Rady Miejskiej Władysławowa  
z dnia 29 października 2025r.**

**w sprawie przyjęcia stanowiska dotyczącego włączenia do krajowych dokumentów strategicznych i programów rządowych inwestycji: budowy drogi krajowej „Via Maris” z Gdyni do Władysławowa (z obwodnicą Władysławowa), modernizacji i elektryfikacji linii kolejowej nr 213 Reda-Hel oraz rozbudowy Portu Morskiego we Władysławowie.**

Na podstawie art. 6 ust. 1, art. 7 ust. 1 pkt 1, 2, 3 i 6, art. 18 ust. 1 oraz art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1153), w związku z konsultowanym projektem Strategii Rozwoju Polski do 2035 r.

Kierując się potrzebą zapewnienia zrównoważonego rozwoju regionu północnego Pomorza oraz koniecznością wzmocnienia bezpieczeństwa państwa i odporności infrastruktury krytycznej w rejonie Półwyspu Helskiego, mając na względzie znaczenie inwestycji transportowych i portowych dla rozwoju gospodarczego, energetycznego oraz obronnego Rzeczypospolitej Polskiej, działając w interesie wspólnoty samorządowej Gminy Władysławowo i w przekonaniu o konieczności ujęcia kluczowych projektów infrastrukturalnych w krajowych dokumentach strategicznych – **Rada Miejska Władysławowa uchwala, co następuje:**

**§ 1**

Rada Miejska Władysławowa wyraża stanowisko popierające i wnioskuje o włączenie do krajowych dokumentów strategicznych, programów rządowych oraz planów finansowych państwa następujących inwestycji o znaczeniu państwowym, regionalnym i lokalnym:

1. Budowę drogi krajowej „Via Maris” z Gdyni do Władysławowa wraz z obwodnicą Władysławowa, stanowiącej nowy, wysokoprzepustowy korytarz komunikacyjny w północnym pasie województwa pomorskiego, z funkcjami obronnymi, ratowniczymi i ewakuacyjnymi.
2. Modernizację i elektryfikację linii kolejowej nr 213 Reda–Hel, obejmującą m.in. zwiększenie przepustowości, przystosowanie odcinka Reda–Władysławowo do ruchu towarowego oraz budowę bocznicy kolejowej do Portu Władysławowo.
3. Rozbudowę Portu Morskiego we Władysławowie, obejmującą modernizację istniejącej infrastruktury, pogłębienia akwenów oraz budowę portu zewnętrznego po wschodniej stronie – przystosowanego do obsługi jednostek serwisowych, logistycznych i transportowych sektora morskich farm wiatrowych oraz ładunków strategicznych.

**§ 2**

Rada Miejska Władysławowa podkreśla, że wskazane inwestycje stanowią spójny pakiet działań na rzecz bezpieczeństwa i rozwoju, kluczowy dla:

1. zapewnienia mobilności wojskowej, zdolności ewakuacyjnych ludności oraz ochrony infrastruktury krytycznej w rejonie Półwyspu Helskiego,
2. obsługi i integracji systemów energetycznych kraju, w tym farm wiatrowych offshore, magazynów energii w Żarnowcu oraz planowanej elektrowni jądrowej w Lubiatowo–Kopalino,
3. wzmacniania konkurencyjności i odporności łańcuchów logistycznych Pomorza poprzez rozwój alternatywnych, niezależnych korytarzy transportowych drogowych, kolejowych i morskich,
4. tworzenia nowych miejsc pracy, pobudzania lokalnej przedsiębiorczości oraz rozwoju branży portowej, logistycznej i energetycznej w regionie. Zwiększenia konkurencyjności i odporności łańcuchów logistycznych Pomorza poprzez alternatywne, wysokoprzepustowe korytarze drogowe, kolejowe i morskie.

### § 3

Rada Miejska Władysławowa uznaje, że wskazane inwestycje mają charakter komplementarny, a ich łączna realizacja umożliwi:

1. pełną integrację transportową i gospodarczą północnego Pomorza z aglomeracją trójmiejską,
2. zwiększenie odporności infrastruktury na zagrożenia militarne, kryzysowe i klimatyczne,
3. pełne wykorzystanie potencjału Portu Władysławowo jako ośrodka usług morskich i energetycznych,
4. wzmocnienie pozycji Polski w zakresie morskiej energetyki wiatrowej i logistyki strategicznej.

### § 4

Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Władysławowa, zobowiązując go do:

1. przekazania niniejszej uchwały do Prezesa Rady Ministrów, Ministra Obrony Narodowej, Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Infrastruktury, Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministra do Spraw Unii Europejskiej,
2. przesłania uchwały do Posłów i Senatorów Ziemi Pomorskiej, Wojewody Pomorskiego, Marszałka Województwa Pomorskiego, Przewodniczącego Konwentu Powiatów Województwa Pomorskiego, Starostów powiatów województwa pomorskiego, Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Dyrektora Rządowego Centrum Bezpieczeństwa,

### § 5.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

## UZASADNIENIE

Uchwała ma charakter stanowiska samorządu lokalnego w sprawie objęcia inwestycji o strategicznym znaczeniu dla północnego Pomorza priorytetem krajowym. Wskazane przedsięwzięcia – budowa drogi krajowej Via Maris, modernizacja linii kolejowej nr 213 oraz rozbudowa Portu Morskiego we Władysławowie – tworzą zintegrowany system komunikacyjny i logistyczny, niezbędny zarówno dla rozwoju gospodarczego regionu, jak i bezpieczeństwa państwa.

Północne wybrzeże Pomorza, z Władysławowem jako bramą na Półwysep Helski, staje dziś przed równoległym wyzwaniem bezpieczeństwa państwa i rozwoju gospodarczego. Układ transportowy oparty głównie na drogach wojewódzkich 215 i 216 jest niewydolny w szczytach ruchu i nie zapewnia wymaganej odporności na wypadek sytuacji nadzwyczajnych. Jednocześnie w regionie koncentrują się instalacje i formacje o znaczeniu strategicznym od jednostek wojskowych, przez Morski Oddział Straży Granicznej (dalej MOSG) po rosnącą infrastrukturę energetyczną. Dlatego konieczne jest traktowanie jako jednego, spójnego pakietu trzech inwestycji: budowy drogi Via Maris z Gdyni do Władysławowa (z obwodnicą miasta), modernizacji i elektryfikacji linii kolejowej 213 Reda-Hel wraz z bocznica do portu, oraz rozbudowy Portu Morskiego we Władysławowie do standardu umożliwiającego obsługę kluczowych inwestycji morskich oraz zadań operacyjnych państwa.

Via Maris domyka brakujący korytarz o wysokiej przepustowości między Portem Gdynia, a Władysławowem. Zgodnie z przyjętą polityką Państwa Polskiego jedną z najważniejszych inwestycji strategicznych w najbliższych latach będzie budowa Drogi Czerwonej, która jest niezbędna dla decyzji o budowie drogi Via Maris. Węzeł drogowy „Dolina Logistyczna” w ciągu Drogi Czerwonej jest zaprojektowany z uwzględnieniem wyprowadzenia ruchu drogowego dla przyszłej drogi krajowej Via Maris, a to oznacza, że zachodzi pewnego rodzaju etapowanie dla jej realizacji. Powiat Pucki i Wejherowski jest istotnym elementem strukturalnym całej metropolii trójmiejskiej. Ze względu na widoczny gwałtowny rozwój funkcji mieszkaniowej i usługowej pasma metropolii gdańskiej na odcinku północnym od Gdyni Chyloni do Wejherowa jak również potencjał nowych wyzwań gospodarczych w regionie Powiatu Puckiego oraz roli Portu Morskiego we Władysławowie niezwykle istotne znaczenie, ma zapewnienie nowego połączenia między Trójmiastem a Władysławowem dzięki projektowanej drodze „Via Maris”. W ramach inwestycji powstanie niezbędne uzupełnienie sieci dróg do portów morskich według wykazu Host Nation Support HNS. Obecnie korytarz zapewniony jest jedynie do Portu Morskiego Świnoujście, Kołobrzeg, Ustka. Ujęcie Portu Morskiego we Władysławowie poprzez nową drogę krajową jest więc uzasadnione ze względu na sieć strukturalną HNS. Zapewnia alternatywę wobec łatwej do zablokowania trasy DW 216, skraca czas dojazdu służb i wojsk, a w warunkach kryzysowych staje się osią ewakuacji ludności oraz przerzutu sprzętu. W sensie operacyjnym to nie tylko droga, lecz element odporności całego pasa nadmorskiego, którego znaczenie potwierdzają zestawienia dróg na potrzeby obronne i studium korytarzowe. Z perspektywy gospodarczej ten sam korytarz jest kluczowy dla planowanych magazynów energii i elektrowni jądrowej w rejonie Lubiatowa, dla logistyki MFW oraz dla ochrony i serwisu infrastruktury krytycznej na morzu i lądzie.

Uzupełnieniem drogi musi być kolej – zmodernizowana i zelektryfikowana linia 213 Reda – Hel, przygotowana do zwiększonej przepustowości, także dla składów towarowych. Projekt posiada studium wykonalności i jest ujęty w porozumieniu kolejowym Ministerstwo Infrastruktury-Samorząd Województwa Pomorskiego-PKP z 21 października 2024r. co

tworzy realną ścieżkę realizacji. Wyprowadzenie krótkiej, około 750 metrowej bocznicy z rejonu stacji Władysławowo Port do zaplecza nabrzeży spina układ lądowo morski i pozwala na dwukierunkowe operacje: wojskowe, ratownicze i towarowe. W ten sposób kolej staje się równorzędnym – a w wielu scenariuszach bardziej odpornym kanałem zaopatrzenia oraz transportu komponentów dla energetyki i przemysłu morskiego.

Trzecim filarem jest Port Władysławowo. Zgodnie z podjętą Uchwałą nr 100 z dn. 17 września 2019 r. Rady Ministrów w sprawie przyjęcia programu pod nazwą „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” w celu uwidocznienia różnic pomiędzy poszczególnymi portami niemającymi podstawowego znaczenia dla polskiej gospodarki narodowej, wskazane jest wyodrębnienie portów **regionalnych** i lokalnych. Do pierwszej grupy zalicza się takie porty, jak: Darłowo, Elbląg, Hel, Kołobrzeg, Łeba, Police, Stepnica, Ustka i **Władysławowo**. Porty regionalne charakteryzuje ponadlokalny (wykraczający poza gminę) zasięg oddziaływania, a także znaczny potencjał gospodarczy. Porównując parametry pod względem głębokości przy nabrzeżach, długości nabrzeży, pełnionych funkcji w tym stoczniowych na terenie portu, Port Władysławowo mieści się w czołówce portów.

Dziś jest on faktycznie najaktywniejszym w Polsce zapleczem dla operacji offshore w segmencie małych jednostek, a podpisane i negocjowane umowy (m.in. Ocean Winds) oraz bieżące przewozy ciężkich komponentów pokazują dojrzałość popytową. Aby jednak utrzymać i rozwinąć te funkcje na horyzoncie 30-50 lat niezbędną są pilne modernizacje nabrzeży, pogłębienia i budowa portu zewnętrznego po wschodniej stronie, z obrotnicą i parametrami wejścia pozwalającymi na bezpieczną obsługę SOV i jednostek o zanurzeniu do około 9 m. Rozwój portu wzmacnia bezpieczeństwo państwa poprzez skrócenie czasu reakcji bez konieczności opływania Półwyspu, umożliwia stałe bazowanie MOSG i integrację z koleją, a jednocześnie daje fundament pod długofalowy wzrost: obsługę MFW, kabli podmorskich, zapotrzebowanie energetyki lądowej, a także w przypadku pozytywnej decyzji spółki KGHM Polska Miedź o uruchomieniu kopalni w Gminie Puck, potencjalną logistykę wydobywania i eksportu soli potasowo-magnezowej. Gmina Władysławowo posiada grunty, a Urząd Morski w Gdyni pozytywnie opiniuje założenia – co pozwala etapować przedsięwzięcie od modernizacji „wewnątrz portu” po zasadnicze roboty hydrotechniczne falochronów. Zlokalizowany od strony bezpośredniego morza, Port we Władysławowie już dzisiaj posiada najlepsze warunki względem bezpieczeństwa toru podejściowego chronionego naturalnymi warunkami Przylądka Rozewie, bezpieczeństwa nawigacyjnego i kotwiczowiska oraz lepsze parametry głębokościowe toru podejściowego, najkorzystniejsze okna pogodowe dla jednostek pływających. Rozbudowa portu mieści się całkowicie w wyznaczonych granicach portu oraz wpisuje się w projekt planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, sporządzanego dla portu przez Dyrektora Urzędu Morskiego. Rozbudowa Portu we Władysławowie jest przyszłościowa względem rozwijania dalszej polityki Zielonego Ładu na Morzu Bałtyckim poprzez budowy Morskich Farm Wiatrowych na wschód, a później wdrażaniu polityki energii wodorowej. Projekt rozbudowy Portu mógłby stanowić rozwiązania komplementarne dla takich inwestycji jak budowa drogi krajowej do Władysławowa Via Maris lub rozbudowa linii kolejowej nr 213 Reda Hel. W dniu 20 lipca 2023 r. roku został podpisany Akt Notarialny Rep. A. 4750/2023 z Wojewodą Pomorskim, przenoszący własności nieruchomości Skarbu Państwa na rzecz gminy na cele związane z rozbudową portu. Kolejnym ważnym etapem dla aktywności w branży offshorowej jest zawarcie stosownych umów pomiędzy sp. Szkuner z o.o. a partnerem Ocean Winds, dla którego port serwisowy we Władysławowie będzie integralną częścią bazy serwisowej dla projektu BC-Wind, obsługującej około 31 turbin wiatrowych zlokalizowanych w odległości

około 36 km od portu. Port we Władysławowie będzie zarówno bazą do serwisowania turbin wiatrowych, jak i ważnym obiektem dla projektu nie tylko w fazie operacyjnej, ale także w okresie budowy. Być może w niedalekiej przyszłości zostanie pozyskany kolejny partner z branży Offshore Wind tj. Orlen Neptun, który zgodnie z decyzją Ministra Infrastruktury będzie realizował budowę morskich farm wiatrowych przy współpracy z partnerem kanadyjskim Northland Power.

Cały pakiet inwestycji to połączenie bezpieczeństwa i rozwoju. Nowa droga zapewnia szybkie i odporne dojście do portu i półwyspu, kolej daje stabilność dostaw i możliwość przerzutu w warunkach ograniczeń drogowych, a port – odpowiednią „bramę morską” dla serwisu, energii i surowców. W realizacji pakietu poprawie się mobilność wojskowa i cywilna, skróci się czas dojazdu dla mieszkańców i turystów, powstaną nowe miejsca pracy w branżach portowej i energetycznej, a nowe tereny inwestycyjne w gminach powiatu puckiego zostaną realnie „podłączone” do krajowych i międzynarodowych łańcuchów wartości. Rada Miejska Władysławowa działając w interesie państwa i wspólnoty lokalnej, zwraca się zatem o nadanie pakietowi „Via Maris – linia 213 – Port Władysławowo” statusu priorytetu krajowego.