

Gdynia, dnia 14.02.2023 roku

Do

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Minister Marek Gróbarczyka

ul. Nowy Świat 6/12, 00-400 Warszawa

Dotyczy : Petycja

Szanowny Panie Ministrze, na Pana ręce składam petycję

PETYCJA

w sprawie rządowej dotacji do rozbudowy Portu w Gdyni projekt budowy Portu zewnętrznego w Gdyni.

Na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 roku o petycjach (Dz. U. z 2014r., poz. 1195), składam petycję w zakresie :

1. Przyznania rządowej dotacji do rozbudowy Portu w Gdyni projekt budowy Portu zewnętrznego w Gdyni.

Link:

https://www.youtube.com/watch?v=K42l6GFQ2sw&fbclid=IwAR0sdX3vw2rtlkD6nwE1WkTuM7vwV7F_GLIak-yYGaevfW4DikUnfXHt3w

<https://www.youtube.com/watch?v=hMvm2923mZM>

W 2026 roku, Gdynia będzie Świątować 100-lecie, przyznania praw miejskich, jest to wyjątkowa i niepowtarzalna okazje, pamiętać ta potomkach budujących Port i Miasto Gdynię, zbudować zewnętrzną część Portu w Gdyni, jednak projekt i sama budowa jest bardzo droga z tego też względu zwracam się jako mieszkaniec Gdyni o Przyznania rządowej dotacji do rozbudowy Portu w Gdyni projekt budowy Portu zewnętrznego w Gdyni, tak był budowa się zakończyła do 2026 roku.

Historia Gdyni:

- Odzyskanie przez Polskę w 1918 roku niepodległości, upragnionej po blisko 150 latach zaborów, nie przyniosło jej od razu długo wyczekiwanego dostępu do morza. Zaślubiny Polski z morzem odbyły się dopiero 10 lutego 1920 roku, po ratyfikacji Traktatu Wersalskiego. Na jego mocy przyznano Polsce skrawek wybrzeża. Bez portu. Niecałe 3 miesiące po uroczystościach zaślubinach Polski z morzem w Pucku, rozpoczęły się poszukiwania najdogodniejszego Tadeusz Wenda (1863 - 1948) miejsca pod budowę portu wojennego. W tym celu wiceadmirał Kazimierz Porębski – ówczesny dyrektor Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych, oddelegował na Pomorze inż. Tadeusza Wendę. Okazał się on jedną z kluczowych postaci w historii Gdyni. Już w czerwcu 1920 roku Tadeusz Wenda złożył sprawozdanie z przeprowadzonej lustracji Wybrzeża. Pisał w nim tak: „(...) najdogodniejszym miejscem do budowy portu wojennego (jak również w razie potrzeby handlowego) jest Gdynia, a właściwie nizina między Gdynią a Oksywą, położoną w odległości 16 km od Nowego Portu w Gdańsku”. Zanim jednak Sejm uchwalił ustawę o budowie portu, nad zatoczką Gdynia - klimaty wakacyjne u podnóża Kamiennej Góry i klifu w Orłowie przybywali na wczasy letnicy. Był

wśród nich jeden z największych ówczesnych pisarzy polskich – Stefan Żeromski. W 1921 roku bacznie przyglądał się trwającym już robotom przy budowie tymczasowego portu wojennego i schroniska dla rybaków. W pracach tych które zainspirowały go do napisania książki „Wiatr od morza” dostrzegł początek nowej epoki, wielką szansę tego miejsca. W książce przedstawił jeszcze nieistniejący, ale, jak się niebawem okazało, zaskakująco wierny rzeczywistemu obraz portu i miasta.

W 1921 roku polskie władze przeprowadziły w Gdyni pierwszy spis powszechny. Wynikało z niego, że Gdynię zamieszkuje 1268 mieszkańców. Pięć lat później, kiedy miejscowość uzyskała prawa miejskie, było ich już 12 tys. Krótko przed wybuchem II wojny światowej Gdynię zamieszkiwało 127 tys. osób.

23 września 1922 roku Sejm Projekt Portu w Gdyni (1921) uchwalił ustawę „o budowie portu przy Gdyni na Pomorzu jako portu użyteczności publicznej”. Narodowa inwestycja, jaką była ostatecznie budowa portu w Gdyni, spłaciła się już przed II wojną światową, spełniając zarazem rolę katalizatora społecznej energii i patriotyzmu. Dzięki Gdyni Polacy uwierzyli, że stać ich na realizację najambitniejszych marzeń i wyzwań XX wieku.

10 lutego 1926 roku Gdynia uzyskała prawa miejskie, rozporządzeniem Rady Ministrów: „(...) o zezwoleniu gminie wiejskiej Gdynia w powiecie wejherowskim w województwie pomorskim na przyjęcie ustroju według pruskiej ordynacji miejskiej dla sześciu wschodnich prowincji z dnia 30 maja 1853 r.”.

Człowiekiem, który inżynierskiej myśli Tadeusza Wendy i literackiej wizji Stefana Żeromskiego nadał polityczny wymiar i rangę narodowej inwestycji, był Eugeniusz Kwiatkowski (1898 - 1974) Eugeniusz Kwiatkowski. Z zawodu inżynier chemik, z pasji – polityk. Od chwili objęcia przez niego stanowiska Ministra Przemysłu i Handlu w 1926 roku (a także wówczas, gdy pełnił funkcje wicepremiera w ostatnim rządzie II Rzeczypospolitej, przed wybuchem II wojny światowej) sprawa budowy portu w Gdyni nabrała tempa. Był on bowiem wielkim propagatorem morskiej polityki państwa w oparciu o nowoczesny port. To dzięki jego orędownictwu Sejm przyznawał stosowne fundusze na rozwój portu i miasta, które dla przedwojennego pokolenia Polaków było prawdziwą Ziemią Obiecaną. W okresie, kiedy Kwiatkowski był Ministrem Przemysłu i Handlu, wartość robót inwestycyjnych w porcie gdyńskim wynosiła 88 mln złotych.

Eugeniusz Kwiatkowski był politykiem obdarzonym talentem publicystycznym, który wykorzystywał m.in. do popularyzowania spraw Gdyni. Zarażał swoją pasją i żarliwością. Wzruszał i poruszał bezinteresownością, patriotyzmem. Obok Tadeusza Wendy i wiceadmirała Porębskiego uważany jest za ojca Gdyni, jej twórcę i budowniczego. Gdynianie nadali mu w 1928 roku honorowe obywatelstwo swego miasta.

Robert Wilke - Motorówki Pasażerskie Z kolei firma braci Roberta i Franciszka Wilke, założona w 1931 roku, to esencja gdyńskiej przedsiębiorczości i dynamizmu. Zaczęli od rybackiego kutra, którym w sezonie letnim – zamiast łowić ryby – zabierali na przejażdżki turystów. To, co stanowiło margines ich zajęć, z czasem przerodziło się w specjalność firmy o nazwie „Robert Wilke – Motorówki Pasażerskie”. Bracia szybko wyczuli potencjał, sprzedali kuter, zaciągnęli pożyczki i zlecili w gdyńskiej stoczni budowę drewnianej motorówki, która otrzymała nazwę „Delfin”. A potem przybył jeszcze „Rekin”, „Bajka” i „Gryf” oraz siostrzane „Jaś” i „Małgosia”.

W ciągu jednego sezonu, trwającego od połowy czerwca do połowy września, bracia Wilke przewieźli ponad 200 tysięcy spragnionych morskich wrażeń turystów. Wycieczki po porcie, przejażdżki do Orłowa, Sopotu, Gdańska, Jastarni i Helu stanowiły główną atrakcję przybywających do Gdyni letników. Firma prosperowała do wybuchu II wojny światowej, kiedy to bujny rozwój Gdyni został dramatycznie zahamowany.

Wojna i powojenny rozkwit

Miasto nie ucierpiało w wyniku bombardowań, zwłaszcza w porównaniu z Warszawą czy Gdańskiem, ale kompletnemu zniszczeniu uległ port i stocznia. Największą stratą Gdyni byli jednak ludzie. Większość polskich mieszkańców została przez Niemców wysiedlona lub trafiła do obozów koncentracyjnych. Wielu poległo na frontach.

Do wyzwolonego w marcu 1945 roku miasta szybko zaczęły wracać niedobitki rodowitych gdynian. Przybywali, szukając miejsca na swoje Gdynianowe domy, warszawiacy, lwowiaci, wilnianie, którzy w wyniku wojny stracili wszystko. Jak przed laty, Gdynia znowu była ziemią obiecaną, a czas powojenny – czasem pionierskim.

Zanim stocznia stała się znowu stocznia, świadczyła najrozmaitsze usługi. W ówczesnym portfelu zleceń znalazło się na przykład wykonanie trybika do patefonu, rury do piecyka – kozy czy naprawy samochodów. W miarę jak postępowały prace przy uruchamianiu dźwigów i doków, stocznia podejmowała się ambitniejszych zadań. A gdy we wrześniu 1945 roku zaczęły wracać z wojennej tułaczki polskie statki handlowe i okręty wojenne, także otrzymane przez Polskę w ramach reparacji wojennych statki niemieckie oraz angielskie i amerykańskie z demobilu – Gdynia stała się największą bazą remontową polskiej floty. W 1951 roku miało miejsce pierwsze wodowanie wybudowanego w stoczni statku o nazwie „Melitopol”.

Ponowny rozkwit przemysłu oraz fakt, że Gdynia stała się magnesem dla tysięcy pracowników klasy robotniczej sprawiło, że miasta nie omijały historyczne zawieruchy. Część z nich swój początek miała bowiem w środowiskach robotniczych. Udziałem powojennego pokolenia był dramat krwawych wydarzeń Grudnia 1970 roku, kiedy to gdyńscy stoczniowcy, tak jak stoczniowcy Gdańska, zbuntowali się w imieniu całego narodu przeciw władzy ludowej. Było to najtragiczniejsze wydarzenie w czasie pacyfikacji robotniczych protestów na Wybrzeżu dokonanej przez władze komunistyczne. W jej wyniku zginęło 45 osób, a 1165 odniosło rany. Gdynia ich pamięta. Są w Gdyni dwa poświęcone ofiarom Grudnia '70 monumenty. Były też radosne dni buntu i nadziei w sierpniu 1980 roku, kiedy rodziła się Solidarność.

Gdynia nowoczesnym oknem na świat

27 maja 1990 roku odbyły się w mieście pierwsze wolne wybory do samorządu terytorialnego w Polsce. Gdynianie postawili na Franciszka Cegielską Franciszkę Cegielską. Dwukrotnie – w maju 1990 r. i w czerwcu 1994 r. – została radną i prezydentem Gdyni. Gdynianie darzyli ją szacunkiem za mądrość, uczciwość, pracowitość, odwagę i szczerłość, ale też – co już nie takie oczywiste wobec polityka – serdecznymi uczuciami i zaufaniem, którymi zwykle otacza się przyjaciół czy rodzinę. Bo też i Franciszka kochała Gdynię i gdynian – z pasją, żarliwie, ponad wszystko... Pokochała nasze miasto i ono odwzajemniło się jej miłością: pod jej rządami rozkwitło. My byliśmy dumni, że Gdynia ma takiego Prezydenta, a ona, że jest Prezydentem Gdyni. W lutym 2000 r. Rada Miasta Gdyni przyznała jej najwyższe odznaczenie „Medal imienia Eugeniusza Kwiatkowskiego” – za wybitne zasługi dla miasta.

W 1998 na urząd prezydenta Gdyni radni miasta powołali Wojciecha Szczurka. W pierwszych bezpośrednich wyborach samorządowych na to stanowisko w 2002 roku zdobył on 62 208 głosów (77,26%), wygrywając w pierwszej turze. W kolejnych wyborach w 2006, 2010 i 2014 roku reelekcję również uzyskiwał w pierwszej turze.

Od lat 90. XX w. w Gdyni rozwija się sektor finansowy i oddawane są do użytku biurowce firm działających w różnych branżach. Pomorski Park Naukowo-Technologiczny / fot. Tomek Kamiński Od 2001 funkcjonuje Pomorski Park Naukowo-Technologiczny. Po rozbudowie zakończonej w 2013 roku stał się największym pod względem powierzchni kompleksem laboratoryjno-badawczym w Polsce. Obecnie powierzchnia całkowita PPNT wynosi 76 000 mkw., i jest sześciokrotnie większa niż przed rozbudową. Z kolei 18 listopada 2015 roku został otwarty Park Konstruktorów. Ten nowy obiekt na terenie byłej Stoczni Gdynia oferuje przestrzeń dla kreatorów, projektantów i inżynierów, w której mogą rozwijać zaawansowane projekty technologiczne „od koncepcji do produktu”. Park Konstruktorów powstał dzięki współpracy dwóch pomorskich instytucji – Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego Gdynia oraz Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

W Gdyni znajduje się drugi pod względem przeładunków port morski w Polsce. Jego specjalizacją są przeładunki kontenerów. Mimo tego uchodzi on za najbardziej wszechstronny z portów na polskim wybrzeżu. Jest również głównym portem pasażerskim Trójmiasta. W 2016 roku do gdyńskiego portu najczęściej zawijały statki z drobnicą – stanowiły one ok. 58,7% wszystkich przeładunków. Pozostałe to: zboże (20,9%), węgiel i koks (7,6%), ropa i przetwory naftowe (6,8%) oraz drewno (0,4%).

W czasie jak ten tj. wojna w Ukrainie, szalejąca inflacja z winy Rosji, Covid-19, to jednak jest czasem, na duże i odpowiedzialne wyzwania, jakim właśnie jest projekt budowy Portu zewnętrznego w Gdyni.

Rozbudowa portu w Gdyni, w czasie wojny pozwoli Polsce, na szerszą i bardziej konkurencyjną działalność w gospodarce Morskiej. Dzięki szybkiej rozbudowie Portu w Gdyni, Polska znacząco wzmacni swoją rolę i pozycję w zakresie bezpieczeństwa. Polska będzie mogła uczestniczyć w transporcie nowoczesnego uzbrojenia, właśnie poprzez Port w Gdyni Polska będzie mogła być patentem w dziedzinie bezpiecznego transportu morskiego.

Pamiętając o losach Gdyni w czasie II Wojny Światowej, okrucieństwo Niemców wobec mieszkańców Gdyni odebranych szans, i marzeń wyniku II Wojny Światowej, dziś w niewielkim stopniu Rząd Polski może dofinansować realizację marzeń Gdynian z lat 20 XX wieku.

Tym samym proszę Pana Ministra o podjęcie tej historycznej decyzji o wsparcie mojej inicjatywy w rządzie o dofinansowaniu rozbudowy Portu w Gdyni w ramach w/w projektu, do 2026 roku.

Wnioskodawca