

Pomorska Kolej Metropolitalna

Nowe perspektywy rozwoju trójmiejskiego rynku nieruchomości

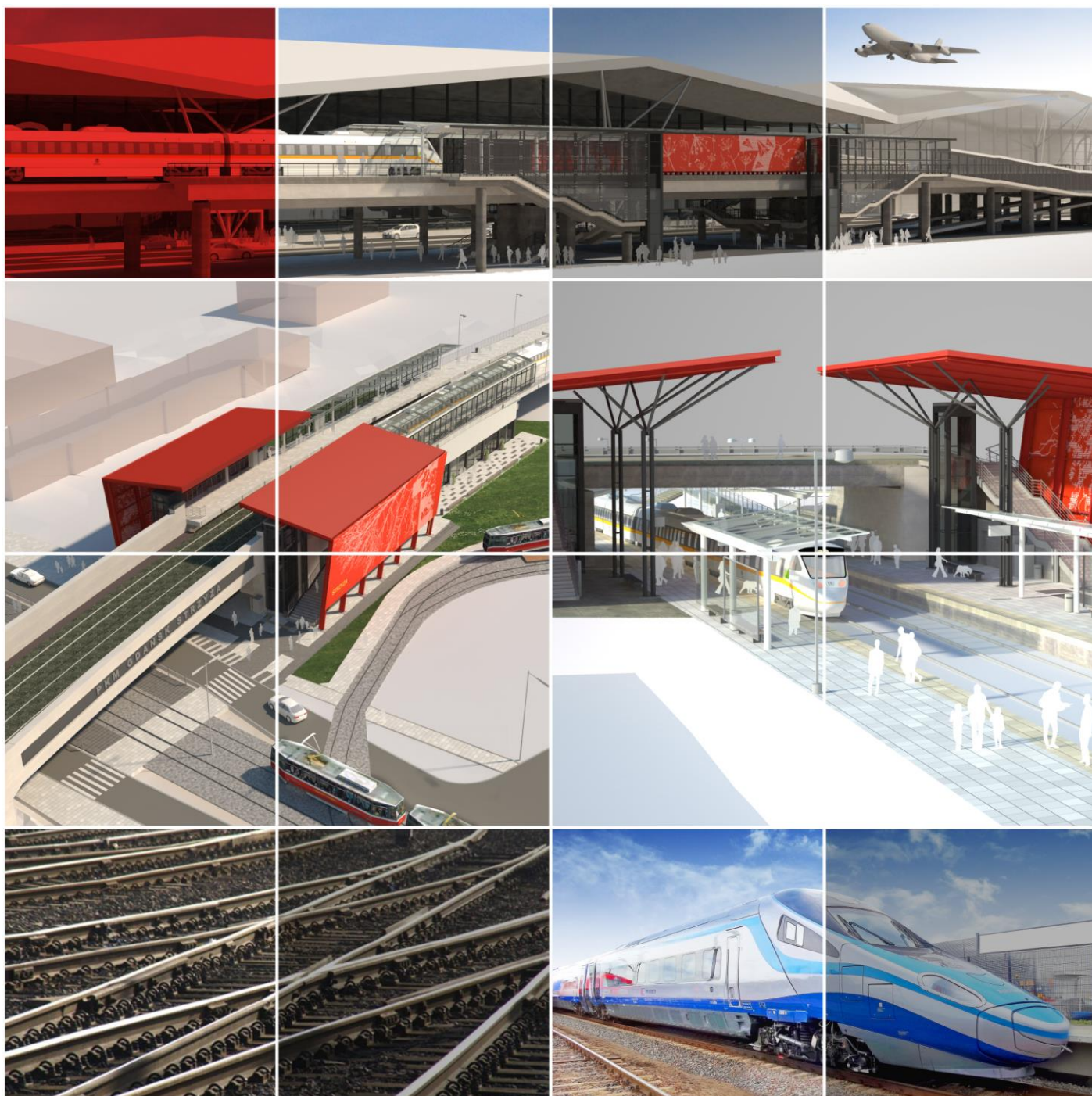


Współautorzy:

reas



Invest
in Pomerania



Szanowni Państwo,

Już we wrześniu tego roku rozpoczną kursowanie składy pasażerskie na nowo budowanej (pierwszej w Polsce po 1989 r.) linii kolejowej tzw. Kolei Kokoszkowskiej o długości 18 km. Linia połączy stację kolejową Gdańsk Wrzeszcz z Portem Lotniczym im. Lecha Wałęsy, z miastem Gdynia oraz z południowymi i zachodnimi obszarami województwa pomorskiego.

Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. – działająca w imieniu województwa Pomorskiego – jest investorem odpowiedzialnym za wybudowanie tej infrastruktury, gdzie łączny koszt tego przedsięwzięcia przekracza 1 mld zł. Jest to obecnie największa inwestycja województwa pomorskiego. Dla realizacji projektu, został zamówiony nowoczesny tabor kolejowy.

Kiedy zestawimy to z projektami inwestycyjnymi realizowanymi przez Szybka Kolej Miejską w Trójmieście, która rocznie przewozi ponad 34 mln pasażerów, widzimy wyraźnie ogromne znaczenie transportu kolejowego w regionie.

Nowo wybudowana infrastruktura będzie pełniła bardzo istotną rolę dla dalszego rozwoju stolicy regionu – Gdańska, Portu Lotniczego (przygotowującego się do realizacji przedsięwzięcia pod nazwą „Airport City”), ale także, co warto podkreślić, całego południowego i zachodniego obszaru województwa pomorskiego. Intencją władz regionu jest to, aby nowa linia kolejowa była ściśle zintegrowana z infrastrukturą drogową i szynową miast, przez które będzie przebiegać. Przykładem jest tutaj Gdańsk, gdzie sieć tramwajowa już integruje się z Pomorską Koleją Metropolitalną (w tym roku zostanie oddany do użytku nowy odcinek linii tramwajowej zintegrowany z koleją).

Liczę, że podobnie jak w przypadku Szybkiej Kolei Miejskiej, także Pomorska Kolej Metropolitalna, w nieodległej perspektywie kilku najbliższych lat, będzie miała znaczący wpływ na dalszy rozwój gospodarczo-społeczny naszego regionu. Ten rozwój widać już dzisiaj, w sąsiedztwie nowej linii kolejowej powstaje bowiem coraz więcej inwestycji, m.in. mieszkaniowych, w przypadku których bliskość nowo wybudowanej linii kolejowej ma zasadnicze znaczenie.

Oddajemy w Państwa ręce publikację, która w sposób syntetyczny bada siłę oddziaływania PKM na rynek nieruchomości Aglomeracji Trójmiasta.



Ryszard Świński
Członek Zarządu Województwa Pomorskiego

R. Świński

Pomorska Kolej Metropolitalna



10

Liczba składów



15 min

Częstotliwość kursowania w szczycie



6,5 mln

Szacowana roczna liczba pasażerów



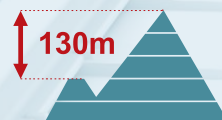
18 km

Długość linii



11

Liczba nowych przystanków



130 m

Deniwelacja terenu

Gospodarka i Infrastruktura

Sektory priorytetowe pomorskiej gospodarki

W 2010 r. została przeprowadzona „Analiza atrakcyjności inwestycyjnej województwa pomorskiego”. Opracowanie przygotowane przez PwC oraz IBnGR wskazało na sześć branż, które mają wyjątkowy potencjał by rozwijać się w regionie: logistyka, BPO/SSC (Business Process Offshoring / Shared Service Centre), ICT (Information and Communication Technologies), energetyka, chemia lekka oraz motoryzacja.

Rynek pracy

Okolo 60% pracujących w województwie pomorskim skoncentrowanych jest w aglomeracji Trójmiasta. Taka sytuacja sprzyja specjalizacji rynku pracy, co pozwala lepiej alokować zasoby. Stopa bezrobocia jest wyraźnie mniejsza niż w pozostałych subregionach województwa.

Pracujący*	875 000
Bezrobotni*	84 000
Ludność w wieku produkcyjnym*	1 454 944
Stopa bezrobocia**	8,8% (9,1% średnia dla Polski)

Źródło: GUS II kw. 2014 r., *Dane dla województwa pomorskiego,

**Aktywność ekonomiczna ludności

Obserwowane w poprzednich latach dynamiczne zmiany rynku pracy spowodowały istotny wzrost wynagrodzeń. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw w województwie pomorskim kształtuje się na poziomie 4 088 zł (pierwsze półrocze 2014).

Infrastruktura

Przyciągnięcie inwestycji z pożądanych sektorów wymaga budowy nowej infrastruktury technicznej i transportowej, w tym nadrobienia niekiedy kilkudziesięcioletnich zaległości. Trójmiasto jest obecnie jednym z największych placów budowy w Polsce. Poza realizowaną Pomorską Koleją Metropolitalną, kluczowe realizowane i planowane inwestycje infrastrukturalne obejmują m.in.:

Rozwój portów w Gdańsku i Gdyni. Najnowocześniejszy głębokowodny terminal kontenerowy na Morzu Bałtyckim - DCT Gdańsk, dzięki któremu od 2010 r. Pomorskie wzbogaciło się o bezpośrednie połączenie z Azją w ramach serwisu Maersk Line. Nie bez znaczenia pozostaje fakt, iż terminal obsługuje największe kontenerowce o ładowności ponad 18 tys. TEU*. W marcu 2013 r., władze portu w Gdańsku oraz DCT podpisały umowę na budowę drugiego terminalu kontenerowego DCT II, który zwiększy zdolności przeładunkowe gdańskiego DCT do 4 mln TEU.

Także port w Gdyni, aby utrzymać swoją pozycję konkurencyjną, inwestuje we wzrost przepustowości oraz rozwój infrastruktury transportowej. W styczniu 2014 r. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. podpisał ze Stoczną Marynarki Wojennej umowę kupna Nabrzeża Gościnnego, co pozwoli wybudować nową obrotnicę o średnicy 480 m. Kolejnym etapem inwestycji będzie pogłębienie toru wodnego z obecnych 13,5 m do 15,5 m. Zaplanowane inwestycje umożliwią obsługę w gdyńskim porcie kontenerowców o pojemności 14 tys. TEU i długości 380 m.

*TEU – ekwiwalent dwudziestopięcioletniego kontenera

Dostępność Trójmiasta z głębi kraju znacząco poprawiła się po oddaniu autostrady A1 do Strykowa, a ostatnio także dzięki pociągom **Pendolino**, które wyjechały na tory 14 grudnia 2014 r. Podróż z Warszawy do Trójmiasta zajmuje blisko 3 godz. Na trasie Warszawa – Trójmiasto porusza się 5 składów. Maksymalna prędkość, jaką pociągi osiągają na tej trasie to 200 km/h.

Tunel pod Martwą Wisłą usprawni znacząco komunikację wokół gdańskiego śródmieścia oraz zwiększy dostępność Wyspy Portowej, nie zakłócając przy tym jedynej żeglownej drogi wodnej łączącej Motławę i Martwą Wisłę z otwartym morzem. Dzięki tunelowi istnieje szansa na zmniejszenie ruchu tranzytowego w centrum Gdańska.

Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej. Celem realizacji inwestycji OPAT jest odciążenie ruchu tranzytowego z przestrzeni miast (głównie Redy, Rumii oraz Gdyni), a poprzez to stworzenie atrakcyjnych inwestycyjnie dystryktów wzdłuż regionalnych korytarzy transportowych. Projekt zakłada także zwiększenie swobody przemieszczania między północno-zachodnią częścią województwa pomorskiego a Trójmiastem i resztą kraju, co wpisuje się w priorytet Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego.

Stacja SKM Gdańsk Śródmieście. Realizacja inwestycji rozpoczęła się w sierpniu 2013 r. W jej ramach wydłużona zostanie o 1 kilometr linia SKM. Powstanie nowa stacja Śródmieście, usytuowana obok Urzędu Marszałkowskiego w Gdańsku i planowanego centrum handlowego Forum Radunia. Inwestycja zakłada także stworzenie zintegrowanego węzła komunikacyjnego. Otwarcie stacji SKM Śródmieście ma nastąpić w marcu 2015 r.

Pozostałe inwestycje

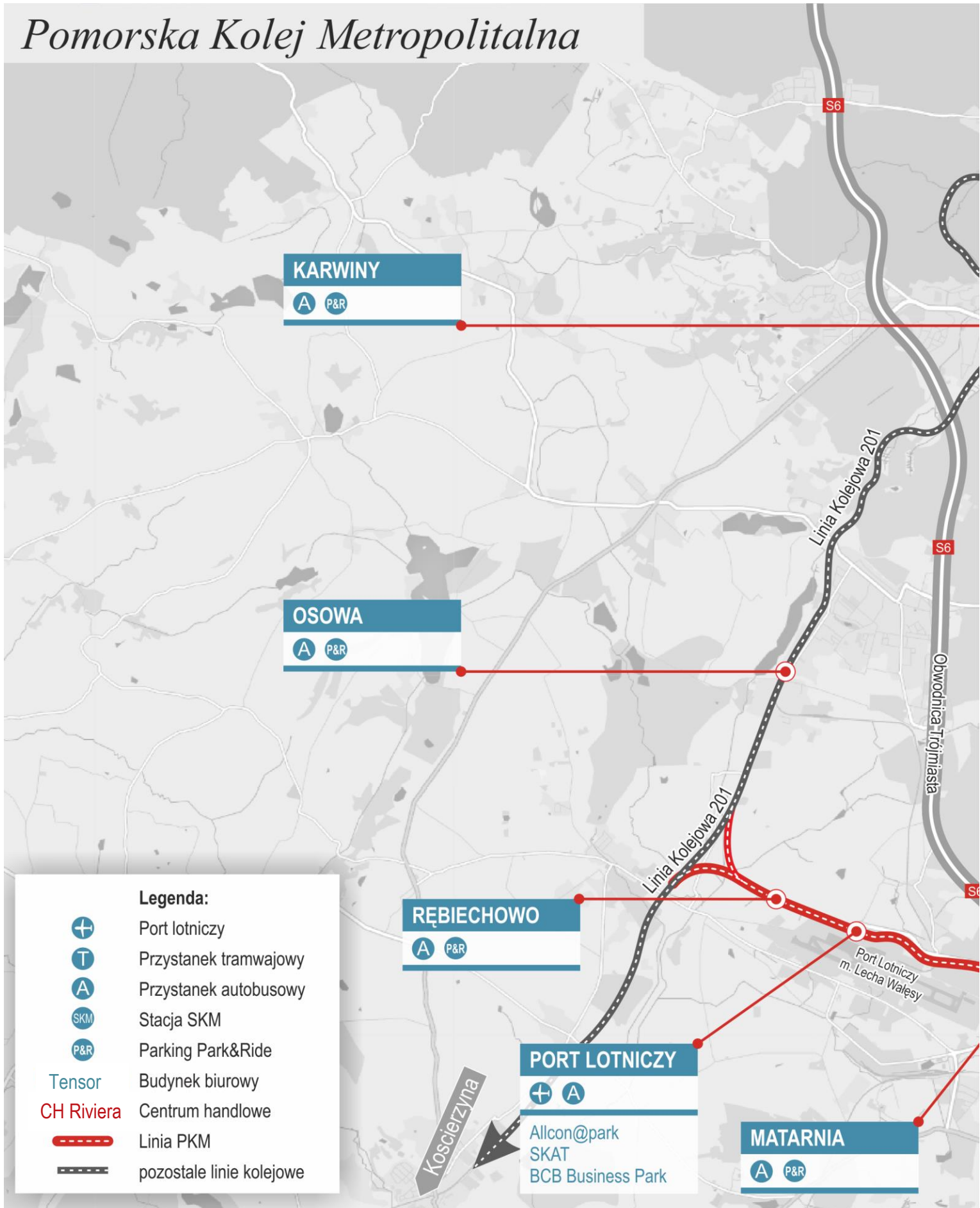
Poza projektami infrastrukturalnymi, aglomeracja jest także miejscem, w którym powstają instytucje kulturalne o znaczeniu ponadlokalnym. Nawiązując do lokalnej historii i genius loci, wzbogacają one bogatą ofertę turystyczno-kulturalną Trójmiasta:

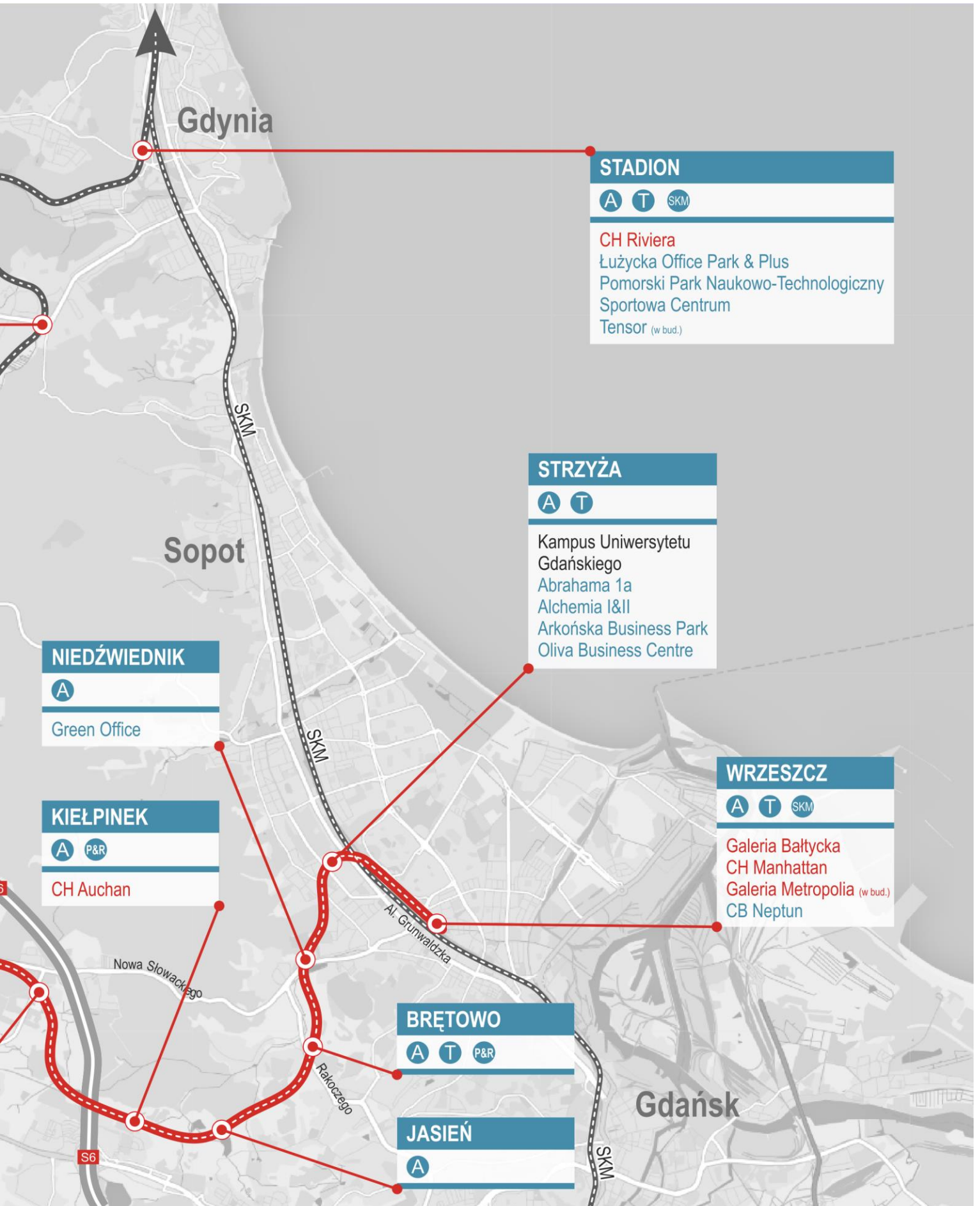
Europejskie Centrum Solidarności w Gdańsku, otwarte w sierpniu 2014 r. było współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko. ECS, zlokalizowany w sąsiedztwie Stoczni Gdańskiej, dzięki niespotykanej formie budynku stał się ważnym symbolem historycznym i architektonicznym, który ciekawie wpisuje się w krajobraz miasta portowego.

Muzeum Drugiej Wojny Światowej w Gdańsku. Projekt został zapoczątkowany w listopadzie 2008 roku. W założeniu obiekt ma stać się nie tylko ważnym punktem na mapie kulturowej, ale także wspólnym mianownikiem wojennych doświadczeń różnych krajów europejskich. Zlokalizowany będzie w sąsiedztwie Głównego Miasta, przy Kanale Raduni, a jego otwarcie planowane jest w 2016 r.

Muzeum Emigracji zlokalizowane będzie w gmachu Dworca Morskiego w Porcie Gdynia. Obiekt prezentować będzie historię emigracji z ziem polskich oraz łączyć funkcje wystawiennicze, edukacyjne, artystyczne i popularyzatorskie. Otwarcie planowane jest na przełomie maja i czerwca 2015 r.

Pomorska Kolej Metropolitalna





Rynek Nieruchomości

Uruchomienie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM) nie tylko podniesie jakość i usprawni komunikację publiczną w Trójmieście i jego okolicach, ale także w znacznym stopniu wpłynie na geografę rynku nieruchomości. Jak uczą doświadczenia innych miast, w których realizowano podobne przedsięwzięcia, rozwój infrastruktury transportowej, a w szczególności szynowej, okazuje się katalizatorem zmian o zasięgu zarówno punktowym, dzielnicowym jak i ogólnomiejskim.

PKM pozwoli na otwarcie nowych rejonów miasta dla inwestycji, będzie także integrować różne środki transportu oraz pełnić funkcję aglomeracyjnej kolei dojazdowej. Dzięki zwiększeniu dostępności, okolice nowych stacji zyskają potencjał potrzebny do wygenerowania nowych lokalizacji dla budownictwa komercyjnego i mieszkaniowego. Co więcej, uruchomienie szybkiego połączenia kolejowego z Gdańską i Gdyni do Żukowa, Kartuz czy Kościerzyny skróci czas dojazdu do Trójmiasta mieszkańcom Kaszub (łącznie prawie 200 tys. mieszkańców w powiatach kartuskim i kościerskim). Zwiększy to ich mobilność a także ułatwi dojazd do pracy potencjalnym pracownikom trójmiejskich biur. Warto zauważyć, że rozwój rynku biurowego w aglomeracji jest napędzany przez sektor BPO/SSC, a wśród zatrudnionych w tej branży przeważają ludzie młodzi, którzy należą do grupy osób najczęściej korzystającej z komunikacji publicznej. PKM ma też szansę zapewnić dodatkowy dopływ klientów do galerii handlowych w okolicy Wrzeszcza, Obwodnicy Trójmiasta oraz w Gdyni. Co więcej, nowa linia zwiększy atrakcyjność inwestycyjną gmin położonych wzdłuż linii kolejowej nr 201, w szczególności pod kątem inwestycji mieszkaniowych.

W tej części niniejszego opracowania przeanalizowany zostanie potencjał rozwoju poszczególnych segmentów rynku nieruchomości po uruchomieniu ruchu pasażerskiego na trasie rewitalizowanej obecnie Linii Kokoszkowskiej i linii kolejowej nr 201 na odcinku od Gdyni do Rębiechowa. Na potrzeby analizy oraz ze względu na odmienną charakterystykę obszarów, przez które przebiegać będzie ta linia, wyodrębniono z niej cztery odcinki, które pod względem funkcjonalnym i potencjału rozwoju rynku nieruchomości wykazują największą spójność:

- **Odcinek I:** od stacji Gdańsk Wrzeszcz do stacji Niedźwiednik
- **Odcinek II:** od stacji Brętowo do stacji Kiełpinek
- **Odcinek III:** od stacji Matarnia do linii kolejowej nr 201
- **Odcinek IV:** od Rębiechowa do Gdyni Stadion wzdłuż linii kolejowej nr 201

Odcinek I

Rejon Wrzeszcza i Oliwy to obecnie jeden z naturalnych punktów ciężenia całej aglomeracji. To właśnie tam znajdują się: największe skupisko nowoczesnych budynków biurowych w Trójmieście oraz popularne galerie handlowe (m.in. Galeria Bałtycka, Manhattan czy powstająca obecnie Galeria Metropolia).

Po uruchomieniu PKM, największą rolę komunikacyjną spełniać będzie stacja Gdańsk Wrzeszcz, gdzie pociągi (przynajmniej w początkowej fazie) zakończą bieg. To właśnie tam pasażerowie PKM przesiądą się do SKM oraz do komunikacji miejskiej. Beneficjentami zwiększonych potoków

pasażerskich będą niewątpliwie znajdujące się w bezpośredniej bliskości biurowce i galerie handlowe. Ponieważ część pasażerów PKM przesiądzie się we Wrzeszczu do SKM, pośrednio zyskiwać będą też inne obiekty handlowe i biurowe znajdujące się w pobliżu stacji istniejącej linii SKM.

Na uwagę rynku nieruchomości zasługują okolice przystanku Strzyża. Przystanek ten znajduje się w bezpośredniej bliskości kampusu uniwersyteckiego oraz dynamicznie rozwijającego się skupiska budynków biurowych. Dzięki dogodnemu skomunikowaniu z linią tramwajową, w znacznej mierze skrócony zostanie czas dotarcia do tychże obiektów, a zatem poprawi się ich dostępność.

Z punktu widzenia nieruchomości komercyjnych, niewielką rolę odegra przystanek Niedźwiednik zlokalizowany w pobliżu Ronda de La Salle'a. Także w przypadku inwestycji mieszkaniowych znaczenie tego przystanku dla lokalnego rynku wydaje się stosunkowo niewielkie. Może się to jednak zmienić po wejściu w życie procedowanego obecnie planu miejscowego dla tego rejonu.

O ile linia PKM bezsprzecznie ułatwi dotarcie do Wrzeszcza i Oliwy mieszkańcom Górnego Tarasu, jej wpływ na wykreowanie nowych lokalizacji dla nieruchomości komercyjnych na Dolnym Tarasie będzie ograniczony. Wynika to z faktu, że obszar ten już od wielu lat jest kluczowy dla deweloperów powierzchni biurowych i handlowych, a PKM jedynie wzmocni dynamikę jego rozwoju zapewniając łatwy i szybki dojazd. Nie będąc czynnikiem inicjującym te zmiany, w zauważalny sposób podniesie jednak rangę tej lokalizacji.

Odcinek II

Ze względu na ukształtowanie powierzchni oraz dużą deniwelację, na odcinku pomiędzy przystankami Brętowo i Kiełpinek, PKM charakterem przypomina niemal kolej podgórską. Strome wzgórza morenowe od dawna stanowiły naturalną barierę rozwoju miasta i budownictwa, a gęstość zaludnienia należy tu do najrzadszych w aglomeracji. Obecnie jednak, tereny położone między obwodnicą a Dolnym Tarasem stają się przedmiotem zainteresowania deweloperów mieszkaniowych, na co niemały wpływ ma właśnie budowa PKM.

W szczególności przystanki Jasień i Kiełpinek otwierają drogę do ekspansji inwestycji mieszkaniowych na dotychczas mało dostępnych terenach. Można przewidywać, że cały pas terenu położony na południe od linii PKM od osiedla Wiszące Ogrody w kierunku zbiornika Wróbla Staw i ulicy Myśliwskiej zostanie zabudowany zespołami mieszkaniowymi o charakterze zbliżonym do obecnie realizowanych, czyli niewielkimi, 4-5 kondygnacyjnymi budynkami wielorodzinnymi. Pojawia się także zapewne pomysły zainwestowania na terenie położonym na północ od linii kolejowej w sąsiedztwie stacji Kiełpinek. Można także spodziewać się działań przekształcających tereny zajmowane przez liczne w rejonie Jasienia ogródki działkowe na tereny zabudowy jedno- lub wielorodzinnej.

Znaczenie przystanku Brętowo trzeba oceniać w kontekście wielu zmian w zakresie obsługi komunikacyjnej osiedla Piecki-Migowo. Będzie to, oprócz PKM, także nowa linia tramwajowa dochodząca do stacji PKM, oraz nowe inwestycje zmieniające układ drogowy. Znacznie zwiększy to atrakcyjność lokalizacji w ramach osiedla, w którym można spodziewać się nowych inwestycji uzupełniających dawną osiedlową zabudowę. Drugim efektem będzie dogęszczanie istniejącej zabudowy jednorodzinnej w rejonie

Matemblewa, nie tylko domami jednorodzinymi, ale także małymi domami mieszkalnymi (4-mieszkaniowymi willami miejskimi).

Potencjał tego odcinka dla inwestycji komercyjnych jest ograniczony. Wynika to z trudnych warunków terenowych, słabo rozwiniętej sieci drogowej, oraz niewielkiej liczby mieszkańców. Niewątpliwym beneficjentem będzie jednak Centrum Handlowe Auchan Gdańsk, które znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku PKM Kiełpiniek oraz węzła przesiadkowego (z parkingiem Park & Ride), z którego skorzystać będą mogli także jadący obwodnicą kierowcy.

Odcinek III

Obszary położone za Obwodnicą Trójmiasta będą w naszej ocenie największym beneficjentem budowy PKM. Jednym z kluczowych celów projektu miało być zapewnienie dogodnego połączenia lotniska z Wrzeszczem. Równoczesnym efektem tych działań będzie także wzrost atrakcyjności terenów położonych wokół portu lotniczego.

Rozwój PKM umocni pozycję okolic Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy patrząc z perspektywy rynku nieruchomości biurowych. W planach pozostaje m.in. tzw. Gdańsk Airport City czyli rozbudowa infrastruktury biznesowej w okolicy portu lotniczego. Ze względu na planowaną skalę przedsięwzięcia zostało ono podzielone na kilka faz realizacji. PKM to także znaczne udogodnienie dla firm już działających w tej okolicy – m.in. jednemu z największych pracodawców z branży IT w mieście – firmie Intel, która cały czas rozrasta się. PKM będzie również wartością dodaną dla innych budynków biurowych znajdujących się przy lotnisku takich jak np. BCB Business Park czy biurowiec SKAT, które dzięki poprawieniu dostępności zyskają w oczach najemców.

Wzdłuż obwodnicy istnieje także wielki potencjał dla inwestycji w nieruchomości magazynowo-przemysłowe. Wprowadzie największe skupiska tego typu obiektów w Trójmieście znajdują się obecnie znacznie dalej na południe od budowanej linii PKM, jednak także w okolicach lotniska są zlokalizowane rozległe grunty inwestycyjne, odpowiednie dla tego typu przedsięwzięć. Dostęp do przystanków PKM w okolicy może być więc argumentem dla firm logistycznych lub produkcyjnych poszukujących pracowników.

Znaczenie trzeciego odcinka PKM dla rynku mieszkaniowego będzie rozłożone zarówno w czasie jak i przestrzeni. Pojawienie się nowych miejsc pracy w rejonie lotniska będzie sprzyjać w pierwszej kolejności budowie nowych domów jednorodzinnych lub osiedli domów w rejonie Matarni i Kokoszek, ale w dalszej kolejności także zespołów domów wielorodzinnych, zwłaszcza w sąsiedztwie już istniejących osiedli.

Odcinek IV

Równoległe do realizowanej obecnie rewitalizacji Kolei Kokoszkowskiej, trwają prace nad przystosowaniem do ruchu aglomeracyjnego linii kolejowej nr 201, która łączy Gdynię Główną Osobową z Kartuzami, i dalej, z Kościerzyną. Docelowo, pociągi aglomeracyjne miałyby zapewnić transport z Gdyni, przez lotnisko w Gdańsku do Wrzeszcza, oraz zapewnić wygodny dojazd do Trójmiasta dla mieszkańców Kaszub.

Niezależnie od przyjętej docelowej organizacji ruchu na tym odcinku, wyszczególnić można kilka obszarów, które w największym stopniu odczują wpływ PKM na rynek nieruchomości.

Z punktu widzenia nieruchomości komercyjnych zyskają niewątpliwie okolice planowanego przystanku Stadion w Gdyni, które już dziś są obszarem o największej koncentracji inwestycji biurowych (Łużycka Office Park, Pomorski Park Naukowo-Technologiczny czy realizowany aktualnie park biurowy Tensor), handlowych (Centrum Riviera) i sportowych (Stadion Miejski, MOSiR, Gdynia Arena, Narodowy Stadion Rugby)

Po otwarciu stacji Gdańsk Osowa również na obszarze tej dzielnicy można będzie spodziewać się wzrostu liczby budowanych nieruchomości mieszkaniowych, zwłaszcza w rejonie położonym pomiędzy ulicą Koziarozcza i linią kolejową. Wzrośnie także zainteresowanie terenami położonymi po zachodniej stronie Jeziora Wysockiego. Wydaje się, że otwarcie PKM pomoże przywrócić Osowej jej dawną atrakcyjność.

Z kolei stacja Karwiny usprawni dojazd do centrum Gdyni, do lotniska i do Wrzeszcza mieszkańcom Wielkiego Kacka, który już dziś jest atrakcyjnym obszarem koncentrującym nową zabudowę mieszkaniową.

Wart podkreślenia jest także fakt, że dzięki zrewitalizowanej linii 201 Gdynia uzyska bezpośredni, szybki dostęp do lotniska w Rębiechowie, co będzie stanowić atrakcyjną alternatywę dla innych form komunikacji na tym odcinku.

Wnioski Końcowe



Pomorska Kolej Metropolitalna będzie czynnikiem integrującym pozostałe środki transportu w Trójmieście, w szczególności transport szynowy. Wzmocniona zostanie rola stacji Wrzeszcz jako punktu przesiadkowego o zasięgu aglomeracyjnym, a dodatkowe potoki pasażerów PKM zasila istniejące środki transportu, w tym SKM, zwiększając dostępność komunikacyjną nieruchomości położonych wzdłuż tej linii,



Nowe przystanki wygenerują nowe lokalizacje dla inwestycji w nieruchomości mieszkaniowe i komercyjne (przystanki Matarnia, Kiełpiniek, Jasień, Brętowo) oraz wzmocnią siłę oddziaływania już istniejących skupisk nieruchomości komercyjnych (Wrzeszcz, Strzyża, Kiełpiniek, Port Lotniczy, Rębiechowo, Gdynia Stadion),



PKM zwiększy siłę oddziaływania Trójmiasta w południowo-zachodniej części aglomeracji oraz w powiatach kartuskim i kościerskim, wpływając na rozwój tamtejszego rynku nieruchomości oraz zwiększając dopływ pracowników z rubieży aglomeracji do centrum,



PKM przyczyni się do zmniejszenia obciążenia Trójmiasta ruchem kołowym stanowiąc realną alternatywę dla samochodu na osi Wschód-Zachód. Dzięki efektowi nowości, szybkości przejazdu i niezawodności ma szansę zachęcić większą grupę ludzi do przesiadki do komunikacji publicznej.



Współautorzy:

reas


Invest
in Pomerania

JLL	JLL	REAS	Invest in Pomerania
Magdalena Reńska Associate Director Head of Office, Gdańsk ul. Kaprów 19/28 80-316 Gdańsk Tel. +48 58 350 6262 Mob 48 602 116 816 magdalena.renska@eu.jll.com	Jan Jakub Zombirt Senior Research Analyst Research & Consultancy ul. Królewska 16 00-103 Warszawa Tel. +48 22 318 0105 Fax +48 22 318 0099 jan.zombirt@eu.jll.com	Katarzyna Kuniewicz Dyrektor Zespół Badań i Analiz Rynku ul. Belwederska 9/103 00-761 Warszawa Tel. +48 22 380 2125 Fax +48 22 380 2101 katarzyna.kuniewicz@reas.pl	Magdalena Piechota-Sieczkowska Samodzielny Specjalista ul. Arkońska 61 80-387 Gdańsk Tel. +48 58 32 33 254 Fax +48 58 30 11 341 magdalena.piechota- sieczkowska@investinpomerania.pl

bazabiur.pl

magazyny.pl

jll.pl

Jones Lang LaSalle

© 2015 Jones Lang LaSalle IP, Inc. All rights reserved. The information contained in this document is proprietary to Jones Lang LaSalle and shall be used solely for the purposes of evaluating this proposal. All such documentation and information remains the property of Jones Lang LaSalle and shall be kept confidential. Reproduction of any part of this document is authorized only to the extent necessary for its evaluation. It is not to be shown to any third party without the prior written authorization of Jones Lang LaSalle. All information contained herein is from sources deemed reliable; however, no representation or warranty is made as to the accuracy thereof.