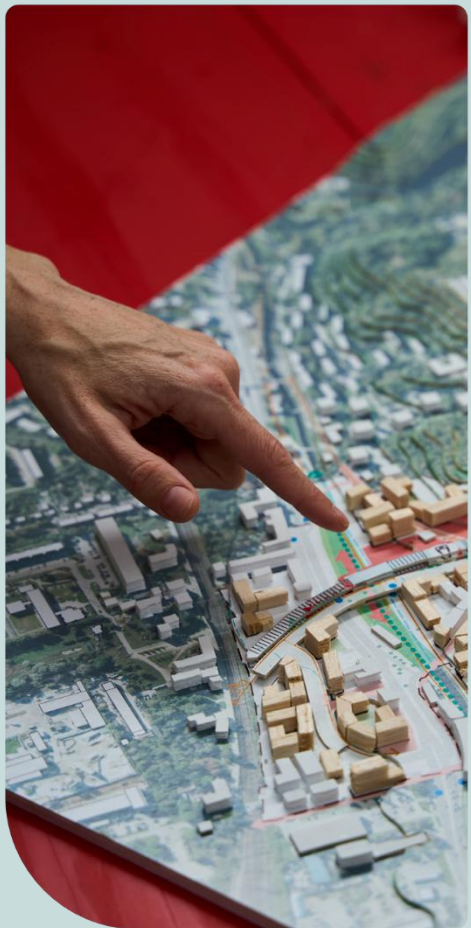




Raport z konsultacji społecznych cz. II

Masterplan Gdańsk Nowe Południe

2026-07-24

Zamawiający



InvestGDA
Gdańska
Agencja Rozwoju
Gospodarczego



Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.

ul. Żeglowa 11
80-560 Gdańsk

**Agencja Rozwoju
Pomorza S.A.**



Spółka Samorządu
Województwa Pomorskiego

Agencja Rozwoju Pomorza S.A.

al. Grunwaldzka 472D
80-309 Gdańsk

Wykonawca



A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

A2P2 architecture&planning

ul. Pileckiego 8/3
80-225 Gdańsk

KCAP

KCAP B.V.

Piekstraat 27
3071 E Rotterdam
Niderlandy

Autorzy opracowania

Łukasz Pancewicz – kierownik projektu

Konrad Korzistka – koordynator projektu

Ksenia Orlova – koordynator konsultacji społecznych

Monika Arczyńska

Alicja Kulpa

Dawid Pesta

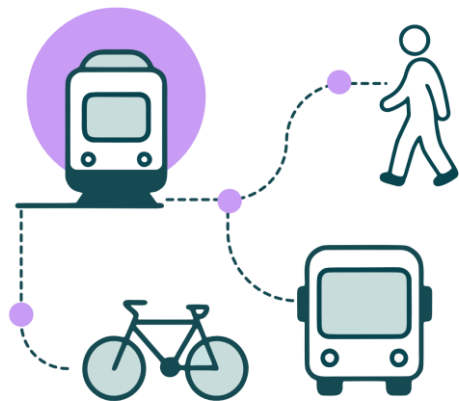
Michał Plenikowski

Marcelina Rudzińska

Spis treści

Główne wnioski i rekomendacje po konsultacjach wstępnej koncepcji urbanistycznej.....	4	Spotkania otwarte i punkty konsultacyjne.....	15	Wyniki ankiety przestrzennej.....	32
Wprowadzenie.....	5	Cel i formuła spotkań oraz punktów konsultacyjnych	16	Informacje o ankiecie	33
Cel i zakres opracowania	5	Spotkanie otwarte nr 1.....	17	Przestrzenna analiza odpowiedzi	34
Opis przedsięwzięcia	5	Spotkanie otwarte nr 2	21	Pytania z przybliżeniem	37
Organizacja i metodologia procesu konsultacyjnego.....	6	Punkt konsultacyjny nr 1.....	24	Przystanek Gdańsk Oruńskie Przedmieście.....	38
Zakres raportu.....	6	Punkt konsultacyjny nr 2.....	25	Park pod estakadą.....	39
Podstawy formalne i organizacyjne.....	6	Punkt konsultacyjny nr 3	26	Przystanek Gdańsk Chełm	40
Identyfikacja interesariuszy.....	6	Punkt konsultacyjny nr 4	28	Przystanek Gdańsk Orunia Górna.....	41
Narzędzia konsultacyjne	7	Rozmowy z interesariuszami	30	Przystanek Gdańsk Orunia Górna.....	42
Harmonogram II etapu procesu partycypacji.....	8	Rozmowy z przedstawicielami Rad Dzielnic.....	30	Przystanek Gdańsk Maćkowy.....	43
Kanały informacyjne.....	9	Najważniejsze zagadnienia zgłaszane przez uczestników konsultacji.....	31	Przystanek Gdańsk Łostowice.....	44
Wydarzenia plenerowe.....	11			Przystanek Gdańsk Kowale.....	45
Festyn dzielnicowy Orunia Górna-Gdańsk Południe.....	11			Park linearny.....	46
Wydarzenie New Mobility Experience	14			Profil respondentów.....	47
				Analiza komentarzy otwartych.....	48
				Podsumowanie procesu konsultacji.....	50
				Rekomendacje wynikające z konsultacji społecznych.....	50
				Rekomendacje lokalizacyjne dla poszczególnych rejonów przystankowych.....	53
				Uwagi wymagające koordynacji poza masterplanem.....	55

Główne wnioski i rekomendacje po konsultacjach wstępnej koncepcji urbanistycznej



Doprecyzowanie powiązań z PKM Południe

Czytelne pokazanie rzeczywistych dojeżdżających pieszych, tras rowerowych oraz powiązań z komunikacją autobusową i tramwajową.



Weryfikacja skali i intensywności zabudowy przy przystankach

Dostosowanie wysokości i intensywności zabudowy do lokalnego kontekstu oraz charakteru istniejącej zabudowy.



Wzmocnienie programu usługowego centrów lokalnych

Uzupełnienie programu usługowego przy przystankach o usługi codzienne, handel, funkcje społeczne i publiczne.



Wzmocnienie roli zieleni i retencji

Nadanie priorytetu dla terenów zieleni, parków linearnych, dolin potoków i retencji przy projektowaniu nowej zabudowy.



Wyważenie rozwiązań drogowych i parkingowych

Doprecyzowanie kwestii związanych z obsługą drogową, zasad parkowania, Kiss&Ride, Park&Ride oraz parkingów rowerowych.



Projektowanie funkcjonalnych przestrzeni publicznych

Kształtowanie żywych przestrzeni publicznych, zachęcających do korzystania z nich oraz funkcjonujących niezależnie od pory dnia i roku.



Aktywizacja rejonów wymagających przekształceń

Poprawa funkcjonowania rejonów problemowych poprzez wprowadzenie aktywnych funkcji oraz wzmocnienie bezpieczeństwa.



Projektowanie z uwzględnieniem rzeczywistej dostępności

Projektowanie przestrzeni z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz różnych grup wiekowych i grup aktywności.

Wprowadzenie

Cel i zakres opracowania

Niniejszy raport stanowi podsumowanie **II etapu procesu partycypacji społecznej**, prowadzonego w ramach prac nad Masterplanem Gdańsk Nowe Południe. Głównym celem tego etapu było zebranie opinii, uwag i obserwacji mieszkańców oraz interesariuszy dotyczących wstępnej koncepcji urbanistycznej dla obszaru południowych dzielnic Gdańska.

Zebrane informacje dotyczą przede wszystkim oceny zaproponowanych kierunków rozwoju przestrzennego, lokalizacji i programu centrów lokalnych, rozwiązań w zakresie mobilności pieszej, rowerowej i transportu publicznego, kształtowania przestrzeni publicznych i terenów zieleni, a także skali i charakteru przyszłej zabudowy w otoczeniu planowanych przystanków kolejowych.

Wyniki procesu partycypacji stanowią podstawę do sformułowania **wniosków i rekomendacji projektowych**, które zostaną wykorzystane w dalszym dopracowaniu koncepcji urbanistycznej.

W przypadku południowych dzielnic Gdańska, które w ostatnich latach rozwijają się bardzo dynamicznie, dialog z mieszkańcami i przedstawicielami lokalnych społeczności ma szczególne znaczenie. Pozwala lepiej dopasować przyszłe rozwiązania urbanistyczne do codziennych potrzeb użytkowników tego obszaru oraz do specyfiki poszczególnych dzielnic.

Opis przedsięwzięcia

Podstawowe informacje o opracowaniu

Przedmiotem opracowania jest przygotowanie Masterplanu Gdańsk Nowe Południe, czyli koncepcji zagospodarowania terenów położonych w południowej części miasta w otoczeniu planowanej linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Południe (**PKM Południe**). Celem opracowania jest określenie kierunków rozwoju przestrzennego, funkcjonalnego i komunikacyjnego tego obszaru.

Za prace nad masterplanem odpowiada konsorcjum firm **A2P2 architecture&planning** oraz **KCAP**, działające na zlecenie **Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego** oraz **Agencji Rozwoju Pomorza**.

Opracowanie ma charakter koncepcyjny i służy wskazaniu możliwych kierunków przekształceń przestrzennych, w tym rozwoju usług, przestrzeni publicznych, zieleni, powiązań pieszych i rowerowych oraz nowych form zabudowy. Masterplan nie jest dokumentem prawa miejscowego, ale może stanowić podstawę do dalszych prac planistycznych, projektowych i inwestycyjnych.

Lokalizacja i zakres przestrzenny opracowania

Opracowanie obejmuje tereny położone w południowych dzielnicach Gdańska, w rejonie planowanych przystanków PKM Południe. Analizy prowadzone są w dwóch skalach: w bezpośrednim otoczeniu stacji oraz w szerszym obszarze, obejmującym ich dostępność pieszą i rowerową.

Planowana linia PKM Południe stanowi kluczowy element układu transportowego dla tej części miasta. Masterplan analizuje możliwości kształtowania nowych funkcji miejskich w otoczeniu przyszłych przystanków kolejowych, w tym lokalizacji usług, przestrzeni publicznych, terenów zieleni oraz zabudowy mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej. Szczegółne znaczenie ma powiązanie planowanych przystanków z istniejącymi osiedlami, lokalnymi centrami, układem ulic, ciągami pieszymi i rowerowymi oraz terenami otwartymi.

Organizacja i metodologia procesu konsultacyjnego

Zakres raportu

Raport obejmuje podsumowanie działań przeprowadzonych w ramach II etapu konsultacji społecznych dotyczących Masterplanu Gdańsk Nowe Południe. Etap ten był poświęcony prezentacji wstępnej koncepcji urbanistycznej oraz zebraniu opinii mieszkańców, przedstawicieli lokalnych społeczności, rad dzielnic, instytucji i innych interesariuszy na temat zaproponowanych kierunków rozwoju obszaru.

W raporcie przedstawiono przebieg działań konsultacyjnych, zastosowane metody zbierania opinii oraz najważniejsze uwagi, postulaty i wnioski zgłoszone przez uczestników. Szczególną uwagę poświęcono ocenie zaproponowanych rozwiązań w zakresie lokalizacji i programu centrów lokalnych, powiązań pieszych i rowerowych, transportu publicznego, przestrzeni publicznych, terenów zieleni, skali i charakteru zabudowy oraz relacji projektowanych przekształceń z istniejącą strukturą dzielnic.

Zebrane opinie zostały uporządkowane tematycznie i stanowią podstawę do sformułowania wniosków projektowych. Będą one wykorzystywane w dalszych pracach nad dopracowaniem koncepcji urbanistycznej Masterplanu Gdańsk Nowe Południe.

W części mapowej raportu wykorzystano dane przestrzenne opracowane na potrzeby masterplanu oraz dane otwarte, w szczególności dane z Geoportalu i OpenStreetMap.

Podstawy formalne i organizacyjne

Proces konsultacji społecznych został przeprowadzony w ramach prac nad opracowaniem Masterplanu Gdańsk Nowe Południe. Konsultacje stanowią element procesu przygotowania koncepcji zagospodarowania obszaru w otoczeniu planowanej linii PKM Południe. Podstawę realizacji zadania stanowiła umowa nr DKR/1/2026 z dnia 14.01.2026 r. na wykonanie prac projektowych dotyczących opracowania masterplanu.

Za przygotowanie i przeprowadzenie procesu partycypacji odpowiada zespół zaangażowany w prace projektowe nad masterplanem, tj. **A2P2 architecture&planning**. Proces ten jest prowadzony przy wsparciu **Miasta Gdańska** oraz **Samorządu Województwa Pomorskiego**.

Identyfikacja interesariuszy

W celu przeprowadzenia procesu partycypacji zaktualizowano listę interesariuszy z I etapu konsultacji, która obejmuje różnorodne typy organizacji i podmiotów. W liście tej uwzględniono m.in. następujące kategorie: aktywiści, grupy nieformalne, jednostki edukacyjne, jednostki miejskie, instytucje kultury, media, organizacje pozarządowe, przedsiębiorcy, rady dzielnic, radni miasta, wspólnoty i spółdzielnie mieszkaniowe, organizacje religijne oraz przedstawiciele administracji publicznej.

Jedną z głównych grup interesariuszy są mieszkańcy dzielnic położonych w obszarze objętym opracowaniem oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie, w tym również mieszkańcy sąsiednich gmin. Ich opinie i doświadczenia dotyczące codziennego funkcjonowania obszaru były zbierane podczas spotkań otwartych, w ramach punktów konsultacyjnych oraz online za pomocą ankiety przestrzennej [geoankiety].

Narzędzia konsultacyjne

W II etapie konsultacji zastosowano kilka uzupełniających się metod zbierania opinii. Ich celem było umożliwienie uczestnikom zapoznania się z wstępną koncepcją urbanistyczną oraz przekazania uwag zarówno w formie bezpośredniej rozmowy, jak i poprzez narzędzia ankietowe.

Podstawowym narzędziem były otwarte spotkania konsultacyjne z mieszkańcami i interesariuszami. Podczas spotkań przedstawiono główne założenia masterplanu oraz wstępną koncepcję urbanistyczną, w tym propozycje dotyczące rozwoju centrów lokalnych, powiązań pieszych i rowerowych, układu przestrzeni publicznych, terenów zieleni oraz zabudowy w otoczeniu planowanych przystanków PKM Południe. Spotkania umożliwiły bezpośrednią rozmowę z uczestnikami, wyjaśnienie założeń projektowych oraz zebranie komentarzy dotyczących poszczególnych elementów koncepcji.

Uzupełnieniem spotkań były punkty konsultacyjne, które pozwalały na indywidualne rozmowy z mieszkańcami i użytkownikami obszaru. Taka forma umożliwiła bardziej szczegółowe omówienie konkretnych lokalizacji, codziennych problemów komunikacyjnych, potrzeb związanych z usługami, zielenią i przestrzeniami publicznymi oraz ocenę zaproponowanych rozwiązań w odniesieniu do doświadczeń poszczególnych osób.

Ważnym elementem działań informacyjnych był również udział zespołu projektowego w wydarzeniu plenerowym. Obecność podczas festynu umożliwiła dotarcie do mieszkańców w mniej formalnej formule, poza standardowym trybem spotkań konsultacyjnych. Uczestnicy mogli zapoznać się z podstawowymi założeniami masterplanu, porozmawiać z przedstawicielami zespołu projektowego oraz przekazać swoje uwagi dotyczące kierunków rozwoju południowych dzielnic Gdańska.

W ramach działań informacyjnych zorganizowano także spotkanie prasowe z udziałem przedstawicieli mediów oraz Prezydent Miasta Gdańska Aleksandry Dulkiejewicz. Spotkanie służyło przedstawieniu głównych założeń wstępnej koncepcji urbanistycznej, omówieniu celu prowadzonych konsultacji oraz poinformowaniu opinii publicznej o możliwościach udziału w procesie.

Dodatkowym narzędziem zbierania opinii była geoankieta. Jej celem było pozyskanie ocen i komentarzy dotyczących wybranych elementów wstępnej koncepcji urbanistycznej w powiązaniu z konkretnymi miejscami na mapie. Uczestnicy mogli odnieść się do zaproponowanych rozwiązań przestrzennych, wskazać elementy wymagające korekty oraz ocenić, w jakim stopniu koncepcja odpowiada na potrzeby codziennego funkcjonowania w obszarze opracowania.

Łącznie w ramach II etapu konsultacji zebrano opinie przekazane podczas spotkań otwartych, punktów konsultacyjnych oraz za pośrednictwem geoankiety. Zebrany materiał został przeanalizowany i uporządkowany tematycznie, a następnie wykorzystany do sformułowania wniosków dla dalszych prac projektowych.

Harmonogram II etapu procesu partycypacji



Kanały informacyjne

Informacje o procesie partycypacji były rozpowszechniane przy wykorzystaniu różnych kanałów komunikacji, przede wszystkim narzędzi cyfrowych. Informacje o procesie publikowano w mediach społecznościowych projektu oraz zespołu projektowego, a także przekazywano je za pośrednictwem rad dzielnic i lokalnych grup mieszkańców.

Już w poprzednim procesie partycypacji ruszyła strona internetowa projektu, zawierająca aktualne informacje o konsultacjach oraz materiały informacyjne, a także wyniki działań partycypacyjnych, w tym raporty.

W celu dotarcia do szerszego grona odbiorców przygotowano także materiały wideo oraz artykuły informacyjne opublikowane w regionalnych mediach, m.in. na portalu trojmiasto.pl oraz w prasie lokalnej, w tym w Dzienniku Bałtyckim.

Przed każdym spotkaniem otwartym publikowano również posty przypominające w mediach społecznościowych projektu oraz Wykonawcy, informujące o zbliżającym się wydarzeniu.

Dodatkowo przygotowano plakaty informacyjne, które zostały rozwieszone na tablicach ogłoszeń oraz w przestrzeni publicznej w dzielnicach objętych konsultacjami.



Ogłoszenie o spotkaniu na stronie Facebook Gdańsk Nowe Południe



Filmik na YouTube, dołączony do geoankiety



Strona internetowa projektu nowepoludnie.pl/konsultacje



Plakat informacyjny na festynie sąsiedzkim

FAKTY I OPINIE • WIADOMOŚCI

Jak zagospodarować tereny wzdłuż PKM Południe? Ruszają kolejne spotkania konsultacyjne

Krzysztof Koprowski

12 czerwca 2026, godz. 07:00

▶ Słuchaj

Opinie (131)

NAJNOWSZY ARTYKUŁ NA TEN TEMAT

↳ Pokazali pierwszą wizję PKM Południe. Teraz czas na opinie mieszkańców

PRZYSTANEK PKM TRAKT ŚW. WOJCIECHA - wizja zagospodarowania



Wizja zagospodarowania terenów przy przystanku PKM Oruńskie Przedmieście przygotowana jeszcze przed rozpoczęciem konsultacji społecznych.
mat. prasowe

Z początkiem przyszłego tygodnia rusza kolejny etap konsultacji społecznych w sprawie zagospodarowania terenów wzdłuż planowanej linii PKM Południe. Mieszkańcy oceniają rozwiązania urbanistyczne, które przygotowano na podstawie wcześniejszych rozmów. Uwagi będzie można przekazać na spotkaniach oraz za pomocą ankiety internetowej.

Artykuł o konsultacjach na trojmiasto.pl

FAKTY I OPINIE • WIADOMOŚCI

Pokazali pierwszą wizję PKM Południe. Teraz czas na opinie mieszkańców

Karolina Wirkus

16 czerwca 2026, godz. 15:00

▶ Słuchaj

Opinie (146)



Wstępna koncepcja urbanistyczna wzdłuż PKM Południe wykonana m.in. przez pracownię A2P2.
fot. Trojmiasto.pl

Zaprezentowano pierwszą wersję koncepcji urbanistycznej dla terenów wzdłuż planowanej linii PKM Południe. To kolejny etap prac nad masterplanem Gdańsk Nowe Południe, który ma wyznaczyć kierunki rozwoju tej części miasta. Teraz rozpoczyna się następna faza konsultacji społecznych.

Artykuł po prezentacji prasowej na trojmiasto.pl

10

Wydarzenia plenerowe

Festyn dzielnicowy Orunia Górna-Gdańsk Południe

W dniu 31.05.2026 r. zespół projektowy wziął udział w festynie dzielnicowym Orunia Górna-Gdańsk Południe. Wydarzenie miało charakter informacyjny i promocyjny, a jego głównym celem było ogłoszenie rozpoczęcia II etapu konsultacji społecznych dotyczących Masterplanu Gdańsk Nowe Południe.

Podczas festynu mieszkańcom przedstawiano podstawowe informacje o projekcie, jego zakresie przestrzennym oraz dalszym harmonogramie konsultacji. Na tym etapie nie prezentowano jeszcze wstępnej koncepcji urbanistycznej. Przedstawiono natomiast wyniki poprzedniego etapu konsultacji, wskazując najważniejsze tematy, potrzeby i problemy zgłaszane wcześniej przez mieszkańców.

Istotnym elementem wydarzenia było upowszechnienie informacji o planowanych formach udziału w konsultacjach. Mieszkańcom przekazywano informacje o terminach i lokalizacjach spotkań otwartych oraz punktów konsultacyjnych, a także o możliwości udziału w ankiecie. Rozdawano ulotki informacyjne i zachęcano do dalszego śledzenia procesu.

Stoisko konsultacyjne zostało przygotowane w formule otwartej i dostępnej dla różnych grup wiekowych. Wykorzystano materiały graficzne, plansze, mapy oraz elementy interaktywne, które ułatwiały rozmowę o projekcie. Przygotowano także plenerowe aktywności i zabawki edukacyjno-artystyczne, dzięki którym najmłodsi mieszkańcy mogli w prosty sposób zapoznać się z tematyką masterplanu.

Za pomocą instalacji artystycznej, określanej roboczo jako „mapa myśli”, zbierano pomysły mieszkańców dotyczące tego, co powinno pojawić się w projekcie. Uczestnicy mogli zapisywać swoje propozycje w kilku obszarach tematycznych, dotyczących m.in. przestrzeni publicznych, usług, zieleni i rekreacji oraz transportu. Działanie to pozwoliło w przystępnej formie pozyskać głosy zarówno dorosłych, jak i najmłodszych mieszkańców. Wśród najczęściej powtarzających się postulatów pojawiały się potrzeby związane z realizacją Parku Przemian, budową basenu, rozwojem miejsc rekreacji i sportu, poprawą transportu publicznego oraz uzupełnieniem oferty usług lokalnych. W działaniu uczestniczyli zarówno dorośli, jak i dzieci, których rysunki i pomysły zostały włączone do graficznego podsumowania.

Szczególnie popularnym elementem stoiska była „wykreślanka”, przygotowana z myślą o najmłodszych uczestnikach wydarzenia. Zabawa pozwalała dzieciom w przystępny sposób zapoznać się z projektem oraz podstawowymi pojęciami związanymi z masterplanem, takimi jak konsultacje, transport, usługi, przestrzeń publiczna, zielen czy rekreacja. Dzięki prostej i angażującej formule wykreślanka przyciągała uwagę dzieci i zachęcała je do zatrzymania się przy stoisku. Była również dobrym punktem wyjścia do rozmów z rodzicami i opiekunami o projekcie oraz o dalszych możliwościach udziału w konsultacjach.

Udział w festynie umożliwił dotarcie do osób, które nie mogły uczestniczyć w standardowych spotkaniach konsultacyjnych. Wiele osób podchodziło do punktu spontanicznie, dowiadując się o projekcie, planowanych konsultacjach oraz możliwości zgłoszenia opinii w kolejnych etapach procesu.



Stoisko projektu na festynie



Stoisko projektu na festynie



Wykreślanka – wypełniono dwie plansze i rozdano 20 mniejszych kartek



Układanie „mapy myśli”



Najmłodsi mieszkańcy chętnie brali udział i rozmawiali o swoich potrzebach



Zapoznanie się z zakresem masterplanu

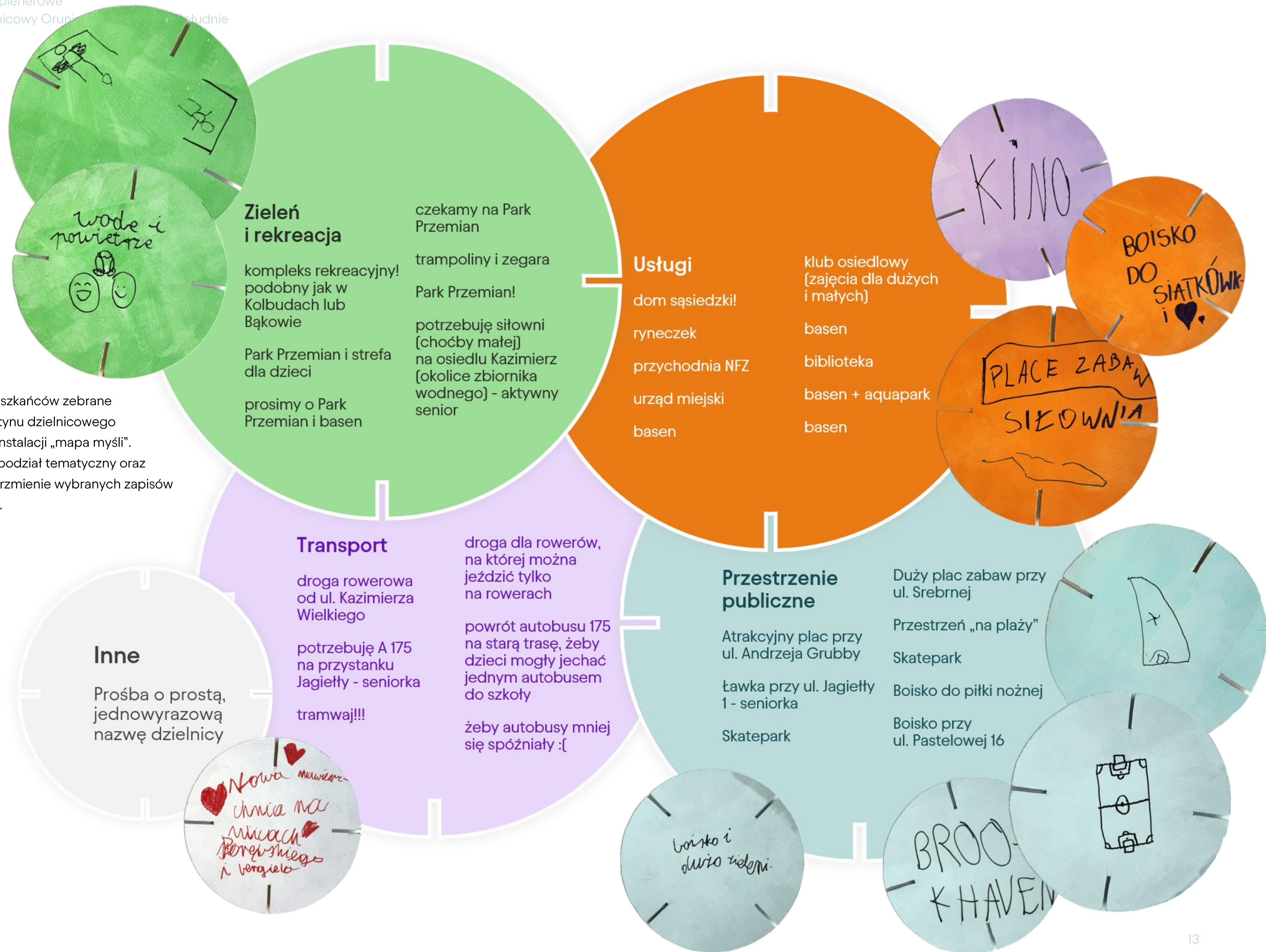


Końcowy efekt „mapy myśli”



Informowanie o starcie kolejnego etapu konsultacji społecznych

Pomysły mieszkańców zebrane podczas festynu dzielnicowego za pomocą instalacji „mapa myśli”. Zachowano podział tematyczny oraz oryginalne brzmienie wybranych zapisów uczestników.



Wydarzenie New Mobility Experience

W dniu 13.06.2026 r. zespół projektowy wziął udział w wydarzeniu pn. New Mobility Experience 2026 Urban Edition Gdańsk. Wydarzenie zostało zorganizowane na Targu Węglowym w Gdańsku w charakterze miasteczka nowej mobilności, gdzie wystawione zostały stanowiska różnych instytucji i firm związanych z mobilnością i komunikacją miejską.

Wydarzenie miało charakter informacyjny i promocyjny, a jego głównym celem było ogłoszenie rozpoczęcia II etapu konsultacji społecznych dotyczących Masterplanu Gdańsk Nowe Południe.



Stanowisko projektu na wydarzeniu

**Spotkania otwarte
i punkty konsultacyjne**

Cel i formuła spotkań oraz punktów konsultacyjnych

Spotkania otwarte i punkty konsultacyjne stanowiły podstawową formę bezpośredniego dialogu z mieszkańcami i interesariuszami w II etapie konsultacji społecznych. Ich głównym celem było przedstawienie wstępnej koncepcji urbanistycznej Masterplanu Gdańsk Nowe Południe oraz zebranie opinii, pytań, postulatów i obaw dotyczących zaproponowanych kierunków rozwoju obszaru.

Podczas spotkań i punktów konsultacyjnych mieszkańcy mogli zapoznać się z materiałami projektowymi, omówić konkretne rozwiązania z członkami zespołu projektowego oraz przekazać uwagi dotyczące zarówno całej koncepcji, jak i wybranych lokalizacji. Rozmowy dotyczyły m.in. planowanych przystanków PKM Południe, lokalnych centrów, usług, zieleni, przestrzeni publicznych, powiązań pieszych i rowerowych, parkowania oraz obsługi komunikacyjnej nowych i istniejących osiedli.

Spotkania otwarte miały przede wszystkim charakter prezentacyjno-dyskusyjny. W ich trakcie przedstawiano główne założenia masterplanu, omawiano proponowane rozwiązania urbanistyczne, a następnie prowadzono rozmowę z uczestnikami. Taka formuła umożliwiała wspólne omówienie najważniejszych tematów oraz zebranie pytań i komentarzy zgłaszanych publicznie przez mieszkańców.

Punkty konsultacyjne miały bardziej indywidualny i bezpośredni charakter. Umożliwiały rozmowę z mieszkańcami w odniesieniu do konkretnych miejsc, codziennych tras, potrzeb lokalnych oraz problemów obserwowanych w sąsiedztwie. Dzięki tej formule możliwe było zebranie bardziej szczegółowych uwag, często wynikających z osobistych doświadczeń użytkowników przestrzeni.

Znaczna część zgłaszanych pytań i komentarzy dotyczyła nie tylko samego masterplanu, ale również planowanej inwestycji PKM Południe oraz powiązanych z nią zagadnień transportowych. W szczególności mieszkańcy pytali o przebieg linii kolejowej, lokalizację przystanków, rozwiązania drogowe, możliwości parkowania, połączenia tramwajowe i autobusowe oraz wpływ planowanych inwestycji na codzienne funkcjonowanie dzielnic.

Tabela 1. Lista spotkań konsultacyjnych wraz z liczbą uczestników

Nr	Data	Miejsce spotkania	Liczba uczestników
1	15.06.2026	Spotkanie otwarte nr 1 Szkoła Podstawowa nr 19	38 osób
2	17.06.2026	Punkt konsultacyjny nr 1 Morska Szkoła Podstawowa na Srebrnej	~ 50 osób
3	20.06.2026	Punkt konsultacyjny nr 2 Park Południowy przy zbiorniku Świętokrzyska 1	~ 34 osoby
4	22.06.2026	Spotkanie otwarte nr 2 Szkoła Podstawowa nr 86	34 osoby
5	26.06.2026	Punkt konsultacyjny nr 3 Przy pętli Łostowice-Świętokrzyska	~ 61 osób
6	27.06.2026	Punkt konsultacyjny nr 4 Przystanek autobusowy Sandomierska	~ 11 osób
7	30.06.2026	Spotkanie dla właścicieli nieruchomości oraz osób zainteresowanych	~ 12 osób
8	01.07.2026	Rada Dzielnic Chełm	10 osób
9	03.07.2026	Sołectwo Kowale	2 osoby



Spotkanie otwarte nr 1



Punkt konsultacyjny nr 1

Spotkanie otwarte nr 1

Liczba uczestników: 38 osób

Spotkanie otwarte w Szkole Podstawowej nr 19 było jednym z głównych działań konsultacyjnych II etapu procesu. W spotkaniu brali udział Prezydent Miasta Gdańska Aleksandra Dulkiewicz, Wiceprezydent Piotr Grzelak oraz Radni Miejscy i Dzielnicy.

Na początku spotkania przedstawiono prezentację, w której omówiono cele projektu, jego znaczenie dla rozwoju południowych dzielnic Gdańska oraz uwarunkowania związane z realizacją linii PKM Południe. Następnie zaprezentowano założenia wstępnej koncepcji urbanistycznej, strategię masterplanu i dalsze kroki.

Spotkanie odbyło się w charakterze warsztatowym, opartym na pracy przy czterech stolikach tematycznych. Uczestnicy pracowali na wydrukach koncepcji urbanistycznej, na których zaznaczali swoje uwagi, spostrzeżenia i propozycje zmian. Prowadzone były również rozmowy przy makiecie.



Prezydent Miasta Gdańska Aleksandra Dulkiewicz i Kierownik projektu Łukasz Pancewicz

Tematy rozmów i najważniejsze wątki

Dostępność piesza i rowerowa do przystanków

Jednym z najważniejszych tematów rozmów była dostępność piesza i rowerowa do planowanych przystanków PKM Południe, zwłaszcza z istniejących osiedli. Mieszkańcy osiedla Orunia Górna, w tym rejonu ulic Konstantyna Dominika, Uranowej i Platynowej, wskazywali na konieczność zapewnienia wygodnych dojazdów do planowanych przystanków Chełm i Oruńskie Przedmieście.

Zwracano uwagę na potrzebę poprawy powiązań pieszych w rejonie ul. Kadmowej, ul. Krzemowej oraz dojazdów pieszych za garażami. Podkreślano, że obecne powiązania są niewystarczające, szczególnie dla osób starszych i osób o ograniczonej mobilności. Wskazano również, że dostęp do przystanku Oruńskie Przedmieście wymaga poprawy, ponieważ obecnie dojście odbywa się m.in. schodami przy ul. Emilii Hoene, co ogranicza dostępność dla części użytkowników z ograniczeniami sprawności ruchowej.

Niektórzy uczestnicy podkreślali, że jeśli dojścia piesze i rowerowe nie będą wygodne, bezpieczne i dostępne, część mieszkańców będzie wybierać samochód jako podstawowy sposób dotarcia do przystanków.

W rejonie przystanku Chełm podkreślono potrzebę zapewnienia dostępności dla osób starszych i osób z niepełnosprawnościami z okolicznych osiedli w rejonie ulic Uranowej, Krzemowej i Platynowej do przystanku oraz wykorzystania potencjału istniejącej zieleni.

Układ drogowy, dojazdy do osiedli i relacje skątne

Znaczną część rozmów poświęcono układowi drogowemu oraz wpływowi planowanych inwestycji na codzienne dojazdy mieszkańców istniejących osiedli. Pytano o szczegółowe rozwiązania techniczne projektowanych dróg, ich szerokości, przekroje oraz przebieg.

Szczególnie istotnym wątkiem była potrzeba utrzymania wszystkich relacji skątnych na skrzyżowaniu ulic Świętokrzyskiej i Kazimierza Sosnkowskiego. Mieszkańcy obawiali się, że przebudowa układu drogowego może pogorszyć warunki dojazdu do istniejących osiedli, zwłaszcza w rejonie Oruni Górnej.

Wskazywano również na potrzebę realizacji nowego połączenia drogowego w ramach ul. Nowej Kadmowej oraz pytano o możliwość budowy drugiej jezdni ul. Małomiejskiej i zachowanie rezerwy terenowej pod jej ewentualną realizację. Pojawiały się także pytania dotyczące wysokości projektowanej estakady, jej wpływu na istniejący układ drogowy oraz możliwości prowadzenia tras rowerowych w sąsiedztwie lub pod estakadą.

Parkowanie i parkingi przy przystankach

Ważnym tematem była kwestia parkowania w rejonie przystanków oraz przy nowych inwestycjach. Mieszkańcy pytali, czy przewidziano budowę parkingów, w jakich lokalizacjach mogłyby one powstać oraz jak zostanie rozwiązany dostęp do przystanków PKM Południe dla mieszkańców Maćkowych, Kowal i Oruni Górnej.

W przypadku likwidacji obecnego parkingu przy pętli tramwajowej wskazywano potrzebę zapewnienia ogólnodostępnych miejsc postojowych przy przystanku Orunia Górna lub utworzenia nowego parkingu Park&Ride. Jednocześnie podkreślano, że dla nowej zabudowy mieszkaniowej i usługowej należy zapewnić odpowiednią liczbę miejsc postojowych. Pojawiały się również obawy związane ze zmniejszeniem wskaźników parkingowych po wybudowaniu PKM Południe.

Transport publiczny, tramwaj i powiązania z PKM Południe

W rozmowach podkreślano potrzebę dobrego powiązania planowanej linii PKM Południe z istniejącym i przyszłym systemem transportu publicznego. Wskazywano, że sama realizacja kolei nie rozwiąże problemów dostępności, jeśli nie zostanie uzupełniona o sprawne połączenia autobusowe, tramwajowe, piesze i rowerowe. W rejonie Oruni Górnej zaznaczono potrzebę przedłużenia tramwaju w kierunku Maćkowych.

Pojawił się postulat przedłużenia tramwaju w kierunku Maćkowych oraz uwaga dotycząca izolacji komunikacyjnej Maćkowych. Wskazywano również na niewystarczającą obsługę komunikacją autobusową rejonów Maćkowych, Borkowa i Oruni Górnej.

Część uczestników wyrażała obawy, że PKM Południe może poprawić dostępność przede wszystkim mieszkańcom Kowal i gmin ościennych, natomiast mieszkańcom Oruni Górnej przynieść dodatkowe utrudnienia, zwłaszcza w zakresie dojazdów samochodowych i zmian w układzie drogowym.

Zieleń, dolina Potoku Oruńskiego i retencja

Uczestnicy spotkania wielokrotnie podkreślali potrzebę ochrony i wzmacniania terenów zieleni. W odniesieniu do doliny Potoku Oruńskiego zgłaszano postulat wykluczenia zabudowy na stokach doliny oraz utworzenia nowych terenów zieleni urządzonej. Wskazywano również na potrzebę większej ilości zieleni w projektowanej zabudowie, zwłaszcza od południowej strony przystanku Chełm.

W rejonie zbiornika Augustowska mieszkańcy postulowali zachowanie naturalnego charakteru zieleni, przy jednoczesnym zapewnieniu poczucia bezpieczeństwa użytkowników. Uczestnicy pytali, czy planowany zbiornik retencyjny poprawi sytuację w zakresie retencji na tym obszarze. Podkreślano także potrzebę projektowania zieleni jako zieleni retencyjnej, wspierającej gospodarowanie wodami opadowymi.

W rozmowach pojawił się również problem gromadzenia się wody podczas intensywnych opadów w rejonie ul. Madalińskiego.

Skala, wysokość i lokalizacja nowej zabudowy

Kwestia nowej zabudowy była jednym z najczęściej komentowanych tematów. Mieszkańcy wyrażali obawy dotyczące nadmiernej intensywności i gęstości zabudowy, szczególnie w rejonie Oruni Górnej oraz w sąsiedztwie istniejących osiedli.

Wskazywano, że nowa zabudowa powinna skalą i charakterem nawiązywać do otaczającej zabudowy. Pojawiały się postulaty ograniczenia wysokości do ok. 3 pięter lub do skali istniejących osiedli, tj. ok. 5 kondygnacji. Szczególnie krytycznie odnoszono się do możliwości lokalizacji wysokiej lub zbyt intensywnej zabudowy w rejonie planowanego przystanku Orunia Górna, na terenie obecnej pętli tramwajowej oraz przy stokach doliny Potoku Oruńskiego.

Zwracano również uwagę na konieczność dostosowania zabudowy na skarpie położonej na północ od zbiornika Augustowska. Jest to istotny obszar dla ekspozycji od zbiornika Augustowska i doliny Potoku Oruńskiego, który należy kształtować ze szczególnym uwzględnieniem walorów krajobrazowych. Podkreślano, że zabudowa nie powinna dominować nad otoczeniem ani przytłaczać terenów zieleni i krajobrazu doliny.

Pojawiały się także głosy sprzeciwu wobec lokalizowania mieszkań na wynajem lub tzw. akademików w rejonie węzła Orunia Górna. Zgłoszono również postulat bezwzględnego zakazu grodzenia nowych inwestycji i osiedli mieszkaniowych.

Usługi społeczne, zdrowotne i funkcje lokalne

Mieszkańcy zgłaszali potrzebę uzupełnienia oferty usług społecznych i publicznych.

W rejonie przystanku Orunia Górna wskazywano potrzebę lokalizacji budynku publicznego, który mógłby łączyć większą bibliotekę, sale na wynajem, miejsce dla Rady Dzielnicy oraz funkcje społeczne. W odniesieniu do planowanej lokalizacji szkoły część mieszkańców wskazywała, że bardziej właściwą funkcją mogłoby być liceum lub szkoła ponadpodstawowa, a nie szkoła podstawowa.

Pozytywnie oceniono propozycje dotyczące lokalizacji usług społecznych oraz kształtowania parków linearnych. Wskazywano również na potrzebę utworzenia filii Urzędu Miasta w rejonie Kowal.

Targowiska i lokalny handel

Istotnym wątkiem była potrzeba zachowania i rozwijania funkcji targowej. Mieszkańcy wskazywali, że na terenie obecnej pętli tramwajowej w soboty, w okresie wiosenno-letnim, funkcjonuje rynek, dlatego również w przyszłym zagospodarowaniu tego obszaru należy przewidzieć miejsce dla tego rodzaju aktywności. Potrzebę uwzględnienia przestrzeni targowej podkreślano także w kontekście ewentualnej realizacji nowej zabudowy w rejonie pętli. Pozytywnie oceniono również propozycję lokalizacji targowiska przy przystanku Gdańsk Kowale.

Przestrzenie publiczne, rekreacja i bezpieczeństwo

W rozmowach pojawiały się postulaty dotyczące atrakcyjnego zagospodarowania przestrzeni publicznych i terenów rekreacyjnych. Wskazywano potrzebę urządzenia skarpy pomiędzy Orunią Górną a Orunią Dolną poprzez oświetlenie, niewielki zbiornik wodny, skatepark lub inne funkcje rekreacyjne.

W rejonie parku pod estakadą zgłaszano propozycje lokalizacji skateparku, ścianki wspinaczkowej oraz adaptacji istniejących budynków, w tym potencjalnych obiektów zabytkowych, na nowe funkcje.

Uczestnicy zwracali także uwagę na potrzebę monitoringu w przestrzeniach publicznych i terenach zieleni. W odniesieniu do nowych przystanków podkreślano konieczność zapewnienia ochrony i poczucia bezpieczeństwa użytkowników.

Hałas, ekrany akustyczne i oddziaływanie transportu

W kontekście pętli tramwajowej Łostowice oraz planowanych przystanków autobusowych przy przystanku Orunia Górna zwracano uwagę na kwestie hałasu. Część mieszkańców podkreślała znaczenie istniejących ekranów akustycznych i muru oporowego przy obecnej pętli tramwajowej. Wskazywano, że pełnią one funkcję akustyczną i wizualną, ograniczają oddziaływanie pętli na sąsiednie osiedla, przesłaniają jej widok oraz są porośnięte roślinnością.

W przypadku zmian w zagospodarowaniu tego obszaru mieszkańcy postulowali zachowanie rozwiązań chroniących istniejącą zabudowę mieszkaniową przed hałasem.

Pytania techniczne i zagadnienia wymagające dalszego wyjaśnienia

Podczas spotkania pojawiło się wiele pytań o szczegółowe rozwiązania projektowe i techniczne. Dotyczyły one m.in. prognozowanej liczby mieszkańców i samochodów na obszarze objętym projektem, parametrów projektowanych dróg, wysokości estakady, przebiegu tras rowerowych, uzgodnień z Biurem Rozwoju Gdańska, przebiegu ścieżek rowerowych przez tereny prywatne oraz możliwości prowadzenia tras pod estakadą.

Pojawiły się również pytania dotyczące istniejącego ujęcia wody przy ul. Świętokrzyskiej, w rejonie przystanku autobusowego Orłąt Lwowskich 01, które może mieć znaczenie dla możliwości lokalizowania nowej zabudowy.

Uczestnicy pytali także o możliwość lokalizacji miejsc schronienia w przyszłych przystankach kolejowych.



Spotkanie otwarte nr 2

Liczba uczestników: 34 osoby

Spotkanie w Szkole Podstawowej nr 86 było drugim i ostatnim spotkaniem otwartym z mieszkańcami w ramach II etapu procesu.

Na początku spotkania przedstawiono prezentację, w której omówiono cele projektu, jego znaczenie dla rozwoju południowych dzielnic Gdańska oraz uwarunkowania związane z realizacją linii PKM Południe. Następnie zaprezentowano założenia wstępnej koncepcji urbanistycznej, strategię masterplanu i dalsze kroki.

Spotkanie odbyło się w charakterze warsztatowym, opartym na pracy przy czterech stolikach tematycznych. Uczestnicy pracowali na wydrukach koncepcji urbanistycznej, na których zaznaczali swoje uwagi, spostrzeżenia i propozycje zmian. Prowadzone były również rozmowy przy makiecie.



Tematy rozmów i najważniejsze wątki

Handel, usługi lokalne i obiekty handlowe

Jednym z istotnych tematów była dostępność handlu i usług w południowych dzielnicach Gdańska. Mieszkańcy wyrażali obawę przed usuwaniem istniejących obiektów handlowych i usługowych, zwłaszcza w sytuacjach, gdy w ich miejscu w koncepcji pojawiała się nowa zabudowa. W ocenie uczestników tego typu obiektów jest obecnie zbyt mało, dlatego należy zarówno zachować istniejące funkcje, jak i wprowadzać nowe.

Wskazywano potrzebę utrzymania istniejących usług na Oruni Górnej i Chełmie, w tym stacji paliw Shell, Orlen i MOL oraz stacji diagnostycznej. Zgłoszono również postulat likwidacji złomowiska jako funkcji negatywnie wpływającej na odbiór przestrzeni.

W rozmowach pojawiały się przykłady większych obiektów typu mixed-use i obiektów handlowych. Jako punkt odniesienia wskazywano m.in. osiedle Centralpark, jako przykład zabudowy łączącej funkcje mieszkaniowe, handlowe, biurowe i parkingi podziemne, a także Galeria Morena, jako przykład większego obiektu handlowego. Część mieszkańców wskazywała, że podobny obiekt mógłby zostać zlokalizowany w rejonie węzła Orunia Górna.

Targowiska i lokalny handel sąsiedzki

Mieszkańcy zwracali uwagę na potrzebę zapewnienia miejsc dla targowisk i lokalnego handlu. Szczególnie podkreślano konieczność zachowania i odpowiedniego zorganizowania ryneczku przy stacji Orunia Górna, który funkcjonuje w soboty w okresie wiosenno-letnim i jest rozpoznawalny przez mieszkańców.

Pozytywnie oceniono również kierunek związany z przewidzeniem na Kowalach miejsca pod funkcję targową lub lokalny ryneček. Wskazywano przy tym, że podobne, mniejsze przestrzenie przeznaczone pod lokalny handel powinny pojawiać się także przy większej liczbie przystanków PKM Południe. Zdaniem uczestników mogłyby one pełnić ważną funkcję sąsiedzką i wspierać codzienne życie lokalnych społeczności.

Usługi publiczne, zdrowotne i społeczne

Wielokrotnie zgłaszano potrzebę uzupełnienia oferty usług publicznych i społecznych. Mieszkańcy wskazywali na brak wystarczającej liczby usług w okolicach przystanków Maćkowy i Łostowice, zarówno komercyjnych i handlowych, jak i publicznych. Podkreślano, że masterplan nie powinien ograniczać się do usług w parterach zabudowy mieszkaniowej, ale powinien przewidywać również samodzielne obiekty usługowe, np. pasáže handlowe, obiekty zdrowia, domy sąsiedzkie i miejsca spotkań.

Szczególnie mocno wybrzmiała potrzeba dostosowania usług do starzejącego się społeczeństwa. Wskazywano na konieczność zapewnienia odpowiedniej liczby obiektów ochrony zdrowia, w tym przychodni. Pojawiły się postulaty, aby przy każdym przystanku lub w jego pobliżu zapewnić dostęp do podstawowych usług zdrowotnych. Wskazano również potrzebę utworzenia klubu seniora.

W rozmowach pojawił się także postulat wykorzystywania gruntów miejskich pod funkcje publiczne, w tym domy sąsiedzkie i inne ogólnodostępne przestrzenie społeczne.

Obiekt kultury przy pętli Orunia Górna

Propozycja realizacji obiektu kultury w rejonie pętli Orunia Górna została odebrana pozytywnie. Mieszkańcom podobała się idea stworzenia miejsca łączącego funkcje kulturalne, społeczne i sąsiedzkie. Wskazywano, że oprócz nowej siedziby biblioteki mogłyby się tam znaleźć: dom sąsiedzki, miejsce do organizacji wydarzeń, bar, kino studyjne, mała sala koncertowa lub inne pomieszczenia służące lokalnej społeczności.

W szerszym ujęciu podkreślano potrzebę tworzenia większej liczby ogólnodostępnych przestrzeni i miejsc spotkań. Zgłoszono również potrzebę lokalizacji usług kultury, takich jak kino, teatr lub inne funkcje o charakterze kulturalno-społecznym.

Szkoły

Lokalizacja szkoły przy ul. Kampinoskiej została oceniona pozytywnie. Mieszkańcy wskazywali jednak, że szczególnie potrzebna jest szkoła średnia, np. liceum. Postulat dotyczący budowy szkoły ponadpodstawowej na Gdańsku Południe był często podnoszony przez uczestników spotkania.

Wskazywano także na potrzebę powiązania planowanego obiektu szkolnego z funkcjami sportowymi, takimi jak boiska, hala sportowa lub basen. Zasugerowano również wzmocnienie obsługi transportem autobusowym, m.in. poprzez linię nr 113, która mogłaby łączyć Szkołę Morską, planowany obiekt edukacyjny oraz przystanki kolei.

Sport, rekreacja i aktywność mieszkańców

Mieszkańcy zwracali uwagę na niewystarczającą liczbę terenów sportowych i boisk dostępnych dla młodych ludzi. Postulowano realizację większej liczby centrów sportu i rekreacji, w których mogłyby znaleźć się m.in. basen, boiska, ścianka wspinaczkowa oraz inne funkcje aktywności fizycznej.

Pozytywnie oceniono propozycję lokalizacji basenu lub innego obiektu sportowego. Wskazywano również na możliwość rozwijania funkcji sportowych na terenach zieleni urządzonej poprzez elementy dostępne na świeżym powietrzu, takie jak siłownie plenerowe lub inne urządzenia rekreacyjne. Potrzebę takich funkcji zgłaszano także w kontekście parków linearnych nad tunelami PKM Południe.

Układ transportowy, drogi rowerowe i ekostrada

W zakresie mobilności zgłoszono wniosek o ponowne przeanalizowanie koncepcji dróg rowerowych pod kątem ich funkcjonalności, ciągłości, bezpieczeństwa i bezkolizyjności. Szczególną uwagę zwrócono na przebieg i rozwiązania projektowe dotyczące ekostrady. Podkreślano, że sieć pieszo-rowerowa powinna realnie poprawiać warunki przemieszczania się, a nie tylko formalnie zapewniać połączenia.

Pojawiały się pytania o przebieg tras rowerowych oraz o sposób ich prowadzenia względem przebiegu trasy PKM Południe. Wskazywano również potrzebę zapewnienia połączeń rowerowych prowadzących do szkół.

Pozytywnie oceniono propozycję rezygnacji z parkingów przesiadkowych przy przystankach kolejowych, choć w innych wypowiedziach pojawiały się także postulaty zwiększenia liczby miejsc parkingowych w wybranych lokalizacjach, zwłaszcza na Oruni Górnej, Chełmie i przy przystanku Chełm.

Układ drogowy i dostępność samochodowa

Mieszkańcy zgłaszali pytania dotyczące przebiegu nowych odcinków układu drogowego, w tym nowego odcinka ul. Małomiejskiej oraz dostępności przystanku Chełm dla pieszych i kierowców. Pojawiła się prośba o budowę ronda w rejonie przystanku Chełm oraz potrzeba zapewnienia odpowiedniej przepustowości ul. Kadmowej.

Zgłoszono również wniosek dotyczący realizacji ul. Nowej Zakonicyńskiej, mimo że dotyczy ona obszaru położonego poza granicami opracowania. Ulica ta została wskazana jako ważny łącznik z ul. Świętokrzyską, alternatywny przejazd względem ul. Wielkopolskiej oraz warunek uruchomienia szybkich i niezawodnych połączeń autobusowych z dzielnic położonych na północ od linii PKM Południe.

Przystanek Łostowice i dojazdy ze Straszyna oraz Rotmanki

W kontekście przystanku Łostowice wskazano, że wprowadzenie nowej zabudowy może wymagać uzgodnień z władzami kościelnymi. Obecnie w sąsiedztwie przystanku funkcjonuje parking, a mieszkańcy zwracali uwagę, że po realizacji kolei przystanek ten może przejmować część ruchu dojazdowego ze Straszyna i Rotmanki.

Zwrócono uwagę na konieczność realizacji przedszkola w tej lokalizacji. Wyrażano również obawy związane z przebudową przystanków, szczególnie w kontekście potrzeb starszych mieszkańców korzystających z usług sklepu Biedronka.



Skala, wysokość i intensywność zabudowy

Kwestia wysokości i skali planowanej zabudowy była jednym z częściej poruszanych tematów. Uczestnicy pytali o wysokość projektowanych budynków i wskazywali, że zabudowa powinna być dostosowana do lokalnych uwarunkowań oraz istniejącego otoczenia. Zgłaszano, że w większości obszaru opracowania nowa zabudowa powinna nawiązywać wysokością i intensywnością do zabudowy istniejącej, z ewentualnymi lokalnymi dominantami. Podkreślano, że nie należy lokalizować wieżowców, a w sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej skala nowych budynków powinna być szczególnie ostrożnie kształtowana. Alternatywnie proponowano rezygnację z części planowanej zabudowy w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej.

W odniesieniu do terenów przy ul. Beskidzkiej zaproponowano przeznaczenie części obszaru pod zieleni urządzoną. Zgłoszono również postulat ograniczenia wysokości zabudowy na Kowalach do ok. 15-16 m oraz niższej zabudowy na Chełmie, maksymalnie do 4 kondygnacji i dostosowanej do istniejącego otoczenia.

Mieszkania dostępne cenowo i model PPP

W rozmowach pojawił się również temat mieszkań dostępnych cenowo. Zgłoszono postulat, aby w ramach masterplanu przewidzieć możliwość realizacji mieszkań dostępnych, w tym w formule partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP). Wskazywano, że inwestor mógłby w ramach jednej inwestycji realizować część mieszkań tańszych, ale o tym samym standardzie co mieszkania deweloperskie. Tego typu mieszkania, kierowane np. do młodych osób, mogłyby stanowić część normalnych inwestycji deweloperskich, a nie osobne osiedla lub wydzielone budynki TBS. Jako przykładowy udział wskazano ok. 20% mieszkań w ramach danej inwestycji.

Wysokość zabudowy i ochrona widoków

Zgłoszono wniosek o ponowne przeanalizowanie wysokości planowanej zabudowy w odniesieniu do lokalnych punktów i otwarć widokowych. Jako przykład wskazano proponowaną zabudowę przy ul. Ofiar Grudnia 70, która zdaniem uczestników może przestaniac charakterystyczne dla okolicy otwarcie widokowe.

Tereny zieleni, Jaru Potoku Kowalskiego i parki linearne

W odniesieniu do Jaru Potoku Kowalskiego zgłoszono potrzebę zapewnienia połączeń pieszych podłużnych, równoległych do potoku, a nie wyłącznie poprzecznych. Pojawiła się również opinia, że zabudowa od zachodniej strony Jaru Potoku Kowalskiego może być zbyt intensywna; zasugerowano usunięcie jednej linii zabudowy na rzecz rozszerzenia parku.

W zakresie parków linearnych nad tunelami PKM Południe postulowano zaprojektowanie możliwie dużej ilości zieleni urządzonej, w tym zieleni wysokiej, a także miejsc rekreacji, np. siłowni plenerowych. Zgłoszono potrzebę lepszego dostępu do parku linearnego oraz utworzenia parku ze ścieżkami ekologicznymi wzdłuż potoku.

Retencja i gospodarka wodami opadowymi

W pobliżu Potoku Kowalskiego wskazano potrzebę przewidzenia rozwiązań poprawiających retencję wód opadowych. Gospodarka wodna była omawiana w powiązaniu z terenami zieleni, parkami linearnymi i dolinami potoków. Podkreślano, że intensyfikacja zagospodarowania powinna być powiązana z odpowiednimi rozwiązaniami retencyjnymi.

Realizacja inwestycji strategicznych i wykupy terenów

Zaproponowano zaangażowanie Miasta Gdańska w proces wykupu terenów od właścicieli prywatnych w lokalizacjach przewidzianych pod inwestycje strategiczne. Wskazywano, że działania te mogą mieć istotne znaczenie dla powodzenia masterplanu, szczególnie dla realizacji obiektów usługowych w otoczeniu przystanków.

Inne pytania i uwagi lokalizacyjne

W trakcie spotkania pytano o sposób zagospodarowania bezpośredniego otoczenia przystanku Orunia Górna oraz o możliwość lokalizacji przystanku autobusowego przy przystanku Łostowice. Zgłoszono również potrzebę tworzenia ogólnodostępnych przestrzeni spotkań oraz miejsc rekreacji uwzględniających potrzeby rodzin z dziećmi i właścicieli psów.



Punkt konsultacyjny nr 1

Liczba uczestników: ok. 50 osób

Charakter punktu

Punkt konsultacyjny miał miejsce na dziedzińcu Morskiej Szkoły Podstawowej przy ul. Srebrnej. Ze względu na formułę wydarzenia oraz jego prowadzenie równolegle z okrągłym stołem z udziałem Prezydent Gdańska Aleksandry Dulkiewicz, punkt konsultacyjny miał w dużej mierze charakter informacyjny. Do rozmów z mieszkańcami włączyli się również przedstawiciele i projektanci PKM Południe oraz przedstawiciele InvestGDA.

Główne tematy rozmów i zgłaszane uwagi

1. Przebieg linii PKM Południe

Mieszkańcy pytali przede wszystkim o przebieg planowanej linii kolejowej. Nie wszyscy uczestnicy wiedzieli, że planowana linia ma stanowić przedłużenie systemu SKM i umożliwiać przejazd pociągów w kierunku Gdyni.

2. Układ drogowy i powiązania komunikacyjne

Wiele pytań dotyczyło planowanego układu drogowego, w tym przedłużenia ul. Niepołomickiej oraz sposobu jej zachowania w przyszłym układzie komunikacyjnym.

3. Połączenia tramwajowe

Zasugerowano potrzebę rozbudowy sieci tramwajowej w okolicy trasy PKM Południe, tak aby lepiej powiązać planowaną kolej z połączeniami tramwajowymi, w szczególności z przystankiem Chełm (przedłużenie trasy tramwajowej z pętli Chełm do planowanego przystanku PKM).

4. Tunele i bezpieczeństwo budynków

Mieszkańcy wyrażali obawy dotyczące budowy tuneli oraz zabezpieczenia istniejących budynków mieszkaniowych w trakcie realizacji inwestycji.

5. Hałas od kolei

W odniesieniu do linii PKM Południe zgłaszano obawy dotyczące hałasu generowanego przez pociągi. Zaproponowano budowę ekranów akustycznych.

6. Parkowanie przy przystankach

Mieszkańcy terenów położonych w okolicach planowanych przystanków wyrażali obawy, że brak miejsc parkingowych przy przystankach może spowodować parkowanie samochodów na sąsiednich osiedlach. Część osób sugerowała budowę parkingów przy przystankach.

Jednocześnie inni mieszkańcy wskazywali, że dla osób mieszkających w najbliższym otoczeniu przystanków korzystanie z samochodu nie będzie opłacalne ani potrzebne. Podkreślano, że budowa dużych parkingów może zachęcać do dojazdu samochodem, co byłoby sprzeczne z założeniami polityki transportowej i rozwoju komunikacji zbiorowej.

7. Proponowane funkcje przy przystanku Maćkowy

Na terenach miejskich w rejonie przystanku Maćkowy proponowano lokalizację funkcji rekreacyjnych i sportowych, w tym basenu, całorocznego rolowiska oraz dobrej siłowni.

8. Proponowane funkcje przy przystanku Chełm

W rejonie przystanku Chełm zgłoszono propozycję utworzenia Zielonego Rynku.

9. Usługi handlowe i lokalne centra

Kilka osób wyraziło potrzebę lokalizacji bardziej konkretnych funkcji handlowych, w tym centrum handlowego lub większego zespołu usług. Potrzebę tę uzasadniano obawą przed formułą „usługi w parterze i mieszkania na wyższych kondygnacjach”, która mogłaby wiązać się ze wzrostem liczby nowych mieszkańców w okolicy.

10. Nowa zabudowa mieszkaniowa

Część mieszkańców wyrażała obawy wobec nowej zabudowy mieszkaniowej, wskazując na ryzyko zwiększenia zatorów drogowych oraz nadmiernego zagęszczenia ludności w rejonie planowanych przystanków.

11. Wyburzenia istniejącej zabudowy

Pojawiały się pytania dotyczące ewentualnych wyburzeń istniejących budynków w związku z planowanymi inwestycjami.

12. Usługi publiczne i zdrowotne

W zakresie usług publicznych proponowano lokalizację większego centrum medycznego lub przychodni.

13. Rejon przystanku Orunia Górna

W odniesieniu do okolic przystanku Orunia Górna zgłoszono propozycję poprowadzenia ul. Nowej Świętokrzyskiej pod al. Havla w tunelu.



Punkt konsultacyjny nr 2

Liczba uczestników: ok. 34 osoby

Punkt konsultacyjny w Multiparku Południe miał charakter bezpośrednich rozmów z mieszkańcami i użytkownikami obszaru. Część osób zatrzymywała się przy materiałach w celu zapoznania się z przebiegiem planowanych rozwiązań, natomiast część uczestników zgłaszała bardziej szczegółowe pytania, uwagi i postulaty dotyczące transportu, dostępności, usług lokalnych, zieleni, rekreacji oraz potrzeb różnych grup użytkowników.

Tematy rozmów i najważniejsze wątki

PKM Południe, tramwaj i przebieg planowanych inwestycji transportowych

Jednym z najczęściej poruszanych tematów była planowana linia PKM Południe oraz jej możliwe przedłużenia. Mieszkańcy Lawendowego Wzgórza pytali o przebieg PKM Południe, planowany przebieg tramwaju oraz wcześniejsze zapowiedzi dotyczące prowadzenia linii w kierunku Jasienia. W rozmowach pojawiały się również pytania o przebieg linii kolejowej, tunele oraz zakres planowanych inwestycji. Część mieszkańców wyrażała niepewność wynikającą z wcześniejszych zmian w miejskich planach transportowych i obawy, że inwestycja może zakończyć się na Kowalach.

Nowa zabudowa, infrastruktura drogowa i otwartość osiedli

W odniesieniu do planowanej zabudowy i rozwoju obszaru pojawiały się zarówno głosy pozytywne, jak i obawy. Część uczestników pozytywnie odnosiła się do rozwoju kolei oraz nowej zabudowy, podkreślając jednak, że rozwój osiedli powinien być powiązany z odpowiednią infrastrukturą drogową i usługową. Zwracano uwagę na problem zamkniętych osiedli oraz zgłaszano postulat, aby nowe zespoły zabudowy nie były grodzone.

Dojścia do przystanków i dostępność piesza

Mieszkańcy okolic planowanego przystanku Kowale wskazywali, że dojście do przystanku może być utrudnione ze względu na ukształtowanie terenu. Zgłoszono również postulat oddzielenia ruchu rowerowego i hulajnóg od ruchu pieszego, szczególnie w rejonie zbiornika i Parku Południowego.

Usługi lokalne i potrzeby osób starszych

W zakresie usług lokalnych zgłoszono potrzebę uzupełnienia podstawowej infrastruktury społecznej i zdrowotnej. Wskazano m.in. brak apteki oraz potrzebę lokalizacji punktów opieki lub wsparcia dla osób starszych. Pojawił się również głos dotyczący potrzeby niewielkiej siłowni lub innych rozwiązań wspierających aktywność seniorów.

Zieleń, drzewa i naturalny charakter terenów otwartych

Istotnym tematem była zieleń i sposób jej urządzenia. Zwracano uwagę na potrzebę ochrony drzew, ograniczania wycinki oraz pozostawiania możliwie naturalnych terenów zieleni. Wskazywano, że nie wszystkie parki powinny być intensywnie urządzone, a część terenów powinna zachować bardziej przyrodniczy charakter. Pojawiła się również kwestia uwzględnienia potrzeb zwierząt i miejsc przyjaznych zwierzętom.

Rekreacja, place zabaw i potrzeby dzieci

W rozmowach dotyczących przestrzeni rekreacyjnych dzieci wskazywały, że potrzebne są place zabaw, parki przyrodnicze i miejsca rekreacyjne. Dzieci zainteresowane makietą pytały, czego dotyczy projekt i co jest planowane. Pokazuje to, że materiały przestrzenne i makietą były czytelnym narzędziem rozmowy także z najmłodszymi użytkownikami obszaru.

Dostępność dla osób z ograniczoną mobilnością

Szczególnie ważny postulat dotyczył projektowania placów zabaw dostępnych dla dzieci i osób z ograniczoną możliwością ruchu. Uczestniczki wskazywały, że w Gdańsku brakuje takich przestrzeni, poza przykładami przy szkołach specjalnych. Podkreślono również potrzebę projektowania dostępności w sposób praktyczny, a nie wyłącznie formalny. Zwrócono uwagę, że rozwiązania takie jak pochylnie, dojścia i place zabaw powinny być sprawdzane przez projektantów z perspektywy użytkowników wózków. Rodzina korzystająca na co dzień z wózka inwalidzkiego wskazywała, że wiele istniejących rozwiązań jest nieprzyjaznych lub trudnych w użytkowaniu.

Osoby zapoznające się z materiałami

Część uczestników nie zgłaszała szczegółowych uwag, lecz zapoznawała się z materiałami, przebiegiem planowanych rozwiązań i zakresem masterplanu. Tego typu rozmowy miały przede wszystkim charakter informacyjny i pozwalały mieszkańcom lepiej zrozumieć założenia projektu.



Punkt konsultacyjny nr 3

Liczba uczestników: ok. 61 osób

Punkt konsultacyjny przy pętli Łostowice-Świętokrzyska cieszył się dużym zainteresowaniem mieszkańców i użytkowników obszaru. Zdecydowana większość osób podchodzących do punktu zadawała ogólne pytania dotyczące przebiegu planowanej linii PKM Południe, rozwiązań inżynieryjnych, powiązań drogowych, pieszych i rowerowych, a także połączeń tramwajowych i autobusowych.

Część uczestników zapoznawała się przede wszystkim z informacjami o projekcie, natomiast część zgłaszała bardziej szczegółowe uwagi dotyczące konkretnych lokalizacji, w szczególności rejonu przystanków Orunia Górna, Chełm, Oruńskie Przedmieście oraz obszaru pętli Łostowice-Świętokrzyska.

Tematy rozmów i najważniejsze wątki

Przebieg PKM Południe i ogólne pytania o projekt

Wiele rozmów miało charakter informacyjny. Mieszkańcy pytali o podstawowe założenia projektu, przebieg planowanej linii PKM Południe, lokalizację przystanków oraz sposób powiązania kolei z istniejącą strukturą dzielnic.

Pojawiały się również pytania o rozwiązania inżynieryjne, w tym o sposób prowadzenia linii, jej relację do układu drogowego oraz potencjalny wpływ inwestycji na funkcjonowanie okolicznych osiedli.



Transport publiczny, tramwaje, autobusy i wspólny bilet

Istotnym tematem była obsługa obszaru transportem publicznym. Zgłaszano pytania i uwagi dotyczące powiązań PKM Południe z komunikacją tramwajową i autobusową. Pojawiła się obawa, że realizacja kolei może w przyszłości skutkować ograniczeniem kursów komunikacji miejskiej ZTM, co mogłoby pogorszyć dostępność niektórych obszarów.

Jeden z uczestników, poruszający się rowerem, wskazał, że sama rozbudowa kolei nie rozwiąże problemów transportowych, jeśli nie zostanie powiązana z wygodnym i zintegrowanym systemem taryfowym. W tym kontekście zwrócono uwagę na znaczenie wspólnego biletu oraz czytelnego systemu przesiadek.

Pojawiły się także uwagi dotyczące potrzeby lepszego skomunikowania Oruni Górnej, Maćkowych, Borkowa i sąsiednich terenów z pętlą Łostowice-Świętokrzyska oraz planowanymi przystankami PKM Południe.

Układ drogowy, zatory drogowe i obsługa komunikacyjna nowych inwestycji

Część uczestników zgłaszała obawy dotyczące wpływu planowanych inwestycji na układ drogowy. Wskazywano, że częściowa realizacja Nowej Świętokrzyskiej może nie rozwiązać problemu zatorów drogowych. Pojawiały się również obawy, że nowa zabudowa może generować dodatkowy ruch samochodowy, jeśli nie zostanie odpowiednio powiązana z układem drogowym i transportem zbiorowym.

Zwracano uwagę na potrzebę poprawy powiązań z osiedlami, w tym z rejonem osiedla punktowców przy ul. Granitowej. Wskazano m.in. na konieczność poprawy ul. Perłowej oraz rozwiązania problemu ruchu prowadzonego obecnie przez osiedla jednorodzinne, m.in. ul. Piaskową.

W kilku rozmowach pojawiły się obawy, że zaproponowana skala zabudowy jest za duża w stosunku do planowanych dojazdów i istniejącej przepustowości układu drogowego.

Parkowanie i pętla Łostowice-Świętokrzyska

Jednym z powracających tematów była kwestia parkowania, szczególnie w rejonie pętli Łostowice-Świętokrzyska. Część mieszkańców wskazywała na potrzebę zachowania parkingów przy pętli ze względu na obecne potrzeby samochodowe gospodarstw domowych. Zwracano uwagę, że nawet po uruchomieniu kolei mieszkańcy nie zrezygnują szybko z samochodów, szczególnie w sytuacji, gdy wiele gospodarstw domowych posiada więcej niż jedno auto.

Jednocześnie w rozmowach pojawiały się także głosy dotyczące potrzeby ograniczania ruchu samochodowego i wymuszania większego udziału transportu publicznego, m.in. poprzez zmiany w organizacji ruchu na wybranych ulicach.

Ciągi piesze i rowerowe oraz dostępność do przystanków

Mieszkańcy zgłaszali potrzebę planowania nowych tras pieszych i rowerowych, które usprawnią codzienne podróże i połączą zabudowę mieszkaniową na Oruni Górnej z ul. Małomiejską, Traktem św. Wojciecha oraz doliną Potoku Oruńskiego.

Szczególnie istotne były pytania o dostępność przystanku Chełm z okolicznych osiedli. Jeden z mieszkańców rejonu przystanku Chełm pytał o dojście do przystanku oraz o planowany remont ul. Kadmowej i termin jego realizacji. Pojawiła się również prośba o uwzględnienie dostępu do osiedli przy ul. Diamentowej w rejonie Oruńskiego Przedmieścia.

Pozytywnie odnoszono się do potrzeby rozwijania powiązań rowerowych, ale wskazywano również na konieczność ich dobrego włączenia w istniejący układ przestrzenny.

Retencja wód opadowych i zabezpieczenia przeciwpowodziowe

Ważnym tematem była retencja wód opadowych. Zgłaszano potrzebę zaplanowania odpowiedniej liczby nowych zbiorników retencyjnych na Potoku Oruńskim i Potoku Kowalskim. Pytano także o planowany zbiornik retencyjny Augustowska II oraz zabezpieczenia przeciwpowodziowe.

Wskazywano, że gospodarka wodami opadowymi powinna być jednym z istotnych elementów dalszych prac projektowych, zwłaszcza w kontekście intensyfikacji zabudowy i przekształceń przestrzennych w dolinach potoków.

Skala, wysokość i lokalizacja nowej zabudowy

Kwestia nowej zabudowy była jednym z najczęściej komentowanych zagadnień. Część mieszkańców krytycznie odnosiła się do liczby i skali planowanych budynków, wskazując, że projekt sprawia wrażenie zbyt intensywnego i „poupychanego”. Pojawiały się określenia wskazujące na obawę przed nadmierną urbanizacją oraz utratą „oddechu” w przestrzeni.

Zgłaszano potrzebę dostosowania wysokości i skali nowej zabudowy do istniejącego otoczenia. W szczególności pytano o wysokość zabudowy w rejonie przystanku Chełm oraz o jej relację do istniejących budynków. Wskazywano, że nowa zabudowa nie powinna być sytuowana zbyt blisko istniejącej zabudowy ani nadmiernie jej dominować.

Część mieszkańców krytycznie odniosła się do planu wprowadzenia nowej zabudowy na terenach obecnych stacji paliw i parkingów wzdłuż ul. Świętokrzyskiej i ul. Małomiejskiej, na odcinku pomiędzy przystankami Orunia Górna i Chełm.

W rejonie węzła Orunia Górna część uczestników pozytywnie odnosiła się do samej idei zabudowy, wskazując jednak, że jej skala wymaga dopracowania. Pytano, czy planowany będzie zwarty zespół zabudowy, czy raczej kwartały z dziedzińcami.

Otwarte przestrzenie, zieleń i ochrona drzew

Pojawiły się głosy wskazujące na potrzebę zachowania większej ilości przestrzeni otwartych. Część uczestników wolałaby, aby wybrane tereny pozostały niezabudowane, zwłaszcza tam, gdzie pełnią funkcję rekreacyjną lub przyrodniczą.

Zgłoszono postulat ochrony drzew i terenów zadrzewionych. Wskazywano, że projekt powinien w miarę możliwości omijać miejsca porośnięte drzewami oraz chronić tereny przyrodnicze. Jedna z uczestniczek wyraziła obawę, że w projekcie dominuje zbyt duża ilość zabudowy w stosunku do zieleni i przestrzeni otwartych.

Usługi publiczne, społeczne i kulturalne

Wielokrotnie poruszano temat usług publicznych i społecznych. Wskazywano, że przy każdym przystanku PKM Południe powinny zostać zapewnione domy sąsiedzkie oraz miejsca do organizacji wydarzeń kulturalnych. Szczególnie pozytywnie przyjęto propozycję utworzenia przy przystanku Orunia Górna centrum kulturalnego z biblioteką i kinem.

Pojawiły się również uwagi dotyczące potrzeby zapewnienia odpowiedniego dostępu do szkół. Jedna z uczestniczek wskazywała, że obecnie dojście do szkół bywa utrudnione i wymaga kluczenia przez osiedla, co wydłuża codzienne trasy.

Funkcje biurowe, coworking i miejsca pracy blisko domu

W rozmowach pojawił się również temat miejsc pracy i funkcji biurowych. Jeden z uczestników, właściciel małej firmy, wskazał na brak biur dla małych i średnich przedsiębiorstw oraz miejsc coworkingowych w pobliżu miejsca zamieszkania. Zwrócił uwagę, że trudno znaleźć niewielką przestrzeń do pracy blisko domu.

Wskazano, że nowa zabudowa mogłaby uwzględniać mniejsze przestrzenie biurowe lub coworkingowe. Jako pozytywny przykład sposobu kształtowania takiej zabudowy przywołano Garnizon.

Oruńskie Przedmieście, ul. Małomiejska i istniejące budynki

W odniesieniu do rejonu Oruńskiego Przedmieścia pytano o planowane rozwiązania oraz postulowano zapewnienie dogodnego dostępu do osiedli przy ul. Diamentowej. Zgłoszono również propozycję wyburzenia niszczących budynków przy ul. Małomiejskiej, które w ocenie uczestników spotkania negatywnie wpływają na jakość przestrzeni.

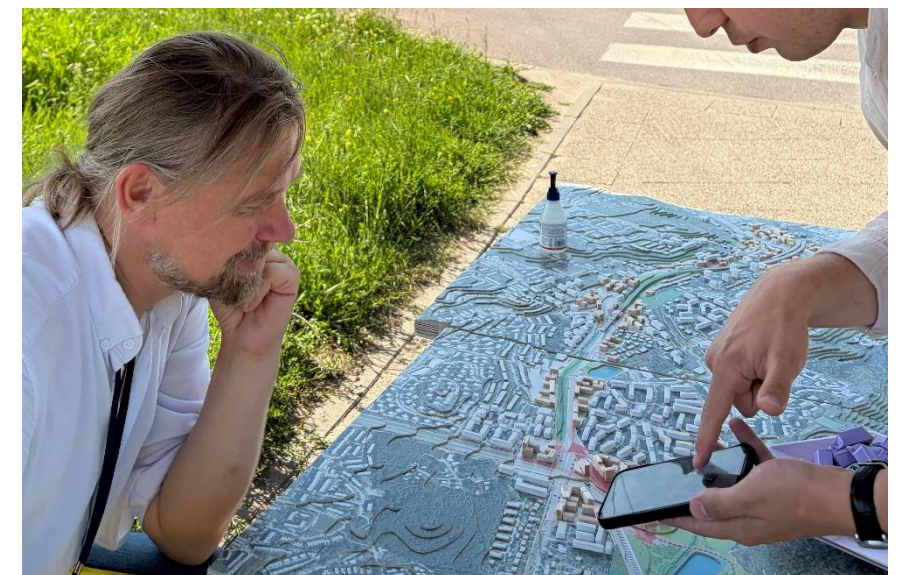
Odbiór projektu przez uczestników

Odbiór projektu był zróżnicowany. Część uczestników pozytywnie oceniała założenia masterplanu, w tym rozwój kolei, nowe funkcje usługowe, centrum kultury czy możliwość uporządkowania wybranych terenów. dla mieszkańców Kowal kolej może stanowić istotne usprawnienie codziennych dojazdów.

Jednocześnie część mieszkańców wyrażała obawy dotyczące nadmiernej intensywności zabudowy, niedostatecznej ilości przestrzeni otwartych, ryzyka zatorów drogowych oraz pogorszenia dostępności samochodowej. Wskazywano, że projekt powinien zostać dopracowany pod kątem skali zabudowy, dostępności pieszej i rowerowej, obsługi komunikacyjnej oraz ochrony zieleni.

Inne zgłoszone uwagi

W trakcie rozmów zgłoszono również propozycję nadania jednemu z rond imienia Damiana Sobola, polskiego wolontariusza zabitego w Strefie Gazy.



Punkt konsultacyjny nr 4

Liczba uczestników: ok. 11 osób

Punkt konsultacyjny przy przystanku autobusowym Sandomierska (na ul. Trakt Św. Wojciecha) miał charakter bezpośrednich rozmów z mieszkańcami i użytkownikami obszaru. Część uczestników zapoznawała się przede wszystkim z materiałami informacyjnymi dotyczącymi masterplanu i planowanej linii PKM Południe, natomiast część zgłaszała szczegółowe uwagi dotyczące funkcjonowania rejonu ul. Małomiejskiej, Oruńskiego Przedmieścia oraz sąsiedztwa planowanej estakady i przystanku.

Wśród uczestników byli m.in. mieszkańcy ul. Małomiejskiej, osoby starsze, a także osoby zainteresowane ogólnym przebiegiem PKM Południe. Szczególnie rozbudowana rozmowa została przeprowadzona z mieszkańcem ul. Małomiejskiej, mieszkającym naprzeciwko planowanego przystanku Oruńskie Przedmieście.

Tematy rozmów i najważniejsze wątki

Ogólna ocena okolicy i potrzeba zmian

Pozytywnie oceniono możliwość wprowadzenia nowej zabudowy i uporządkowania okolicy. Wskazano, że w rejonie ul. Małomiejskiej i planowanego przystanku Oruńskie Przedmieście występują problemy związane z pustymi przestrzeniami, dzikimi wysypiskami, porzuconymi lub spalonymi samochodami oraz lokalami o problematycznym charakterze, takimi jak lombardy czy nielegalne punkty hazardowe. Podkreślono, że okolica potrzebuje nowych funkcji, nowych użytkowników oraz poprawy jakości przestrzeni.

Zgłoszono również, że część obszaru funkcjonuje obecnie w sposób społecznie problemowy i wymaga ożywienia. Wskazano na dużą liczbę pustych lokali oraz trudności w utrzymaniu nowych działalności. Jako przykład podano lokale w rejonie ul. Podmiejskiej i planowanego przystanku PKM, w których podejmowane są próby uruchamiania nowych usług, np. studia fotograficznego lub innych drobnych działalności, jednak po krótkim czasie są one zamykane. Jako możliwą przyczynę wskazano niekorzystne otoczenie społeczne i przestrzenne.

Usługi lokalne i podstawowa infrastruktura

Zwrócono uwagę na brak podstawowych usług w okolicy. Wskazano, że w pobliżu znajduje się tylko jedna apteka, a jednocześnie brakuje sklepów, placówki banku, bankomatu oraz lekarza. Zgłoszono potrzebę uzupełnienia lokalnej oferty usługowej.

Zasugerowano również potrzebę tworzenia miejsc podobnych do lokalnych piekarni lub małych punktów usługowych dobrze funkcjonujących w innych miejscowościach, np. wskazano przykład piekarni z Kolbud.

Usługi społeczne, młodzież i przestrzeń wspólna

Pozytywnie oceniono działalność Gościnnej Przystani. Wskazano, że jest to miejsce popularne i cenione przez mieszkańców, które częściowo odpowiada na lokalne potrzeby społeczne. Jednocześnie podkreślono potrzebę tworzenia kolejnych przestrzeni o podobnym charakterze, również w innych lokalizacjach.

Zgłoszono propozycję utworzenia domu młodzieży lub podobnej przestrzeni społecznej, obejmującej bibliotekę z czytelnią, siłownię oraz przestrzeń sportową. Wskazano również, że w okolicy mieszka wielu nauczycieli, co może być istotne przy planowaniu funkcji edukacyjnych i społecznych.

Wody opadowe i ryzyko zalewania

Wskazano, że w rejonie ul. Małomiejskiej występują problemy z wodą podczas intensywnych opadów. Z tego względu zgłoszono sceptycyzm wobec realizacji parkingów podziemnych oraz niektórych form zabudowy w rejonie estakady.

Funkcje edukacyjne, biurowe i usługowe

Zgłoszono, że w rejonie planowanego przystanku mogłyby funkcjonować mniejsze biura, coworkingi lub funkcje edukacyjne, zwłaszcza jeśli teren nie jest odpowiedni dla zabudowy mieszkaniowej. Zwrócono uwagę, że w okolicy działa już siedziba Polsko-Japońskiej Akademii Technik Komputerowych (PJATK), co oceniono jako dobry przykład funkcji edukacyjnej w tym rejonie.

Zasugerowano sprawdzenie możliwości lokalizacji w tym obszarze funkcji edukacyjnych, takich jak technikum, filia uczelni lub podobna jednostka. Wskazywano, że po realizacji PKM Południe obszar ten będzie dobrze skomunikowany, a jednocześnie pozostanie położony niedaleko centrum miasta. W szczególności zaproponowano rozważenie wprowadzenia takich funkcji w planowanej zabudowie pomiędzy Traktem Św. Wojciecha a istniejącymi torami kolejowymi.

W odniesieniu do funkcji biurowych wskazywano zarówno potencjalne korzyści, jak i możliwe zagrożenia związane z ich rozwojem. Nowe miejsca pracy i usługi mogłyby przyczynić się do ożywienia terenu, jednak lokalizacja większych obiektów biurowych mogłaby generować dodatkowy ruch samochodowy i zwiększać natężenie ruchu na okolicznych drogach. Większy potencjał dla lokalizacji większych biur dostrzegano na Oruni Górnej, natomiast w rejonie Oruńskiego Przedmieścia za bardziej odpowiednie uznano usługi techniczne, warsztaty, mniejsze biura oraz przestrzenie coworkingowe.

Komunikacja piesza i dojścia do szkoły

Zgłoszono potrzebę wyznaczenia większej liczby szlaków pieszych do Szkoły Podstawowej nr 19 oraz poprawy dojść pieszych w jej otoczeniu. Wskazane również na potrzebę zapewnienia wygodnych połączeń pieszych pomiędzy osiedlem przy ul. Hebanowskiego a Szkołą Podstawową nr 56.

Zieleń, rekreacja i przestrzeń dla zwierząt

Zgłoszono potrzebę wyznaczenia wybiegu dla psów. Wskazano także na potrzebę poprawy jakości przestrzeni rekreacyjnych i społecznych, w tym tworzenia miejsc aktywności dla młodzieży i mieszkańców.

Problemowe lokale, pustostany i trudności w utrzymaniu nowych działalności

Zwrócono uwagę na problem lokali i działalności o niskiej jakości lub problematycznym charakterze w rejonie ul. Małomiejskiej, Podmiejskiej oraz planowanego przystanku Oruńskie Przedmieście.

Wskazano, że w okolicy planowanego przystanku oraz przy zjeździe pojawiają się próby uruchamiania nowych działalności, np. studia fotograficznego lub innych drobnych usług. Lokale są remontowane, jednak działalności szybko się zamykają. Jako możliwe przyczyny wskazano trudne otoczenie społeczne i przestrzenne, niską jakość przestrzeni publicznej oraz obecność funkcji, które negatywnie wpływają na odbiór okolicy. W tym kontekście podkreślono potrzebę uporządkowania obszaru, wprowadzenia nowych funkcji i użytkowników oraz poprawy bezpieczeństwa i jakości przestrzeni.

Zwrócono uwagę, że rewitalizacja w okolicy bywa powierzchowna, część budynków została odnowiona z zewnątrz, ale pozostaje pusta lub niewyremontowana wewnątrz. Wskazano na problem pustych lokali i niedostatecznego wykorzystania istniejącej zabudowy.

W odniesieniu do zabytkowych budynków przy estakadzie zasugerowano możliwość przekazywania ich do użytkowania lub sprzedaży w formule „za remont”, tak aby zachęcić nowych użytkowników do wejścia na ten teren i stopniowego podnoszenia jakości przestrzeni.

Park pod estakadą i zagospodarowanie przestrzeni

Wyrażono wątpliwość, czy park pod estakadą będzie dobrze funkcjonował przy obecnej sytuacji społecznej w okolicy. Zgłoszono obawę, że przestrzeń mogłaby zostać zdominowana przez osoby w kryzysie alkoholowym. Wskazano, że większy sens takie rozwiązanie miałoby w powiązaniu z nową zabudową i większą liczbą stałych użytkowników przestrzeni.

Jednocześnie pozytywnie oceniono możliwość utrzymania lub lokalizacji ogródków działkowych pod estakadą, w obecnym lub podobnym miejscu. Wskazano, że użytkownicy działek mogliby dbać o przestrzeń i zapewniać jej codzienną obecność.

Zwrócono również uwagę na potrzebę monitoringu w okolicy.

Transport publiczny i powiązania autobusowe

Wskazano na pogorszenie obsługi transportem publicznym po likwidacji linii autobusowej, kursującej z centrum miasta w kierunku sklepu budowlanego na ulicy Glazurowej w Kowalach. Zgłoszono, że było to istotne połączenie, a jego brak pogorszył dostęp do pętli Łostowice-Świątokrzyska i dalszych terenów. Według relacji uczestnika spotkania obecnie dojazd do pętli Łostowice-Świątokrzyska bez przesiadki jest utrudniony.

Zwrócono również uwagę, że Orunia Górna zimą bywa odcięta komunikacyjnie, podobnie jak Chełm.

W odniesieniu do PKM Południe zgłoszono wątpliwość czy osoby pracujące będą faktycznie korzystać z kolei. Wskazano, że może ona być bardziej użyteczna dla młodzieży i osób starszych.

Układ drogowy, ul. Małomiejska i parkowanie

Pozytywnie oceniono pomysł wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na fragmencie ul. Małomiejskiej po wybudowaniu Nowej Sandomierskiej w ramach projektu PKM Południe.

Poruszono także kwestię parkingów przy PKM Południe. Wskazano, że choć duże parkingi mogą zachęcać do dojazdu samochodem, jednocześnie potrzebna jest pewna rezerwa parkingowa. Zgłoszono postulat przewidzenia przynajmniej części miejsc postojowych w rejonie przystanku.

Wyrażono również wątpliwość co do możliwości realizacji parkingów podziemnych w tym obszarze ze względu na problemy z wodą i zalewaniem terenu podczas intensywnych opadów.

Hałas i wyburzenia

Pytano o to, które budynki zostaną wyburzone, a które pozostaną. Pytano również o kwestie hałasu i wpływu inwestycji na warunki zamieszkania.

Sytuacja mieszkaniowa i zmiany demograficzne

Zwrócono uwagę na wzrost cen mieszkań w okolicy. Według obserwacji zgłoszonej w rozmowie w ciągu ostatnich pięciu lat ceny mieszkań mogły wzrosnąć nawet dwukrotnie.

Wskazano, że populacja dzielnicy ulega procesowi starzenia, a zachodząca stopniowo zmiana pokoleniowa może wpływać na jej przyszłe funkcjonowanie. Podkreślono, że wprowadzanie nowych funkcji powinno uwzględniać zarówno potrzeby starszych mieszkańców, jak i nowych grup użytkowników.

Ogólne pytania o PKM Południe

Część uczestników zadawała ogólne pytania dotyczące planowanej linii PKM Południe, jej przebiegu oraz wpływu inwestycji na funkcjonowanie okolicy.



Rozmowy z interesariuszami

Rozmowy z przedstawicielami Rad Dzielnic

Rada Dzielnicy Chełm

Liczba uczestników: 10 osób

Spotkanie z Radą Dzielnicy Chełm odbyło się w formule online. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele Rady Dzielnicy oraz zespół projektowy. Celem spotkania było przedstawienie aktualnego etapu prac nad Masterplanem Gdańsk Nowe Południe oraz omówienie wstępnej koncepcji urbanistycznej w części dotyczącej Chełmu i jego powiązań z planowaną linią PKM Południe.

Na początku spotkania przedstawiono krótkie wprowadzenie do projektu oraz przekazano najważniejsze wyniki poprzedniego etapu konsultacji społecznych. Następnie omówiono główne założenia koncepcji, w tym planowane przystanki, powiązania piesze, rowerowe i transportowe oraz ideę „zszywania” istniejących struktur miejskich z nowymi elementami układu przestrzennego.

W trakcie dyskusji przedstawiciele Rady Dzielnicy pytali m.in. o planowaną Trasę P-P (przedłużenie al. Sikorskiego do ul. Małomiejskiej), znaczenie pojęcia „zszywania” w kontekście masterplanu, lokalizację przystanków autobusowych na Chełmie oraz o to, czy planowana linia kończy się w rejonie Kowal i z czego wynika takie rozwiązanie.

Spotkanie miało charakter informacyjno-dyskusyjny. Zgłoszone pytania dotyczyły przede wszystkim relacji masterplanu z planowanymi inwestycjami transportowymi oraz wpływu koncepcji na codzienne funkcjonowanie dzielnicy Chełm.

Rada Sołectwa Kowale

Liczba uczestników: 2 osoby

Spotkanie z przedstawicielami Sołectwa Kowale miało charakter konsultacyjny i służyło omówieniu najważniejszych zagadnień dotyczących obszaru. Dyskusja koncentrowała się przede wszystkim na wpływie wstępnej koncepcji masterplanu oraz planowanej linii PKM Południe na funkcjonowanie Kowal i południowych dzielnic Gdańska.

Najważniejszym tematem rozmowy były obawy dotyczące układu drogowego i obsługi komunikacyjnej nowych terenów inwestycyjnych. Przedstawiciele Sołectwa wskazywali, że sama realizacja PKM Południe nie rozwiąże problemów komunikacyjnych, jeżeli równolegle zostanie wprowadzona nowa zabudowa mieszkaniowa bez odpowiednio rozbudowanego, sieciowego układu drogowego. Podkreślano ryzyko zwiększenia liczby mieszkańców i samochodów przy jednoczesnym utrzymaniu wąskich dróg dojazdowych oraz niewystarczającej liczby powiązań międzyosiedlowych.

Szczególnie istotnym postulatem było wzmocnienie drogowego „kręgośłupa” komunikacyjnego południowej części miasta. Wskazywano potrzebę analizy przekroju 2x2 dla Nowej Świętokrzyskiej oraz powiązania w kierunku al. Havla i Kowal. Zwrócono również uwagę na ul. Ofiar Grudnia 70 jako potencjalny element szerszego układu drogowego, który mógłby poprawić obsługę komunikacyjną obszaru. Pojawiły się także pytania o dostęp samochodowy do planowanego parkingu Park&Ride oraz o to, w jaki sposób użytkownicy mieliby dojeżdżać do węzła przesiadkowego. Powyższe uwagi są poza zakresem opracowania masterplanu.

W rozmowie poruszono również kwestie usług społecznych i edukacji. Zwrócono uwagę na zmieniającą się strukturę demograficzną oraz starzenie się społeczeństwa. Jednocześnie wskazano na bardzo duże obciążenie szkoły w Kowalach, do której uczęszcza obecnie ok. 1500 dzieci, przy czym po raz pierwszy odnotowano mniejszą liczbę zapisów do klas pierwszych. Z tego względu w tym roku uruchomiono jedynie 6 klas, w porównaniu z 9 klasami z lat poprzednich. Pomimo tego przedstawiciele Sołectwa podkreślali, że potrzeba lokalizacji nowych szkół i usług edukacyjnych powinna zostać nadal uwzględniona w dalszych pracach.

Omówiono także koncepcję parku retencyjnego pomiędzy przystankami Maćkowy i Łostowice. Uczestnicy pytali o charakter takiego rozwiązania i wskazywali, że teren retencyjny mógłby pełnić również funkcje sportowe i rekreacyjne, np. poprzez lokalizację otwartych boisk lub innych ogólnodostępnych form aktywności. Zgłoszono również uwagę dotyczącą brakującego łącznika w rejonie Nowej Ateny, ważnego z perspektywy dojścia do szkoły, mimo że znajduje się on poza bezpośrednim obszarem opracowania.

Jednym z głównych wniosków ze spotkania była potrzeba ponownego przeanalizowania skali planowanej zabudowy w rejonie Kowal, doprecyzowania układu drogowego i dojazdów do przystanków PKM Południe, zapewnienia realnych powiązań międzyosiedlowych oraz uwzględnienia potrzeb edukacyjnych, społecznych i rekreacyjnych mieszkańców.

Najważniejsze zagadnienia zgłaszane przez uczestników konsultacji

- Mieszkańcy dostrzegają potrzebę poprawy obsługi transportowej południowych dzielnic Gdańska i popierają realizację PKM Południe. Jednocześnie oczekują bardziej szczegółowych informacji dotyczących przebiegu linii, lokalizacji przystanków, rozwiązań technicznych oraz harmonogramu inwestycji.
- Kluczowym oczekiwaniem jest zapewnienie sprawnej integracji PKM Południe z komunikacją autobusową, tramwajową, ruchem pieszym i rowerowym. Sama budowa linii kolejowej nie będzie wystarczająca bez wygodnych przesiadek i dobrej dostępności przystanków.
- Jednym z najczęściej poruszanych tematów była poprawa dojazdów pieszych i tras rowerowych prowadzących do przystanków, szkół, usług i terenów zieleni. Szczególny nacisk położono na ciągłość, bezpieczeństwo i bezkolizyjność tych połączeń.
- Istotne obawy dotyczyły wzrostu ruchu samochodowego, zwiększenia zatorów oraz pogorszenia dostępności istniejących osiedli. Uczestnicy wskazywali na potrzebę dopracowania układu drogowego i odpowiedniej organizacji obsługi nowych inwestycji.
- Opinie dotyczące parkingów przy przystankach były podzielone. Część uczestników popierała ograniczanie parkingów przesiadkowych, inni natomiast podkreślali konieczność zachowania odpowiedniej rezerwy miejsc parkingowych, szczególnie na obszarach już dziś silnie obciążonych ruchem.
- Ważnym oczekiwaniem jest uzupełnienie oferty usług lokalnych. Mieszkańcy wskazywali na potrzebę zapewnienia w pobliżu miejsc zamieszkania sklepów, aptek, przychodni, bankomatów, usług codziennych, miejsc pracy oraz przestrzeni przeznaczonych pod funkcję targową i lokalne ryneczki.
- Duże znaczenie przypisywano rozwojowi usług publicznych i społecznych. Wśród najbardziej potrzebnych funkcji wymieniano domy sąsiedzkie, biblioteki, kluby seniora, miejsca dla młodzieży, obiekty kultury, szkoły ponadpodstawowe, przedszkola oraz obiekty sportowe.
- Propozycje tworzenia centrów lokalnych przy przystankach PKM Południe były odbierane pozytywnie. Uczestnicy podkreślali jednak, że centra te powinny skupiać rzeczywiste funkcje publiczne, społeczne, usługowe i rekreacyjne, a nie ograniczać się wyłącznie do nowej zabudowy mieszkaniowej.
- W odniesieniu do planowanej zabudowy kluczowym oczekiwaniem jest dostosowanie jej skali, wysokości i intensywności do istniejącego otoczenia. Największe obawy budziła możliwość realizacji zbyt wysokiej lub zbyt intensywnej zabudowy w sąsiedztwie istniejących osiedli i zabudowy jednorodzinnej.
- Część uczestników dostrzegała w nowej zabudowie możliwość uporządkowania i ożywienia terenów zdegradowanych lub słabo wykorzystywanych. Podkreślano jednak, że jej realizacja musi być powiązana z rozwojem infrastruktury, usług i terenów zieleni oraz zapewnieniem odpowiedniej obsługi transportowej.
- Jednym z ważniejszych postulatów była ochrona istniejącej zieleni, drzew, dolin potoków i miejsc rekreacji. Mieszkańcy oczekują zachowania możliwie naturalnego charakteru najcenniejszych terenów oraz rozwijania parków linearnych i ogólnodostępnej zieleni urządzonej.
- Duże znaczenie przypisywano retencji wód opadowych, szczególnie w rejonie Potoku Oruńskiego, Potoku Kowalskiego oraz na terenach narażonych na podtopienia. Uczestnicy wskazywali, że rozwiązania retencyjne powinny stanowić integralny element dalszych prac projektowych i towarzyszyć intensyfikacji zagospodarowania
- Projektowane przestrzenie powinny odpowiadać na potrzeby różnych grup użytkowników, w tym seniorów, dzieci, młodzieży, rodzin z dziećmi, osób z niepełnosprawnościami, rowerzystów oraz właścicieli psów. Oznacza to potrzebę tworzenia przestrzeni dostępnych, wielofunkcyjnych i dostosowanych do codziennego użytkowania.
- Na obszarach wymagających przekształceń, szczególnie w rejonie ul. Małomiejskiej i Oruńskiego Przedmieścia, oczekuje się poprawy bezpieczeństwa i jakości przestrzeni. Zgłaszane postulaty dotyczyły uporządkowania pustostanów, ograniczenia funkcji uznawanych za problemowe oraz wprowadzania nowych użytkowników, usług i aktywnych funkcji w parterach budynków.
- Powodzenie masterplanu będzie zależało nie tylko od jakości koncepcji przestrzennej, lecz także od skuteczności jej wdrażania. Uczestnicy podkreślali znaczenie realizacji inwestycji strategicznych, wykupu terenów, koordynacji działań miejskich oraz właściwego etapowania rozwoju zabudowy i infrastruktury.

Wyniki ankiety przestrzennej

Informacje o ankiecie

Celem ankiety przestrzennej (geoankiety) było pozyskanie informacji dotyczących oceny wstępnej koncepcji urbanistycznej Masterplanu Gdańsk Nowe Południe, w szczególności zaproponowanych kierunków rozwoju przestrzennego, powiązań pieszych i rowerowych, lokalizacji przestrzeni publicznych, terenów zieleni, usług oraz funkcji w otoczeniu planowanych przystanków PKM Południe.

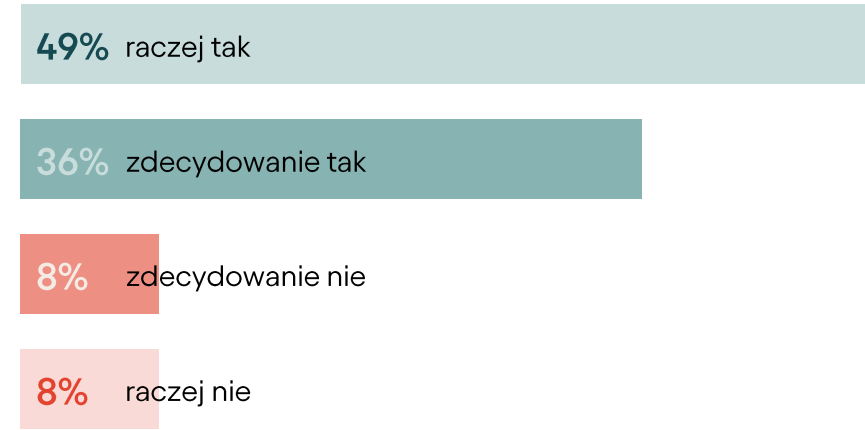
Ankieta miała charakter przestrzenny. Uczestnicy mogli zaznaczać na mapie konkretne lokalizacje oraz przypisywać im określone oceny, potrzeby lub propozycje zmian. Pozwoliło to na zebranie danych nie tylko opisowych, ale również bezpośrednio powiązanych z konkretnymi miejscami w terenie.

Geoankieta była dostępna w dniach 15-28 czerwca 2026 roku za pośrednictwem platformy Voxly.pl. Informacje o jej uruchomieniu były rozpowszechniane w ramach działań informacyjnych prowadzonych w procesie konsultacji społecznych.

W trakcie trwania badania zebrano łącznie 129 odpowiedzi. Zgromadzony materiał stanowi wkład do dalszych analiz oraz formułowania wniosków i wytycznych projektowych dla masterplanu.

Czy po zapoznaniu się z koncepcją uważasz, że proponowany kierunek zmian odpowiada potrzebom tej części miasta?

Liczba odpowiedzi: 117



Które elementy koncepcji oceniasz najlepiej?

Łącznie odpowiedzi: 272



Elementy koncepcji wymagające korekty

Łącznie odpowiedzi: 221



Przestrzenna analiza odpowiedzi

Wskazane punkty

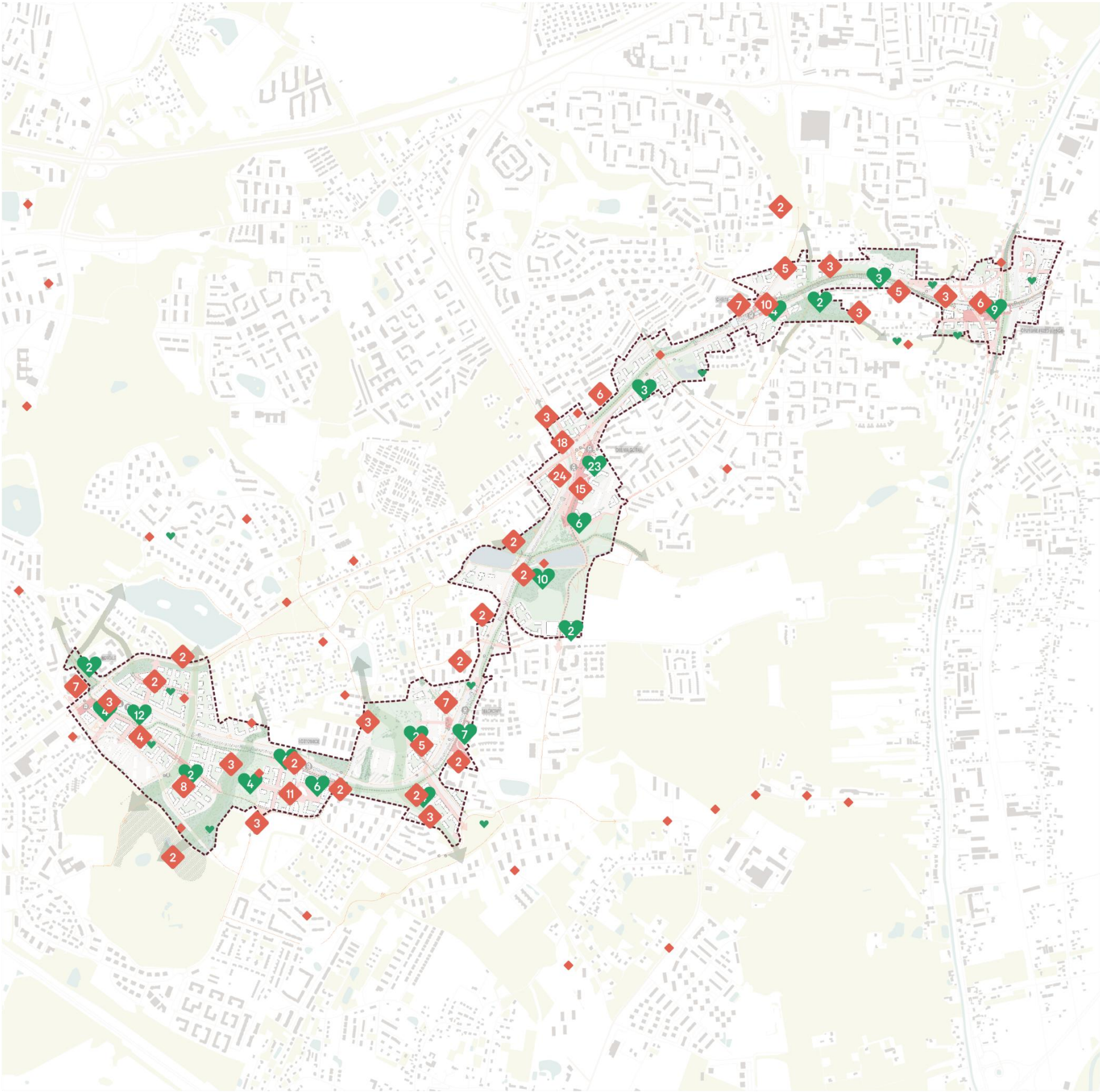
Mapa przedstawia podsumowanie wskazanych przez respondentów punktów ocenianych pozytywnie oraz tych, które wymagają poprawy.

Odpowiedzi: 106

Oznaczenia graficzne

- Granica koncepcji urbanistycznej
- Zabudowa
- Tereny zieleni
- Woda powierzchniowa
- Droga
- Miejsca, które według respondentów są oceniane pozytywnie i które warto jeszcze bardziej wzmocnić lub rozwinąć
- Miejsca, które według respondentów wymagają poprawy w ramach koncepcji

Łącznie respondenci wskazali 227 punktów w koncepcji, które wymagają zmiany lub dopracowania oraz 123 punkty, które ocenili pozytywnie. Koncentracja została opracowana metodą Point Cluster z dystansem analizy 150 m i obrazuje obszary największego natężenia odpowiedzi.



Tematy miejsc ocenionych pozytywnie lub wskazanych jako wartę wzmocnienia

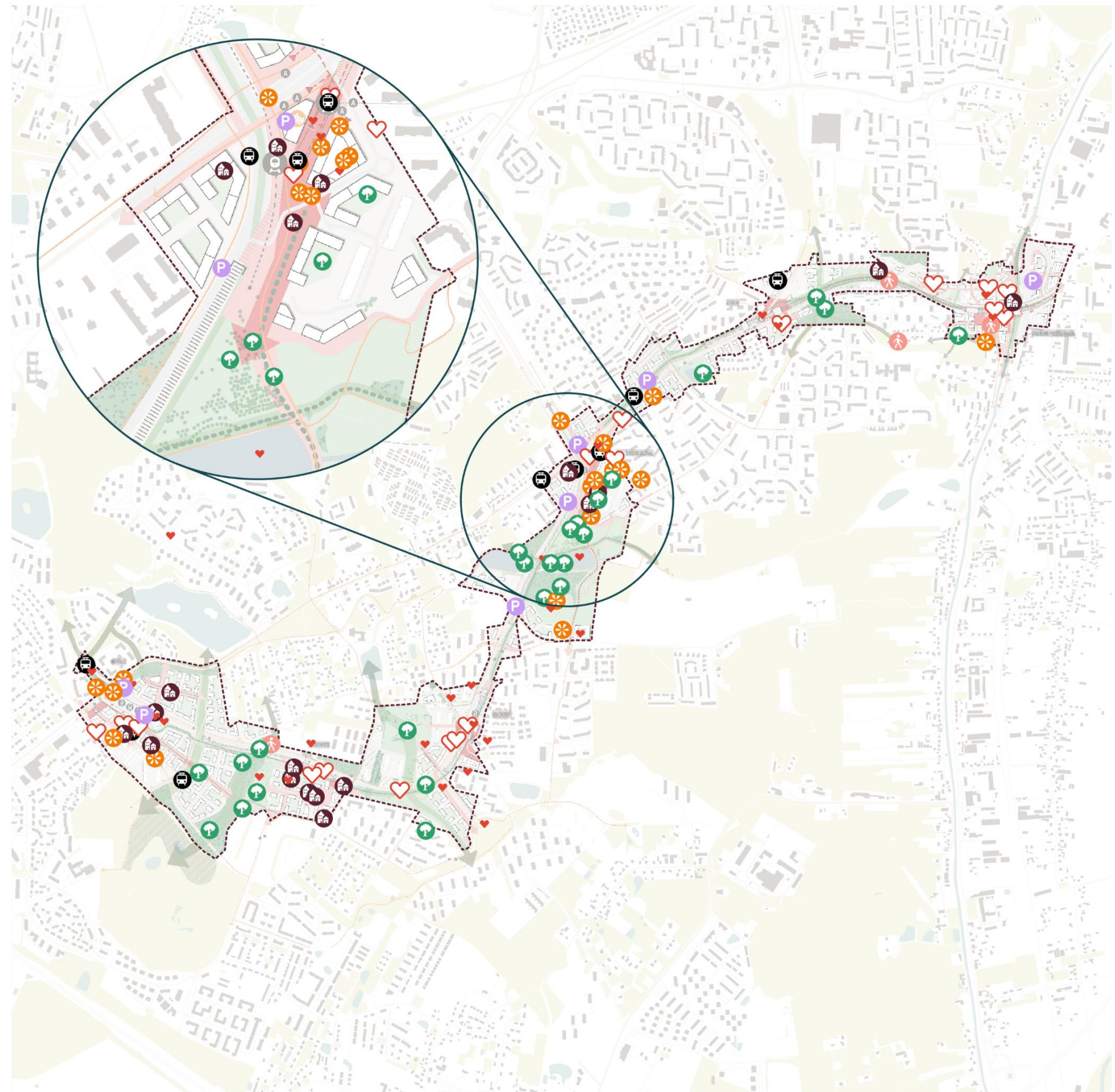
Oznaczenia graficzne

- Granica koncepcji urbanistycznej
- Zabudowa
- Tereny zieleni
- Woda powierzchniowa
- Droga

Miejsca, które według respondentów są oceniane pozytywnie i które warto jeszcze bardziej wzmocnić lub rozwinąć

- Zieleń, rekreacja i retencja · 19,5%
- Zabudowa i intensywność · 13,8%
- Usługi i funkcje publiczne · 13,8%
- Transport publiczny i PKM · 6,5%
- Układ drogowy i parkowanie · 5,7%
- Ruch pieszy i rowerowy · 3,3%
- Inne / ogólne · 14,6%
- Brak komentarza · 22,8%

Mapa przedstawia 123 punkty ocenione przez respondentów pozytywnie lub wskazane jako wartę wzmocnienia. Punkty zostały podzielone według głównego tematu komentarza. W miejscach, gdzie wiele wskazań nakładało się na siebie, zastosowano metodę Point Displacement w odległości 30 m, która poprawia czytelność rozmieszczenia odpowiedzi na mapie.



Tematy miejsc wymagających poprawy

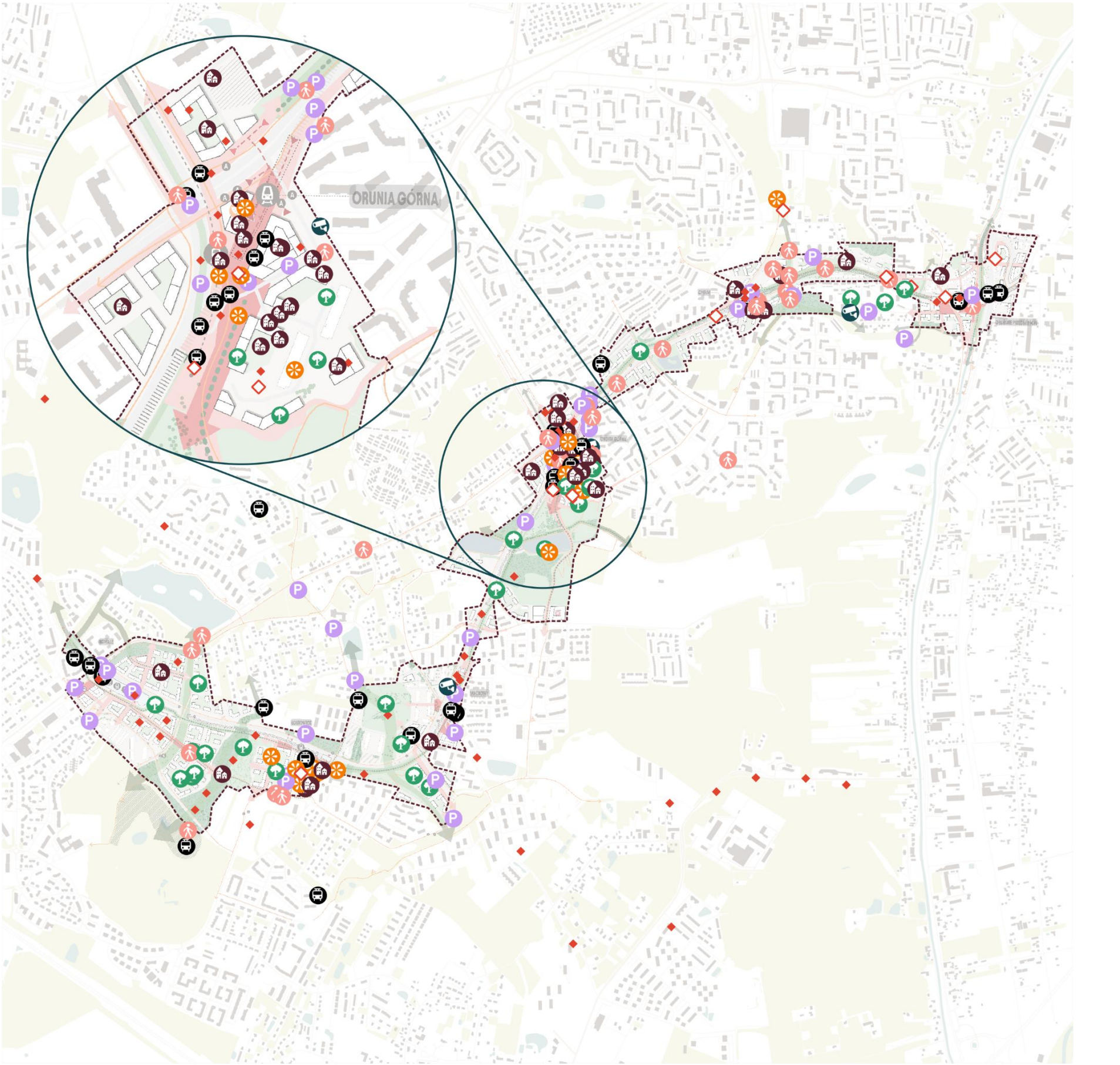
Oznaczenia graficzne

- Granica koncepcji urbanistycznej
- Zabudowa
- Tereny zieleni
- Woda powierzchniowa
- Droga

Miejsca, które według respondentów wymagają poprawy w ramach koncepcji

- Układ drogowy i parkowanie · 15,0%
- Zabudowa i intensywność · 12,8%
- Ruch pieszy i rowerowy · 11,0%
- Transport publiczny i PKM · 11,0%
- Zieleń, rekreacja i retencja · 10,6%
- Usługi i funkcje publiczne · 5,7%
- Bezpieczeństwo i uciążliwości · 1,3%
- Inne / ogólne · 4,8%
- Brak komentarza · 27,8%

Mapa przedstawia 227 punktów wskazanych przez respondentów jako wymagających zmiany lub dopracowania. Kolor punktu oznacza główny temat komentarza. W miejscach nakładania się odpowiedzi zastosowano metodę Point Displacement w odległości 50 m, która poprawia czytelność rozmieszczenia odpowiedzi na mapie.



Pytania z przybliżeniem

W dalszej części raportu przedstawiono odpowiedzi dotyczące otoczenia poszczególnych planowanych przystanków PKM Południe. W ankiecie obszar opracowania został podzielony na podobszary odpowiadające najbliższemu otoczeniu przystanków oraz na dwa dodatkowe obszary tematyczne: park pod estakadą oraz park liniowy wzdłuż linii PKM Południe.

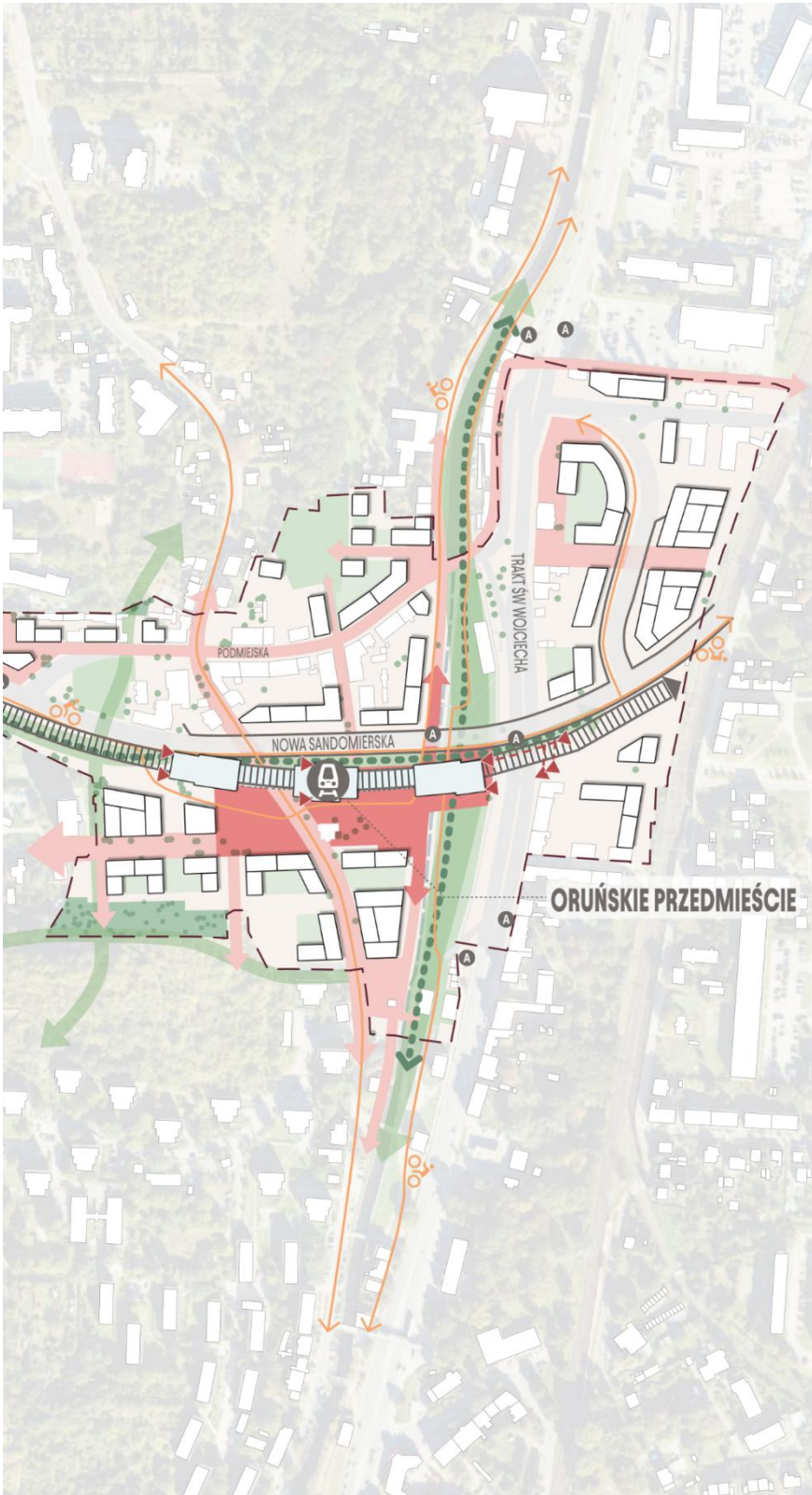
Po wybraniu danego pytania mapa w ankiecie automatycznie przybliżała widok do odpowiedniego podobszaru, co ułatwiało respondentom odnoszenie się do konkretnych lokalizacji. Na poniższej mapie zaznaczono obszary, do których przypisane były poszczególne pytania.

Oznaczenia graficzne

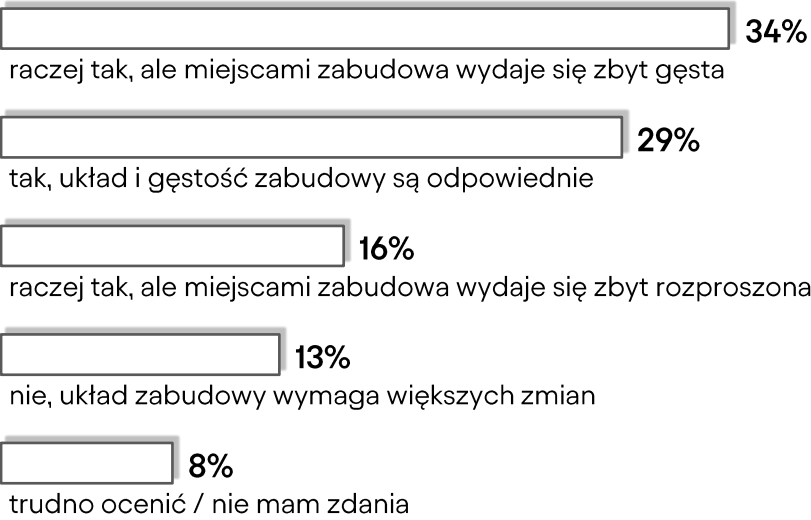
- Zabudowa
- Tereny zieleni
- Woda powierzchniowa
- Linia kolejowa
- Droga
- Schematyczne oznaczenie podziału obszaru masterplana na podobszary otoczenia przystanków PKM
- Park liniowy wzdłuż Nowej Świętokrzyskiej
- Park pod estakadą



Przystanek Gdańsk Oruńskie Przedmieście



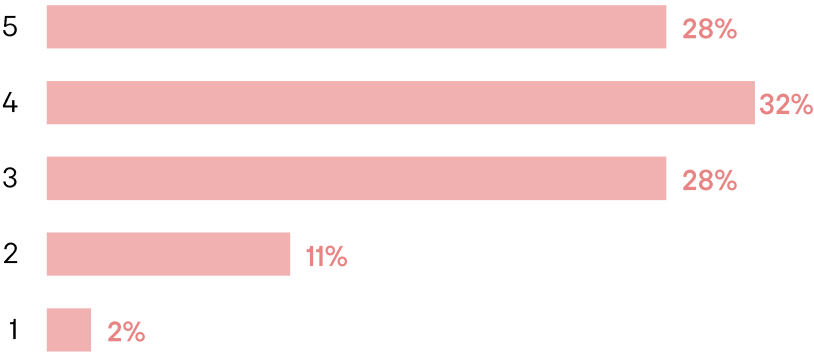
Czy proponowany układ zabudowy wydaje się dobrze zaplanowany pod względem rozmieszczenia i gęstości budynków? łącznie odpowiedzi: 89



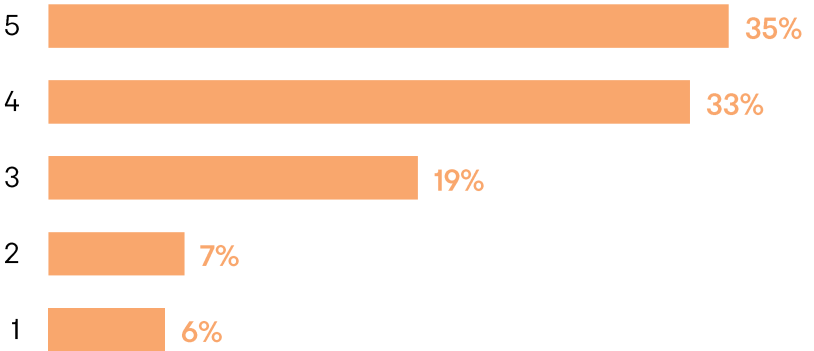
Jakie funkcje powinny znaleźć się w tym centrum lokalnym? łącznie odpowiedzi: 372



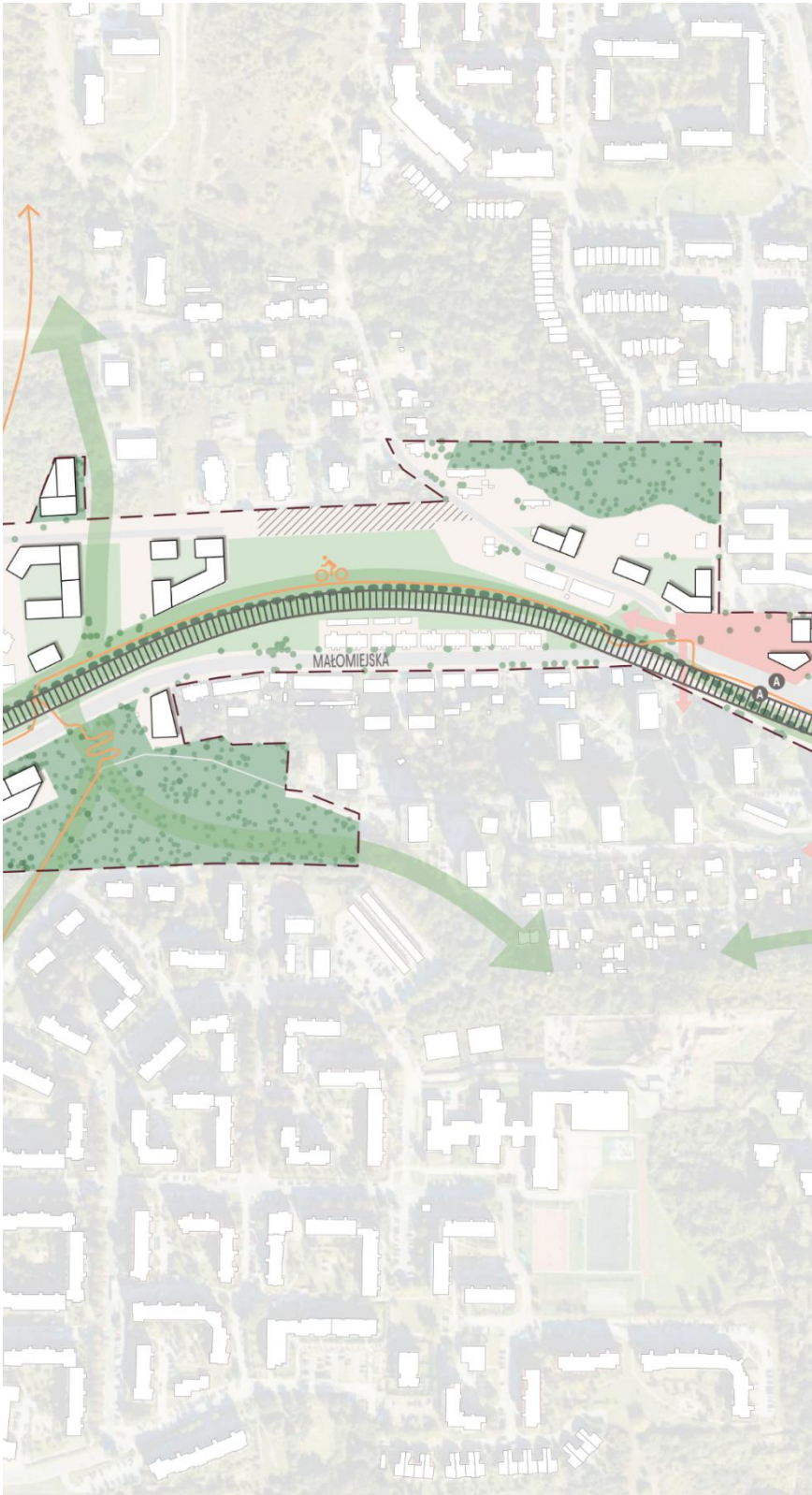
Jak oceniasz (w skali od 1 do 5) przydatność zaprojektowanych powiązań przestrzeni publicznych w codziennym dotarciu do stacji nowej linii PKM Południe oraz najważniejszych punktów w dzielnicy? łącznie odpowiedzi: 122



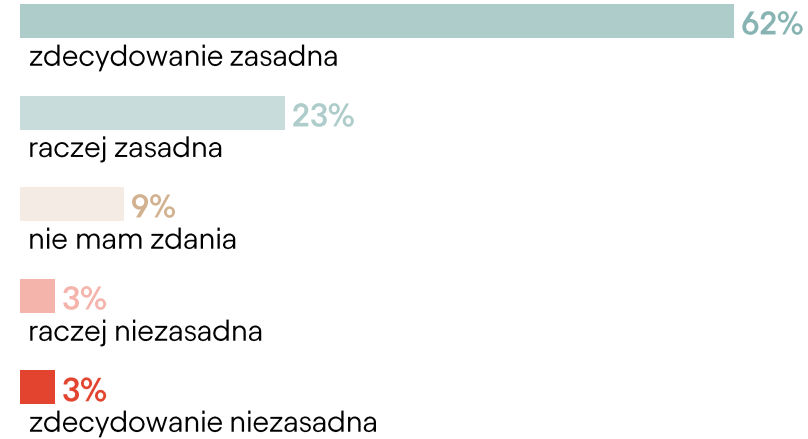
Jak oceniasz (w skali od 1 do 5) przydatność zaproponowanych połączeń rowerowych w Twoich codziennych dojazdach (np. do stacji PKM, do pracy lub usług)? łącznie odpowiedzi: 122



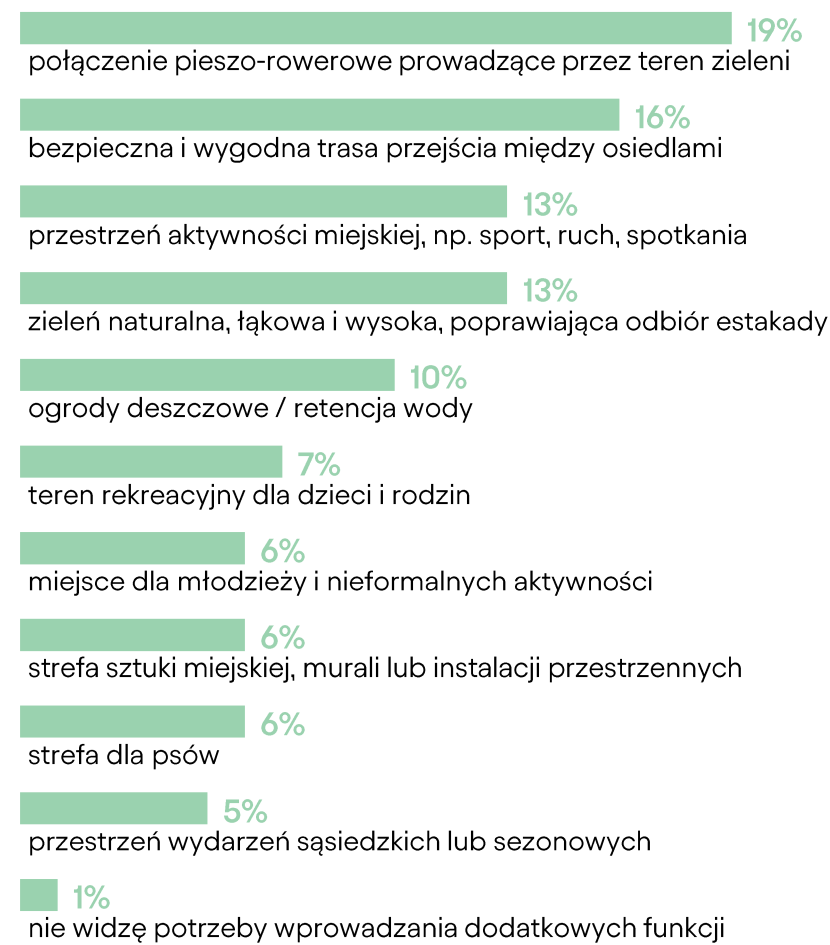
Park pod estakadą



Jak oceniają Państwo propozycję przeznaczenia przestrzeni pod estakadą na teren zieleni / park? łącznie odpowiedzi: 119



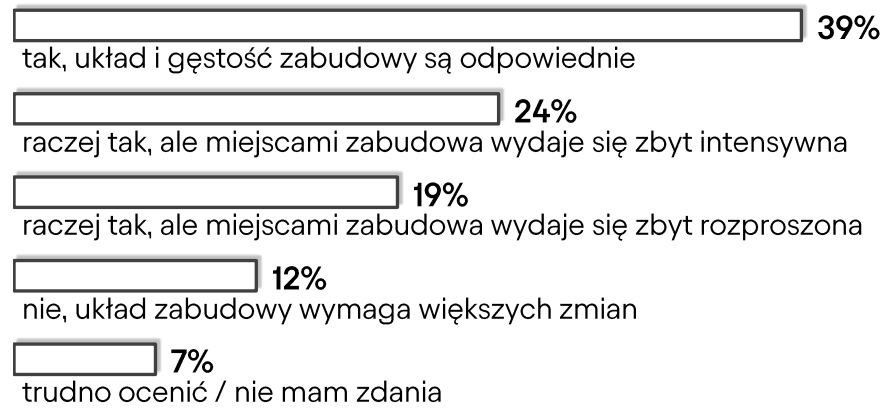
Jakie funkcje powinny znajdować się w tym terenie zieleni? łącznie odpowiedzi: 418



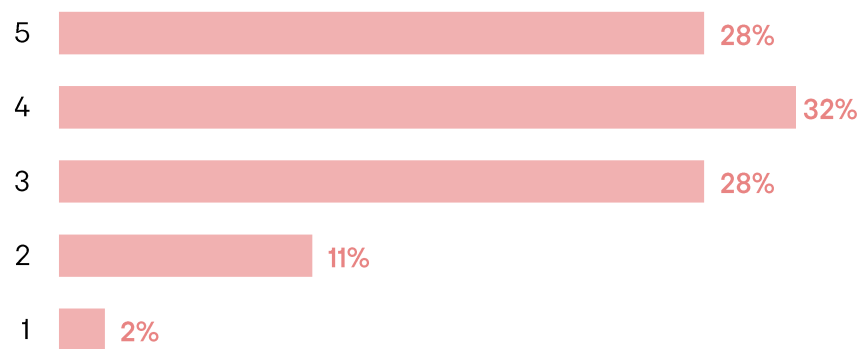
Przystanek Gdańsk Chełm



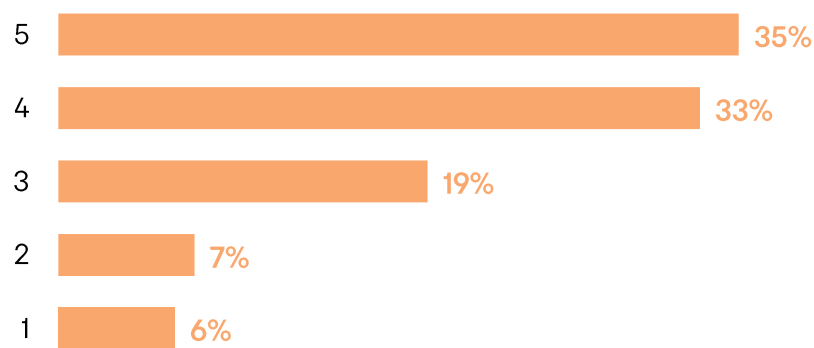
Czy proponowany układ zabudowy wydaje się dobrze zaplanowany pod względem rozmieszczenia i gęstości budynków?



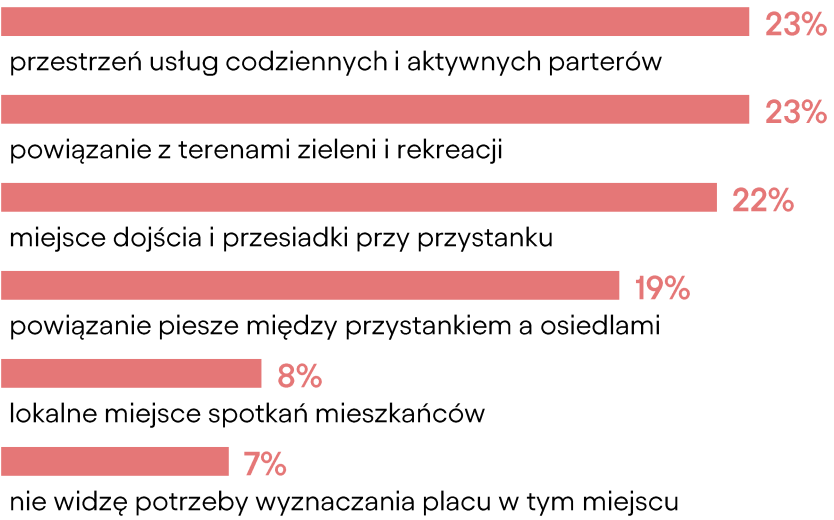
Jak oceniasz (w skali od 1 do 5) przydatność zaprojektowanych powiązań przestrzeni publicznych w codziennym dotarciu do stacji nowej linii PKM Południe oraz najważniejszych punktów w dzielnicy?



Jak oceniasz (w skali od 1 do 5) przydatność zaproponowanych połączeń rowerowych w Twoich codziennych dojazdach (np. do stacji PKM Południe, do pracy lub usług)?



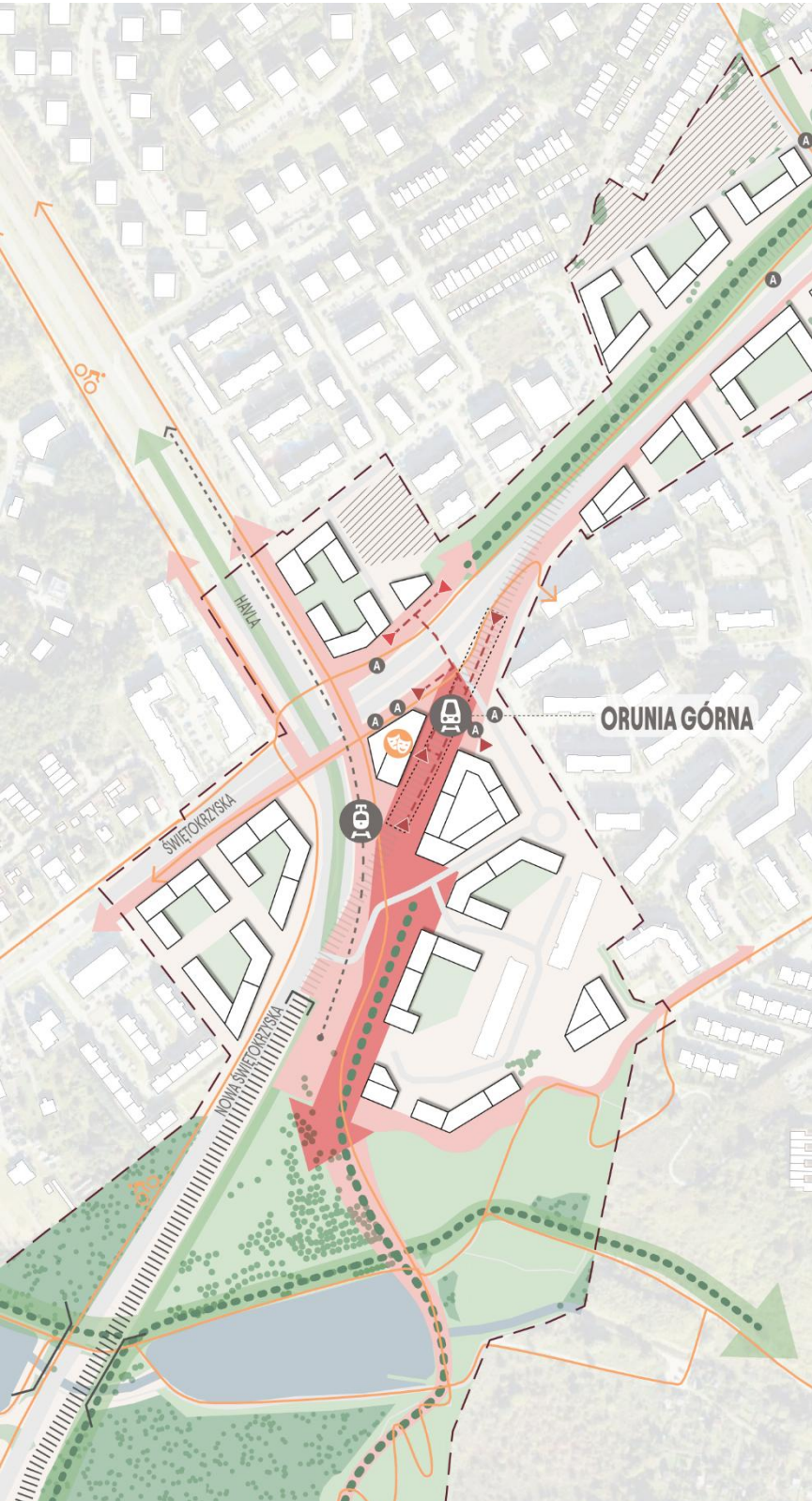
Jaką rolę powinien pełnić plac przy przystanku Gdańsk Chełm?



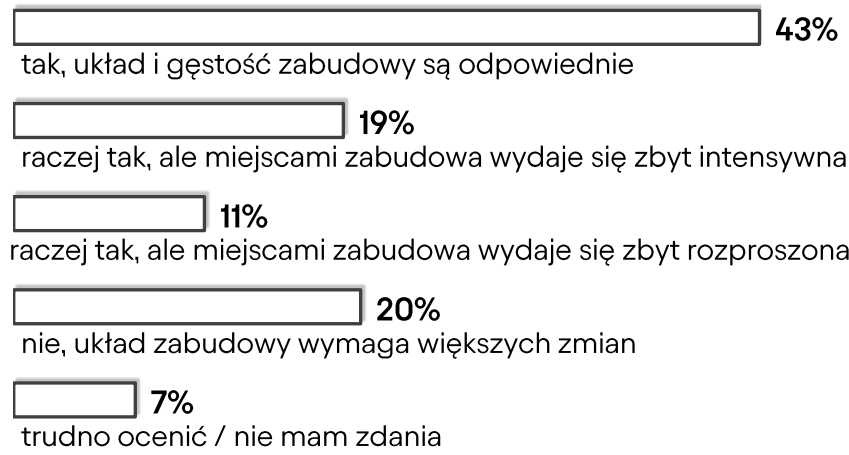
Jakie funkcje powinny znaleźć się w okolicy wskazanego placu?



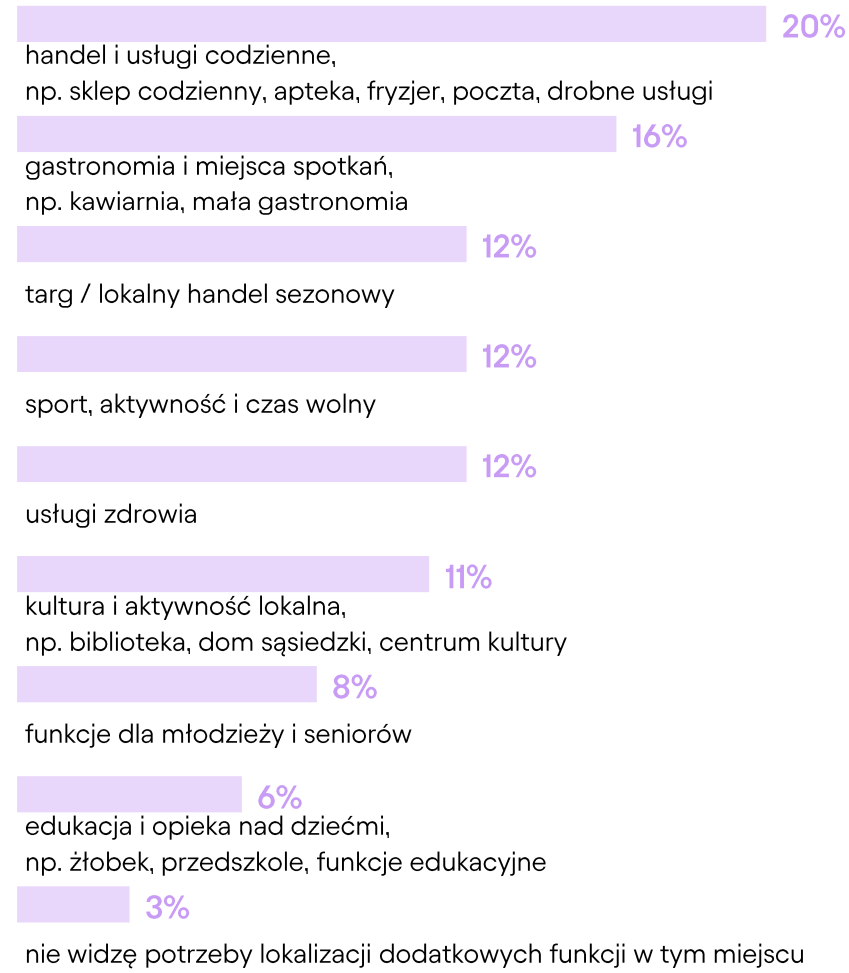
Przystanek Gdańsk Orunia Górna



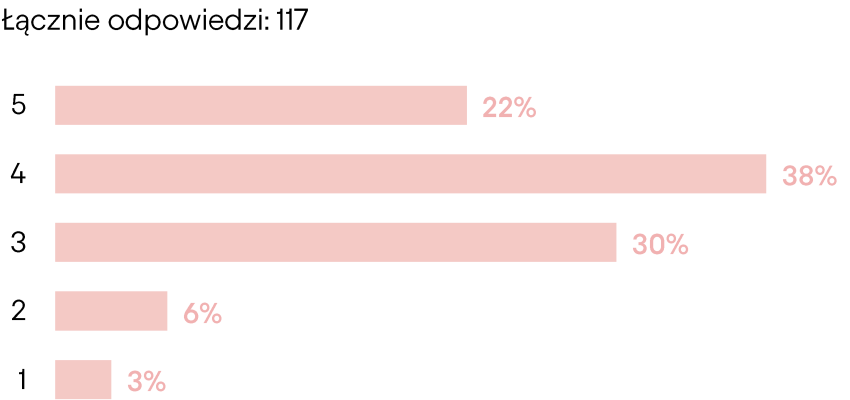
Czy proponowany układ zabudowy wydaje się dobrze zaplanowany pod względem rozmieszczenia i gęstości budynków? Łącznie odpowiedzi: 119



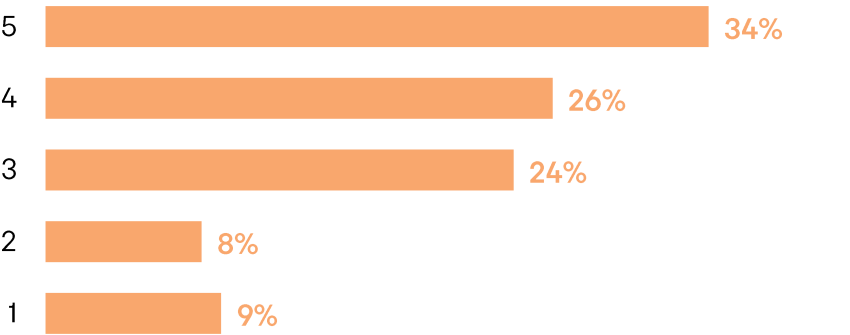
Jakie funkcje powinny znaleźć się w tym centrum lokalnym? Łącznie odpowiedzi: 322



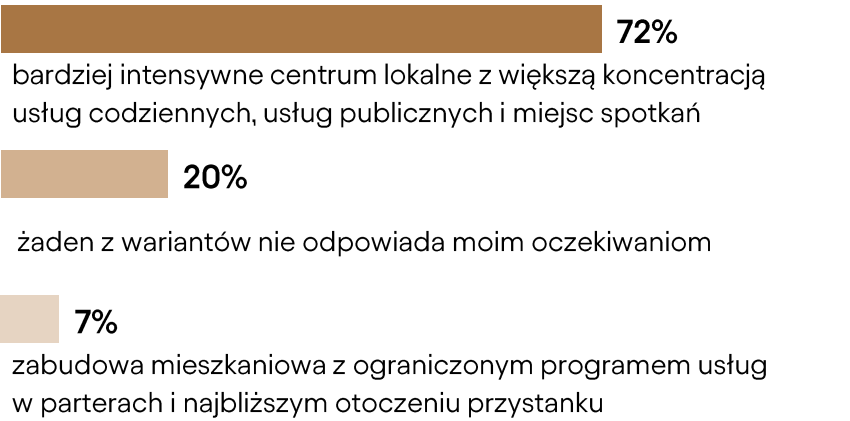
Jak oceniasz (w skali od 1 do 5) przydatność zaprojektowanych powiązań przestrzeni publicznych w codziennym dotarciu do stacji nowej linii PKM oraz najważniejszych punktów w dzielnicy?



Jak oceniasz (w skali od 1 do 5) przydatność zaproponowanych połączeń rowerowych w Twoich codziennych dojazdach (np. do stacji PKM, do pracy lub usług)? Łącznie odpowiedzi: 117



Jaki model zagospodarowania rejonu przystanku Gdańsk Orunia Górna najlepiej odpowiada potrzebom tego miejsca? Łącznie odpowiedzi: 122



Przystanek Gdańsk Orunia Górna

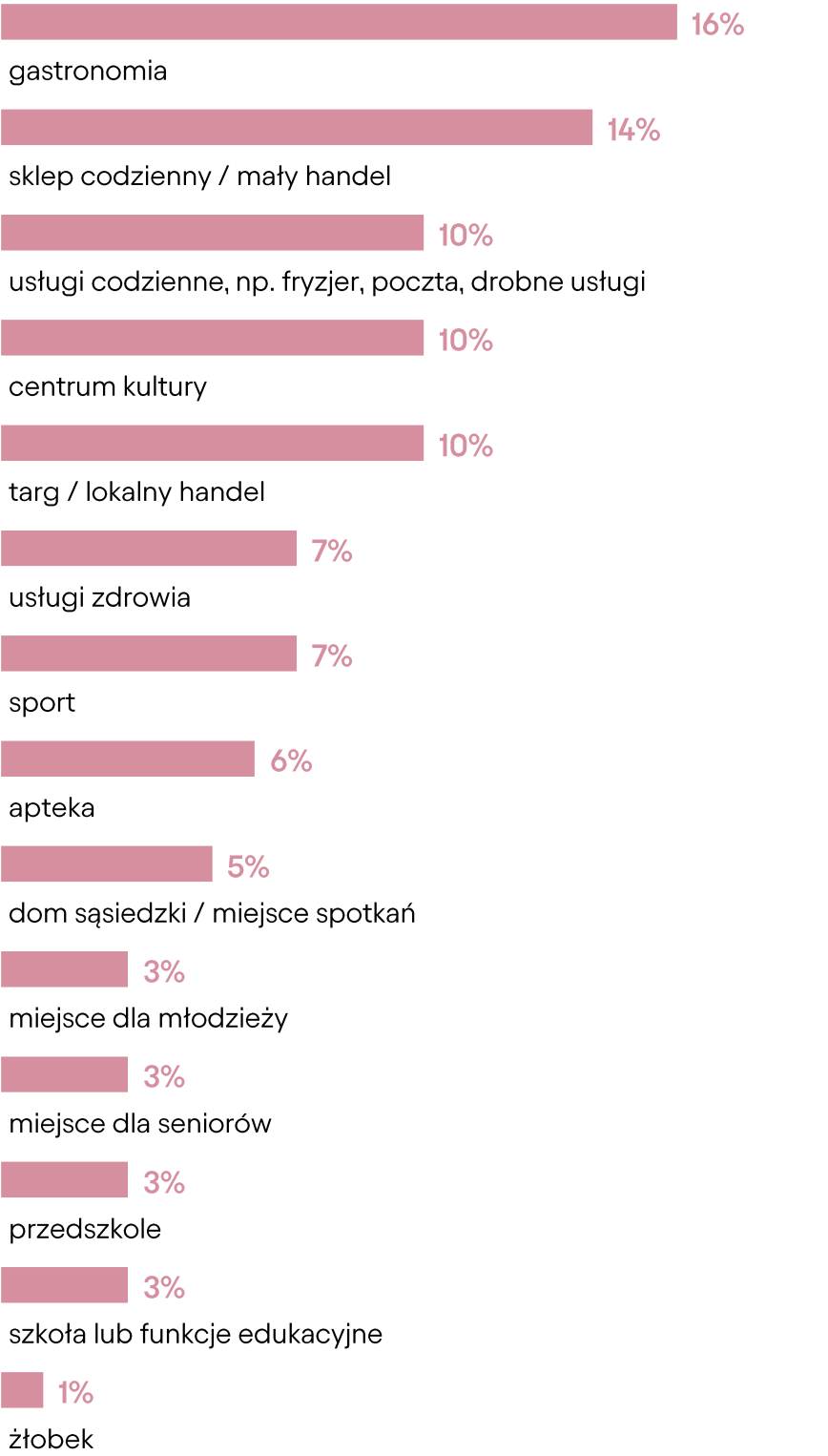


Jakie funkcje powinien pełnić publiczny obiekt kultury /
aktywności lokalnej w rejonie przystanku Gdańsk Orunia Górna?
łącznie odpowiedzi: 322

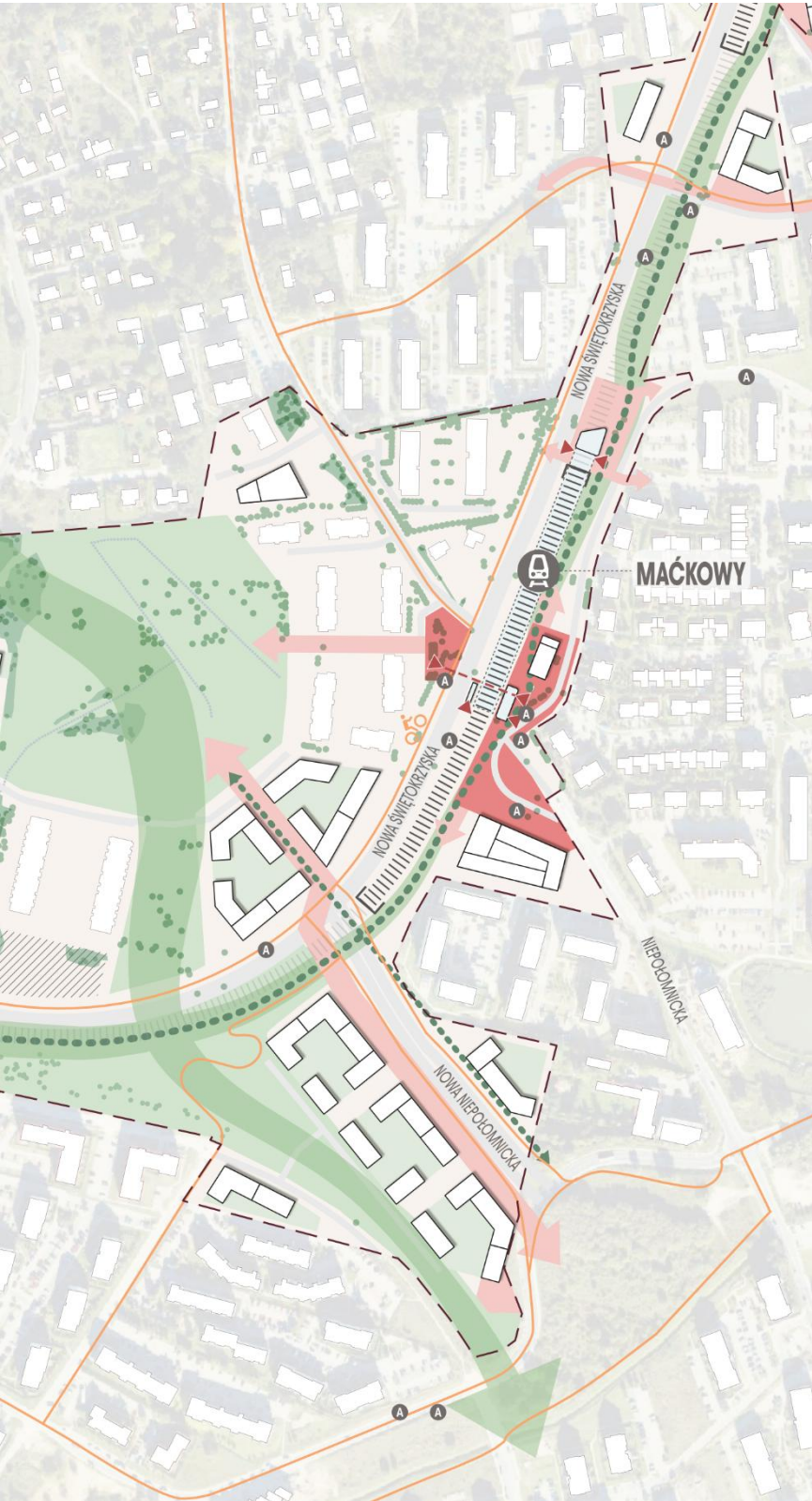


Pojedyncze komentarze respondentów: basen; kino/teatr południe;
Kręgielnia; kino studyjne, 3-4 sale, skala porównywalna
do warszawskiego Kina Muranów; Centrum handlowe z kinem;
kino, teatr; teren zielony

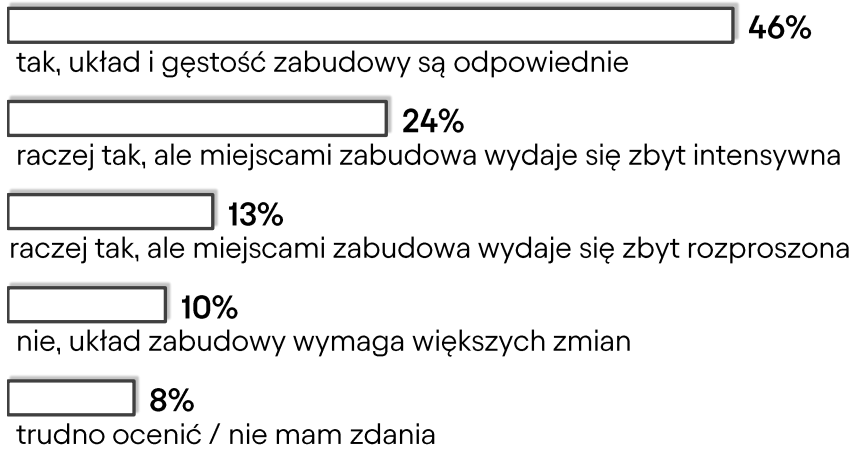
Jakie funkcje powinny znaleźć się w okolicach przystanku Gdańsk
Orunia Górna?
łącznie odpowiedzi: 430



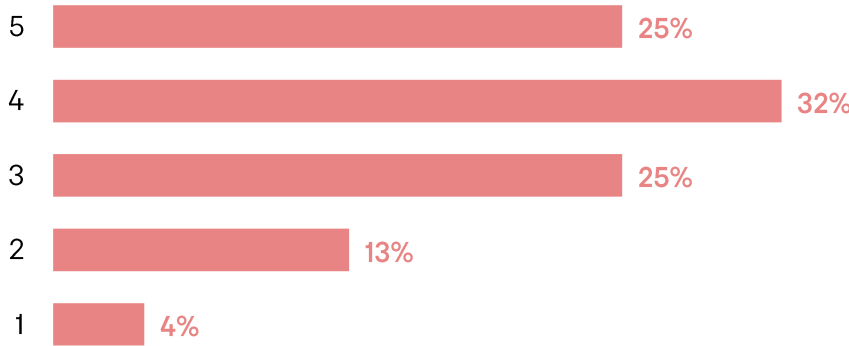
Przystanek Gdańsk Maćkowy



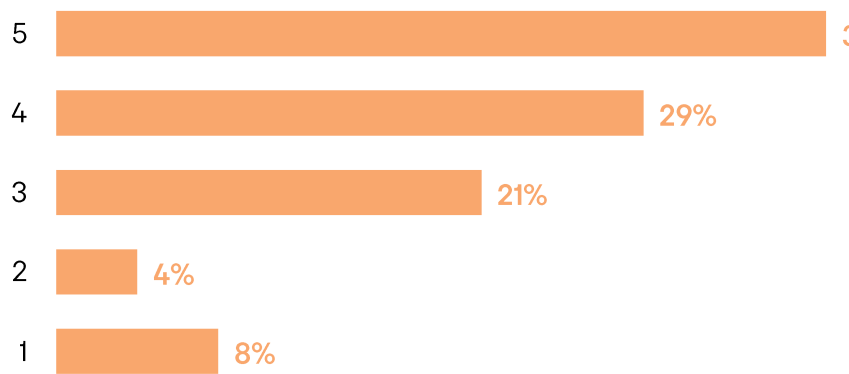
Czy proponowany układ zabudowy wydaje Ci się dobrze zaplanowany pod względem rozmieszczenia i gęstości budynków? Łącznie odpowiedzi: 119



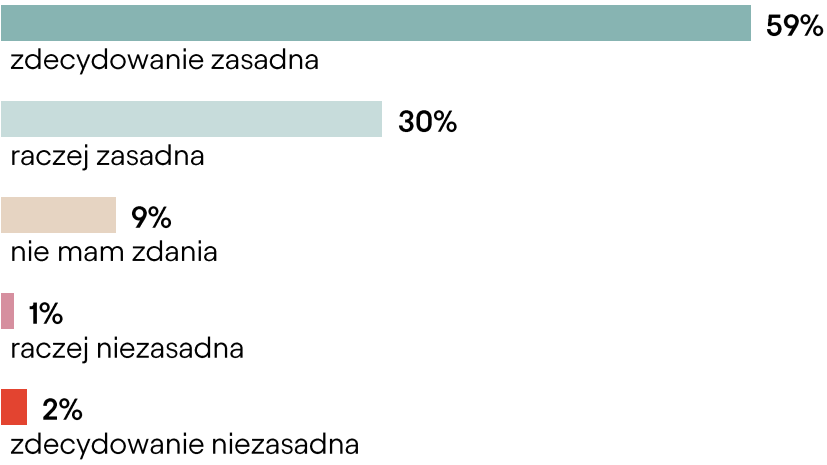
Jak oceniasz (w skali od 1 do 5) przydatność zaprojektowanych powiązań przestrzeni publicznych w codziennym dotarciu do stacji nowej linii PKM oraz najważniejszych punktów w dzielnicy? Łącznie odpowiedzi: 114



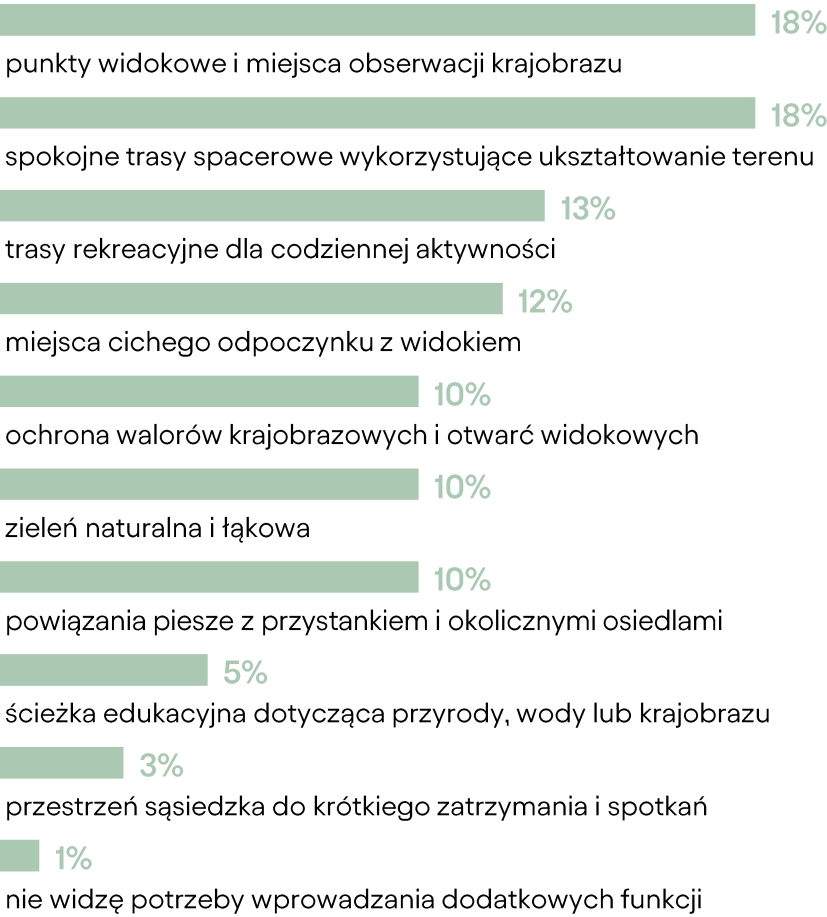
Jak oceniasz (w skali od 1 do 5) przydatność zaproponowanych połączeń rowerowych w Twoich codziennych dojazdach (np. do stacji PKM, do pracy lub usług)? Łącznie odpowiedzi: 112



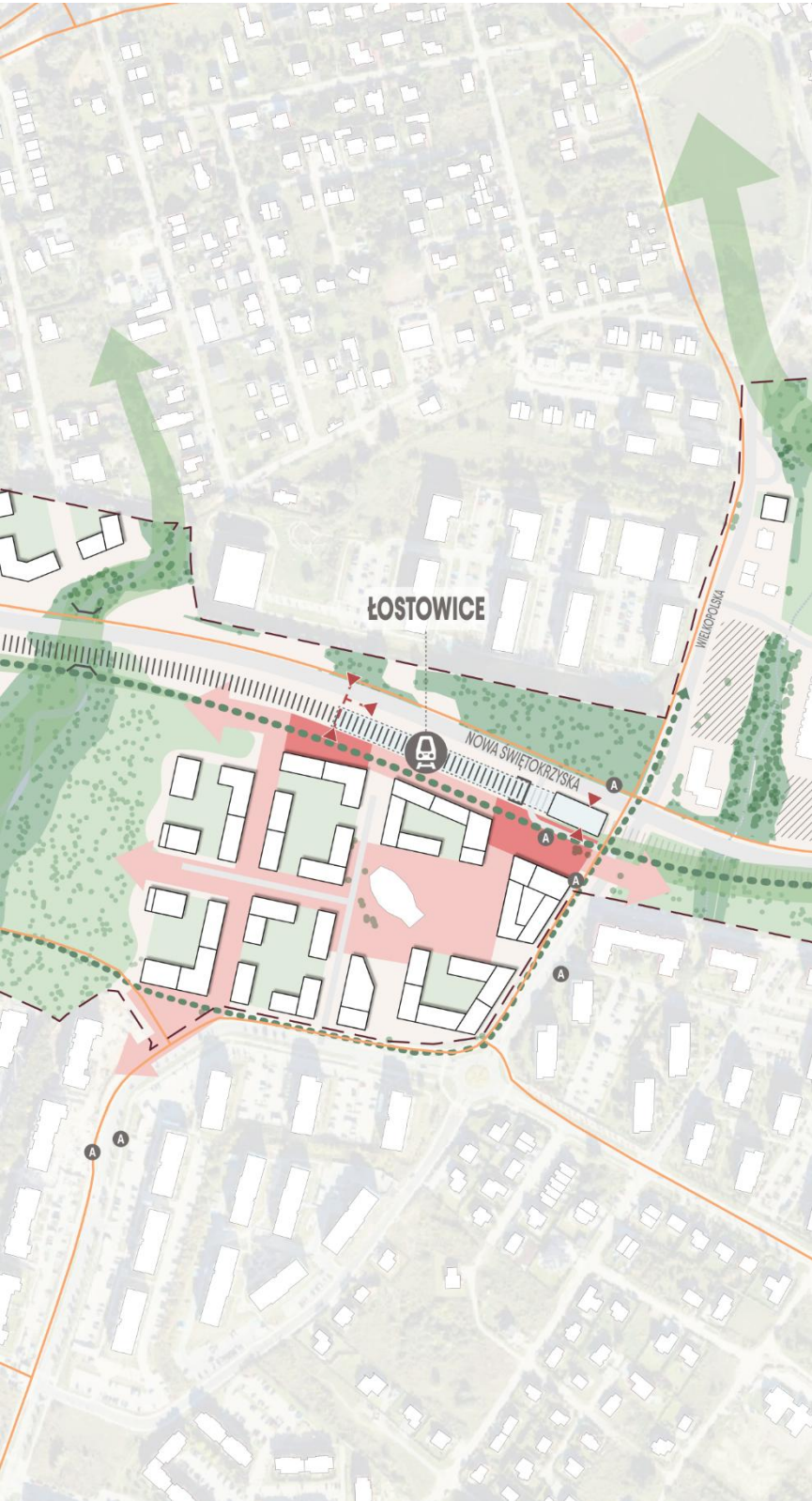
Jak oceniają Państwo propozycję wyznaczenia parku widokowego nad tunelem PKM?



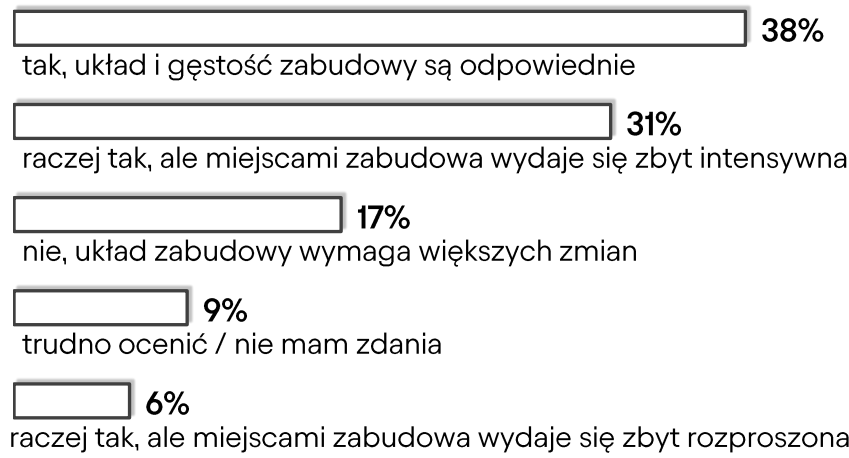
Jakie funkcje powinny znaleźć się w parku widokowym nad tunelem PKM? Łącznie odpowiedzi: 391



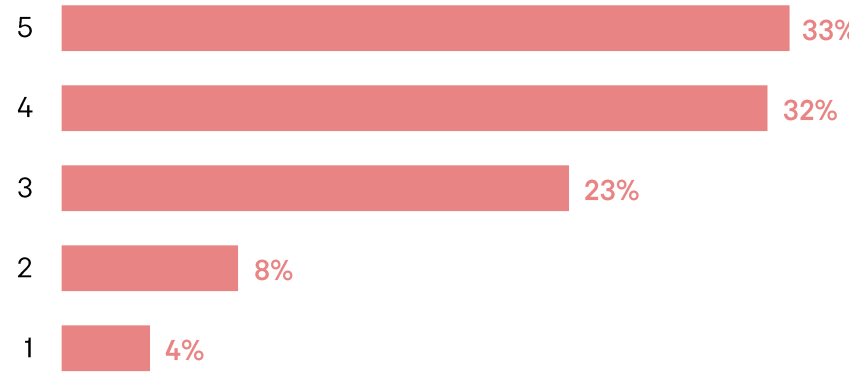
Przystanek Gdańsk Łostowice



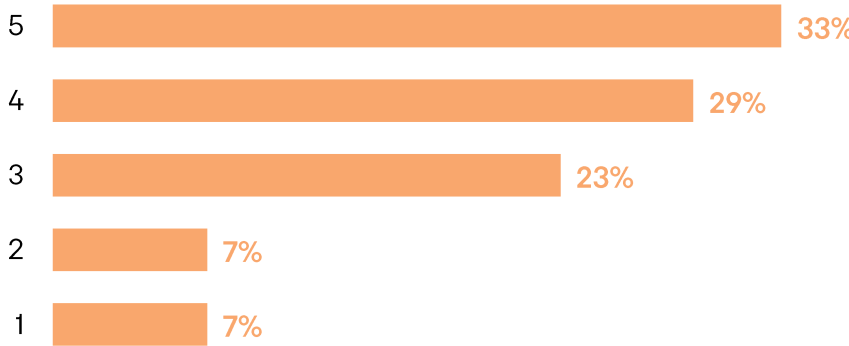
Czy proponowany układ zabudowy wydaje Ci się dobrze zaplanowany pod względem rozmieszczenia i gęstości budynków? Łącznie odpowiedzi: 114



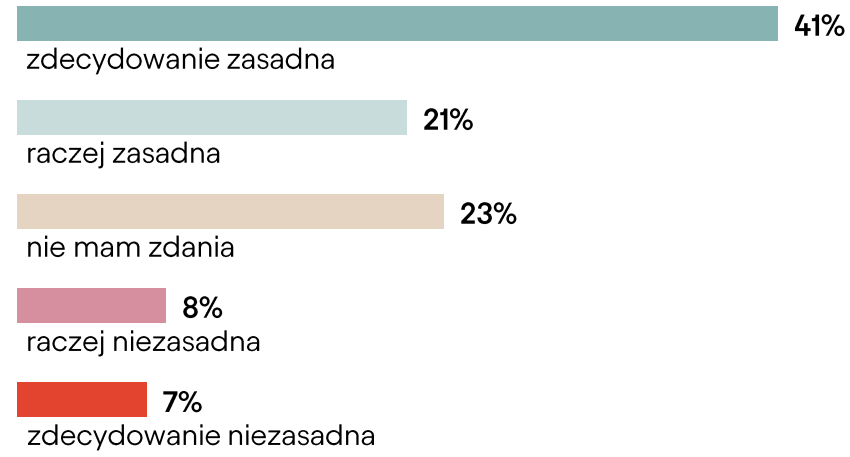
Jak oceniasz (w skali od 1 do 5) przydatność zaprojektowanych powiązań przestrzeni publicznych w codziennym dotarciu do stacji nowej linii PKM oraz najważniejszych punktów w dzielnicy? Łącznie odpowiedzi: 109



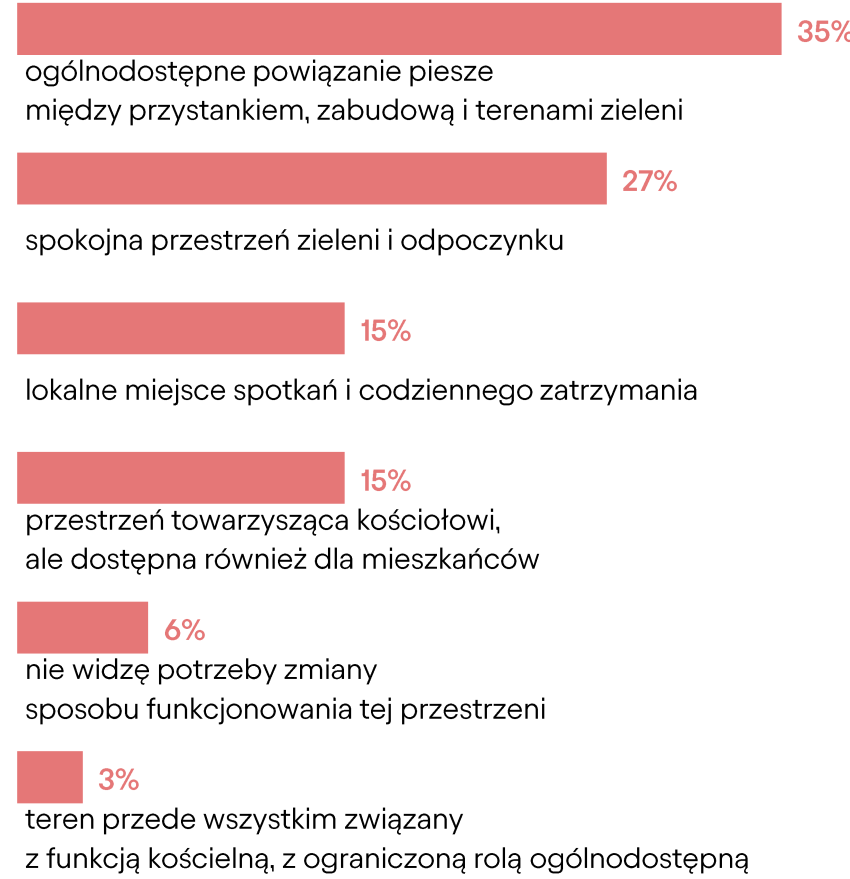
Jak oceniasz (w skali od 1 do 5) przydatność zaproponowanych połączeń rowerowych w Twoich codziennych dojazdach (np. do stacji PKM, do pracy lub usług)? Łącznie odpowiedzi: 109



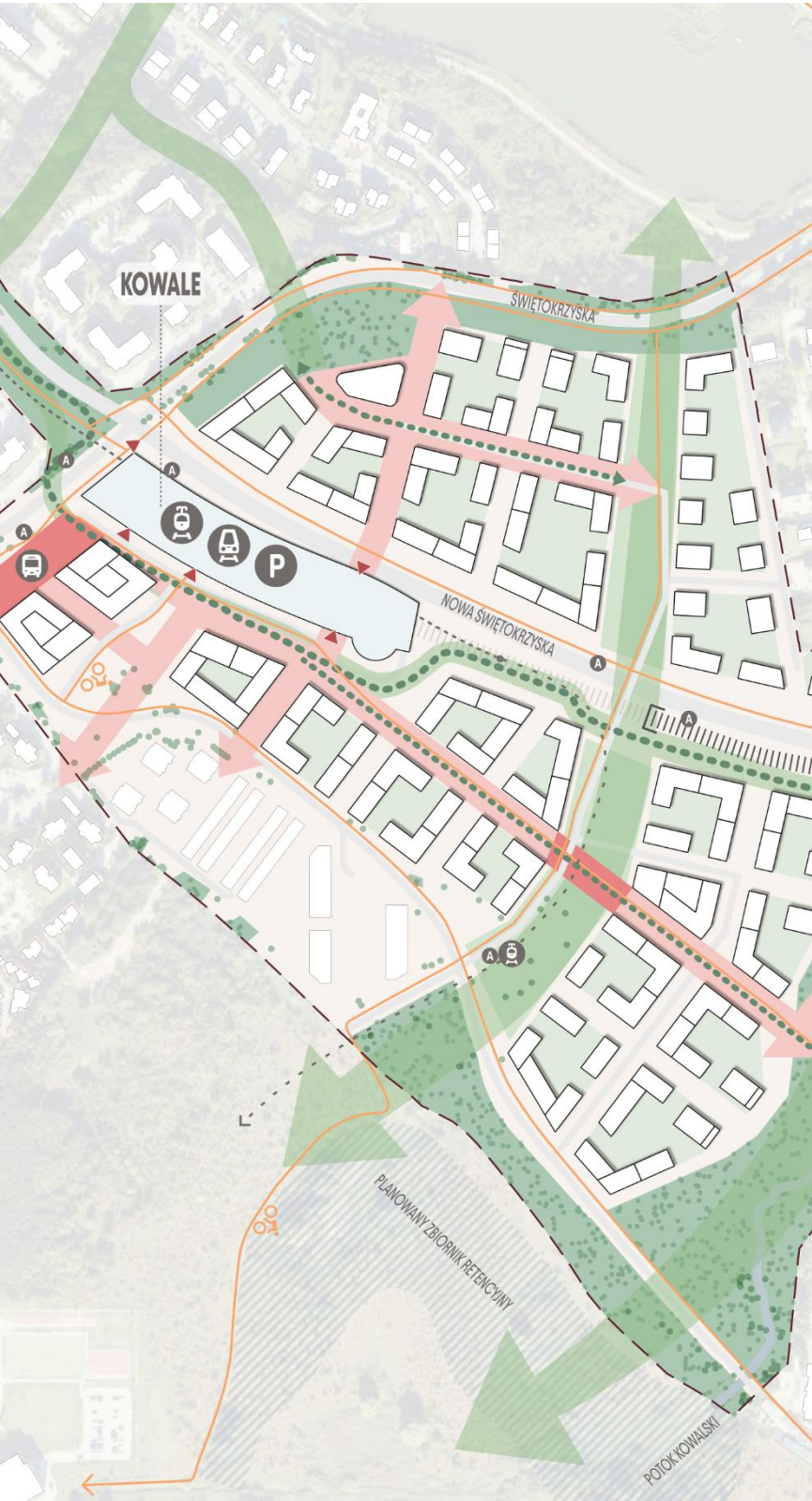
Czy przestrzeń wokół kościoła powinna zostać lepiej włączona w system ogólnodostępnych przestrzeni publicznych? Łącznie odpowiedzi: 112



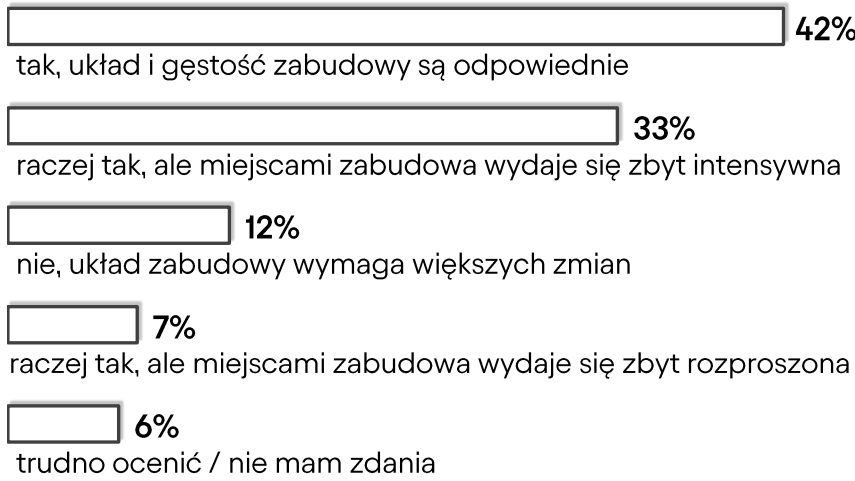
Jaką rolę powinna pełnić przestrzeń wokół kościoła w strukturze tej części osiedla? Łącznie odpowiedzi: 197



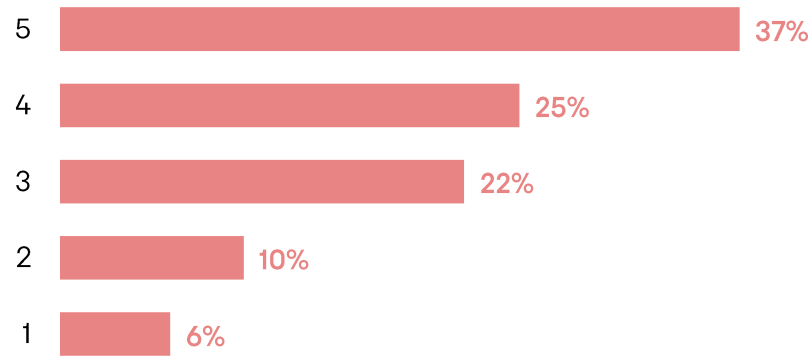
Przystanek Gdańsk Kowale



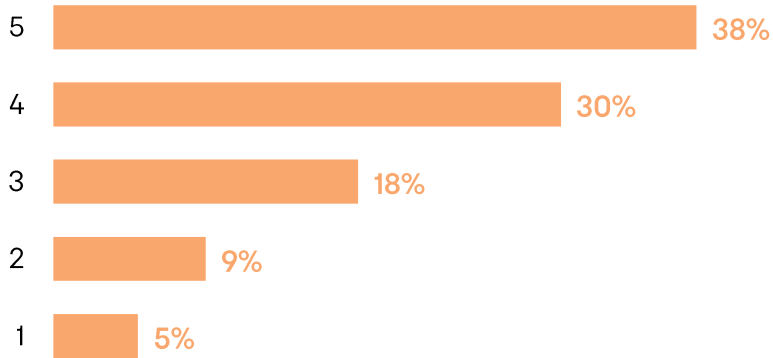
Czy proponowany układ zabudowy wydaje Ci się dobrze zaplanowany pod względem rozmieszczenia i gęstości budynków? Łącznie odpowiedzi: 110



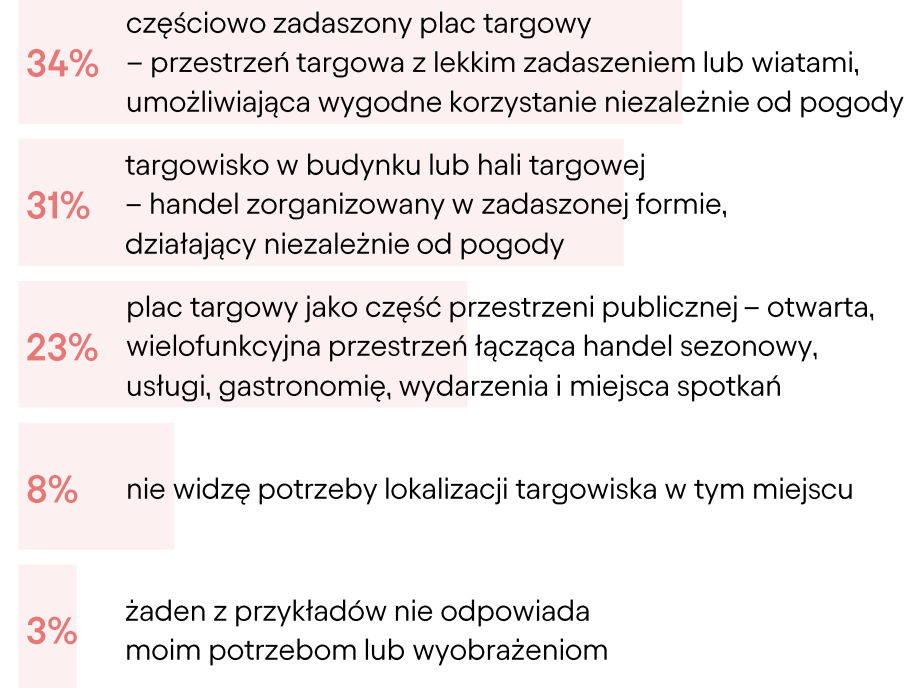
Jak oceniasz (w skali od 1 do 5) przydatność zaprojektowanych powiązań przestrzeni publicznych w codziennym dotarciu do stacji nowej linii PKM oraz najważniejszych punktów w dzielnicy? Łącznie odpowiedzi: 111



Jak oceniasz (w skali od 1 do 5) przydatność zaproponowanych połączeń rowerowych w Twoich codziennych dojazdach (np. do stacji PKM, do pracy lub usług)? Łącznie odpowiedzi: 109



Jaki charakter powinno mieć targowisko / lokalny rynek w rejonie przystanku Gdańsk Kowale? Łącznie odpowiedzi: 118



Jakie funkcje powinny znaleźć się w zielonym połączeniu / terenie rekreacyjnym między przystankiem, zabudową i terenami zieleni? Łącznie odpowiedzi: 365

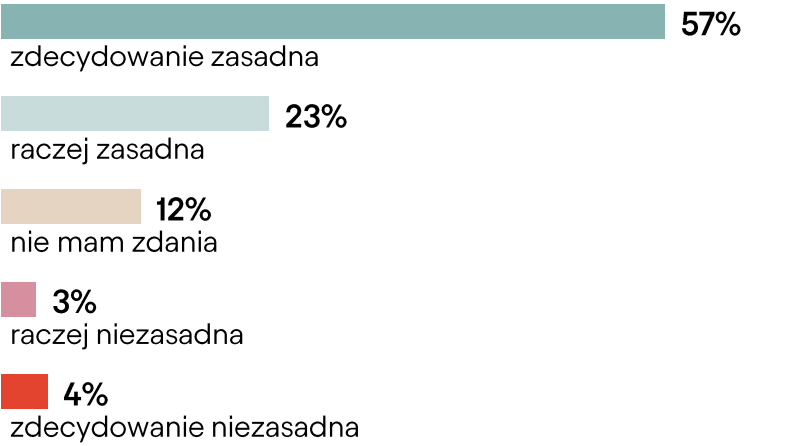


Park linearny

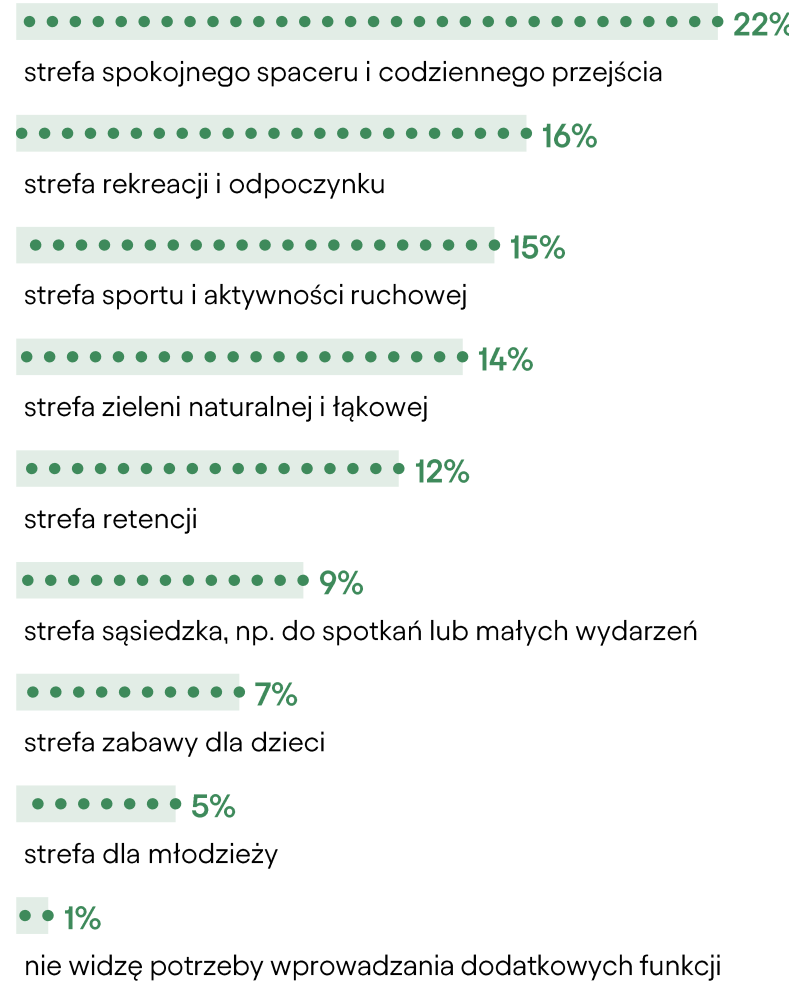


Schemat połączeń przyrodniczych koncepcji masterplanu, załączony do geoankiety (park linearny oznaczony zielonymi kropkami)

Jak oceniają Państwo propozycję przeznaczenia przestrzeni pod estakadą na teren zieleni / park?



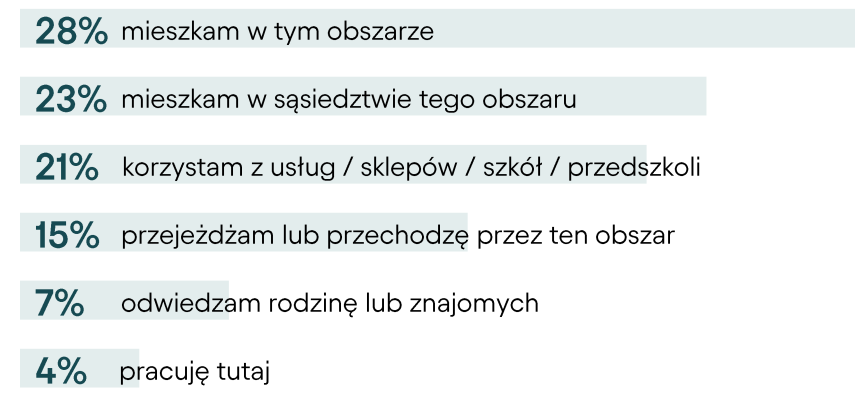
Jakie funkcje powinny znajdować się w tym terenie zieleni?



Profil respondentów

W jaki sposób korzystasz z obszaru objętego masterplanem?

Liczba odpowiedzi: 226



Inne odpowiedzi:

- Planuję zamieszkać w tym obszarze w perspektywie 5 lat - posiadam mieszkanie, które obecnie wynajmuję, ale gdy tylko okoliczności życiowe będą sprzyjać, przeprowadzę się na Orunię w okolice inwestycji Oruńskie Przedmieście.
- Przyjeżdżam tu rekreacyjnie, np. rowerem.
- Posiadam na tym obszarze nieruchomość.
- Korzystam z terenów rekreacyjnych i atrakcyjnych przyrodniczo.

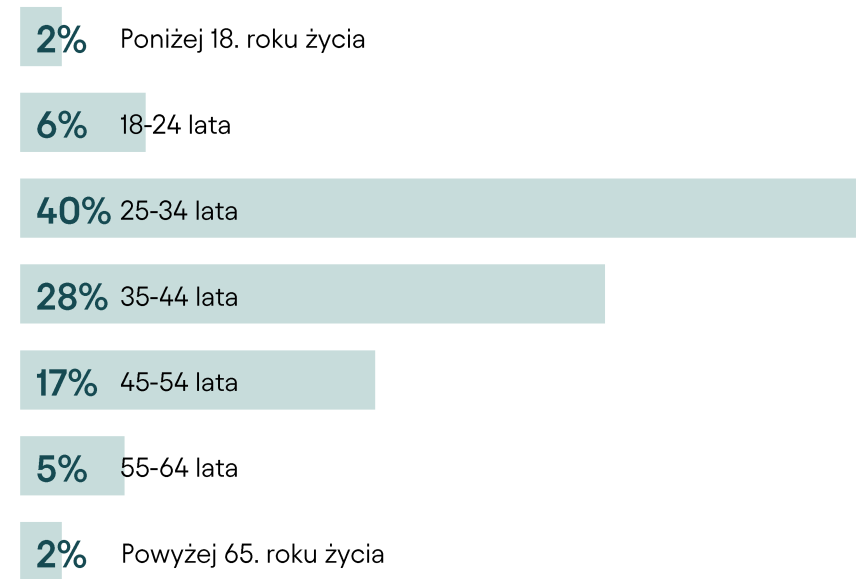
Z której części miasta / dzielnicy korzystasz najczęściej?

Liczba odpowiedzi: 122



Wiek

Liczba odpowiedzi: 122



Płeć

Liczba odpowiedzi: 122



Analiza komentarzy otwartych

W geoankiecie zebrano 78 komentarzy otwartych dotyczących przedstawionej koncepcji urbanistycznej. Pozwoliły one lepiej zrozumieć oczekiwania, obawy i postulaty mieszkańców wobec planowanego rozwoju obszaru. Komentarze dotyczyły zarówno ogólnej oceny koncepcji, jak i konkretnych lokalizacji, rozwiązań transportowych, usług oraz kierunków dalszych prac nad masterplanem.

Ogólna ocena koncepcji

Wiele komentarzy miało wydźwięk pozytywny. Respondenci wskazywali, że koncepcja jest potrzebna, dobrze opracowana i odpowiada na problemy południowych dzielnic Gdańska, w szczególności na brak dobrej komunikacji, centrów lokalnych, usług i przestrzeni publicznych. Doceniano kompleksowe podejście do obszarów wokół przystanków PKM Południe oraz próbę tworzenia nowych miejsc koncentracji życia codziennego.

Jednocześnie część pozytywnych ocen była formułowana z zastrzeżeniami. Respondenci podkreślali, że kluczowe będą szczegóły realizacyjne, jakość przestrzeni, etapowanie inwestycji, utrzymanie terenów publicznych oraz realne powiązanie kolei z komunikacją autobusową, pieszą i rowerową.

Skala i intensywność zabudowy

Jednym z najczęściej poruszanych tematów była skala i intensywność planowanej zabudowy. Część respondentów wskazywała, że w koncepcji pojawia się zbyt dużo nowych budynków, zwłaszcza mieszkaniowych, a południowe dzielnice są już obecnie silnie dogęszczane. W komentarzach pojawiały się obawy przed utratą przestrzeni otwartych, efektem „betonozy”, ograniczeniem dostępu do światła oraz sytuowaniem nowej zabudowy zbyt blisko istniejących budynków.

Szczególne zastrzeżenia dotyczyły rejonu przystanków: Gdańsk Kowale, Gdańsk Łostowice, Gdańsk Orunia Górna, Gdańsk Chełm oraz terenów wzdłuż ul. Świętokrzyskiej i Małomiejskiej. Wskazywano, że wysokość i skala zabudowy powinny być dostosowane do istniejącego otoczenia, a w części lokalizacji nie powinny przekraczać ok. 4-5 kondygnacji. Jednocześnie część respondentów pozytywnie oceniała bardziej miejską i intensywną zabudowę w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków, pod warunkiem zapewnienia odpowiedniego programu usługowego, terenów zieleni oraz wysokiej jakości przestrzeni publicznych.

Transport publiczny i dostępność przystanków

Respondenci pozytywnie oceniali sam kierunek rozwoju PKM Południe, jednak wielokrotnie podkreślali, że kolej musi być dobrze powiązana z autobusami, tramwajami, ruchem pieszym i rowerowym. Szczególnie ważne było zapewnienie wygodnego dojazdu do przystanków z osiedli położonych dalej od linii kolejowej.

W komentarzach często wskazywano na potrzebę lepszej obsługi rejonów ulic Starogardzkiej, Borkowskiej, Kazimierza Wielkiego, Czerskiej, Jagiełły, Lawendowego Wzgórza oraz Jasienia. Zwracano uwagę, że bez krótkich, częstych i skoordynowanych połączeń autobusowych część mieszkańców może nie korzystać z PKM Południe, ponieważ dojście lub dojazd do przystanku będą zbyt długie i niewygodne.

Układ drogowy i parkowanie

Istotnym tematem były obawy przed wzrostem ruchu samochodowego i pogłębieniem istniejących problemów komunikacyjnych. Respondenci wskazywali na niewydolność ulic Świętokrzyskiej, Niepołomickiej, Starogardzkiej, Guderskiego, Przywidzkiej oraz układu drogowego w rejonie Kowal. Podkreślano, że nowa zabudowa i koncentracja funkcji przy przystankach powinny być powiązane z poprawą obsługi drogowej.

Opinie dotyczące parkingów były zróżnicowane. Część respondentów postulowała duże parkingi Park&Ride i miejsca umożliwiające podwiezienie pasażera do przystanku. Inni wskazywali, że duże parkingi mogą generować dodatkowy ruch lub zostać zajęte przez okolicznych mieszkańców. W wielu wypowiedziach pojawiała się potrzeba wyważenia funkcji przesiadkowej, potrzeb mieszkańców i ograniczania nadmiernej zależności od samochodu.

Ruch pieszy i rowerowy

Pozytywnie oceniano rozwój tras pieszych i rowerowych, w tym ideę ekostrady i parków linearnych. Respondenci wskazywali jednak, że połączenia powinny być ciągłe, bezpieczne, intuicyjne i możliwie bezkolizyjne. Podkreślano potrzebę doprowadzenia tras rowerowych do każdego przystanku PKM Południe oraz dobrego powiązania ich ze szkołami, osiedlami i terenami rekreacyjnymi.

W komentarzach zwracano uwagę na obecne rozczłonkowanie osiedli w dzielnicy Południe, brak wygodnych przejść, nieciągłości chodników, bariery terenowe i ogrodzenia. Nowe połączenia piesze i rowerowe były postrzegane jako ważny element „zszywania” istniejących osiedli.

Usługi lokalne i centra przy przystankach

Bardzo często pojawiał się postulat rozwoju usług lokalnych. Respondenci wskazywali na braki w zakresie sklepów, kawiarni, gastronomii, piekarni, aptek, usług medycznych, bankomatów, coworkingu, małych biur oraz miejsc pracy blisko domu. Podkreślano, że centra lokalne przy przystankach nie powinny być wyłącznie zabudową mieszkaniową z pojedynczymi lokalami w parterach, lecz powinny oferować realny program usługowy, społeczny, rekreacyjny i kulturalny.

Pojawiały się również postulaty lokalizacji targowisk, punktów informacji dla mieszkańców, filii urzędu oraz toalet publicznych w sąsiedztwie przystanków PKM Południe.

Usługi społeczne, edukacja, kultura i sport

W komentarzach zgłaszano potrzebę realizacji żłobków, przedszkoli, szkół, szkoły ponadpodstawowej, bibliotek, domów sąsiedzkich, klubów seniora oraz przestrzeni dla młodzieży. Szczególnie pozytywnie odbierano możliwość utworzenia centrum kulturalnego przy Oruni Górnej, obejmującego m.in. bibliotekę, czytelnię, kawiarnię, kino lub sale warsztatowe.

Respondenci wskazywali również na potrzebę większej liczby obiektów sportu i rekreacji, takich jak basen, boiska, siłownie, skatepark, pumptrack, ścianka wspinaczkowa oraz dobrze zaprojektowane siłownie zewnętrzne.

Zieleń, retencja i krajobraz

Zieleń była jednym z najważniejszych tematów komentarzy otwartych. Respondenci pozytywnie oceniali zachowanie terenów zieleni, parki linearne i ochronę walorów przyrodniczych. Jednocześnie część osób wyrażała obawy przed przeznaczaniem istniejących terenów niezainwestowanych pod nową zabudowę.

Wskazywano na potrzebę większej liczby parków, placów zabaw, miejsc rekreacji, zielonych skwerów, drzew i naturalnych terenów spacerowych. Podkreślano również znaczenie retencji wód opadowych, szczególnie w kontekście trudnych warunków gruntowych i problemów z podtopieniami. Pojawiały się postulaty nowych zbiorników retencyjnych oraz powiązania zieleni z systemem gospodarowania wodami opadowymi.

Zakres koncepcji i obszary wymagające dopracowania

Część respondentów wskazywała, że koncepcja jest za bardzo ograniczona w zakresie terytorialnym i niewystarczająco uwzględnia powiązania z istniejącymi oraz rozwijającymi się osiedlami. Wymieniano m.in. rejony ul. Starogardzkiej, Borkowskiej, Kazimierza Wielkiego, Czerskiej, Jagiełły, Lawendowego Wzgórza, Jasienia oraz Traktu św. Wojciecha.

Zwracano również uwagę na potrzebę lepszego pokazania standardu planowanych dojazdów, tras rowerowych, przesiadek i przestrzeni publicznych. W części komentarzy wskazywano, że sama mapa koncepcji nie pozwala w pełni ocenić, jak projektowane rozwiązania będą działały w codziennym użytkowaniu.

Podsumowanie procesu konsultacji

Drugi etap konsultacji społecznych pozwolił zweryfikować wstępną koncepcję urbanistyczną Masterplanu Gdańsk Nowe Południe z perspektywy mieszkańców, Rad Dzielnic, właścicieli nieruchomości oraz innych interesariuszy. Zebrane uwagi potwierdzają ogólną zasadność przyjętych kierunków prac, w szczególności potrzebę poprawy dostępności transportowej południowych dzielnic Gdańska, rozwoju centrów lokalnych, uzupełnienia oferty usługowej, wzmocnienia systemu zieleni oraz tworzenia nowych przestrzeni publicznych w otoczeniu planowanych przystanków PKM Południe.

Wyniki geoankiety są w dużym stopniu zbieżne z wnioskami ze spotkań konsultacyjnych. Analiza odpowiedzi i komentarzy otwartych potwierdziła, że najczęściej poruszane zagadnienia dotyczyły integracji PKM Południe z innymi środkami transportu, skali planowanej zabudowy, rozwoju lokalnych centrów usługowych, ochrony terenów zieleni oraz poprawy jakości przestrzeni publicznych.

Jednocześnie konsultacje pokazały, że dalsze prace projektowe powinny koncentrować się na doprecyzowaniu rozwiązań bezpośrednio wpływających na codzienne funkcjonowanie mieszkańców. Dotyczy to przede wszystkim skali i intensywności zabudowy, dojazdów do przystanków, powiązań z transportem publicznym, organizacji parkowania, ochrony zieleni, retencji wód opadowych, programu usługowego oraz etapowania realizacji poszczególnych inwestycji.

Rekomendacje wynikające z konsultacji społecznych

1. Doprecyzowanie powiązań z PKM Południe

W masterplanie wskazane jest doprecyzowanie sposobu, w jaki mieszkańcy poszczególnych osiedli będą docierać do planowanych przystanków PKM Południe pieszo, rowerem oraz transportem publicznym i indywidualnym.

Dalsze prace projektowe powinny uwzględnić:

- wskazanie głównych dojazdów pieszych do każdego przystanku;
- przedstawienie powiązań rowerowych prowadzących bezpośrednio do przystanków;
- uwzględnienie dojazdów i dojazdów z osiedli położonych dalej od linii PKM Południe, m.in. z rejonu Chełmu, Oruni Górnej, Maćkowich, Kowal, Łostowic, Lawendowego Wzgórza, Jasienia oraz ul. Starogardzkiej;
- identyfikację miejsc, w których dostęp pieszy jest utrudniony przez skarpy, schody, ogrodzenia, brak chodników lub inne bariery infrastrukturalne;
- wskazanie lokalizacji wymagających realizacji kładek, przejść, pochylni, wind lub innych rozwiązań poprawiających dostępność;
- określenie sposobu powiązania przystanków PKM Południe z komunikacją autobusową i tramwajową, trasami rowerowymi, parkingami rowerowymi oraz miejscami krótkiego postoju.

2. Weryfikacja skali i intensywności zabudowy

Jednym z najczęściej zgłaszanych tematów były obawy dotyczące skali i intensywności planowanej zabudowy. Jednocześnie część uczestników pozytywnie oceniała możliwość bardziej intensywnego zagospodarowania w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków PKM Południe, pod warunkiem zapewnienia odpowiedniej jakości przestrzeni publicznych, usług i zieleni. Zgłaszane uwagi wskazują na potrzebę bardziej precyzyjnego dostosowania skali zabudowy do lokalnego kontekstu, przy jednoczesnym zachowaniu potencjału rozwoju terenów w otoczeniu przystanków PKM Południe.

Dalsze prace projektowe powinny uwzględnić:

- odrębną weryfikację wysokości i intensywności zabudowy dla każdego rejonu przystankowego;
- ograniczenie ryzyka powstawania zabudowy w postaci dominujących i przeskalowanych rozwiązań;
- zachowanie odpowiednich odległości pomiędzy nowymi budynkami a istniejącą zabudową mieszkaniową;
- ograniczenie efektu „okno w okno”, nadmiernego zacienienia oraz utraty prywatności mieszkańców;
- dostosowanie skali zabudowy do sąsiedztwa zabudowy jednorodzinnej i kameralnych osiedli;
- lokalizowanie wyższej zabudowy przede wszystkim w formie przemyślanych dominant punktowych, odpowiednio wpisanych w lokalny kontekst;
- przygotowanie przekrojów lub schematów wysokościowych przedstawiających relację planowanej zabudowy do istniejącego otoczenia.

3. Wzmocnienie programu usługowego centrów lokalnych

Mieszkańcy pozytywnie oceniali ideę tworzenia centrów lokalnych przy przystankach PKM Południe, podkreślając jednocześnie, że nie powinny one sprowadzać się wyłącznie do nowej zabudowy mieszkaniowej z usługami w parterach. Ich program powinien odpowiadać na codzienne potrzeby mieszkańców oraz wspierać rozwój lokalnych społeczności.

Dalsze prace projektowe powinny uwzględnić:

- doprecyzowanie programu funkcjonalnego każdego centrum lokalnego;
- wskazanie miejsc dla usług codziennych, takich jak sklepy, piekarnie, apteki, punkty gastronomiczne, drobny handel i usługi;
- zapewnienie przestrzeni dla funkcji publicznych i społecznych, w tym domów sąsiedzkich, bibliotek, miejsc dla młodzieży, klubów seniora i przestrzeni spotkań;
- uwzględnienie usług zdrowotnych, w tym przychodni lub punktów medycznych;
- wskazanie miejsc przeznaczonych pod funkcję targową lub lokalne ryneczki, szczególnie w rejonie Oruni Górnej i Kowal;
- rozważenie lokalizacji małych biur, przestrzeni coworkingowych i miejsc pracy blisko miejsca zamieszkania;
- uzupełnienie programu o funkcje, które nie będą zależne wyłącznie od komercyjnego wykorzystania lokali w parterach i zapewnią trwałość centrum lokalnego.

4. Wzmocnienie roli zieleni i retencji

Tereny zieleni, doliny potoków, zbiorniki retencyjne i parki linearne należały do najważniejszych tematów konsultacji. Mieszkańcy oczekują zarówno ochrony istniejących terenów zieleni, jak i poprawy ich dostępności oraz jakości zagospodarowania. Zieleń i system gospodarowania wodami opadowymi powinny być rozpatrywane jako integralna część struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru.

Dalsze prace projektowe powinny uwzględnić:

- wskazanie terenów zieleni wymagających zachowania i szczególnej ochrony;
- ograniczenie zabudowy na terenach wskazywanych przez mieszkańców jako ważne pod względem rekreacyjnym i krajobrazowym;
- ochronę dolin Potoku Oruńskiego i Potoku Kowalskiego jako korytarzy zieleni, retencji i rekreacji;
- doprecyzowanie przebiegu parków linearnych oraz zielonych powiązań;
- zaplanowanie nowych nasadzeń drzew, szczególnie w przestrzeniach publicznych, przy dojściach do przystanków i na placach;
- wskazanie miejsc, w których zieleń powinna zachować bardziej naturalny charakter;
- powiązanie systemu zieleni z rozwiązaniami służącymi retencji wód opadowych;
- analizę możliwości realizacji dodatkowych zbiorników retencyjnych oraz innych elementów błękitno-zielonej infrastruktury.

5. Wyważenie rozwiązań drogowych i parkingowych

Mieszkańcy zgłaszali obawy dotyczące wzrostu ruchu samochodowego, zwiększenia zatorów, likwidacji istniejących parkingów oraz zajmowania miejsc postojowych na osiedlach przez użytkowników przystanków. Jednocześnie część uczestników wskazywała, że duże parkingi Park&Ride mogą generować dodatkowy ruch samochodowy. Zgłoszone uwagi wskazują na potrzebę zróżnicowania rozwiązań w zależności od lokalnych uwarunkowań.

Dalsze prace projektowe powinny uwzględnić:

- doprecyzowanie zasad obsługi drogowej nowych centrów lokalnych i planowanej zabudowy;
- analizę wpływu nowych inwestycji na funkcjonowanie ulic Świętokrzyskiej, Małomiejskiej, Niepołomickiej, Starogardzkiej, Guderskiego, Przywidzkiej i Kadmowej;
- wskazanie istniejących relacji drogowych i zjazdów do osiedli, których zachowanie jest istotne dla lokalnej dostępności;
- rozróżnienie potrzeb parkingowych mieszkańców, użytkowników usług oraz osób korzystających z miejsc krótkiego postoju, Kiss&Ride, Park&Ride i parkingów rowerowych;
- wskazanie lokalizacji, w których zasadne jest zachowanie lub utworzenie odpowiedniej rezerwy parkingowej;
- ograniczenie ryzyka przenoszenia presji parkingowej na sąsiednie osiedla;
- zapewnienie parkingów rowerowych jako podstawowego elementu zagospodarowania każdego przystanku PKM Południe.

6. Projektowanie funkcjonalnych przestrzeni publicznych

Uczestnicy konsultacji oczekują przestrzeni publicznych, które będą nie tylko reprezentacyjne, lecz przede wszystkim wygodne, dostępne i praktyczne w codziennym użytkowaniu.

Ich wyposażenie i program powinny odpowiadać na potrzeby różnych grup mieszkańców.

Dalsze prace projektowe powinny uwzględnić:

- lokalizację miejsc odpoczynku przy głównych dojazdach do przystanków;
- zapewnienie ławek, zacienienia, odpowiedniego oświetlenia i czytelnej organizacji przestrzeni;
- wskazanie lokalizacji toalet publicznych przy najważniejszych przystankach i centrach lokalnych;
- uwzględnienie potrzeb dzieci, młodzieży, seniorów i osób z niepełnosprawnościami;
- zapewnienie miejsc przeznaczonych dla młodzieży, takich jak skateparki, pumptracki, strefy spotkań lub zadaszone miejsca przebywania;
- uwzględnienie potrzeb właścicieli psów;
- kształtowanie placów i parków jako przestrzeni wielofunkcyjnych, umożliwiających zarówno przemieszczanie się, jak i odpoczynek, rekreację oraz integrację mieszkańców.

7. Aktywizacja rejonów wymagających przekształceń

W rejonie Oruńskiego Przedmieścia, ul. Małomiejskiej oraz terenów pod estakadą mieszkańcy szczególnie często zgłaszali potrzebę uporządkowania przestrzeni, poprawy bezpieczeństwa i wprowadzenia nowych użytkowników. Wskazywano, że samo zagospodarowanie tych terenów zielenią może nie być wystarczające do zapewnienia ich trwałego ożywienia.

Dalsze prace projektowe powinny uwzględnić:

- łączenie terenów zieleni z aktywnymi funkcjami usługowymi, społecznymi lub rekreacyjnymi;
- wprowadzanie aktywnych parterów przy projektowanych przestrzeniach publicznych;
- zapewnienie odpowiedniego oświetlenia, monitoringu oraz dobrej widoczności przestrzeni;
- wskazanie miejsc wymagających uporządkowania pustostanów, terenów zdegradowanych i funkcji uznawanych za problemowe;
- analizę możliwości adaptacji istniejących budynków o potencjale użytkowym na funkcje społeczne, usługowe lub edukacyjne;
- kształtowanie programu zagospodarowania w sposób sprzyjający codziennej obecności różnych grup użytkowników i zwiększeniu społecznej kontroli nad przestrzenią.

8. Projektowanie z uwzględnieniem rzeczywistej dostępności

W trakcie konsultacji zwracano uwagę, że część istniejących rozwiązań może formalnie spełniać wymagania dostępności, lecz w praktyce pozostaje trudna w użytkowaniu. Problem ten dotyczy szczególnie osób starszych, osób z niepełnosprawnościami, rodzin z dziećmi oraz użytkowników wózków.

Dalsze prace projektowe powinny uwzględnić:

- kształtowanie dojazdów do przystanków w sposób ograniczający nadmierne przewyższenia i bariery przestrzenne;
- zapewnienie wygodnych alternatyw dla schodów;
- praktyczną weryfikację dostępności placów, parków i głównych dojazdów z perspektywy użytkowników o ograniczonej mobilności;
- lokalizację miejsc odpoczynku na dłuższych trasach pieszych;
- projektowanie placów zabaw i przestrzeni rekreacyjnych z uwzględnieniem potrzeb dzieci o różnym poziomie sprawności;
- ograniczenie rozwiązań prowadzących do nieuzasadnionego wydłużania codziennych tras pieszych.

Rekomendacje lokalizacyjne dla poszczególnych rejonów przystankowych

Gdańsk Oruńskie Przedmieście

Rejon ul. Małomiejskiej ma potencjał do uporządkowania i przekształcenia poprzez wprowadzenie nowych funkcji oraz poprawę jakości przestrzeni. Dalsze prace powinny jednak uwzględniać istniejące uwarunkowania, w szczególności oddziaływanie hałasu, stan techniczny zabudowy, potrzebę ewentualnych wyburzeń, kwestie bezpieczeństwa oraz sposób zagospodarowania terenów pod estakadą, tak aby nie powstały tam przestrzenie zdegradowane i nieprzyjazne dla użytkowników.

Dalsze prace projektowe powinny uwzględnić:

- uzupełnianie zabudowy w sposób dostosowany do lokalnego kontekstu, przede wszystkim poprzez zagospodarowanie luk i porządkowanie istniejącej struktury, bez nadmiernej intensyfikacji;
- wprowadzenie aktywnych funkcji usługowych, społecznych lub rekreacyjnych w sąsiedztwie przystanku;
- bezpieczne, dobrze oświetlone i funkcjonalne zagospodarowanie przestrzeni pod estakadą;
- poprawę dojazdów pieszych prowadzących do szkół, osiedli oraz przystanku PKM Południe;
- uwzględnienie problemów związanych z odwodnieniem i ryzykiem podtopień w rejonie ul. Małomiejskiej.

Gdańsk Chełm

W rejonie Chełmu wskazane jest doprecyzowanie relacji pomiędzy planowanym przystankiem, istniejącą zabudową, komunikacją autobusową i tramwajową oraz układem usług lokalnych. Szczególnego rozpoznania wymagają skala planowanej zabudowy, dostępność przystanku z sąsiednich osiedli oraz sposób organizacji parkowania i obsługi komunikacyjnej.

Dalsze prace projektowe powinny uwzględnić:

- weryfikację skali, wysokości i intensywności zabudowy w sąsiedztwie istniejących osiedli;
- zapewnienie czytelnych i wygodnych powiązań przystanku z komunikacją autobusową i tramwajową;
- doprecyzowanie głównych dojazdów pieszych z Chełmu i Oruni Górnej;
- uwzględnienie potrzeb osób starszych oraz osób o ograniczonej mobilności;
- określenie zasad parkowania, krótkiego postoju oraz obsługi komunikacyjnej planowanych usług.

Gdańsk Orunia Górna

Rejon Oruni Górnej jest wskazywany jako ważne miejsce koncentracji funkcji lokalnych. Pozytywnie oceniano możliwość lokalizacji obiektu kultury i aktywności społecznej, jednocześnie zgłaszając obawy dotyczące skali zabudowy, wzrostu ruchu samochodowego, organizacji parkowania oraz możliwych uciążliwości dla sąsiednich osiedli.

Dalsze prace projektowe powinny uwzględnić:

- zachowanie w programie funkcji kultury, biblioteki, domu sąsiedzkiego lub innego obiektu publicznego odpowiadającego na potrzeby lokalnej społeczności;
- przewidzenie miejsca pod funkcję targową lub lokalny rynek;
- dostosowanie skali i intensywności planowanej zabudowy do sąsiedztwa istniejących osiedli;
- ograniczenie wysokości zabudowy w lokalizacjach szczególnie wrażliwych krajobrazowo;
- zapewnienie odpowiedniej ochrony akustycznej od strony pętli oraz głównych elementów układu transportowego;
- doprecyzowanie zasad parkowania, dojazdów pieszych oraz obsługi komunikacyjnej obszaru.

Gdańsk Maćkowy

W rejonie Maćkowych szczególne znaczenie ma uzupełnienie oferty usługowej i rekreacyjnej oraz poprawa powiązań z transportem publicznym. Planowany przystanek powinien pełnić funkcję lokalnego węzła przesiadkowego i usługowego, dostępnego pieszo, rowerem oraz komunikacją autobusową. Uczestnicy konsultacji wskazywali również na potrzebę rozwijania funkcji sportowych i rekreacyjnych.

Dalsze prace projektowe powinny uwzględnić:

- rozwój ogólnodostępnych funkcji sportowych i rekreacyjnych;
- uzupełnienie oferty usług codziennych w sąsiedztwie przystanku;
- poprawę dojazdów pieszych z istniejących osiedli i terenów mieszkaniowych;
- wzmocnienie powiązań autobusowych i rowerowych prowadzących do przystanku;
- powiązanie terenów zieleni z rozwiązaniami retencyjnymi oraz funkcjami codziennej rekreacji.

Gdańsk Łostowice

Rejon Łostowic wymaga dalszego doprecyzowania w zakresie organizacji parkowania, dostępności pieszej oraz relacji planowanej zabudowy z istniejącymi osiedlami. Istotne znaczenie ma również powiązanie przystanku PKM Południe z istniejącym węzłem transportowym Łostowice–Świątkrzyska.

Dalsze prace projektowe powinny uwzględnić:

- analizę możliwości zachowania, przekształcenia lub odtworzenia funkcji parkingowej;
- zapewnienie sprawnego powiązania z pętlą Łostowice–Świątkrzyska;
- poprawę dojazdów pieszych z osiedli położonych na różnych poziomach terenu;
- uwzględnienie potrzeb seniorów, rodzin z dziećmi oraz osób o ograniczonej mobilności;
- dostosowanie skali i intensywności zabudowy do istniejącego otoczenia oraz ukształtowania terenu.

Gdańsk Kowale

Rejon Kowal jest postrzegany jako obszar o dużym potencjale poprawy dostępności transportowej oraz rozwoju nowego centrum lokalnego. Jednocześnie uczestnicy konsultacji zgłaszali obawy dotyczące wysokości i intensywności zabudowy, organizacji dojazdów i parkowania oraz dostępności pieszej z istniejących osiedli.

Dalsze prace projektowe powinny uwzględnić:

- rozwój centrum lokalnego obejmującego usługi, handel oraz funkcje publiczne i społeczne;
- przewidzenie miejsca pod funkcję targową lub lokalny rynek;
- zapewnienie wygodnych i czytelnych dojazdów pieszych z Kowal oraz sąsiednich osiedli;
- doprecyzowanie zasad funkcjonowania parkingów Park&Ride, miejsc Kiss&Ride oraz parkingów rowerowych;
- dostosowanie wysokości zabudowy do uwarunkowań krajobrazowych i istniejącego otoczenia;
- powiązanie planowanej zabudowy z terenami zieleni, rekreacji oraz systemem retencji wód opadowych.

Uwagi wymagające koordynacji poza masterplanem

Część zgłoszonych uwag dotyczyła zagadnień wykraczających poza zakres opracowania Masterplanu Gdańsk Nowe Południe. Wymagają one dalszej koordynacji z właściwymi jednostkami oraz uwzględnienia na kolejnych etapach przygotowania i realizacji inwestycji. Dotyczy to w szczególności:

- szczegółowego przebiegu i rozwiązań technicznych linii PKM Południe;
- lokalizacji wejść do przystanków PKM Południe i konkretnych rozwiązań inżynierskich;
- organizacji linii autobusowych i tramwajowych;
- częstotliwości kursowania transportu publicznego i integracji taryfowej;
- szczegółowych rozwiązań dot. układu drogowego;
- ekranów akustycznych i ochrony przed hałasem;
- koniecznych wyburzeń, zabezpieczenia budynków i wpływu budowy PKM Południe na istniejącą zabudowę;
- rozwiązań przeciwpowodziowych i retencyjnych;
- decyzji własnościowych, wykupów i zabezpieczenia terenów pod funkcje publiczne.



Dziękujemy za udział
Do zobaczenia!
nowepoludnie.pl/konsultacje

