

Raport z konsultacji społecznych

Masterplan Gdańsk Nowe Południe

kwiecień 2026

Zamawiający



InvestGDA
Gdańska
Agencja Rozwoju
Gospodarczego



Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.

ul. Żaglowa 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

Michał Jabłonowski

Martyna Kamrowska

Dawid Pesta

Michał Plenikowski

Spis treści

1	Wprowadzenie	4
1.1	Cel i zakres opracowania.....	4
1.2	Opis przedsięwzięcia.....	4
2	Organizacja i metodologia procesu konsultacyjnego ...	5
2.1	Zakres raportu	5
2.2	Podstawy formalne i organizacyjne.....	5
2.3	Identyfikacja interesariuszy.....	5
2.4	Narzędzia konsultacyjne	5
2.5	Harmonogram procesu prekonsultacji.....	6
2.6	Kanały informacyjne.....	7
3	Rozmowy z interesariuszami	9
3.1	Rozmowy z przedstawicielami Rad Dzielnic.....	9
3.2	Najważniejsze wnioski z rozmów indywidualnych.....	13
4	Spotkania konsultacyjne z mieszkańcami	14
4.1	Informacje o spotkaniach.....	14
4.2	Spotkanie nr 1.....	15
4.3	Spotkanie nr 2.....	19
4.4	Spotkanie nr 3	23
4.5	Spotkanie nr 4	28
4.6	Wnioski ze spotkań konsultacyjnych.....	33
5	Wyniki ankiety przestrzennej.....	34
5.1	Informacje o ankiecie.....	34
5.2	Szczególne odpowiedzi.....	34
5.3	Wnioski przestrzenne z geoankiety	41
6	Analiza i ocena wniosków z konsultacji pod kątem masterplanu	58
	Wnioski możliwe do uwzględnienia w masterplanie.....	58
	Wnioski wymagające dalszej weryfikacji	59
	Wnioski poza zakresem opracowania masterplanu	59

1 Wprowadzenie

1.1 Cel i zakres opracowania

Niniejszy raport stanowi podsumowanie pierwszej części procesu partycypacji, tzw. **etapu prekonsultacji**, którego głównym celem było zebranie opinii, wniosków oraz obserwacji mieszkańców i interesariuszy dotyczących funkcjonowania i oczekiwań wobec obszaru objętego opracowaniem **Masterplanu Gdańsk Nowe Południe**.

Zebrane w trakcie tego etapu informacje dotyczą zarówno obecnej sytuacji przestrzennej i funkcjonalnej południowych dzielnic Gdańska, jak również potrzeb związanych z przyszłym rozwojem obszaru w kontekście planowanej linii **Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Południe**.

Wyniki procesu partycypacji stanowią podstawę do sformułowania **wniosków i wytycznych projektowych**, które będą wykorzystane w kolejnym etapie prac nad masterplanem, związanym z opracowaniem koncepcji urbanistycznej.

Proces partycypacji jest istotnym elementem współczesnego planowania przestrzennego, umożliwiającym włączenie mieszkańców, lokalnych instytucji oraz innych interesariuszy w proces kształtowania kierunków rozwoju miasta. Pozwala on na identyfikację lokalnych potrzeb, problemów oraz potencjałów przestrzennych, które nie zawsze są widoczne w analizach eksperckich.

W przypadku obszaru Gdańska Południe, który w ostatnich latach rozwija się bardzo dynamicznie, dialog z mieszkańcami i przedstawicielami Rad Dzielnic jest szczególnie istotny, ponieważ umożliwia lepsze dopasowanie przyszłych rozwiązań urbanistycznych do realnych potrzeb społeczności lokalnych.

Celem raportu jest przedstawienie przebiegu konsultacji oraz podsumowanie najważniejszych opinii i postulatów zgłoszonych przez uczestników, które stanowią podstawę do dalszych prac nad masterplanem.

1.2 Opis przedsięwzięcia

Podstawowe informacje o opracowaniu masterplanu

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**.

Lokalizacja i zakres przestrzenny opracowania

Opracowanie obejmuje tereny położone w południowych dzielnicach Gdańska, w rejonie planowanych przystanków PKM. 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 rozwoju nowych funkcji miejskich, usług oraz przestrzeni publicznych w otoczeniu przyszłych przystanków kolejowych.

2 Organizacja i metodologia procesu konsultacyjnego

2.1 Zakres raportu

Raport obejmuje podsumowanie działań przeprowadzonych w ramach pierwszego etapu procesu partycypacji (prekonsultacji), w tym rozmów z interesariuszami, otwartych spotkań konsultacyjnych z mieszkańcami oraz wyników ankiety przestrzennej (geoankiety). W raporcie przedstawiono najważniejsze opinie, postulaty i uwagi zgłoszone w trakcie tych działań. Na ich podstawie opracowano wnioski i rekomendacje do projektu masterplanu.

W części mapowej raportu wykorzystano dane otwarte, w szczególności dane z Geoportalu oraz OpenStreetMap.

2.2 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**.

2.3 Identyfikacja interesariuszy

W celu przeprowadzenia procesu partycypacji przygotowano listę interesariuszy, obejmującą 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.

Łącznie zgromadzono około 85 kontaktów do potencjalnych interesariuszy. W ramach etapu prekonsultacji przeprowadzono pierwsze spotkania rozpoznawcze i wywiady z przedstawicielami rad dzielnic oraz przekazano informacje o prowadzonym procesie partycypacji do radnych miasta.

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.

2.4 Narzędzia konsultacyjne

W procesie prekonsultacji zastosowano kilka metod zbierania opinii i wniosków od mieszkańców i interesariuszy. Jednym z podstawowych narzędzi były otwarte spotkania, które umożliwiły bezpośrednią rozmowę na temat potrzeb, problemów oraz oczekiwań wobec rozwoju obszaru objętego opracowaniem. W ramach tego etapu odbyły się cztery spotkania konsultacyjne, otwarte dla wszystkich zainteresowanych.

Istotnym elementem procesu były także rozmowy indywidualne z interesariuszami, w szczególności z przedstawicielami rad dzielnic, które pozwoliły na bardziej szczegółowe poznanie lokalnych uwarunkowań oraz problemów zgłaszanych przez mieszkańców poszczególnych dzielnic.

Dodatkowym narzędziem zbierania opinii była geoankieta, umożliwiająca uczestnikom wskazywanie na mapie miejsc problemowych, ważnych lokalizacji oraz propozycji zmian w przestrzeni. W ramach geoankiety zebrano ponad 1100 odpowiedzi, które stanowią istotne źródło informacji dla dalszych prac nad masterplanem.

2.5 Harmonogram procesu prekonsultacji

	Luty			Marzec			Kwiecień			
	Tydzień 1	Tydzień 2	Tydzień 3	Tydzień 4	Tydzień 5	Tydzień 6	Tydzień 7	Tydzień 8	Tydzień 9	Tydzień 10
Etap przygotowawczy										
Kontakt z interesariuszami oraz przygotowanie materiałów graficznych	■	■	■	■						
Ustalenie harmonogramu oraz miejsc przeprowadzenia spotkań otwartych		■	■							
Przygotowanie geoankiety		■	■	■						
Ogłoszenia w mediach i umieszczenie plakatów na obszarze opracowania			■	■	■					
Etap konsultacyjny										
Spotkania z radami dzielnic				■						
Otwarte spotkania z mieszkańcami					■	■				
Zbieranie odpowiedzi za pośrednictwem geoankiety					■	■				
Etap podsumowujący										
Przygotowanie raportu							■	■	■	■
Podsumowanie rozmów z mieszkańcami i interesariuszami						■	■	■	■	
Podsumowanie uwag przestrzennych z geoankiety								■	■	
Publikacja wyników konsultacji										■

2.6 Kanaty 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.

Uruchomiona została również strona internetowa projektu, zawierająca aktualne informacje o konsultacjach oraz materiały informacyjne; docelowo publikowane będą na niej również wyniki działań partycypacyjnych oraz raporty z kolejnych etapów procesu.

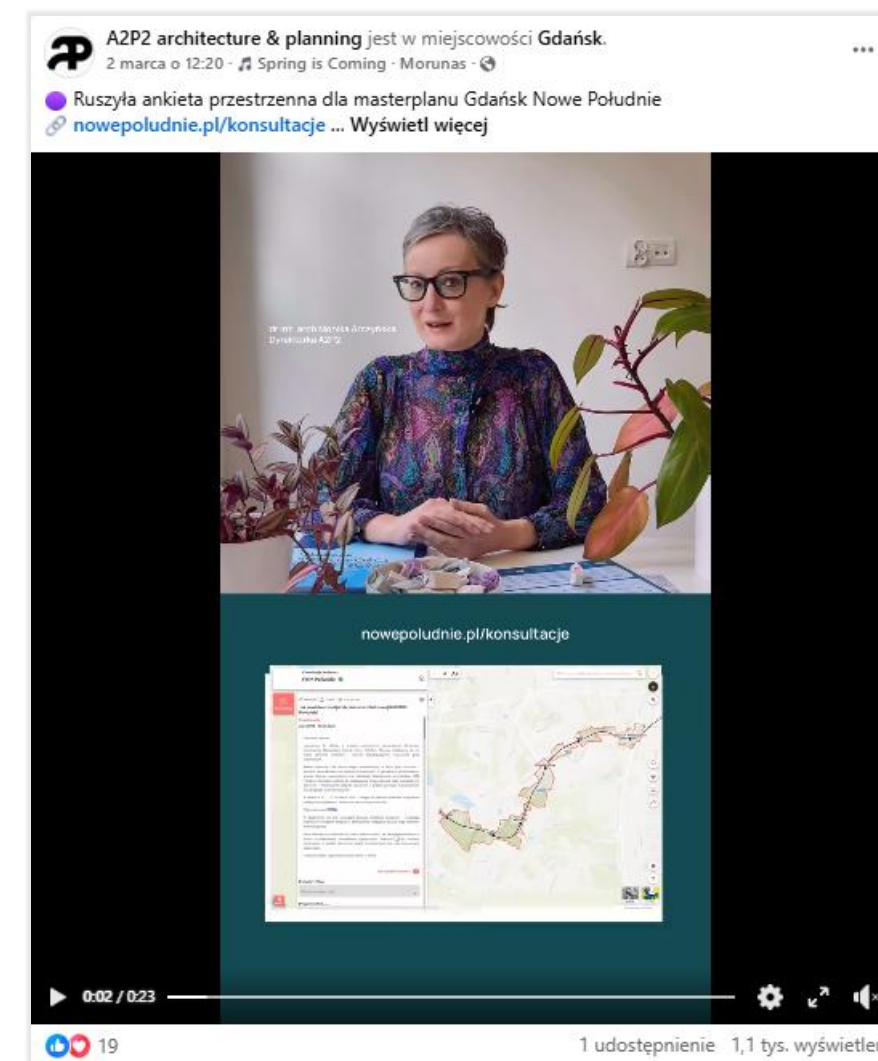
W celu dotarcia do szerszego grona odbiorców przygotowano także materiały wideo oraz artykuły informacyjne opublikowane w regionalnych mediach, m.in. na portalu trojmiasto.pl oraz w prasie lokalnej, w tym w Dzienniku Bałtyckim.

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. W miejskich autobusach i tramwajach, na ekranach zmiennej treści, wyświetlane były z kolei informacje o procesie partycypacji i spotkaniach otwartych.



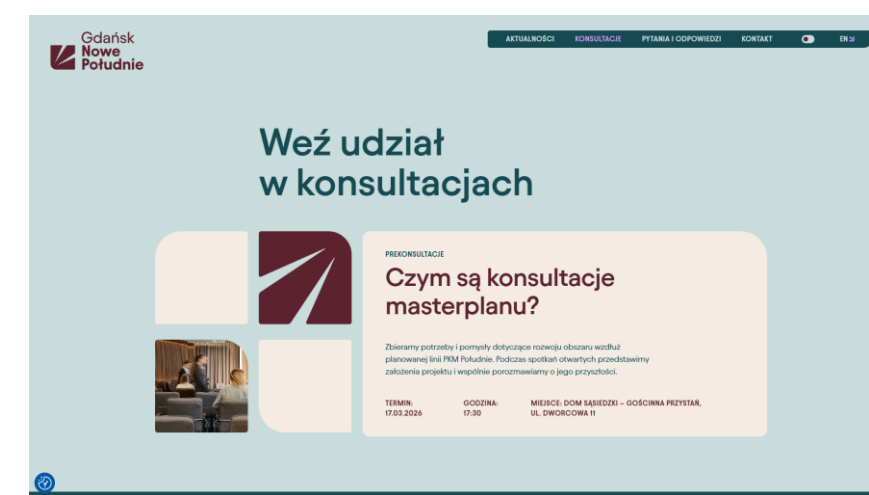
Rysunek 1 Ogłoszenie o spotkaniu na stronie Facebook Gdańsk Nowe Południe



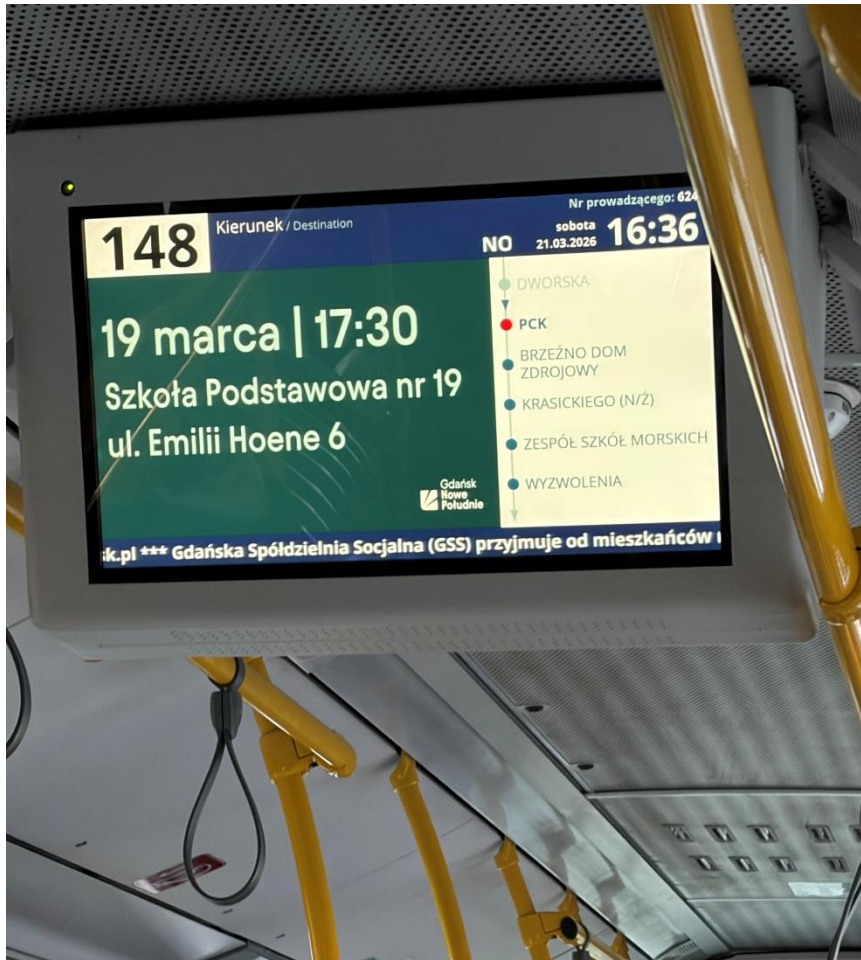
Rysunek 3 Rolka o geoankiecie na stronie A2P2



Rysunek 2 Ogłoszenie na tablicy informacyjnej Rady Dzielnic



Rysunek 4 Strona internetowa nowepoludnie.pl/konsultacje



Rysunek 5 Ogłoszenie na ekranie w autobusie miejskim



Rysunek 6 Tablica informacyjna w terenie

BIZNES • WIADOMOŚCI

Jaka przyszłość dla południowego Gdańska? Ruszają konsultacje społeczne

5 marca 2026, godz. 09:00 Artykuł Sponsorowany [▶ Słuchaj](#) [Opinie \(9\)](#)

mat. prasowe

Startują konsultacje społeczne dotyczące masterplanu Gdańsk Nowe Południe. Osoby mieszkające w Gdańsku - w szczególności w dzielnicach położonych wzdłuż planowanej linii kolejowej PKM Południe - będą mogły w dniach 9, 12, 17 i 19 marca wypowiedzieć się na temat przyszłości otoczenia planowanych stacji. Celem konsultacji jest zebranie wniosków i poznanie potrzeb mieszkanki i mieszkańców oraz biznesu, które staną się podstawą koncepcji urbanistycznej.

Rysunek 7 Sponsorowany artykuł na trojmiasto.pl

DB **DZIENNIK BAŁTYCKI** Wiadomości Sport Biznes Telemagazyn Zdrowie Edukacja Rejsy Nasze Akcje Wieczór Podróże

Nowe rozdanie dla południowych dzielnic Gdańska. Spotkania konsultacyjne i ankieta online

Andrzej Gurba [Udostępnij](#)
4 marca 2026, 6:00

mat. prasowe

Jak powinien rozwijać się obszar wzdłuż nowej linii PKM Południe? Na to pytanie odpowiedź mają dać m.in. marcowe konsultacje zaplanowane z mieszkańcami oraz uruchomiona właśnie ankieta online. Ich celem jest zebranie wniosków i potrzeb mieszkańców oraz biznesu, które staną się podstawą koncepcji urbanistycznej.

Rysunek 8 Artykuł na [Dziennik Bałtycki](https://dziennikbaaltycki.pl)

3 Rozmowy z interesariuszami

Ważnym elementem procesu konsultacyjnego były rozmowy z interesariuszami lokalnymi, w tym przedstawicielami rad dzielnic oraz osobami zaangażowanymi w funkcjonowanie obszaru objętego opracowaniem. Ich celem było rozpoznanie najważniejszych potrzeb, problemów i oczekiwań związanych z rozwojem terenów wzdłuż planowanej linii PKM Południe oraz uzupełnienie materiału zebranego podczas spotkań z mieszkańcami i geoankiety.

Tabela 1 Lista spotkań z interesariuszami

Data	Uczestnicy spotkania
02.03.2026 Stacjonarne	Przewodniczący Rady Dzielnicy Ujeścisko-Łostowice
03.03.2026 Online	Rada Sotecka Kowale
04.03.2026 Online	Rada Dzielnicy Orunia-św. Wojciech-Lipce
04.03.2026 Online	Rada Dzielnicy Ujeścisko-Łostowice
05.03.2026 Online	Rada Dzielnicy Jasień
05.03.2026 Online	Rada Dzielnicy Chetm
05.03.2026 Online	Rada Dzielnicy Orunia Górna-Gdańsk Południe

3.1 Rozmowy z przedstawicielami Rad Dzielnic

Ujeścisko-Łostowice

Przedstawiciel Rady Dzielnicy wskazał, że w dzielnicy realizowanych jest wiele projektów o charakterze społecznym i integracyjnym. W domach sąsiedzkich działają animatorzy, jednak coraz trudniej organizować niekomercyjne spotkania i wydarzenia, ponieważ w dzielnicy brakuje ogólnodostępnych przestrzeni, a wiele miejsc jest wynajmowanych komercyjnie.

W maju i czerwcu 2026 r. planowana jest organizacja wydarzeń i festynów na terenie SP12 (m.in. Mamafest, wydarzenia orientacyjne i animacyjne). Zaproponowano możliwość obecności zespołu projektowego i prowadzenia działań informacyjnych dotyczących konsultacji Masterplanu Gdańsk Nowe Południe. Około 14.06.2026 r. planowany jest również turniej bokserski, który może przyciągnąć dużą liczbę uczestników.

Potrzeby i uwagi dotyczące masterplanu:

- W dzielnicy potrzebne są przede wszystkim usługi oraz miejsca spotkań i aktywności lokalnej. W opinii przedstawiciela Rady nie ma dużego zapotrzebowania na duże biurowce.
- Budowa PKM Południe została oceniona jako bardzo potrzebna i potencjalnie bardzo korzystna dla rozwoju obszaru. w dzielnicy Ujeścisko-Łostowice mieszka oficjalnie około 30 tys. mieszkańców, natomiast według szacunków nieoficjalnych liczba ta może wynosić 40–45 tys. osób.
- Zgłoszono uwagę dotyczącą nazwy przystanku „Orunia Górna” – zdaniem przedstawiciela Rady może być ona myląca i nie oddaje właściwie lokalizacji przystanku.

- Wskazano potrzebę rozwoju infrastruktury publicznej. Niedawno przy pętli autobusowej powstała biblioteka, która pełni ważną funkcję lokalną.
- Zwrócono uwagę na problemy funkcjonowania Domów Sąsiedzkich, które nie zawsze w pełni odpowiadają na potrzeby mieszkańców.
- Podkreślono zróżnicowaną strukturę demograficzną dzielnicy. w starszych budynkach mieszkalnych znaczną część mieszkańców stanowią osoby w wieku około 70 lat, natomiast w ostatnich latach (ok. 5 lat temu) do dzielnicy wprowadziło się wiele młodszych mieszkańców w nowych inwestycjach mieszkaniowych. Pomimo intensywnego rozwoju nowej zabudowy w dzielnicy nadal widoczna jest duża liczba seniorów.

Ustalono dodatkowe spotkanie online z Radą Dzielnicy Ujeścisko-Łostowice w dniu 4.03.2026 r.



Rysunek 9 Spotkanie z Piotrem Lachowskim, przewodniczącym Rady Dzielnicy Ujeścisko-Łostowice

Sołectwo Kowale

- Budowa ul. Nowej Świętokrzyskiej w przekroju 2x1 zamiast 2x2 w dalszym ciągu nie rozwiąże problemu zatorów drogowych, zostaną one przesunięte jedynie w inne miejsce.
- Szczyt komunikacyjny na drogach w tej części miasta przypada na godziny około 6:30-8:30 oraz 15:00-17:00, w okresie wakacyjnym korki odpuszczają i ruch rozkładają się bardziej równomiernie w ciągu całego dnia. Oznacza to, że bardzo dużo rodziców dowozi dzieci do szkoły samochodami.
- Zbyt duża liczba przesiadek może zniechęcić do korzystania z PKM Południe, przez co w dalszym ciągu znaczna część osób będzie używać samochodów. Należy więc w jak najwydajniejszy sposób zorganizować dowozy do przystanków PKM, a także zapewnić bezpośrednie połączenia kolejowe z Południa do całej aglomeracji trójmiejskiej. Mają problem z dojazdem autobusami do Gdańska Głównego.
- Pożądana przez mieszkańców byłaby organizacja bezpośredniego połączenia kolejowego z Kowal do Portu Lotniczego Rębiechowo, bez przesiadki w Gdańsku Głównym lub Gdańsku Wrzeszczu.
- Zadano pytania dotyczące lokalizacji dworca Gdańsk Kowale, w tym rozmieszczenia wejść na stację. Pozytywnie oceniono założenie budowy parkingu Park&Ride.
- Istotny problem w okolicy przyszłego przystanku Kowale to brak urządzonych terenów zieleni i rekreacji.
- W okolicy przyszłego przystanku Łostowice powstaje dużo nowych osiedli mieszkaniowych (np. osiedle „Więcej”, Robyng), a w okolicy wciąż brakuje odpowiedniej liczby szkół.
- Trzeba w południowych dzielnicach zaplanować nowe szkoły podstawowe, bo obecne są przepełnione. Trzeba również rozważyć zaplanowanie szkoły średniej.
- Podkreślono potrzebę zachowania większego udziału terenów zieleni niż nowej zabudowy w zagospodarowaniu obszaru.
- Zwrócono uwagę na kluczową rolę zbiorników retencyjnych w tej części miasta. Wskazano, że wody spływające z rejonu Kowal powodują podtopienia w południowych dzielnicach Gdańska, dlatego postulowano lokalizację zbiorników retencyjnych możliwie blisko granicy z Kowalami. Zbiorniki retencyjne są ważnymi punktami rekreacyjnymi dla mieszkańców – obecnie brakuje ich na Kowalach, powinno ich powstać więcej, szczególnie w dolinie Potoku Kowalskiego.
- Zwrócono uwagę na brak urządzonych przestrzeni publicznych służących spędzaniu czasu wolnego, takich jak skatepark czy miejsca rekreacji. Wskazano, że takie funkcje mogłyby powstać w rejonie Kowal. Jednocześnie podkreślono potrzebę zachowania istniejących terenów zieleni.
- Wskazano również potrzebę budowy obiektów sportowych, w szczególności sal sportowych dostępnych dla mieszkańców.
- Zgłoszono potrzebę stworzenia obiektu o funkcjach kulturalnych lub wielofunkcyjnych, np. dom kultury, dom sąsiedzki, świetlice, itp. Obiekty te powinny być wielofunkcyjne, aby zapewnić możliwie najszerszą ofertę spędzania czasu wolnego dla mieszkańców. Kluczowe jest znalezienie osób zaangażowanych i chętnych do ich prowadzenia. Wbrew pozorom nie jest to proste. Zwrócono uwagę, że obecnie mieszkańcy południowych dzielnic często korzystają z infrastruktury w Kowalach. Świetlica wiejska w Kowalach jest bardzo chętnie odwiedzana przez mieszkańców, organizowane jest tam wiele wydarzeń. Przez to świetlica ta jest bardzo obłożona. Na nowych osiedlach brakuje miejsc spotkań i aktywności społecznej.

Orunia-św. Wojciech-Lipce

- Radni Dzielniczy zwrócili uwagę na równoczesne procedowanie masterplanu Gdańsk Nowe Południe i planu ogólnego Gdańska. Wyrażono wątpliwość, na ile propozycje opracowane w masterplanie zostaną zintegrowane z zapisami POG¹. Projektanci A2P2 podkreślili, że ewentualne uwagi do projektu planu ogólnego wynikające z opracowanej diagnozy i wstępnej koncepcji mogą zostać przedstawione przez wykonawcę masterplanu do końca marca. Sam plan ogólny jest natomiast dokumentem, który po uchwaleniu można zmieniać, nie tylko w całości, ale również w części.
- Zadane zostały pytania czy w ramach masterplanu będą projektowane także dojazdy i sieć transportowa oraz czy analizowane będą potoki ruchu. Padła odpowiedź, że większość układu komunikacyjnego zostanie zaprojektowana w ramach projektu PKM Południe, lecz masterplan będzie w swoim zakresie wpływał na kształtowanie przestrzeni publicznych i najbliższych dojeżdż do planowanych przystanków. Potoki ruchu z kolei będą analizowane i uaktualniane względem wcześniejszych założeń.
- Przedstawiono potrzebę zachowania stref parkowania w okolicach projektowanego przystanku kolejowego Gdańsk Orunia Górna. Strefa została przedstawiona jako punkt przesiadkowy dla mieszkańców gminy Pruszcz Gdański, którzy pozostawiają tam samochody w celu zmiany środka transportu na pociąg lub autobus w kierunku centrum Gdańska.
- Radni zgłosili deficyt punktów usługowych w dzielnicy, takich jak drogerie, apteki i sklepy - poza sklepami spożywczymi.

¹ POG – Plan ogólny miasta Gdańska,
brg.gda.pl/planowanie-przestrzenne/plan-ogolny

Ujeścisko-Łostowice

- Uczestnicy spotkania zadali pytanie, co jest powodem zróżnicowania w dostępności do przystanków - około 400 m do przystanku autobusowego oraz ok. 1 km do przystanku kolejowego. Usłyszeli, że standardy te nie wynikają z oficjalnych przepisów, lecz stanowią ogólnie przyjęty standard w zakresie dostępności do transportu zbiorowego. Standardy te były również przyjęte w opracowaniu SUMP dla OMGGS².
- Padła uwaga w zakresie geoankiety, iż możliwość dodania komentarza po zaznaczeniu punktów na mapie działa nie dla wszystkich pytań.
- Jeden z Radnych posłużył się porównaniem: „Gdańsk Południe to trochę pustynia”, odwołując się do obecnych w regionie usług.
- Zaproponowano stworzenie w Gdańsku Południe „nowego centrum miasta”, gdzie pojawiłyby się usługi ponadlokalne, których ma tam obecnie brakować, co ograniczyłoby konieczność zaspokajania potrzeb przez mieszkańców na Dolnym Tarasie.
- Zasugerowano wprowadzenie większej ilości obiektów o funkcji kulturowej i społecznej, takich jak: biblioteki, domy sąsiedzkie czy punkty obsługi mieszkańców - filia Urzędu Miejskiego.
- Pojawiła się dyskusja między Radnymi na temat użytkowania biurowców w Gdańsku. Zaistniał głos, iż rynek się wysyca, a zapotrzebowanie na nie jest coraz mniejsze. Zdaniem drugiej strony być może powinny pojawić się tam niewielkie biurowce niższej kategorii, dla małych i średnich firm.
- Podkreślono, że warto byłoby zaangażować w proces partycypacji spółdzielnie mieszkaniowe.
- Kontrowersyjnym tematem była nazwa przystanku Gdańsk Orunia Górna - uznano ją za mylącą. Zapytano, czy wciąż

istnieje możliwość dialogu z mieszkańcami i radami dzielnic w sprawie zmiany nazwy planowanych przystanków.

- Również wykazano zainteresowanie, czy w ramach masterplanu będą projektowane dojazdy i powiązania funkcjonalne do przystanków PKM. Odpowiedź analogiczna do użytej na wcześniejszym spotkaniu.
- Podano przykład dojazdu z osiedla Zakoniczyn do planowanego przystanku Gdańsk Łostowice (okolica ul. Karkonoskiej), gdzie występują spore przewyższenia – potencjalny problem w dotarciu do przystanku pieszo lub rowerem.
- Zaproszenie do kontynuowania dialogu i współpracy na przełomie maja i czerwca na kolejnych zebraniach rady dzielnicy lub wydarzeniach plenerowych organizowanych dla mieszkańców.

² SUMP OMGGS - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot
metropoliagdansk.pl/sump

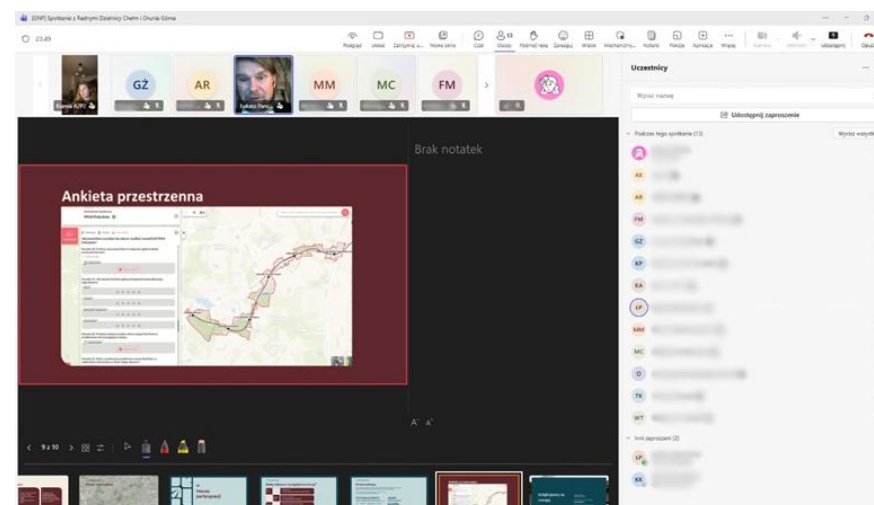
Jasień

- Krytycznie oceniono brak przedłużenia linii PKM w dalszym kierunku.
- Zdaniem uczestników centrum Gdańska Południe powinno powstać w lokalizacji wcześniej planowanej. Zgłaszano również wnioski, aby w rejonie pętli rozwijać funkcje centrum biznesowego.
- Zwrócono uwagę na fakt, że przystanek Gdańsk Kowale będzie obsługiwał również gminy położone na południe od Gdańska, podczas gdy w rejonie Jasienia, Ujeściska-Łostowic i Chełmu mieszka już duża liczba mieszkańców.
- Kilukrotnie wskazywano, że w obszarze powinny być lokalizowane usługi publiczne o znaczeniu ponadlokalnym lub ponadregionalnym.
- Lokalizacja centrum w Kowalach została oceniona jako niekorzystna. Wyrażono opinię, że nie przeanalizowano szczegółowo struktury usług, a zasięgi obwodów szkolnych prawdopodobnie nie obejmują optymalnie terenów położonych w rejonie Kowal.
- Zwrócono uwagę na brak bezpośredniego połączenia komunikacyjnego Jasienia z PKM. W opinii uczestników planowana przesiadka nie będzie dla mieszkańców atrakcyjna, co podważa przyjęte rozwiązania transportowe.
- Dostęp dzieci do szkół został oceniony jako problematyczny po czym przedstawiono obawy, że planowany system transportowy nie zapewni komfortowych dojazdów.
- Zgłoszono postulat rozwinięcia połączeń transportowych w kierunku Kiełpinka oraz powiązania ich z Jasieniem. Jako przykład przywołano rozwiązania z Łodzi, gdzie zastosowano układ obwodowy (pętlę), łączący ważne obszary, w tym parki technologiczne.
- Zakończenie linii PKM w obecnym układzie może według uczestników spotkania negatywnie wpłynąć na funkcjonowanie systemu transportowego w tej części miasta.
- Jeden z rozmówców obawiał się, że PKM będzie w swojej formie bardziej przypominało klasyczną kolej, aniżeli naziemne metro.
- Potwierdzono, że dworzec autobusowy jest postrzegany jako dobre rozwiązanie, które może ograniczyć korki i uporządkować ruch transportowy. Zadano pytanie dotyczące ulicy Nowej Świętokrzyskiej – czy jej projektowanie i realizacja będą powiązane z budową PKM.
- Zwrócono uwagę na potrzebę tworzenia miejsc pracy w tej części miasta. Uczestnicy nie w pełni zgadzali się z koncepcją wprowadzania usług w parterach zabudowy, wskazując, że nie tworzy to rzeczywistego centrum. Ich zdaniem usługi powinny być silniej powiązane z węzłem transportowym. Zgłoszono także postulat, aby obszar rozwijał się podobnie jak Oliwa – jako zaplecze dla magazynów i usług wzdłuż obwodnicy (S6).
- Podkreślono, że mieszkańcy nie chcą, aby Jasień był jedynie „sypialnią miasta”. Zwrócono również uwagę na znaczenie przewietrzania dzielnic i zachowania korytarzy przewietrzania.

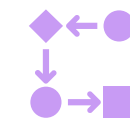
Chełm & Orunia Górna-Gdańsk Południe

- Uczestnicy podnieśli potrzebę stworzenia miejskiego targowiska. Zaproponowano, aby rozważyć jego lokalizację w rejonie węzła Gdańsk Kowale, który mógłby obsługiwać zarówno mieszkańców południowych dzielnic Gdańska, jak i osoby przyjeżdżające z okolicznych gmin. Wskazano, że podobne miejsca – np. giełda w Pruszczu Gdańskim – przyciągają bardzo dużą liczbę użytkowników.
- Zapytano o przewidywany termin realizacji linii PKM Południe oraz o to, czy analizowane są różne warianty jej przebiegu (w tym rozwiązania naziemne i podziemne), a następnie o czas trwania konsultacji społecznych i moment przedstawienia ich wyników.
- Zainteresowanie wzbudziło także znaczenie analizowanego obszaru w promieniu 1 km od przystanków PKM oraz to, czy jest on związany przede wszystkim z dostępnością pieszą.
- Zaproponowano możliwość zapraszania zespołu projektowego na sesje rad dzielnic, aby na bieżąco informować o postępach prac.
- Zadeklarowano możliwość wsparcia promocji konsultacji podczas wydarzeń dzielnicowych, np. festynów.
- Zwrócono uwagę na konieczność ochrony terenów wokół zbiorników wodnych oraz korytarzy ekologicznych, w szczególności w rejonie Potoku Oruńskiego i Potoku Kowalskiego. Podkreślono, że zbiorniki retencyjne mogłyby pełnić również funkcje rekreacyjne.
- Zapytano o możliwą korelację między zapisami masterplanu a projektami zgłaszanymi w budżecie obywatelskim.
- Dyskutowano o planowanej wielkości parkingów Park&Ride przy przystanku Gdańsk Kowale, przy czym szczególne zainteresowanie wzbudziła możliwość budowy parkingów wielopoziomowego lub częściowo podziemnego.

- Wyrażono obawy dotyczące dopuszczalnej wysokości zabudowy (ok. 22 m) w rejonie stacji PKM Kowale. Wskazano, że mieszkańcy obawiają się powstania zwartej „ściany zabudowy”. Zaproponowano, że ewentualne wyższe budynki mogłyby mieć raczej charakter pojedynczych dominant punktowych.
- Zgłoszono deficyt lokalnych przestrzeni publicznych oraz budynków o funkcjach społecznych, takich jak Dom Sąsiedzki lub siedziba Rady Dzielnic. Zwrócono uwagę, że obecnie rolę takich miejsc częściowo pełnią szkoły lub parafie, co nie jest rozwiązaniem wystarczającym. Zaproponowano rozważenie takich funkcji m.in. w rejonie Maćkowy / Łostowice.
- Zwrócono uwagę na potrzebę dobrego powiązania transportu autobusowego z przystankami PKM, w tym odpowiedniego zaprojektowania pętli autobusowych oraz węzłów przesiadkowych.
- Wskazano, że realizacja PKM wraz z reorganizacją komunikacji miejskiej może istotnie zmienić układ transportowy w tej części miasta, dlatego ważne jest projektowanie węzłów przesiadkowych jako funkcjonalnych przestrzeni miejskich, a nie wyłącznie infrastruktury parkingowej.



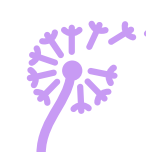
Rysunek 10 Online spotkanie z Radą dzielnic Chełm i Orunia Górna-Gdańsk Południe

3.2 Najważniejsze wnioski z rozmów indywidualnych**Integracja transportu**

- dobra organizacja transportu dowozowego
- ograniczenie liczby przesiadek
- funkcjonalne węzły przesiadkowe
- parkingi rowerowe i Park&Ride

**Usługi i infrastruktura społeczna**

- domy sąsiedzkie i obiekty kultury
- biblioteki, przychodnie, punkty obsługi mieszkańców
- szkoły i infrastruktura edukacyjna
- miejsca spotkań i aktywności lokalnej

**Zieleń i rekreacja**

- ochrona dolin potoków i korytarzy ekologicznych
- rozwój funkcji rekreacyjnych przy zbiornikach
- więcej urządzonych terenów zieleni
- miejsca spędzania czasu wolnego

**Lokalne centra aktywności**

- drobny handel i usługi codzienne
- targowisko i usługi lokalne
- funkcje sportowe i rekreacyjne
- rozwój w zrównoważonej skali

4 Spotkania konsultacyjne z mieszkańcami

4.1 Informacje o spotkaniach

Spotkania konsultacyjne z mieszkańcami stanowiły jeden z kluczowych elementów procesu partycypacji, prowadzonego w ramach opracowania Masterplanu Gdańsk Nowe Południe. Ich celem było poznanie opinii, potrzeb i doświadczeń osób na co dzień mieszkających lub przemierzających się po obszarze objętym opracowaniem oraz zebranie uwag dotyczących kierunków jego dalszego rozwoju. Spotkania miały formę otwartych warsztatów stolikowych, umożliwiających bezpośrednią rozmowę z uczestnikami i identyfikację najważniejszych problemów oraz potencjałów poszczególnych części obszaru.

W ramach procesu zorganizowano cztery spotkania w różnych lokalizacjach na terenie południowych dzielnic Gdańska. Dobór miejsc miał na celu ułatwienie udziału mieszkańcom różnych części obszaru opracowania. W trakcie wszystkich spotkań zapewniono także opiekę nad dziećmi, tak aby zwiększyć dostępność procesu konsultacyjnego dla osób opiekujących się dziećmi.

Tabela 2 Lista spotkań konsultacyjnych wraz z liczbą uczestników

Nr	Data	Miejsce spotkania	Liczba uczestników
1	09.03.2026	Szkoła Podstawowa w Kowalach, ul. Apollina 7	23 osoby
2	12.03.2026	Morska Szkoła Podstawowa, ul. Srebrna 19	34 osoby
3	17.03.2026	Dom Sąsiedzki Gościnnia Przystań, ul. Dworcowa 11	29 osób
4	19.03.2026	Szkoła Podstawowa 19, ul. Emilii Hoene	62 osoby



Rysunek 11 Spotkanie nr 1



Rysunek 13 Spotkanie nr 3



Rysunek 12 Spotkanie nr 2



Rysunek 14 Spotkanie nr 4

4.2 Spotkanie nr 1

Spotkanie miało formułę oficjalnego otwarcia procesu konsultacji społecznych dla Masterplanu Gdańsk Nowe Południe.

W wydarzeniu uczestniczyli przedstawiciele Miasta Gdańska, w tym Prezydent Miasta Aleksandra Dulciewicz, przedstawiciele Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego, Agencji Rozwoju Pomorza i Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, a także mieszkańcy i interesariusze.

Na początku spotkania przedstawiono prezentację wprowadzającą, w której omówiono cele projektu, jego znaczenie dla rozwoju południowych dzielnic Gdańska oraz uwarunkowania związane z realizacją linii PKM Południe.

Następnie zespół A2P2 przedstawił założenia procesu konsultacyjnego, harmonogram działań oraz sposób prowadzenia spotkań warsztatowych.

Charakter spotkania

Spotkanie odbyło się w charakterze warsztatowym, opartym na pracy przy stolikach tematycznych. Uczestnicy pracowali na wydrukach ortofotomapy, na których zaznaczali swoje uwagi, spostrzeżenia i propozycje zmian.

Notatki były nanoszone bezpośrednio na mapy oraz zapisywane na karteczkach (np. typu sticky notes).

Uczestnicy zostali podzieleni na trzy stoliki warsztatowe, przy których prowadzono równoległe dyskusje

Tematy rozmów i najważniejsze wątki

Tereny zieleni i rekreacja

- Wskazywano na deficyt urządzonych terenów zieleni – Park Południowy oraz okolice zbiornika Augustowska pełnią obecnie kluczową funkcję rekreacyjną dla mieszkańców.
- Podkreślono wysoką wartość przyrodniczą dolin Potoku Kowalskiego i Potoku Oruńskiego oraz potrzebę ich ochrony i zachowania w możliwie naturalnym stanie.
- Zwrócono uwagę na funkcjonujące w tych obszarach nieformalne ścieżki spacerowe, postulując ich zachowanie i uporządkowanie.
- Wskazano potencjał terenów przy zbiornikach retencyjnych oraz trzcinowiskach do rozwoju funkcji rekreacyjnych i wypoczynkowych.
- Podkreślono potrzebę tworzenia nowych zbiorników retencyjnych, które poza funkcją techniczną mogłyby pełnić również funkcje rekreacyjne.
- Zgłoszono postulat lokalizacji obiektów sportowych i rekreacyjnych (np. skateparków) w rejonie dolin i zbiorników wodnych.
- Wskazano możliwość realizacji punktów widokowych w miejscach o korzystnym ukształtowaniu terenu.

Połączenia piesze i rowerowe

- Podkreślono potrzebę zachowania i wzmocnienia powiązań pieszych pomiędzy częściami dzielnic, szczególnie w kontekście planowanej infrastruktury kolejowej.
- Wskazano na konieczność zapewnienia ciągłości tras pieszych i rowerowych wzdłuż Potoku Kowalskiego i Potoku Oruńskiego oraz w kierunku Parku Południowego.
- Zwrócono uwagę na brak ciągłości istniejącej infrastruktury rowerowej oraz istotne luki w sieci, m.in. pomiędzy planowanymi przystankami Kowale i Orunia Górna.
- Wskazano potrzebę lepszego powiązania tras rowerowych między dolnym i górnym tarasem Gdańska.
- Podkreślono znaczenie pokonywania barier infrastrukturalnych (np. ul. Świętokrzyska) oraz potrzebę realizacji bezkolizyjnych przejść pieszych i rowerowych.
- Zwrócono uwagę na bardzo słabą jakość istniejącej infrastruktury pieszej i rowerowej, w tym brak ciągłości chodników.
- Podkreślono potencjał korytarzy zielonych jako atrakcyjnych tras alternatywnych dla głównych ulic.

Usługi społeczne i centra lokalne

- Wskazano na wyraźny deficyt usług publicznych, w szczególności domów sąsiedzkich, obiektów kultury oraz miejsc integracji mieszkańców.
- Podkreślono brak wykształconych centrów lokalnych oraz przestrzeni codziennej aktywności społecznej.
- Zgłoszono silną potrzebę tworzenia lokalnych centrów usługowych, szczególnie w rejonie planowanych przystanków PKM (Kowale, Orunia Górna, Łostowice).
- Wskazano na potrzebę rozwoju usług ponadlokalnych, w tym centrum sportowo-rekreacyjnego z basenem i infrastrukturą sportową.
- Zgłoszono postulat utworzenia targowiska miejskiego w południowych dzielnicach Gdańska, z preferowaną lokalizacją w rejonie przystanku Kowale.
- Zwrócono uwagę na przeciążenie istniejących punktów usługowych (np. w rejonie ul. Staropolskiej) oraz brak równomiernego dostępu do usług.
- Wskazano na potrzebę lokalizacji instytucji publicznych, takich jak przychodnie czy punkty obsługi mieszkańców.

Edukacja i demografia

- Zidentyfikowano deficyt przedszkoli oraz potrzebę lokalizacji szkół bliżej miejsc zamieszkania.
- Zwrócono uwagę na zmieniającą się strukturę demograficzną, w tym rosnącą liczbę osób starszych, co wymaga dostosowania oferty usług społecznych.
- Wskazano potrzebę elastycznego projektowania infrastruktury edukacyjnej, umożliwiającego zmianę funkcji w przyszłości.

Transport publiczny i układ komunikacyjny

- Wskazano na niedostateczną dostępność transportu publicznego, w tym brak bezpośrednich połączeń autobusowych pomiędzy dzielnicami oraz z istniejącą siecią kolejową.
- Podkreślono potrzebę zapewnienia sprawnych połączeń dowozowych do przystanków PKM.
- W przypadku braku realizacji kolejnych etapów PKM wskazano konieczność rozwoju sieci tramwajowej (m.in. w kierunku Maćkowy, Kowale, Jankowo).
- Wskazano kluczowe inwestycje drogowe wymagające realizacji, takie jak Nowa Sikorskiego i Nowa Kadmowa.
- Wyrażono obawy, że budowa parkingów Park&Ride może zwiększać ruch samochodowy, postulując ich odpowiednie zarządzanie (np. wprowadzenie opłat).

Funkcjonowanie przystanków PKM

- Podkreślono potrzebę zapewnienia wysokiej jakości infrastruktury rowerowej przy przystankach, w tym bezpiecznych parkingów rowerowych umożliwiających długotrwałe pozostawienie roweru.
- Wskazano potrzebę lokalizacji podstawowych usług i handlu w otoczeniu przystanków.
- Jednocześnie zauważono, że przystanki w tej części miasta będą pełnić przede wszystkim funkcję transportową.
- Poruszono również kwestię nazw przystanków Gdańsk Kowale i Gdańsk Orunia Górna. Wskazywano, że Kowale nie znajdują się w granicach administracyjnych Gdańska, a także wyrażano wątpliwości dotyczące czytelności orientacyjnej nazwy przystanku zlokalizowanego w rejonie pętli Łostowice-Świętokrzyska.

Zabudowa i kierunki rozwoju przestrzennego

- Wskazano potrzebę zachowania umiarkowanej skali zabudowy (ok. 4–6 kondygnacji) oraz unikania intensywnej zabudowy wysokiej.
- Podkreślono potencjał rejonu przystanku Kowale jako miejsca koncentracji nowej zabudowy i funkcji ponadlokalnych.

Usługi czasu wolnego

- Wskazano na niedobór infrastruktury czasu wolnego, w tym gastronomii, kina czy obiektów sportowych.
- Zgłoszono potrzebę budowy nowych obiektów rekreacyjnych i sportowych, w tym basenu oraz miejsc aktywności dla młodzieży.

Inne wątki

- Poruszono kwestie związane z bezpieczeństwem i obroną cywilną, w tym możliwość wykorzystania infrastruktury PKM jako schronienia dla ludności.



Rysunek 15 W trakcie spotkania

Podsumowanie rysunków uczestników spotkania nr 1

Komentarze i rysunki nanoszone przez uczestników na plansze warsztatowe zostały uporządkowane i przerysowane do GIS.

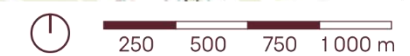
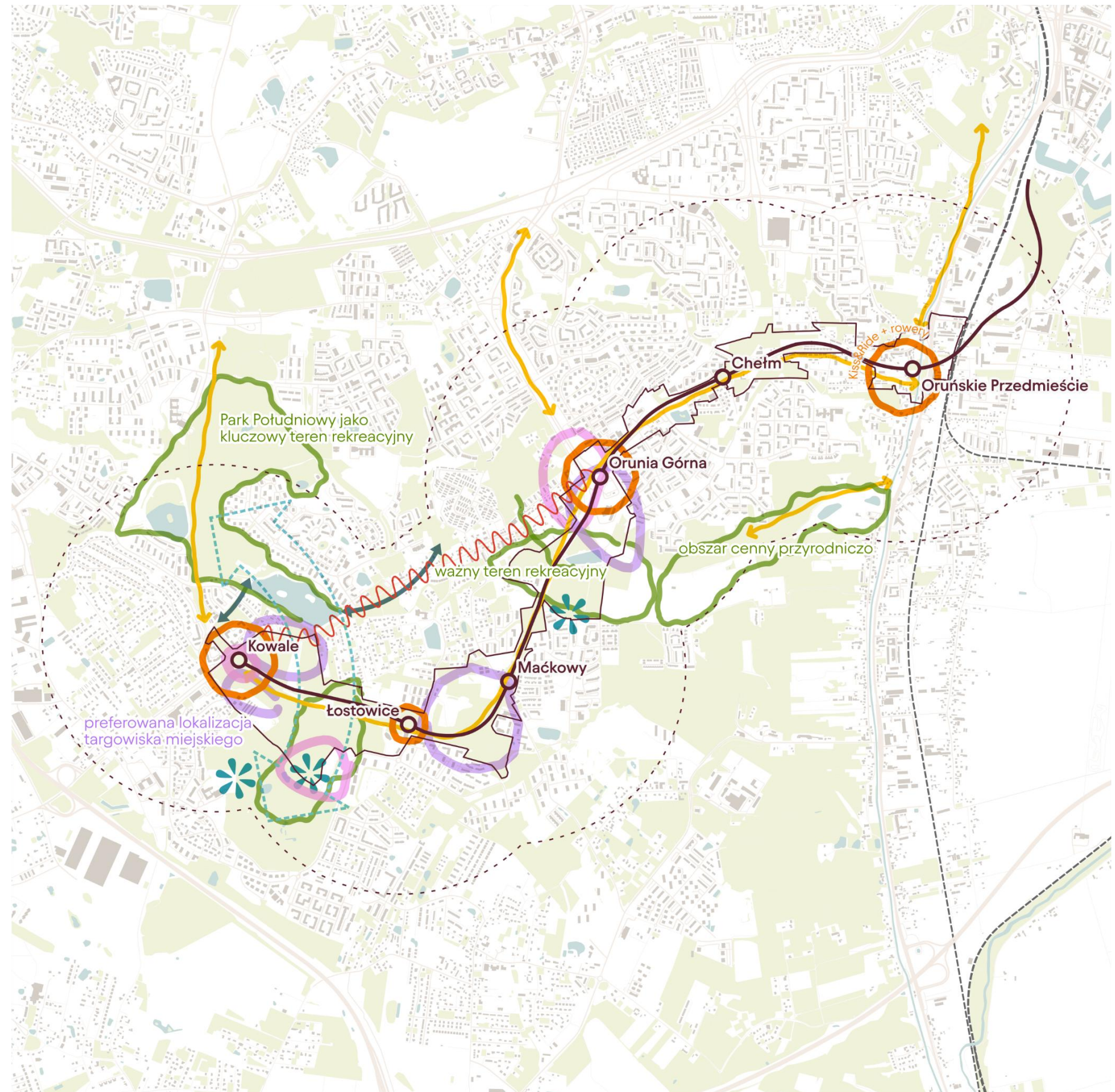
Każdemu z przerysowanych oznaczeń przypisano tabelę atrybutów, która porządkuje materiał graficzny i pozwala odczytać znaczenie poszczególnych obiektów. Komentarze dotyczyły poprawy połączeń i integracji transportowej, rozwoju infrastruktury rowerowej, lokalizacji usług publicznych i społecznych oraz ochrony i zagospodarowania terenów zieleni i rekreacji. Wskazania obejmowały m.in. przychodnię, zielony rynek, kompleks sportowy, dom sąsiedzki, centrum aktywności lokalnej, zielone połączenia oraz tereny przy Potoku Kowalskim.

Oznaczenia graficzne

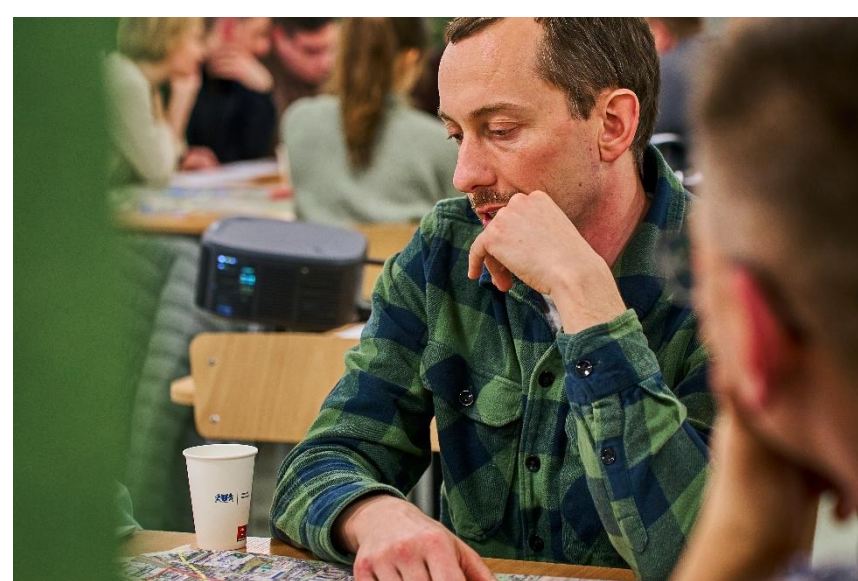
- Przystanki PKM
- Przebieg PKM Południe
- Granica koncepcji urbanistycznej
- Zabudowa
- Woda powierzchniowa
- - - Linia kolejowa
- Droga

Schematyczne oznaczenia wybranych wskazań uczestników

- ↔ Połączenia funkcjonalne
- ~ Przewidziana przestrzeń publiczna i tereny rekreacyjne
- ⚡ Zagrożenia / przeszkody
- Obszar lokalizacji usług
- Obszar lokalizacji usług społecznych
- Integracja transportowa
- ↔ Główne kierunki powiązań rekreacyjnych
- ↔ Połączenia rowerowe
- ✿ Punkt widokowy proponowany



Zdjęcia ze spotkania



4.3 Spotkanie nr 2

Na początku spotkania przedstawiono prezentację wprowadzającą, w której omówiono cele projektu, jego znaczenie dla rozwoju południowych dzielnic Gdańska oraz uwarunkowania związane z realizacją linii PKM Południe. Następnie przedstawiono założenia procesu konsultacyjnego, harmonogram działań oraz sposób prowadzenia spotkań warsztatowych.

Charakter spotkania

Spotkanie odbyło się w charakterze warsztatowym, opartym na pracy przy stolikach tematycznych. Uczestnicy pracowali na wydrukach ortofotomapy, na których zaznaczali swoje uwagi, spostrzeżenia i propozycje zmian.

Notatki były nanoszone bezpośrednio na mapy oraz zapisywane na karteczkach (np. typu sticky notes).

Uczestnicy zostali podzieleni na trzy stoliki warsztatowe, przy których prowadzono równoległe dyskusje



Rysunek 16 Spotkanie otwarte na Srebrnej

Tematy rozmów i najważniejsze wątki

1. Powiązania piesze, rowerowe i dostępność

- Wskazywano na potrzebę lepszego połączenia osiedli, które obecnie są od siebie odseparowane, m.in. przez brak bezpośrednich przejść i konieczność poruszania się „naokoło”.
- Podkreślano potrzebę tworzenia skrótów pieszych przez tereny zielone, ciągów pieszych wzdłuż ulic oraz połączeń rowerowych.
- Zwracano uwagę, że na Gdańsku Południe chodniki są często zbyt wąskie lub w wielu miejscach ich brakuje.
- Postulowano, aby chodniki i drogi rowerowe spełniały minimalne standardy miejskie dotyczące szerokości i jakości infrastruktury.
- Wskazywano na konieczność zapewnienia dobrych połączeń do przystanków PKM: pieszych, rowerowych i drogowych.
- Zaznaczano potrzebę uwzględnienia dużych różnic wysokości terenu przy projektowaniu dojść pieszych.
- W odniesieniu do przystanku Łostowice wskazano, że warto rozważyć dojście od strony dolnej części skarpy przy zachodnim krańcu peronu.
- Podnoszono brak połączenia pieszego i drogowego między obecną pętlą Łostowice–Świętokrzyska a pobliskim osiedlem wielorodzinnym przy ul. Kampinoskiej.
- Wskazywano na potrzebę zapewnienia połączeń osiedli nad lub pod planowaną trasą PKM.
- Podkreślano niewystarczające powiązania piesze między planowaną stacją Kowale a osiedlami przy ul. Porębskiego.
- Zaznaczano, że obecne powiązania piesze między osiedlami są dodatkowo ograniczane przez ogrodzenia.

2. Transport drogowy, organizacja ruchu i parkingi

- Poruszano kwestie planowanych dróg i rezerw terenowych pod nie. Część uczestników wskazywała, że układ drogowy jest podstawowym elementem połączeń w dzielnicy, a jednocześnie stanowi istotną barierę dla planowania zagospodarowania w granicach masterplanu.
- Wyrażano obawy związane z obecnymi parametrami dojazdu ul. Staropolską oraz planami realizacji dworca autobusowego.
- Wskazywano, że planowanie stacji powinno być skoordynowane z planowaniem linii dowozowych ZTM.
- Zwracano uwagę na niewygodną organizację zjazdów z osiedli na Ujeścisku w kierunku ul. Łódzkiej i dalej ul. Hawla.
- Postulowano realizację parkingów rowerowych przy każdym przystanku oraz przy wszystkich wejściach na perony.
- Wskazywano na potrzebę lokalizacji stref Kiss&Ride przy przystankach.
- Pojawił się również postulat lokalizacji parkingów dla carsharingu oraz taxi-spotów.
- Planowany parking przesiadkowy w Kowalach oceniano pozytywnie, podkreślając, że powinien być duży i bezpłatny.
- Jednocześnie pojawiały się obawy dotyczące niewydolności układu drogowego po powstaniu parkingu przesiadkowego i dworca autobusowego w Kowalach.
- Zdecydowanie krytycznie odnoszono się do pomysłu likwidacji parkingu przy pętli Łostowice–Świętokrzyska. Temat ten był wielokrotnie wskazywany jako niezrozumiały i kontrowersyjny.

4. Zielen, krajobraz i charakter miejsca

- Bardzo wyraźnie podkreślano potrzebę zachowania jak największej ilości terenów zielonych.
- Wskazywano, że zielen, spokój, lokalność, niska zabudowa i kameralność są jednymi z głównych atutów tej części miasta i należy je utrzymać. Zgłaszano postulat pozostawienia zieleni naturalnej. Zwracano uwagę na niedobór urządzonych terenów zieleni w okolicy.
- Wskazywano, że najbliższym większym parkiem jest Park Oruński, jednak jest on intensywnie użytkowany przez mieszkańców okolicznych dzielnic i całego miasta, a dojście do niego z wielu części Gdańska Południe jest utrudnione.
- Postulowano wykorzystanie istniejących zbiorników wodnych do rozwinięcia systemu terenów zieleni i parków.
- Wskazywano na potrzebę wykorzystania potencjału już istniejących terenów zieleni.
- Podmokły teren między ul. Niepołomicką i ul. Wielkopolską był wskazywany jako potencjalna lokalizacja parku.
- Podkreślano, że w obszarze występują atrakcyjne krajobrazy i punkty widokowe, które warto wykorzystać przy projektowaniu przestrzeni publicznych.
- Postulowano, aby tereny wzdłuż linii PKM projektować jako większy ciąg zieleni lub park linearny.
- Wskazywano na potrzebę zachowania zieleni w rejonie zbiornika Augustowskiego oraz urządzenia tam miejsca piknikowego.
- Podkreślano konieczność zachowania Potoku Kowalskiego jako przestrzeni zielonej.
- Tereny nad tunelem PKM wskazywano jako potencjalne miejsce dla zieleni lub lokalizacji niewielkich pawilonów usługowych, np. z kawiarniami.
- Zwracano uwagę, że także w otoczeniu samych przystanków powinna pojawić się duża ilość zieleni.
- W obszarach zieleni urządzonej proponowano lokalizację małej architektury, altan, miejsc do grillowania, otwartych przestrzeni sportowo-rekreacyjnych i placów zabaw.

3. Transport publiczny i infrastruktura przystankowa

- Wskazywano, że autobusy powinny być skoordynowane z odjazdami PKM.
- Podkreślano potrzebę dobrej widoczności przystanków autobusowych z peronów kolejowych.
- Zgłaszano postulat lokalizacji publicznych toalet na każdym przystanku.
- Wskazywano również na potrzebę montażu biletomatów przy przystankach.
- Zwracano uwagę, że przystanki kolejowe powinny mieć wyrazisty charakter architektoniczny i wysoką jakość zagospodarowania.

5. Usługi codzienne i komercyjne

- Uczestnicy zgodnie wskazywali na potrzebę rozwoju usług różnego rodzaju: codziennych, handlowych, gastronomicznych i rozrywkowych.
- Wśród najczęściej wymienianych postulatów pojawiały się targowisko, warzywniak oraz osiedlowy bazar.
- Wskazywano potrzebę rozwoju drobnego handlu wokół przystanków.
- Przy przystankach postulowano lokalizację usług codziennych, takich jak piekarnie, sklepy, siłownie, kawiarnie, restauracje czy banki.
- W rejonie przystanku Kowale wskazywano możliwość rozwoju oferty usługowej, np. w formie niewielkiego centrum handlowego.
- W rejonie przystanku Maćkowy postulowano rozwój lokalnych centrów poprzez gastronomię oraz kameralne pawilony handlowe, które poprawiłyby dostęp do bardziej zróżnicowanej oferty i ograniczyły konieczność wyjazdów do centrum Gdańska.
- Jako dobry przykład różnorodnej i jakościowej oferty usługowej przywoływano Pasaż Chełmski.

6. Usługi społeczne, edukacyjne i administracyjne

- Wskazywano na potrzebę lokalizacji usług społecznych przy przystankach, z ofertą skierowaną do różnych grup wiekowych.
- Postulowano tworzenie klubów osiedlowych i domów sąsiedzkich, w których mogłoby funkcjonować także małe kino.
- Wskazywano, że przystanek Orunia Górna byłby dobrym miejscem dla lokalizacji usług publicznych, w tym kina towarzyszącego innym usługom komercyjnym.
- Pojawił się postulat zapewnienia lokalnego dostępu do spraw urzędowych i administracyjnych, np. poprzez filię Urzędu Miejskiego lub Centrum Usług Społecznych.
- Wskazywano także potrzebę utworzenia Centrum Aktywizacji Społecznej.
- Wśród pożądaných usług społecznych wymieniano również przychodnię zdrowia oraz bibliotekę z większą czytelnią i przestrzenią do spotkań.
- W rejonie przystanku Kowale postulowano lokalizację szkoły podstawowej, Centrum Aktywności Lokalnej oraz terenów i kompleksów sportowych.
- Zwrócono uwagę, że w przypadku lokalizacji usług społecznych przy przystanku Orunia Górna należy zapewnić tam również parking dla samochodów.

7. Sport, rekreacja i przestrzeń dla dzieci i młodzieży

- W wielu wypowiedziach pojawiała się potrzeba rozwoju oferty sportowej i rekreacyjnej w tej części miasta.
- Najczęściej wskazywano potrzebę budowy basenu.
- Postulowano także realizację siłowni, boisk, kortów tenisowych oraz innych terenów sportowych.
- Wskazywano na potrzebę tworzenia miejsc spotkań dla nastolatków, np. w formie klubu młodzieżowego.
- Podkreślano, że potrzebny jest duży, ponadosiedlowy plac zabaw.
- Pojawiał się również postulat stworzenia przestrzeni typu skatepark, mimo że podobna funkcja jest już planowana w okolicy.

Zdjęcia ze spotkania



Podsumowanie rysunków uczestników spotkania nr 2

Komentarze i rysunki nanoszone przez uczestników na plansze warsztatowe zostały uporządkowane i przerysowane do GIS.

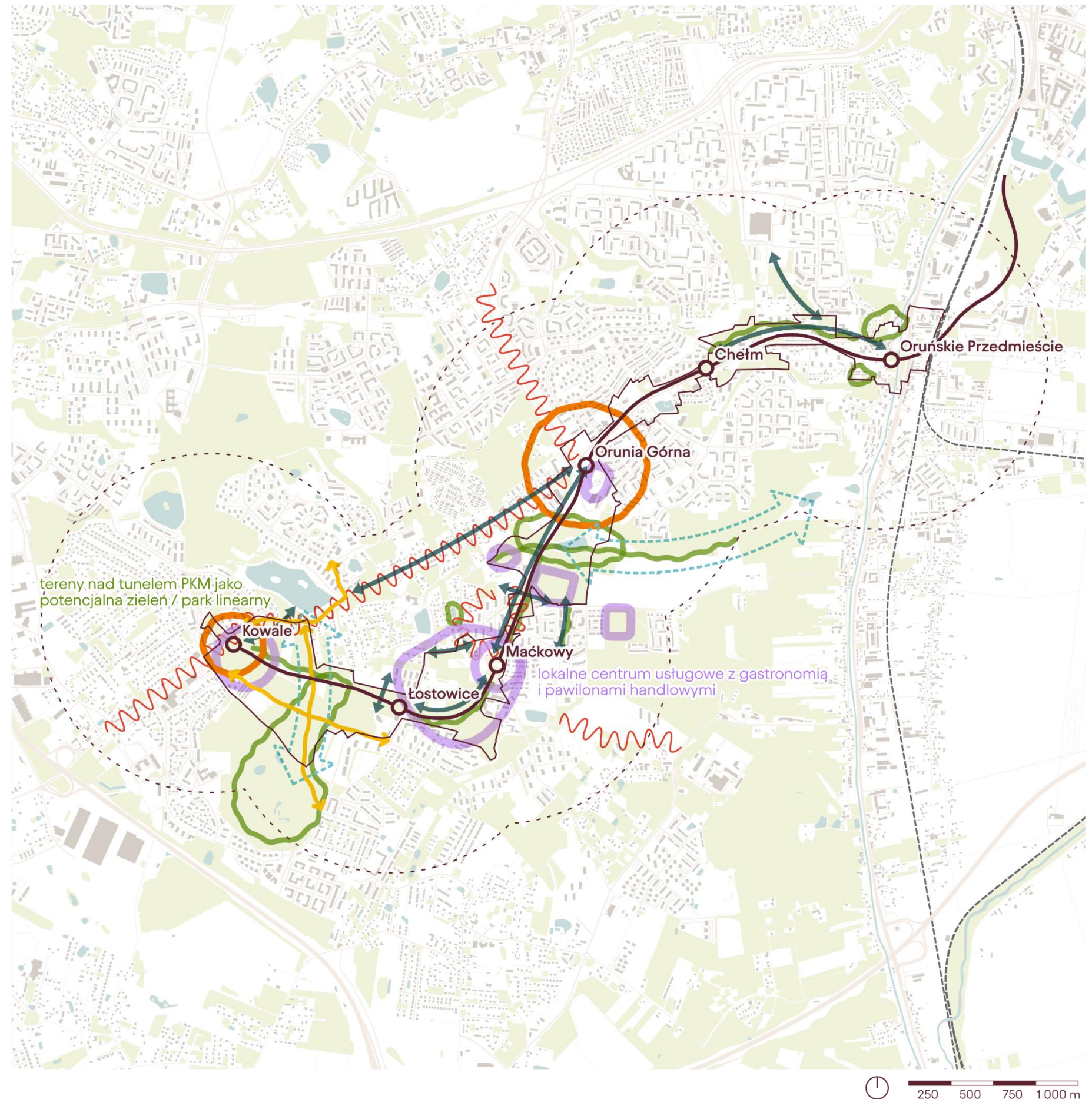
Komentarze dotyczyły głównie poprawy połączeń pieszych i rowerowych, lepszego wykorzystania terenów zieleni i rekreacji oraz uzupełnienia deficytu usług codziennych i społecznych. Wskazania obejmowały m.in. nowe przejścia i połączenia, zagospodarowanie wzgórz i terenów przy potoku, targowisko, centrum sportowe, szkołę średnią, basen oraz potrzebę ograniczania barier komunikacyjnych i skutków wzrostu ruchu drogowego.

Oznaczenia graficzne

- Przystanki PKM
- Przebieg PKM Południe
- Granica koncepcji urbanistycznej
- Zabudowa
- Woda powierzchniowa
- - - Linia kolejowa
- Droga

Schematyczne oznaczenia wybranych wskazań uczestników

- ↔ Połączenia funkcjonalne
- Przeszłość publiczna i tereny rekreacyjne
- ~ Zagrożenia / przeszkody
- Obszar lokalizacji usług
- Integracja transportowa
- ↻ Główne kierunki powiązań rekreacyjnych
- ↔ Połączenia rowerowe



4.4 Spotkanie nr 3

Przebieg spotkania

Wprowadzenie

Na początku spotkania przedstawiono prezentację wprowadzającą, w której omówiono cele projektu, jego znaczenie dla rozwoju południowych dzielnic Gdańska oraz uwarunkowania związane z realizacją linii PKM Południe. Następnie przedstawiono założenia procesu konsultacyjnego, harmonogram działań oraz sposób prowadzenia spotkań warsztatowych.

Charakter spotkania

Spotkanie miało formułę warsztatową, opartą na pracy przy stolikach tematycznych. Uczestnicy pracowali na wydrukach ortofotomapy, na których zaznaczali swoje uwagi, spostrzeżenia i propozycje zmian. Notatki były nanoszone bezpośrednio na mapach oraz zapisywane na karteczkach (np. typu sticky notes).

Uczestnicy zostali podzieleni na cztery stoliki warsztatowe, przy których prowadzono równoległe dyskusje. Jeden stolik został przeprowadzony w języku angielskim ze względu na obecność zagranicznych studentów.



Rysunek 17 Otwarcie spotkania w Domu Sąsiedzim Gościnną Przysiań

Tematy rozmów i najważniejsze wątki

Transport, układ drogowy i przesiadki

- Jednym z głównych tematów była dostępność transportowa oraz funkcjonowanie układu drogowego.
- Mieszkańcy podkreślali znaczenie rejonu ul. Ptasiej jako lokalnego węzła transportowego, obejmującego połączenia piesze przez ul. Małomiejską oraz przystanki autobusowe obsługujące szkołę i osiedle mieszkaniowe. Zachowanie tych połączeń oraz funkcjonalności węzła wskazano jako istotne wyzwanie w związku z planowanym przebiegiem infrastruktury kolejowej. Wskazywano, że obszar jest stale zakorkowany, a jednym z głównych problemów pozostaje ul. Małomiejska.
- Mieszkańcy sygnalizowali, że obecny układ drogowy nie odpowiada skali ruchu i codziennym potrzebom komunikacyjnym. Zapytano o planowane rozwiązania Nowej Świętokrzyskiej oraz kwestie związane z przekroczeniem torowisk po realizacji układu.
- W przypadku budowy Nowej Sandomierskiej postulowano, aby obecna ul. Małomiejska stała się ulicą z uspokojonym ruchem.
- Wskazano na konieczność powiązania Olszynki i terenów za torami z Oruńskim Przedmieściem.
- Przedyskutowano kwestie przesiadek autobusowych, które planowane są na Św. Wojciechu oraz na planowanej estakadzie, a także docelową poprawę połączeń autobusowych.
- Podkreślono ważną rolę planowanych powiązań drogowych w kierunku północ-południe, w tym Nowej Kadmowej oraz planowanej Trasy Północ-Południe (Nowa Sikorskiego).
- Poruszono również temat zagospodarowania terenów pod estakadami.
- Wskazano także potrzebę wykorzystania przestrzeni pod estakadami w celu zapewnienia ciągłości powiązań pieszych i zielonych oraz poprawy dostępności przestrzeni.

Parkowanie i presja parkingowa

- Istotnym tematem była kwestia niedoboru miejsc postojowych.
- Mieszkańcy wskazywali na ogólny brak miejsc parkingowych, szczególnie przy ul. Piaskowej i Granitowej.
- Zgłoszono możliwość wykorzystania przestrzeni pod estakadami na parkingi.
- Podkreślano znaczenie przystanku kolejowego Gdańsk Oruńskie Przedmieście i obawy związane z presją parkingową ze strony osób dojeżdżających spoza Gdańska, zwłaszcza od strony Pruszcza Gdańskiego, które będą chciały przesiąść się tu na transport kolejowy. Pojawił się temat parkowania samochodów osób przesiadających się na transport zbiorowy ZTM oraz potrzeba realizacji parkingów Park&Ride; w odpowiedzi wskazano miejskie plany dotyczące m.in. dużego węzła P+R w Lipcach.

Powiązania piesze, rowerowe i dostępność

- Silnie wybrzmiał problem niewystarczających powiązań pieszych pomiędzy osiedlami. Wskazywano na zły stan istniejących lokalnych połączeń pieszych, w tym schodów.
- Mieszkańcy wskazywali na brak odpowiedniego połączenia między Orunią Górną i Orunią Dolną oraz utrudniony dojazd na Orunię Górną.
- Zwracano uwagę na funkcjonujące tzw. przedepty, które są elementem codziennych tras pieszych, jednak zimą stają się trudne do użytkowania z uwagi na śnieg, schody i brak wygodnych alternatyw.
- Podkreślano, że znaczne różnice wysokości terenu istotnie ograniczają dostępność usług oraz powiązania pomiędzy osiedlami; niewielka odległość na mapie może oznaczać kilkunastominutowy spacer z wieloma schodami do pokonania.
- Wskazywano, że jest to szczególnie istotny problem dla osób starszych.
- Podkreślano również, że nowe inwestycje i układ drogowy nie powinny przecinać istniejących tzw. przedeptów i lokalnych tras dojścia, ponieważ obecnie tak się dzieje.
- Wskazywano miejsca, w których brak istniejących połączeń pieszych istotnie wydłuża trasę dojścia pomiędzy stosunkowo nieodległymi lokalizacjami.
- Jako jeden z kluczowych kierunków rozwoju wskazano potrzebę tworzenia ciągów pieszych i rowerowych w zieleni, łączących Park Oruński z Parkiem Południowym, w szczególności wzdłuż istniejących zbiorników wodnych.
- Wskazano na potrzebę poprawy połączeń rowerowych wzdłuż Potoku Oruńskiego, który stanowi ważny ciąg łączący Orunię m.in. z przystankiem Orunia Górna.
- Zwrócono uwagę, że brakuje dostępnego połączenia pieszego między Starym Chełmem a ul. Małomiejską.
- Podkreślano znaczenie dobrych połączeń Parku Oruńskiego ze Starym Chełmem.

Zieleń, rekreacja i przestrzeń publiczną

- W obszarze zieleni i rekreacji wielokrotnie wskazywano potrzebę zachowania oraz rozwoju terenów zieleni. Podkreślano potrzebę nowych nasadzeń drzew; zaznaczano, że teren zieleni pozbawiony drzew, a więc także cienia, jest niefunkcjonalny i nieatrakcyjny.
- Wskazywano potrzebę nadania terenom zieleni nowych funkcji rekreacyjnych oraz lepszego ich wykorzystania w codziennym życiu mieszkańców. Jako wartościowe i posiadające potencjał rozwojowy wskazano przede wszystkim tereny zieleni oraz obszary w sąsiedztwie zbiorników wodnych.
- Wskazano teren rekreacyjny wokół zbiornika retencyjnego „Augustowska” jako miejsce obecnie zaniedbane i niewystarczające pod względem potrzeb mieszkańców, ale posiadające duży potencjał poprawy.
- Zwrócono uwagę, że w okolicy nie jest potrzebny nowy duży park miejski, natomiast potrzebne są niewielkie nowe przestrzenie publiczne z zielenią. Postulowano zagospodarowanie nieużytków i przestrzeni resztkowych na nowe przestrzenie publiczne i tereny zieleni.
- Wskazywano na brak miejsc do spędzania czasu wolnego na świeżym powietrzu, np. ogólnodostępnych miejsc do grillowania wraz ze stołami i ławami.
- Zgłaszano brak obiektów rekreacyjnych na świeżym powietrzu, w tym siłowni zewnętrznych i placów zabaw. Wskazywano także na brak dedykowanych wybiegów dla psów.
- Podkreślano potrzebę stworzenia większej liczby miejsc spotkań i spędzania czasu wolnego dla młodzieży, np. skateparków.
- Negatywnie oceniono dostępność i jakość placów zabaw oraz przestrzeni dla nastolatków.
- Jako inspiracje wskazano Park am Gleisdreieck w Berlinie oraz park kolejowy w Krakowie, co może świadczyć o oczekiwaniu tworzenia wysokiej jakości terenów publicznych powiązanych z infrastrukturą transportową.

Retencja i gospodarka wodna

- Istotnym wątkiem była retencja i problem lokalnych podtopień.
- Mieszkańcy wskazywali na częste lokalne podtopienia występujące na omawianym obszarze.
- Zwrócono uwagę na problemy związane z retencją wód opadowych w okolicy ul. Małomiejskiej podczas dużych ulew.
- Wskazywano również, że problem zalewania ul. Małomiejskiej i spływu wód deszczowych powinien zostać uwzględniony w dalszych pracach. Podkreślano potrzebę przewidzenia nowych zbiorników retencyjnych lub innych rozwiązań zwiększających retencję.

Bezpieczeństwo i jakość codziennego użytkowania

- Wskazywano ul. Małomiejską jako miejsce problemowe z uwagi na niski poziom bezpieczeństwa dla pieszych i rowerzystów, duże zatory drogowe w godzinach szczytu oraz zalewanie podczas intensywnych opadów.
- Zgłoszono problem niedostatecznego oświetlenia tras wzdłuż Raduni.
- Pojawił się także pomysł uruchomienia kolejki linowej nad doliną Potoku Oruńskiego, która mogłaby ułatwić pokonywanie różnic wysokości terenu.

Usługi lokalne, handel i lokalne centra

- Ważny blok tematyczny dotyczył deficytu usług lokalnych.
- Mieszkańcy zwracali uwagę, że na obszarze brakuje sklepów lokalnych i codziennych usług, a oferta handlowo-usługowa jest niewystarczająca.
- Podkreślano potrzebę rozwoju usług lokalnych zamiast dużych obiektów usługowych.
- Wprost postulowano, aby w koncepcji nie przewidywać nowych obiektów usługowych o znacznej powierzchni, lecz raczej rozproszone usługi o bardziej lokalnym charakterze.
- Wskazywano, że obecnie funkcjonuje handel obwoźny, co pokazuje istniejące zapotrzebowanie na podstawową ofertę handlową.
- Zwracano uwagę, że aby pójść na kawę lub obiad, mieszkańcy muszą obecnie wyjeżdżać poza Orunię, podczas gdy pożądanym byłoby stworzenie warunków do pozostawania i spędzania czasu na miejscu.
- W opinii uczestników nowe lokale usługowe często mają problemy z utrzymaniem się na rynku.
- Podkreślano zasadność lokalizowania centrów usługowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych.
- W rejonie stacji Oruńskie Przedmieście zaproponowano rozwój funkcji usługowych oraz stworzenie obszaru pełniącego rolę „bramy do Gdańska Południe”.
- W rejonie stacji Łostowice wskazano możliwość lokalizacji wspólnej przestrzeni sąsiedzkiej, np. domu sąsiedzkiego lub obiektu o funkcjach kulturalnych.
- W okolicach węzła transportowego Gdańsk Kowale wskazano możliwość intensyfikacji zabudowy, w tym wprowadzenia funkcji mieszkaniowej, przy jednoczesnym podkreśleniu potrzeby lokalizacji usług przy przystankach.

Usługi społeczne, kultura, sport i edukacja

- Wskazywano na potrzebę stworzenia obiektu kultury o randze ponadlokalnej w tej części miasta, np. kina.
- Podnoszono potrzebę utworzenia nowego centrum sportu i rekreacji, np. miejskiej hali sportowej działającej niezależnie od szkół.
- Zwracano uwagę, że na osiedlach mieszkaniowych należy poprawić dostęp do usług kultury i oświaty, ponieważ obecna oferta jest niewystarczająca.
- Jako kluczową wskazano potrzebę utworzenia wielu lokalnych domów sąsiedzkich, skupiających i angażujących mieszkańców najbliższej okolicy.
- Podkreślano, że wiele mniejszych domów sąsiedzkich będzie lepszym rozwiązaniem niż kilka dużych obiektów.
- Mieszkańcy okolic przyszłego przystanku Oruńskie Przedmieście deklarowali, że w przypadku powstania w rejonie przystanku Kowale dużego atraktora ponadlokalnego, np. centrum sportu, miejsce to będzie dla nich atrakcyjne dzięki łatwej dostępności nową linią PKM Południe.
- W kontekście infrastruktury społecznej zapytano również o wpływ projektu PKM na budynek Przedszkola nr 11; wskazano, że planowana droga serwisowa przecina plac zabaw.
- Jako możliwy scenariusz wskazano przeniesienie i modernizację Przedszkola na ul. Diamentowej, a w obecnym budynku Przedszkola nr 11 np. wprowadzenie usług dla seniorów.

Zabudowa, ochrona istniejącej substancji i kwestie techniczne

- Dla mieszkańców okolic przystanku Oruńskie Przedmieście niezwykle ważną kwestią była sprawa wyburzeń budynków mieszkalnych oraz garaży i parkingów pod planowaną linię kolejową i inną infrastrukturę towarzyszącą.
- Zwrócono uwagę, że w okolicy przystanku Oruńskie Przedmieście znajduje się dużo starych i zabytkowych budynków, dla których budowa linii kolejowej może stanowić zagrożenie ze względu na ich stan techniczny.
- Wśród kwestii technicznych kluczowe dla mieszkańców było także określenie odległości wiaduktów kolejowych od okien mieszkań oraz zastosowanie ekranów akustycznych w kontekście hałasu generowanego przez pociągi.
- Mieszkańcy zwracali uwagę na jakość istniejącego zagospodarowania i stan zabudowy.
- Podkreślano potrzebę troski o istniejącą zabudowę, tak aby działania inwestycyjne nie pogorszyły stanu istniejących budynków.
- Wskazywano, że nowa zabudowa mieszkaniowa w okolicy przystanku Oruńskie Przedmieście powinna powstawać na zasadzie uzupełniania luk w zabudowie, czyli „wstawiania plomb”.
- Wskazywano, że dotyczy to zarówno inwestycji miejskich, np. TBS, jak i inwestycji deweloperskich.
- Jako miejsce potencjalnej nowej zabudowy mieszkaniowej wskazano m.in. ul. Przytorze, gdzie obecnie znajdują się stare pustostany przeznaczone do rozbiórki.
- Podkreślano również, że powinno powstać więcej mniejszych punktów usługowych, przede wszystkim w parterach nowej zabudowy.

Podsumowanie rysunków uczestników spotkania nr 3

Komentarze i rysunki nanoszone przez uczestników na plansze warsztatowe zostały uporządkowane i przerysowane do GIS.

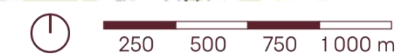
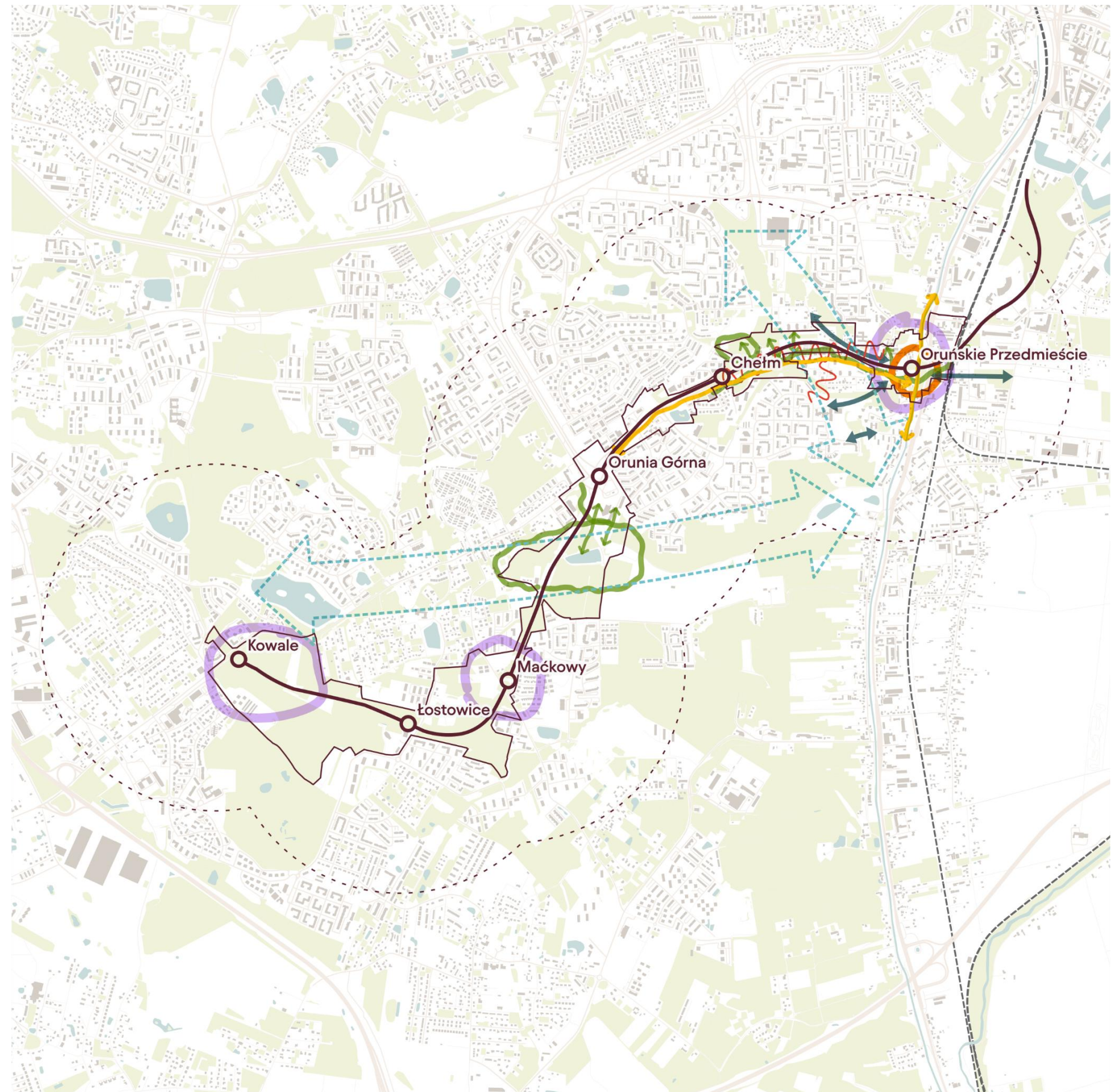
Komentarze dotyczyły głównie zielonych powiązań oraz połączeń pieszych i rowerowych, koncentracji usług przy węzłach transportowych oraz problemów komunikacyjnych i integracyjnych. Wskazania obejmowały m.in. zielone centrum obszaru, usługi przy transport hubie, „bramę do Południa”, nowe połączenia, parking oraz nową zielen.

Oznaczenia graficzne

- Przystanki PKM
- Przebieg PKM Południe
- Granica koncepcji urbanistycznej
- Zabudowa
- Woda powierzchniowa
- - - Linia kolejowa
- Droga

Schematyczne oznaczenia wybranych wskazań uczestników

- ↔ Połączenia funkcjonalne
- ~ Przewężenie / przeszkody
- Obszar lokalizacji usług
- ↔ Zielone połączenia
- ↔ Integracja transportowa
- ↔ Główne kierunki powiązań rekreacyjnych
- ↔ Połączenia rowerowe



Zdjęcia ze spotkania



4.5 Spotkanie nr 4

Przebieg spotkania

Wprowadzenie

Na początku spotkania przedstawiono prezentację wprowadzającą, w której omówiono cele projektu, jego znaczenie dla rozwoju południowych dzielnic Gdańska oraz uwarunkowania związane z realizacją linii PKM Południe. Następnie przedstawiono założenia procesu konsultacyjnego, harmonogram działań oraz sposób prowadzenia spotkań warsztatowych.

Charakter spotkania

Spotkanie miało formułę warsztatową, opartą na pracy przy stolikach tematycznych. Uczestnicy pracowali na wydrukach ortofotomapy, na których zaznaczali swoje uwagi, spostrzeżenia i propozycje zmian.

Notatki były nanoszone bezpośrednio na mapach oraz zapisywane na karteczkach (np. typu sticky notes).

Uczestnicy zostali podzieleni na cztery stoliki warsztatowe, przy których prowadzono równoległe dyskusje. Dyskusję trwały około 45-50 minut, później wyniki każdego stoliku jako podsumowania zostały przedstawione przez moderatora.

Tematy rozmów i najważniejsze wątki

Transport publiczny i dostępność przystanków PKM

- Mieszkańcy wskazywali, że dzielnice Chełm i Orunia Górna są obecnie bardzo dobrze obsługiwane transportem publicznym, zwłaszcza w relacji do Śródmieścia, dzięki tramwajowi i licznym liniom autobusowym.
- W związku z tym wyrażano obawy dotyczące ewentualnej likwidacji wygodnych linii autobusowych po realizacji PKM.
- Podkreślano, że obecne połączenia autobusowe są istotne m.in. dla dzieci i młodzieży dojeżdżających do szkół.
- Pojawiały się postulaty zachowania dobrych połączeń autobusowych z przystankami PKM; wskazywano, że likwidacja linii autobusowych na osiedlu mogłaby skutkować trudniejszym dostępem do stacji.
- Część mieszkańców deklarowała, że będzie regularnie korzystała z PKM, jednak dla wielu osób trudno jest jeszcze wyobrazić sobie skalę zmian, jakie przyniesie kolej w dzielnicach południowych.
- Wskazywano, że planowane stacje będą zlokalizowane w odległości ok. 10-15 minut pieszo od miejsca zamieszkania wielu uczestników, dlatego mieszkańcy przypuszczają, że częściej będą dochodzić do nich pieszo niż dojeżdżać rowerem.
- Podkreślano, że obecnie tramwaj w rejonie pętli spełnia potrzeby transportowe mieszkańców.
- Wskazywano, że młodzież dojeżdża do szkół średnich głównie tramwajem lub autobusami.

Układ drogowy, dojazdy i powiązania komunikacyjne

- Mieszkańcy prosili o przedstawienie dokładniejszych informacji dotyczących przebiegu PKM, aby upewnić się, że wjazdy na osiedla nie zostaną zlikwidowane ani utrudnione.
- Kluczową kwestią dla mieszkańców osiedla położonego na wschód od pętli, za ekranem akustycznym, był wjazd i wyjazd z osiedla w kierunku ul. Havla.
- Mieszkańcy okolicy planowanej stacji Chełm, po północnej stronie planowanej linii, przy Biedronce, chcieli upewnić się, że wjazd na ich osiedle pozostanie nienaruszony.
- Aktywni mieszkańcy okolic pętli Łostowice podkreślali, że w ich ocenie powinna zostać uszanowana wcześniejsza umowa z miastem z 2011 roku, dotycząca wyjazdów i połączenia z ul. Świętokrzyską.
- Wskazywano potrzebę zachowania dogodnego dojazdu i wyjazdu z Oruni Górnej do pozostałych części miasta po przebudowie rejonu Łostowice-Świętokrzyska.
- Zapytano, czy planowane jest skrzyżowanie trasy Północ-Południe i ul. Małomiejskiej w formie pełnego skrzyżowania.
- Zgłoszono potrzebę nowego zjazdu na ul. Małomiejską dla osiedla przy ul. Madalińskiego.
- Wskazano dwie sprzeczne koncepcje przekształcenia ul. Małomiejskiej: wyłączenie ruchu kołowego na odcinku między ul. Havla a rejonem Wawelskiej-Platynowej albo jej poszerzenie do przekroju 2x2.
- Podkreślano ważną rolę planowanych powiązań drogowych w kierunkach północ-południe, w tym Nowej Kadmowej i planowanej trasy Północ-Południe (Nowa Sikorskiego).
- Pojawiały się pytania o wpływ inwestycji na ul. Małomiejską i jej przepustowość, w tym o możliwość jej poszerzenia i poprawy logistyki ruchu, ponieważ obecnie niektóre skrzyżowania istotnie tamują ruch.

Parkowanie i przesiadki

- Mieszkańcy wyrażali obawy, że rozwój większych usług lub dużych obiektów handlowych może prowadzić do przeciążenia okolicznych terenów parkowaniem.
- Wskazywano, że przy pętli Łostowice parking byłby potrzebny.
- Pojawiały się głosy sprzeciwu wobec likwidacji istniejącego parkingu, który jest dziś przydatny i mógłby w przyszłości stanowić dodatkową zachętę do korzystania z PKM.
- W kontekście przystanków i nowej infrastruktury wskazywano potrzebę zapewnienia odpowiednich rozwiązań parkingowych oraz bezpiecznego dostępu do nich.

Usługi handlowe i codzienne

- Wśród najczęściej powracających postulatów pojawiała się potrzeba targowiska lub ryneczku.
- Zgłaszano potrzebę zachowania istniejącego targowiska.
- Część mieszkańców wskazywała, że nie potrzebuje nowych dużych usług ani centrów handlowych, ale popiera lokalne, mniejsze formy handlu.
- Wskazywano, że tereny przy usługach powinny być bezpieczne, dobrze oświetlone i przyjazne w codziennym użytkowaniu.
- Zgłoszono również potrzebę ogólnodostępnych toalet miejskich.
- Pojawiały się pytania o technologię prowadzenia robót budowlanych oraz o kwestie ubezpieczenia budynków od szkód powstałych w wyniku prac.

Zabudowa i skala rozwoju

- Skala nowej zabudowy przedstawiona w wizji BRG była przez część mieszkańców oceniana jako zbyt duża. Pojawiały się obawy związane z możliwością realizacji dużych obiektów handlowych; część mieszkańców, którzy znali wizualizacje BRG, obawiała się powstania „dużego kloca handlowego”. Mieszkańcy podkreślali, że cenią kameralną skalę osiedla i obawiają się, że wysoka zabudowa będzie zaciemniać mieszkania oraz zniszczy małomiasteczkowy charakter okolicy.
- Część uczestników wskazywała, że w rejonie Chełmu i Oruni Górnej nie ma potrzeby lokalizowania większej liczby usług, a zwłaszcza centrów handlowych, ponieważ dzielnice są już dobrze wyposażone. Jednocześnie pojawiały się odmienne głosy, że jeśli nie powstanie duży obiekt handlowy, to potrzebne są przynajmniej pewne usługi lokalne.
- Podkreślano, że ewentualne braki usługowe powinny być raczej uzupełniane przy kolejnych przystankach, gdzie dostęp do usług jest gorszy.
- Wprost pojawiły się również głosy „nie dla deweloperki”.
- Wskazano, że w okolicy realizowane są akademiki, co wymaga dalszego sprawdzenia pod kątem lokalizacji i wpływu na obszar.

Hałas, emisyjność i uciążliwość inwestycji

- Wyrażano obawy dotyczące zwiększenia ruchu, hałasu oraz pojawienia się większej liczby osób z zewnątrz w rejonie istniejących osiedli.
- Zgłoszono, że tramwaje na pętli hałasują pod domami, ponieważ podczas postoju nie wyłączają prądu. Wskazywano, że drugi tor nie pełni wyłącznie funkcji technicznej, czyli tramwaj nie wyłącza prądu i torowiska powinny zostać wyciszone. Niektóre mieszkańcy odwrotnie wskazywali, że dzięki obecnemu ekranowi akustycznemu nie słychać pętli tramwajowej i obawiają się pogorszenia sytuacji po realizacji nowych inwestycji.
- Zgłoszono potrzebę takiego kształtowania przebudowy pętli, aby tory postojowe były zlokalizowane możliwie jak najdalej od zabudowy mieszkaniowej.
- W rejonie Oruńskiego Przedmieścia zgłaszano duże obawy dotyczące emisyjności PKM, przede wszystkim hałasu i jakości powietrza.
- Postulowano zastosowanie ekranów akustycznych oraz dopilnowanie standardów ochrony przed hałasem, m.in. poprzez odpowiednie ukształtowanie wysokości estakady.
- Wyrażano obawy dotyczące wykopów i ewentualnych uszkodzeń budynków.



Rysunek 18 Rozpoczęcie spotkania

Usługi społeczne, kultura, sport i potrzeby różnych grup mieszkańców

- Część mieszkańców sceptycznie odnosiła się do idei domów sąsiedzkich, wskazując, że z nich nie korzysta i nie widzi potrzeby ich tworzenia.
- Jednocześnie pojawiały się postulaty rozwoju usług społecznych i kulturalnych, zwłaszcza w rejonie stacji Orunia Górna.
- Wskazywano potrzebę większej biblioteki; nowo otwarta biblioteka była oceniana jako za mała i posiadająca słabszy księgozbiór niż inne placówki.
- Padła opinia, że dzielnica jest „kulturalną pustynią”, co uzasadnia potrzebę budowy biblioteki lub domu kultury.
- Zgłaszano zainteresowanie otwarciem kina i basenu.
- Pojawiały się także postulaty poprawy dostępności usług zdrowotnych, w tym rozważenia filii szpitala.
- Wspomniano również o możliwości utworzenia remizy strażackiej.
- Nastolatek zgłosił potrzebę stworzenia orlika i basenu, wskazując na duży brak przestrzeni sportowych dla młodzieży.
- Poruszano temat usług i przestrzeni dla nastolatków – wskazywano potrzebę miejsc, gdzie można usiąść, porozmawiać, mieć „dach i ciepło”.
- Zwracano uwagę na strukturę demograficzną Oruni Górnej, gdzie mieszka wiele osób starszych, co powinno być uwzględniane przy planowaniu usług.

Zieleń, rekreacja i zagospodarowanie terenów nad tunelem i pod estakadami

- Wskazywano, że tereny nad tunelem PKM powinny zostać zagospodarowane jako park. Podobne oczekiwania formułowano wobec terenów pod estakadami.
- Podkreślano, że bezpieczeństwo pod estakadą jest bardzo istotne; sugerowano możliwość wprowadzenia tam linearnej infrastruktury rekreacyjnej.
- W rejonie Oruńskiego Przedmieścia postulowano stworzenie estetycznej, funkcjonalnej i bezpiecznej przestrzeni pod estakadą, tak aby nie powstała tam odstraszaająca „szara strefa”.
- Wskazywano możliwość lokalizacji w tych przestrzeniach usług, kawiarni oraz elementów małej architektury.
- Zgłaszano potrzebę uwzględnienia rowerzystów w masterplanie, w tym wyznaczenia brakujących tras rowerowych wzdłuż ul. Małomiejskiej.
- Pojawił się pomysł zlokalizowania w rejonie przystanku rowerowego „węzła” z miejscem rekreacji i odpoczynku, umożliwiającego pozostawienie roweru oraz korzystanie z małej gastronomii, ławek i małej architektury.
- W parkach i wzdłuż dłuższych ciągów komunikacyjnych postulowano zapewnienie miejsc odpoczynku, w tym ławek rozmieszczonych w odpowiednich odstępach.
- W parkach powinny pojawić się również altany lub inne zadane urządzenia umożliwiające korzystanie z przestrzeni w gorszej pogodzie.
- Nad zbiornikami wodnymi postulowano lokalizację drewnianych wiat i zadanych miejsc rekreacyjnych; w przypadku miejsc do grillowania wskazywano potrzebę ich bezpiecznej i uporządkowanej organizacji.
- Podkreślano potrzebę dobrego oświetlenia i monitoringu terenów otwartych ze względu na brak poczucia bezpieczeństwa w części przestrzeni publicznych.
- Wskazywano także, że w planowaniu należy pamiętać o zwierzętach, w tym dzikach.

Komunikacja piesza i rowerowa

- Podkreślano potrzebę lepszego połączenia osiedli, zarówno pieszego, jak i rowerowego.
- Wskazywano na konieczność zachowania przejść naziemnych jako ważnego elementu komunikacji pieszej w granicach opracowania.
- Zwracano uwagę na potrzebę poprawy jakości infrastruktury pieszej wzdłuż ul. Madalińskiego do ul. Małomiejskiej, w tym oświetlenia oraz poprawy bezpieczeństwa i funkcjonalności.
- Wskazano potrzebę takiego prowadzenia wyjść ze stacji podziemnej, aby nie kierowały się one w stronę osiedla.

Retencja i odwodnienie

- Wskazywano na konieczność uwzględnienia rozwiązań retencyjnych.
- Podkreślano, że zwłaszcza ul. Małomiejska jest regularnie zalewana i problem ten powinien zostać rozwiązany w ramach dalszych prac.








Charakter dominujących nastrojów

- W wypowiedziach mieszkańców silnie obecna była potrzeba zachowania obecnego, kameralnego charakteru dzielnicy oraz ostrożność wobec zbyt intensywnych przekształceń.
- Część uczestników podkreślała, że nie oczekuje zasadniczej zmiany modelu funkcjonowania dzielnicy i sceptycznie odnosi się do dużej intensyfikacji zabudowy oraz nadmiaru nowych funkcji.
- Jednocześnie wyraźnie wskazywano na potrzebę poprawy bezpieczeństwa, jakości przestrzeni publicznych, rozwiązań transportowych oraz stworzenia lepszej oferty dla młodzieży.









Podsumowanie rysunków uczestników spotkania nr 4

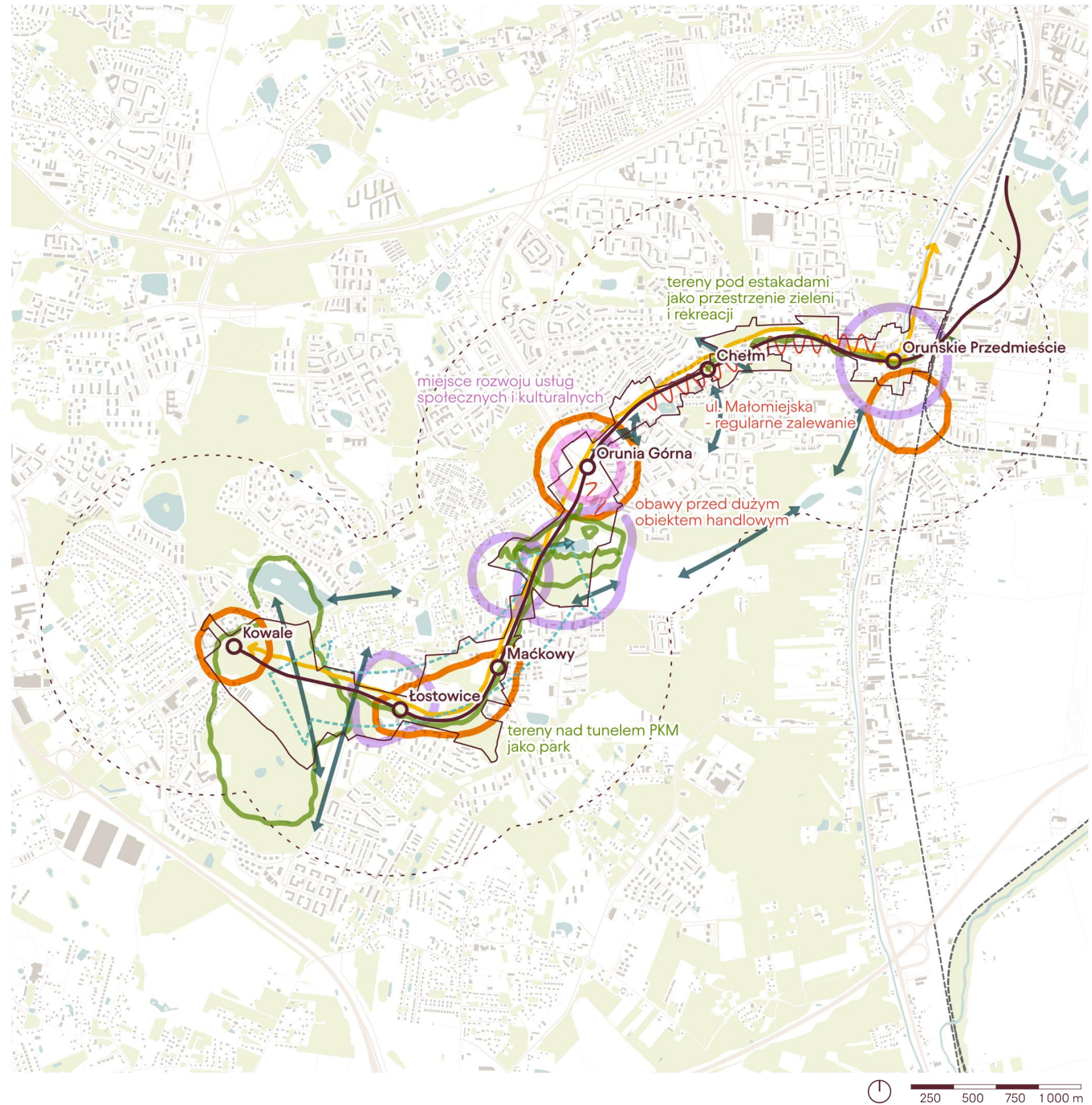
Komentarze i rysunki nanoszone przez uczestników na plansze warsztatowe zostały uporządkowane i przerysowane do GIS. Komentarze koncentrowały się przede wszystkim na potrzebie poprawy powiązań pieszych i rowerowych, w tym dojeżdżać do przystanków PKM, połączeń z Olszynką, zbiornikami i Parkiem Południowym oraz realizacji tras wzdłuż linii PKM i kładek pieszych. Istotnym wątkiem były także postulaty dotyczące integracji transportowej, zachowania lub uporządkowania parkingów przy pętli oraz utrzymania dotychczasowych zjazdów i wyjazdów z osiedli. Równolegle wskazywano potrzebę rozwoju usług i przestrzeni rekreacyjnych, takich jak basen, szpital lub oddział SOR, kawiarnia, restauracja, centrum handlowe z kameralnym kinem, a także zielonych przestrzeni wypoczynku z nasadzeniami, miejscami na ognisko, grill i organizację festynów.

Oznaczenia graficzne

-  Przystanki PKM
-  Przebieg PKM Południe
-  Granica koncepcji urbanistycznej
-  Zabudowa
-  Woda powierzchniowa
-  Linia kolejowa
-  Droga

Schematyczne oznaczenia wybranych wskazań uczestników

-  Połączenia funkcjonalne
-  Przestrzeń publiczna i tereny rekreacyjne
-  Zagrożenia / przeszkody
-  Obszar lokalizacji usług
-  Obszar lokalizacji usług społecznych
-  Integracja transportowa
-  Połączenia pieszo-rowerowe rekreacyjne
-  Połączenia rowerowe



Zdjęcia ze spotkania



4.6 Wnioski ze spotkań konsultacyjnych

Spotkania konsultacyjne pokazały, że mieszkańcy południowych dzielnic Gdańska postrzegają planowaną linię PKM Południe jako inwestycję o dużym znaczeniu transportowym i rozwojowym, ale jednocześnie oczekują, że jej realizacja będzie powiązana z poprawą jakości codziennego funkcjonowania dzielnic. W wypowiedziach uczestników wyraźnie powtarzały się wątki dotyczące potrzeby lepszych połączeń pieszych i rowerowych, rozwoju terenów zieleni i rekreacji, wzmocnienia lokalnych centrów usługowych oraz zapewnienia dostępności usług społecznych. Jednocześnie istotne były obawy dotyczące nadmiernej intensyfikacji zabudowy, wzrostu ruchu samochodowego, hałasu, presji parkingowej oraz pogorszenia warunków zamieszkania w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej infrastruktury.

Najczęściej powtarzające się postulaty można ująć w sześciu głównych grupach:

1. Lepsze połączenia piesze i rowerowe

Mieszkańcy wielokrotnie wskazywali na potrzebę poprawy lokalnych powiązań pieszych i rowerowych, zarówno pomiędzy osiedlami, jak i w relacji do planowanych przystanków PKM. Podkreślano konieczność zachowania istniejących tzw. przedeptów i tras codziennych dojazdów, uzupełnienia brakujących chodników i dróg rowerowych oraz tworzenia bezpiecznych i wygodnych przejść przez bariery infrastrukturalne.

2. Zieleni i rekreacja jako podstawowy element jakości życia

We wszystkich spotkaniach silnie akcentowano potrzebę ochrony istniejących terenów zieleni oraz rozwoju nowych przestrzeni rekreacyjnych. Za szczególnie wartościowe uznawano doliny potoków, zbiorniki retencyjne oraz tereny zieleni nieurządzonej, które powinny zostać zachowane i lepiej zagospodarowane. Oczekiwano również tworzenia parków, ciągów zieleni, miejsc odpoczynku, tras spacerowych i rowerowych oraz przestrzeni rekreacyjnych dla różnych grup wiekowych.

3. Rozwój lokalnych usług i centrów aktywności

Uczestnicy spotkań wskazywali na potrzebę rozwoju codziennych usług blisko miejsca zamieszkania, zwłaszcza w rejonie planowanych przystanków PKM. Najczęściej wymieniano niewielkie punkty handlowe i gastronomiczne, targowisko, usługi zdrowotne, przychodnie, biblioteki, domy sąsiedzkie oraz obiekty kultury i sportu. Jednocześnie często podkreślano, że rozwój usług powinien mieć lokalny i uzupełniający charakter, a nie opierać się na dużych centrach handlowych.

4. Dobra integracja transportu zbiorowego

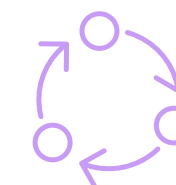
Ważnym oczekiwaniem mieszkańców było zapewnienie sprawnej integracji PKM z istniejącym systemem transportu publicznego. Wskazywano na potrzebę zachowania i odpowiedniego skoordynowania linii autobusowych, czytelnych powiązań przesiadkowych, właściwej organizacji dojazdów do przystanków oraz zapewnienia odpowiedniej infrastruktury towarzyszącej, takiej jak parkingi rowerowe, miejsca Kiss&Ride, toalety czy biletomaty.

5. Zachowanie kameralnego charakteru dzielnic i umiarkowanej skali zabudowy

W wielu wypowiedziach pojawiała się potrzeba ochrony istniejącego charakteru dzielnic, zwłaszcza ich kameralnej skali, zielonego otoczenia i warunków codziennego zamieszkania. Mieszkańcy akceptowali rozwój obszaru, ale oczekiwali, że nowa zabudowa będzie dostosowana do lokalnego kontekstu i nie doprowadzi do nadmiernej intensyfikacji, zaciemnienia, wzrostu uciążliwości ani pogorszenia jakości życia.

6. Bezpieczeństwo, retencja i ograniczanie uciążliwości

Mieszkańcy zwracali uwagę na problem lokalnych podtopień, konieczność rozwiązań retencyjnych, potrzebę ochrony przed hałasem oraz odpowiedniego zagospodarowania przestrzeni pod estakadami i w otoczeniu infrastruktury transportowej. Ważne było także zapewnienie dobrego oświetlenia, monitoringu i wysokiej jakości przestrzeni publicznych.



Powiązania osiedli i dzielnic

ciągłość tras, brakujące połączenia, dostęp do przystanków

Zieleni i rekreacja

ochrona dolin i zbiorników, parki, miejsca wypoczynku

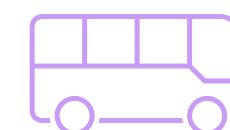
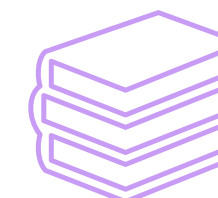


Usługi lokalne

targowisko, drobny handel, gastronomia, usługi codzienne

Usługi społeczne

domy sąsiedzkie, biblioteki, kultura, sport, zdrowie

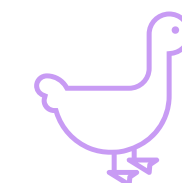


Transport publiczny

integracja PKM z autobusami i tramwajem, wygodne przesiadki

Jakość zamieszkania i bezpieczeństwo

umiarkowana zabudowa, hałas, retencja, oświetlenie, bezpieczeństwo



Rysunek 19 Podsumowanie wniosków ze spotkań otwartych

5 Wyniki ankiety przestrzennej

5.1 Informacje o ankiecie

Ankieta przestrzenna (geoankieta) została przygotowana jako jedno z głównych narzędzi zbierania opinii mieszkańców i użytkowników obszaru objętego opracowaniem. Jej celem było pozyskanie informacji dotyczących sposobu użytkowania przestrzeni, identyfikacji miejsc problemowych oraz wskazania potencjałów i kierunków rozwoju z perspektywy użytkowników.

Ankieta miała charakter przestrzenny – uczestnicy mogli zaznaczać na mapie konkretne lokalizacje, którym przypisywali określone funkcje, problemy lub propozycje zmian. Pozwoliło to na zebranie danych nie tylko opisowych, ale również powiązanych bezpośrednio z konkretnymi miejscami w terenie.

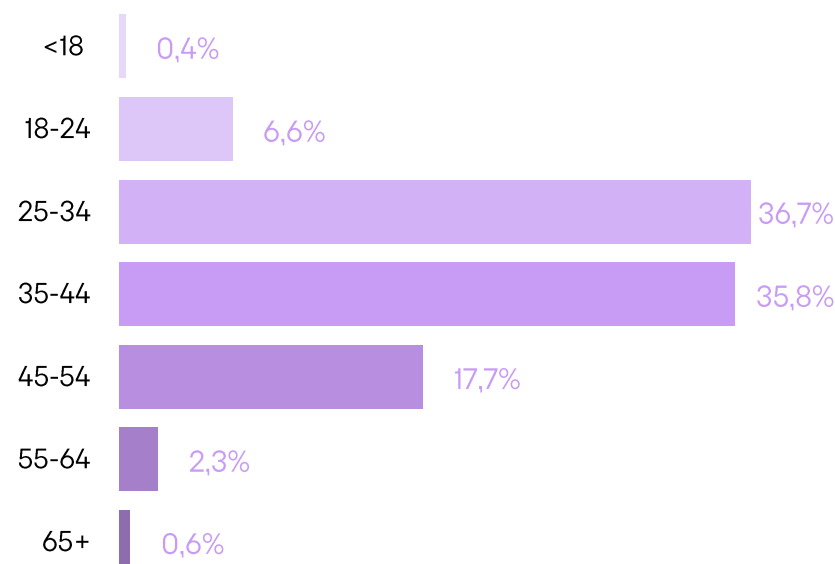
Geoankieta była dostępna w dniach 2–22 marca 2026 roku za pośrednictwem platformy Voxly.pl. Informacje o jej uruchomieniu były rozpowszechniane w ramach działań informacyjnych prowadzonych w procesie partycypacji.

W trakcie trwania badania zebrano łącznie **1177 odpowiedzi**. Zgromadzony materiał stanowi istotne źródło danych do dalszych analiz oraz formułowania wniosków i wytycznych projektowych dla masterplanu.

5.2 Szczególne odpowiedzi

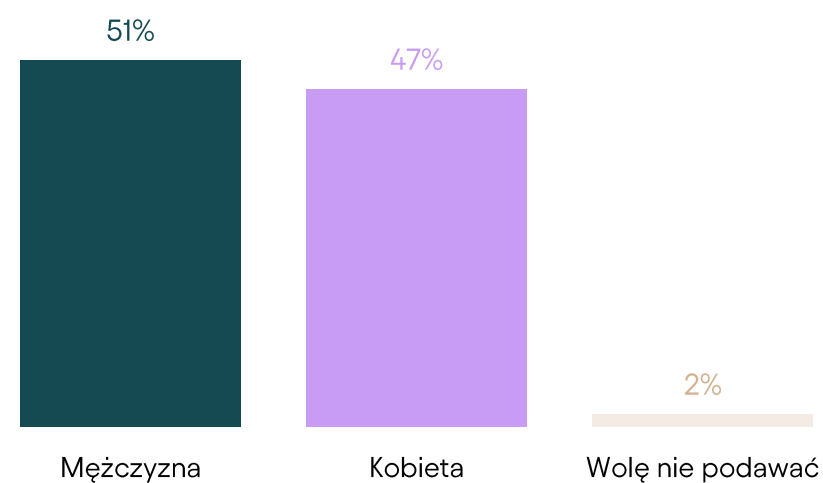
Wiek

Odpowiedzi: 1110



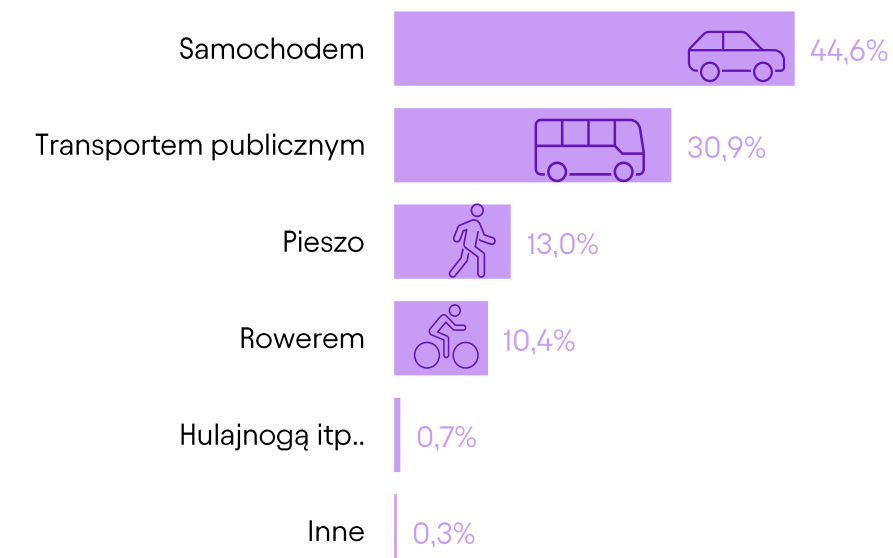
Płeć

Odpowiedzi: 1170



Jakim środkiem transportu najczęściej porusza się Pan/Pani na co dzień?

Odpowiedzi: 1162



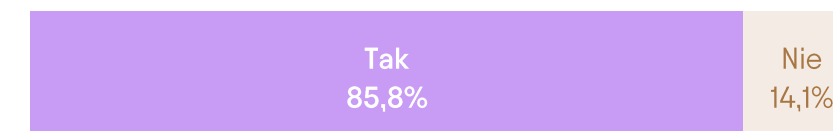
Czy w Pana/Pani gospodarstwie domowym są dzieci w wieku szkolnym lub przedszkolnym?

Odpowiedzi: 1169



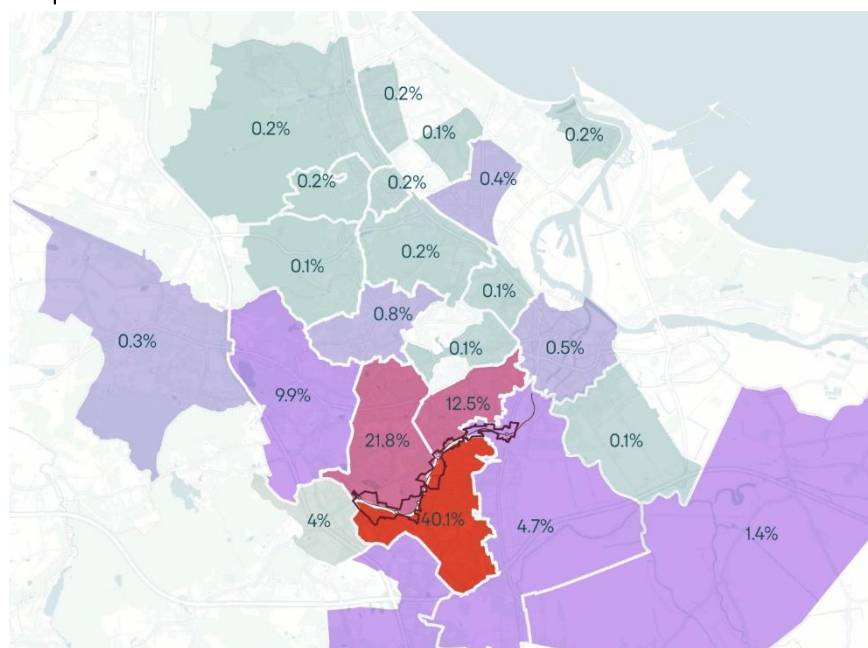
Czy w Pana/Pani gospodarstwie domowym znajduje się co najmniej jeden samochód?

Odpowiedzi: 1167



Dzielnica zamieszkania

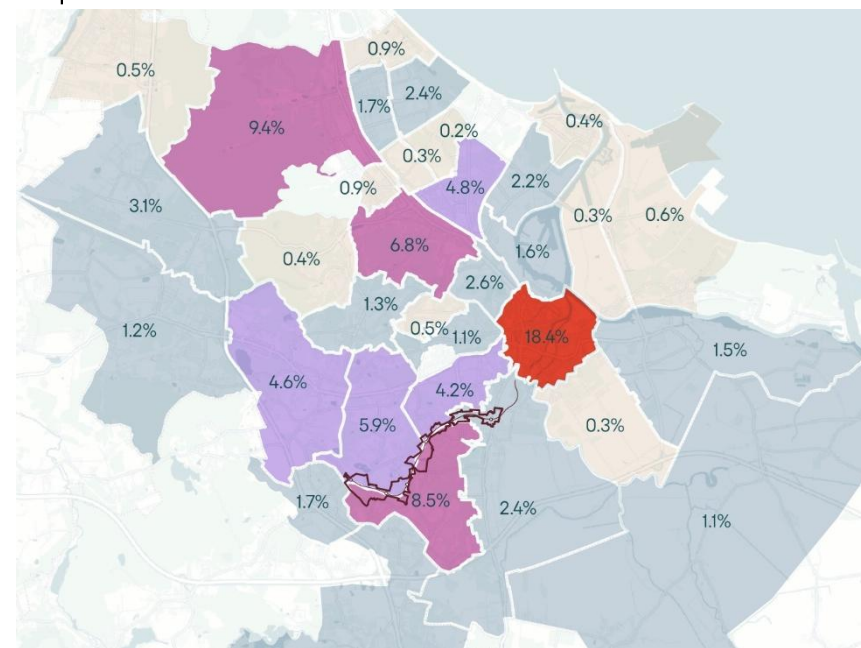
Odpowiedzi: 1168



- Orunia Górna - Gdańsk Południe 40,1%
- Ujeścisko - Łostowice 21,9%
- Chełm 12,5%
- Jasień 9,9%
- Orunia - Św. Wojciech - Lipce 4,7%
- Kowale 4,0%
- Inne dzielnice (poniżej 1%) 0,9%
- Inne miejscowości 2,0%
- Gmina wiejska Pruszcz Gdański 1,4%

Dzielnica pracy, nauki lub codziennej aktywności

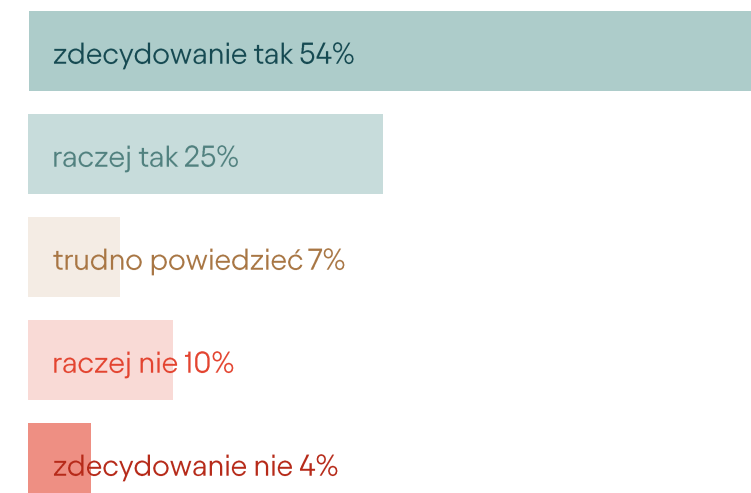
Odpowiedzi: 1155



- Śródmieście 18,4%
- Inne dzielnice Gdańska (<2%) 17,1%
- Oliwa 9,4%
- Orunia Górna - Gdańsk Południe 8,5%
- Inne miejscowości 7,6%
- Wrzeszcz Górny 6,8%
- Ujeścisko - Łostowice 5,9%
- Wrzeszcz Dolny 4,8%
- Jasień 4,6%
- Chełm 4,2%
- Matarnia 3,1%
- Aniołki 2,6%
- Orunia - Św. Wojciech - Lipce 2,4%
- Przymorze Wielkie 2,4%
- Letnica 2,2%

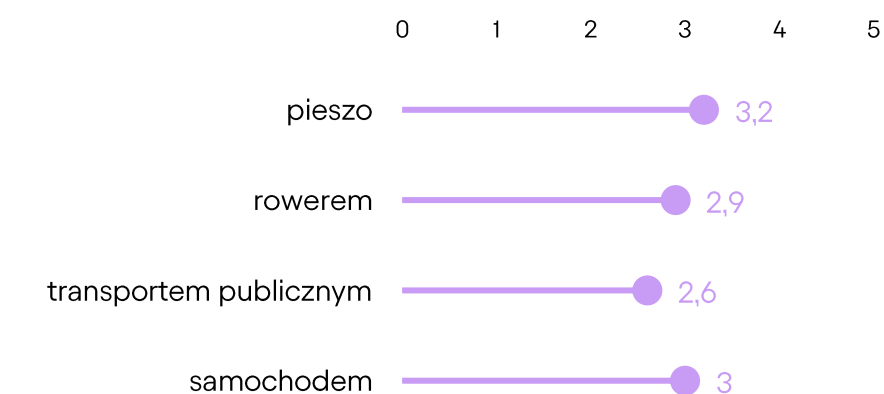
Czy nowa linia kolejowa PKM Południe będzie miała wpływ na Pana/Pani codzienne funkcjonowanie?

Odpowiedzi: 1169



Jak ocenia Pan/Pani ogólną dostępność komunikacyjną tego obszaru

Odpowiedzi: 1136



Czy w obszarze brakuje wyraźnego centrum lokalnego, rozumianego jako miejsce koncentracji usług i aktywności

[np. handel codzienny, gastronomia, usługi publiczne – biblioteka, przychodnia, dom sąsiedzki, szkoła; usługi komercyjne – sklepy, rozrywka; miejsce spotkań lub inne?]

Odpowiedzi: 1144

Tak 71,0%

Nie 16,2%

Trudno powiedzieć 10,5%

Czy w odległości ok. 15 minut spacerem od miejsca zamieszkania można zaspokoić podstawowe potrzeby, takie jak: zakupy, edukacja, rekreacja i usługi?

Odpowiedzi: 1145

Tak, w pełni 11,2%

Tak, w większości 30,9%

Częściowo 46,6%

Nie 11,2%

Czy w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków PKM powinna powstać bardziej intensywna wielofunkcyjna zabudowa?

Odpowiedź: 1132

tak 51,0%

trudno powiedzieć 24,6%

nie 23,9%

Który z poniższych problemów uważa Pan/Pani za najbardziej odczuwalny w skali całego obszaru

Odpowiedzi: 3724

problemy komunikacyjne 24,8%

brak wyraźnego centrum lokalnego 15,3%

niedobór usług 14,4%

niska jakość przestrzeni publicznych 13,5%

brak usług, w tym usług społecznych/publicznych 12,4%

niedobór zieleni 10,1%

hałas i uciążliwość środowiskowe 5,7%

brak poczucia bezpieczeństwa 2,8%

brak istotnych problemów 0,9%

inne 0,1%

W grupie „inne” znalazły się odpowiedzi wielowątkowe, łączące kilka problemów jednocześnie, a także uwagi dotyczące bardzo specyficznych, lokalnych zagadnień technicznych, takich jak zróżnicowanie potrzeb pomiędzy Orunią Górną a Gdańskiem Południe czy awarie infrastruktury podziemnej.

Jakie szanse dla obszaru może przynieść budowa PKM Południe?

- **Najczęściej wskazywaną szansą jest poprawa dostępności transportowej obszaru.**
Respondenci najczęściej wiążą budowę PKM Południe ze skróceniem czasu dojazdu do Śródmieścia, Wrzeszcza, Oliwy, Gdyni oraz innych części Trójmiasta. Inwestycja postrzegana jest jako istotna poprawa codziennej mobilności mieszkańców.
- **Budowa PKM Południe jest postrzegana jako szansa na ograniczenie korków i odciążenie układu drogowego.**
W wielu odpowiedziach pojawia się oczekiwanie zmniejszenia natężenia ruchu samochodowego, zwłaszcza na głównych trasach wyjazdowych z południowych dzielnic Gdańska, takich jak ul. Świętokrzyska, Niepołomska, Małomiejska czy Jabłoniowa.

W odpowiedziach pojawia się również oczekiwanie poprawy dostępności dla młodzieży, osób uczących się i osób bez samochodu. Respondenci podkreślają, że budowa PKM Południe może ułatwić dostęp do szkół średnich, uczelni, pracy, usług oraz miejsc aktywności w innych częściach Gdańska i Trójmiasta.
- **Istotnym oczekiwaniem jest stworzenie realnej alternatywy dla transportu samochodowego.**
Respondenci podkreślają, że szybki transport szynowy może skłonić część mieszkańców do rezygnacji z codziennych podróży autem, szczególnie w przypadku dojazdów do pracy, szkół, uczelni i usług zlokalizowanych poza obszarem zamieszkania.
- **W odpowiedziach wyraźnie zaznacza się oczekiwanie rozwoju usług i handlu w sąsiedztwie przystanków.**
Mieszkańcy wskazują, że PKM Południe może stać się impulsem do powstawania sklepów, punktów usługowych, gastronomii, przychodni, bibliotek, obiektów sportowych oraz innych funkcji codziennego użytku.
- **Budowa PKM Południe wiązana jest z możliwością wykreowania nowych centrów lokalnych.**
W wielu wypowiedziach inwestycja jest postrzegana jako szansa na przekształcenie południowych dzielnic z obszaru pełniącego głównie funkcję mieszkaniową w bardziej wielofunkcyjną i kompletną strukturę miejską.
- **Respondenci wskazują również na potencjał uporządkowania i podniesienia jakości przestrzeni.**
W odpowiedziach pojawiały się oczekiwania związane z rewitalizacją zaniedbanych terenów, poprawą estetyki przestrzeni publicznych, a także budową nowych chodników, tras rowerowych i połączeń pieszych wzdłuż planowanej linii.
- **PKM Południe postrzegana jest jako szansa na poprawę jakości życia mieszkańców.**
Wielu respondentów wiąże inwestycję z ograniczeniem hałasu i spalin, poprawą komfortu codziennego funkcjonowania, większą dostępnością usług oraz lepszym połączeniem południowych dzielnic z resztą miasta i obszaru metropolitalnego.
- **Część wypowiedzi wskazuje, że potencjał inwestycji zależy od realizacji infrastruktury towarzyszącej.**
Respondenci zwracają uwagę, że pełne wykorzystanie szans związanych z budową PKM Południe będzie możliwe pod warunkiem zapewnienia wygodnych dojazdów pieszych, tras rowerowych, parkingów, dobrej integracji z autobusami oraz odpowiedniej częstotliwości kursowania pociągów.
- **Pojawiały się także głosy krytyczne i warunkowe.**
Część respondentów wskazywała, że bez kompleksowego powiązania PKM z innymi środkami transportu, rozbudowy układu drogowego oraz lepszego skomunikowania wybranych osiedli zakres korzyści może być ograniczony.

Jakie potencjalne ryzyka Pan/Pani dostrzega?

- **Najczęściej wskazywanym ryzykiem jest wzrost uciążliwości akustycznych.**
Respondenci bardzo często wyrażali obawy dotyczące hałasu generowanego przez ruch kolejowy, zwłaszcza w rejonach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej linii i przystanków. W wielu odpowiedziach wskazywano także na możliwe drgania, pogorszenie komfortu zamieszkania oraz potrzebę zastosowania skutecznych rozwiązań ograniczających oddziaływanie akustyczne inwestycji.
- **Istotnym ryzykiem jest utrata terenów zieleni i pogorszenie jakości środowiska lokalnego.**
W licznych wypowiedziach pojawiały się obawy dotyczące wycinki drzew, ograniczenia terenów zielonych, ingerencji w obszary rekreacyjne oraz pogorszenia warunków przyrodniczych. Szczególnie często wskazywano ryzyko degradacji istniejących terenów otwartych, zbiorników i dolin, które obecnie pełnią funkcje wypoczynkowe oraz środowiskowe.
- **Respondenci obawiają się nadmiernej intensyfikacji zabudowy w sąsiedztwie linii PKM.**
W wielu odpowiedziach budowa PKM Południe była postrzegana jako potencjalny impuls do dalszego dogęszczania zabudowy mieszkaniowej, wzrostu wysokości budynków oraz postępującej „betonozy”. Wyraźnie zaznacza się obawa, że rozwój inwestycji deweloperskich nie będzie równoważony odpowiednią infrastrukturą społeczną, usługową i przestrzeniami zieleni.
- **Często wskazywanym ryzykiem jest pogorszenie sytuacji komunikacyjnej w trakcie budowy.**
Respondenci wielokrotnie zwracali uwagę na możliwość wystąpienia długotrwałych utrudnień, zatorów drogowych, czasowego paraliżu komunikacyjnego oraz pogorszenia warunków codziennego dojazdu w okresie realizacji inwestycji. Obawy te dotyczą zwłaszcza obszarów już obecnie przeciążonych ruchem samochodowym.
- **Widoczne są obawy związane z niewystarczającą integracją PKM z innymi środkami transportu.**
W licznych wypowiedziach podkreślano, że ryzykiem jest brak odpowiednich powiązań autobusowych, pieszych i rowerowych prowadzących do stacji, a także niedostateczna synchronizacja nowej linii z istniejącym systemem transportu publicznego. Część respondentów obawia się również ograniczenia obecnych połączeń autobusowych pod pretekstem uruchomienia PKM.
- **Ważnym wątkiem jest ryzyko niedoboru parkingów i lokalnego przeciążenia ruchem w rejonie stacji.**
W wielu odpowiedziach wskazywano, że brak odpowiednio dużych parkingów Park&Ride lub ich niewłaściwe zaprojektowanie może skutkować zajmowaniem osiedlowych miejsc postojowych, wzrostem ruchu samochodowego w otoczeniu przystanków oraz dodatkowymi utrudnieniami dla mieszkańców.
- **Respondenci zwracają uwagę na ryzyko niewystarczającej jakości samej oferty kolejowej.**
Pojawiały się liczne obawy, że zbyt rzadka częstotliwość kursów, krótki skład pociągów, brak kursów wieczornych i nocnych, wysoka cena biletów lub brak integracji taryfowej ograniczą atrakcyjność inwestycji i nie pozwolą osiągnąć zakładanych efektów transportowych.
- **Część odpowiedzi wskazuje na ryzyko tworzenia nowych barier przestrzennych.**
Respondenci obawiają się, że torowisko, nasypy, estakady lub niewystarczająca liczba przejść mogą dodatkowo podzielić dzielnice i utrudnić codzienne przemieszczanie się pieszo oraz rowerem. Wypowiedzi te pokazują, że inwestycja jest oceniana nie tylko jako element transportowy, ale również jako potencjalny czynnik wpływający na spójność struktury miejskiej.
- **Pojawiają się także obawy o bezpieczeństwo i jakość zagospodarowania otoczenia stacji.**
W części wypowiedzi zwracano uwagę na ryzyko powstawania zaniedbanych przestrzeni pod estakadami i przy przystankach, wzrostu poczucia zagrożenia, pojawienia się aktów wandalizmu, bezdomności, dzikiego parkowania czy obniżenia ogólnego standardu otoczenia.
- **W odpowiedziach widoczna jest nieufność wobec procesu realizacji i polityki przestrzennej miasta.**
Wielu respondentów wskazywało na ryzyko opóźnień inwestycji, ograniczenia jej zakresu, niedotrzymania zapowiedzi oraz niewykorzystania potencjału terenów wokół przystanków. Część wypowiedzi odzwierciedla także obawę, że inwestycja stanie się impulsem przede wszystkim dla rozwoju zabudowy mieszkaniowej, a nie dla tworzenia usług, przestrzeni publicznych i infrastruktury społecznej.
- **Część respondentów nie dostrzega istotnych ryzyk lub uznaje je za wtórne wobec korzyści.**
Obok licznych głosów krytycznych pojawiały się również odpowiedzi wskazujące, że inwestycja jest potrzebna i nie wiąże się z istotnymi zagrożeniami, a główne niedogodności będą miały charakter przejściowy i będą związane przede wszystkim z okresem budowy.

Jakie zmiany/działania powinny towarzyszyć budowie PKM Południe?

Odpowiedzi: 5164



W kategorii „inne” znalazły się dwie odpowiedzi dotyczące podłączenia okolicznych budynków do miejskiego ogrzewania oraz postulatu rezygnacji z budowy PKM.

Jak powinien zmienić się ten obszar w perspektywie 10-15 lat?

- **Najczęściej wyrażanym oczekiwaniem jest przekształcenie obszaru w pełnowartościową, samowystarczalną część miasta.**

Respondenci wielokrotnie wskazywali, że obszar nie powinien dalej rozwijać się wyłącznie jako „sypialnia”, lecz jako wielofunkcyjna część miasta, umożliwiająca zaspokajanie codziennych potrzeb mieszkańców w miejscu zamieszkania.

- **Kluczowym postulatem jest zdecydowana poprawa układu transportowego i drogowego.**

W licznych odpowiedziach podkreślano potrzebę rozbudowy dróg, poprawy przepustowości głównych ulic, budowy nowych połączeń międzydzielnicowych oraz uporządkowania skrzyżowań i wyjazdów z osiedli. Bardzo często wskazywano, że obecna infrastruktura drogowa nie odpowiada skali zabudowy i liczbie mieszkańców.

- **Istotnym oczekiwaniem jest rozwój sprawnej, atrakcyjnej i zintegrowanej komunikacji publicznej.**

Respondenci wskazywali na potrzebę lepszego połączenia z centrum Gdańska, Wrzeszczem, Oliwą i innymi częściami miasta, a także rozwoju PKM, tramwaju i komunikacji autobusowej. W wielu wypowiedziach akcentowano, że transport zbiorowy powinien stać się realną alternatywą dla samochodu.

- **Bardzo silnie wybrzmiewa potrzeba rozwoju usług lokalnych i codziennych funkcji miejskich.**

W odpowiedziach często pojawiały się oczekiwania dotyczące sklepów, gastronomii, przychodni, aptek, bibliotek, placówek edukacyjnych, obiektów sportowych i kulturalnych. Mieszkańcy podkreślali potrzebę ograniczenia konieczności dojazdów do innych dzielnic w celu realizacji podstawowych potrzeb.

- **Wielu respondentów oczekuje wykreowania lokalnych centrów wokół przystanków PKM i głównych węzłów.**

W odpowiedziach pojawia się wizja obszaru rozwijającego się wokół nowych centrów lokalnych, łączących funkcje usługowe, społeczne, rekreacyjne i transportowe. Takie miejsca mają stanowić nowe punkty codziennego życia mieszkańców.

- **Bardzo ważnym postulatem jest zachowanie i rozwój terenów zielonych oraz rekreacyjnych.**

Respondenci wielokrotnie wskazywali na potrzebę tworzenia parków, skwerów, ciągów zieleni, tras spacerowych i rekreacyjnych oraz ochrony istniejących terenów przyrodniczych. W wielu wypowiedziach akcentowano sprzeciw wobec dalszej utraty zieleni i nadmiernej zabudowy obszaru.

- **Często podkreślano potrzebę lepszej infrastruktury pieszej i rowerowej.**

W odpowiedziach wskazywano na konieczność budowy chodników, ciągów pieszych, tras rowerowych oraz bezpiecznych połączeń pomiędzy osiedlami, przystankami i terenami rekreacyjnymi. Pojawia się wyraźne oczekiwanie, by obszar stał się bardziej dostępny dla pieszych i rowerzystów.

- **Wielu respondentów oczekuje ograniczenia dalszej, niekontrolowanej zabudowy mieszkaniowej.**

W licznych wypowiedziach pojawiały się głosy, że rozwój mieszkaniowy zaszedł już zbyt daleko w stosunku do stanu infrastruktury i usług. Mieszkańcy wskazują na potrzebę większej kontroli skali zabudowy oraz priorytetowego traktowania jakości przestrzeni, usług i terenów publicznych.

- **Ważnym wątkiem jest potrzeba tworzenia miejsc pracy i większej różnorodności funkcjonalnej.**

Część odpowiedzi wskazuje, że obszar powinien oferować nie tylko mieszkania, ale także biura, miejsca pracy, usługi wyższego rzędu i przestrzenie aktywności gospodarczej. Taki rozwój miałby ograniczyć konieczność codziennych dojazdów do innych części miasta.

- **Pojawia się wyraźne oczekiwanie poprawy jakości i estetyki przestrzeni.**

Respondenci wskazują na potrzebę uporządkowania chaosu urbanistycznego, rewitalizacji zdegradowanych terenów i pustostanów, poprawy standardu zabudowy oraz tworzenia spójnej, przyjaznej i estetycznej tkanki miejskiej.

- **W wielu wypowiedziach widoczna jest aspiracja do realizacji modelu „miasta 15-minutowego”.**

Mieszkańcy oczekują, że w perspektywie 10–15 lat obszar stanie się miejscem, w którym większość codziennych potrzeb będzie można zaspokoić lokalnie: pieszo, rowerem lub krótkim dojazdem transportem publicznym.

Które trzy kierunki rozwoju uznaje Pan/Pani za najważniejsze dla tej części Gdańska?












- W kategorii „rzeczywiste inne” znalazły się trzy odpowiedzi dotyczące schronów, ogólnego wskazania wszystkich kierunków rozwoju poza zabudową mieszkaniową oraz bardzo szerokiej opinii, że wszystkie kierunki są istotne.

5.3 Wnioski przestrzenne z geoankiety



Lokalizacja miejsc codziennych zakupów

Mapa przedstawia lokalizacje wskazane przez respondentów jako miejsca codziennych zakupów oraz strefy koncentracji tych wskazań, co pozwala rozpoznać główne obszary obsługi handlowej na terenie objętym opracowaniem. Układ odpowiedzi umożliwi również ocenę stopnia powiązania codziennych usług z istniejącą zabudową mieszkaniową oraz planowanymi przystankami PKM Południe.

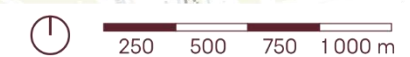
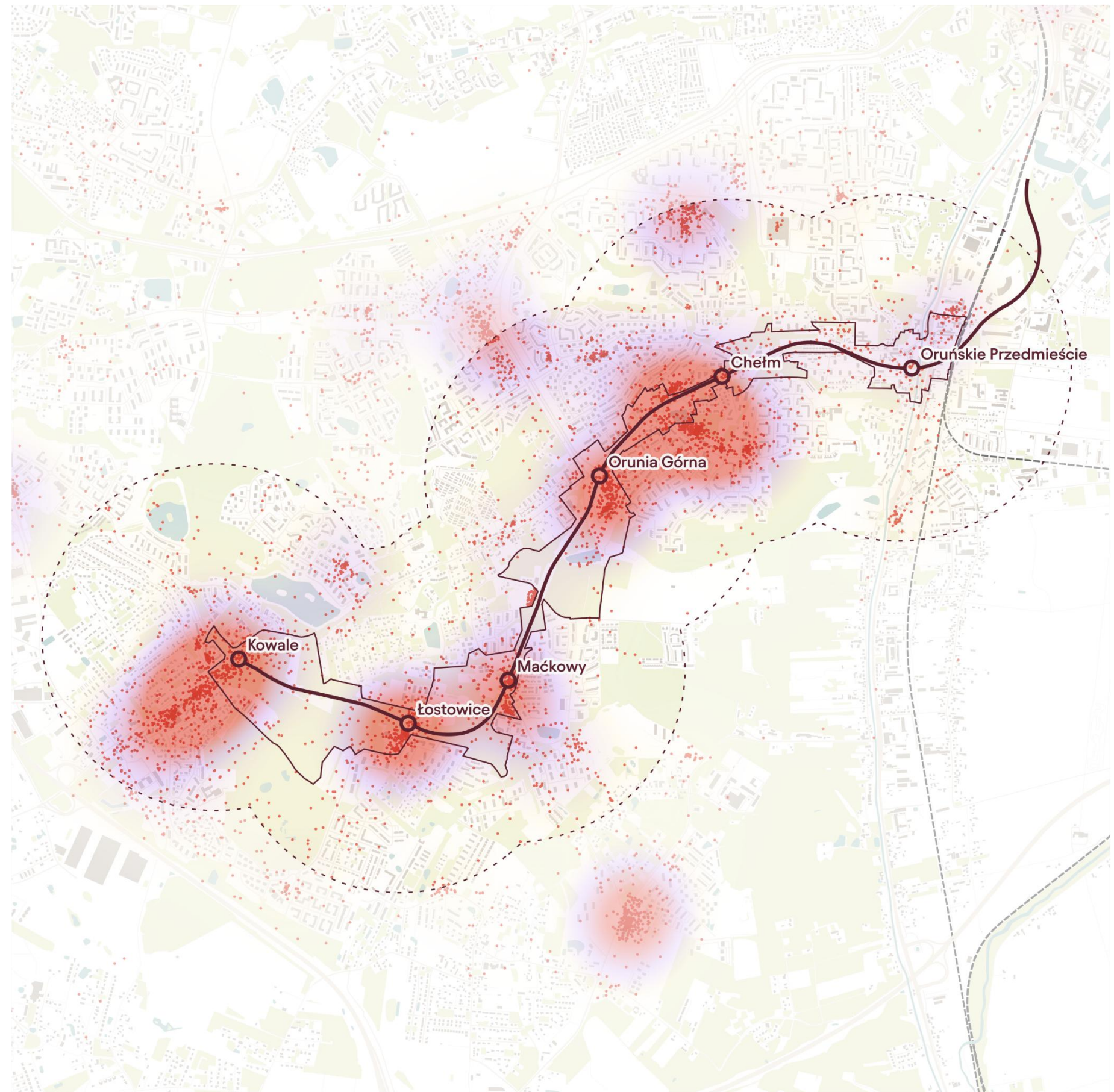
Oznaczenia graficzne

-  Przystanki PKM
-  Przebieg PKM Południe
-  Granica koncepcji urbanistycznej
-  Bufor od przystanku 1km
-  Zabudowa
-  Woda powierzchniowa
-  Linia kolejowa
-  Droga
-  Punkt codziennych zakupów

Koncentracja wskazań respondentów

-  Wyższa koncentracja wskazań
-  Niższa koncentracja wskazań










Łącznie respondenci wskazali 1103 punkty zakupów. Warstwa koncentracji została opracowana metodą heatmapy z promieniem analizy 500 m i obrazuje obszary największego natężenia odpowiedzi.





Lokalizacja placówki opieki nad dziećmi (szkoły, przedszkola, żłobka lub miejsca dodatkowych zajęć)

Mapa przedstawia rozmieszczenie placówek opieki nad dziećmi wskazanych przez respondentów, w tym szkół, przedszkoli, żłobków oraz miejsc dodatkowych zajęć. Jej celem jest rozpoznanie, gdzie koncentrują się codzienne cele podróży związane z opieką i edukacją dzieci oraz w jakim stopniu są one powiązane z istniejącą strukturą osiedli i planowanym układem transportowym.

Oznaczenia graficzne

-  Przystanki PKM
-  Przebieg PKM Południe
-  Granica koncepcji urbanistycznej
-  Bufor od przystanku 1km
-  Zabudowa
-  Woda powierzchniowa
-  Linia kolejowa
-  Droga
-  Lokalizacja placówki opieki nad dziećmi (szkoły, przedszkola, żłobka lub miejsca dodatkowych zajęć)

Koncentracja wskazań respondentów

-  Wyższa koncentracja wskazań
-  Niższa koncentracja wskazań










Łącznie respondenci wskazali 547 punktów opieki nad dziećmi. Warstwa koncentracji została opracowana metodą heatmapy z promieniem analizy 500 m i obrazuje obszary największego natężenia odpowiedzi.





Lokalizacja przychodni lub punktu medycznego

Mapa przedstawia lokalizacje przychodni i punktów medycznych wskazanych przez respondentów oraz obszary największej koncentracji tych odpowiedzi. Jej celem jest rozpoznanie dostępności podstawowych usług medycznych na obszarze opracowania oraz identyfikacja rejonów, w których funkcje te koncentrują się lub pozostają słabiej dostępne.

Oznaczenia graficzne

-  Przystanki PKM
-  Przebieg PKM Południe
-  Granica koncepcji urbanistycznej
-  Bufor od przystanku 1km
-  Zabudowa
-  Woda powierzchniowa
-  Linia kolejowa
-  Droga
-  Lokalizacja przychodni lub punktu medycznego

Koncentracja wskazań respondentów

-  Wyższa koncentracja wskazań
-  Niższa koncentracja wskazań










Łącznie respondenci wskazali 975 punktów medycznych. Warstwa koncentracji została opracowana metodą heatmapy z promieniem analizy 500 m i obrazuje obszary największego natężenia odpowiedzi.





Lokalizacja przychodni lub punktu medycznego

Mapa przedstawia lokalizacje przychodni i punktów medycznych wskazanych przez respondentów oraz obszary największej koncentracji tych odpowiedzi. Jej celem jest rozpoznanie dostępności podstawowych usług medycznych na obszarze opracowania oraz identyfikacja rejonów, w których funkcje te koncentrują się lub pozostają słabiej dostępne.

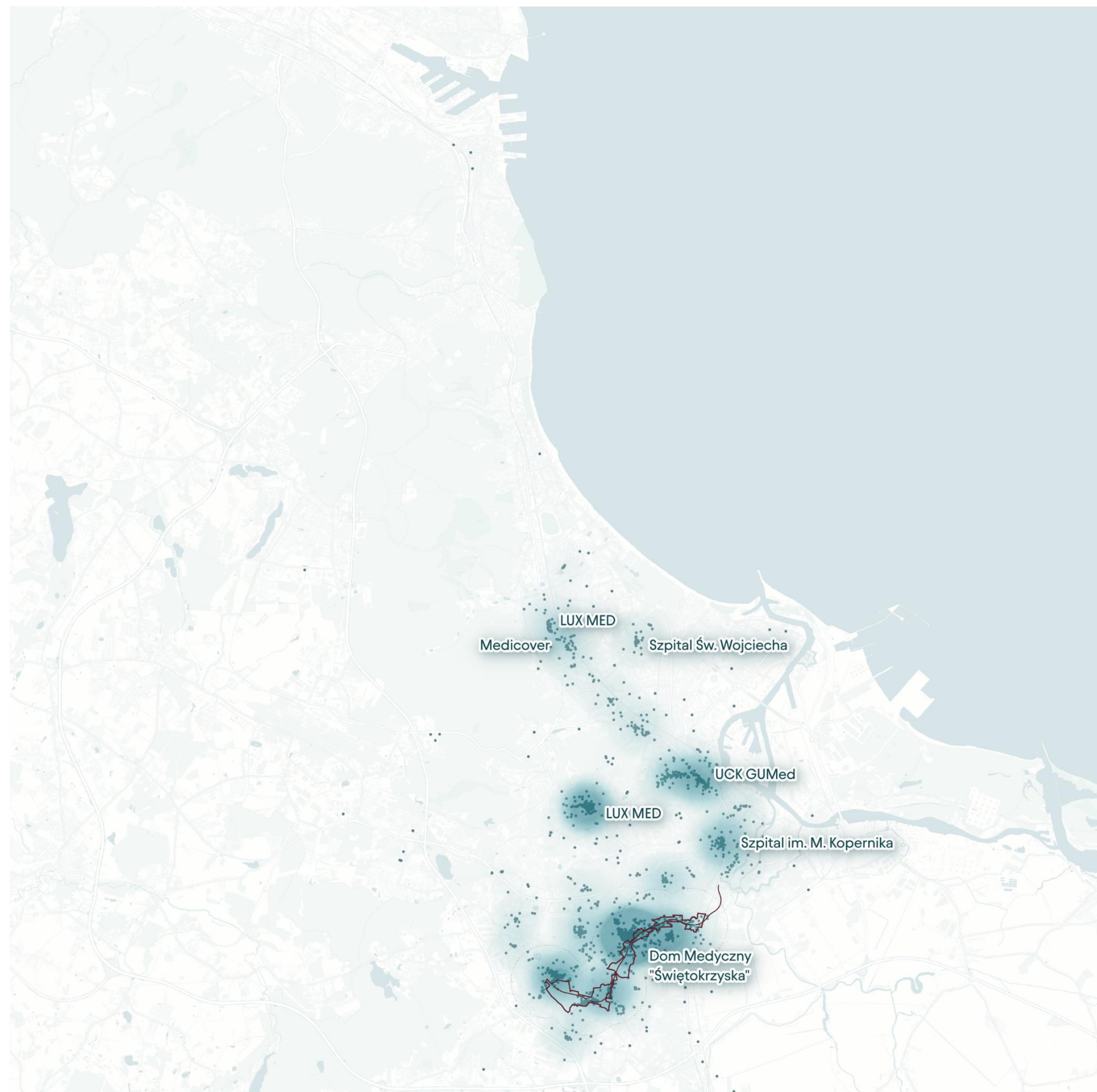
Oznaczenia graficzne

-  Przystanki PKM
-  Przebieg PKM Południe
-  Granica koncepcji urbanistycznej
-  Bufor od przystanku 1km
-  Zabudowa
-  Woda powierzchniowa
-  Linia kolejowa
-  Droga
-  Lokalizacja przychodni lub punktu medycznego

Koncentracja wskazań respondentów

-  Wyższa koncentracja wskazań
-  Niższa koncentracja wskazań










Łącznie respondenci wskazali 975 punktów medycznych. Warstwa koncentracji została opracowana metodą heatmapy z promieniem analizy 1000 m i obrazuje obszary największego natężenia odpowiedzi.





Koncentracja miejsc pracy lub nauki respondentów w skali Trójmiasta

Mapa przedstawia rozmieszczenie miejsc pracy lub nauki wskazanych przez respondentów w skali całego Trójmiasta oraz obszary największej koncentracji tych odpowiedzi. Jej celem jest rozpoznanie głównych kierunków codziennych dojazdów, przy czym najsilniejsze ośrodki koncentracji zlokalizowane są w dzielnicach Śródmieście, Wrzeszcz oraz Oliwa.

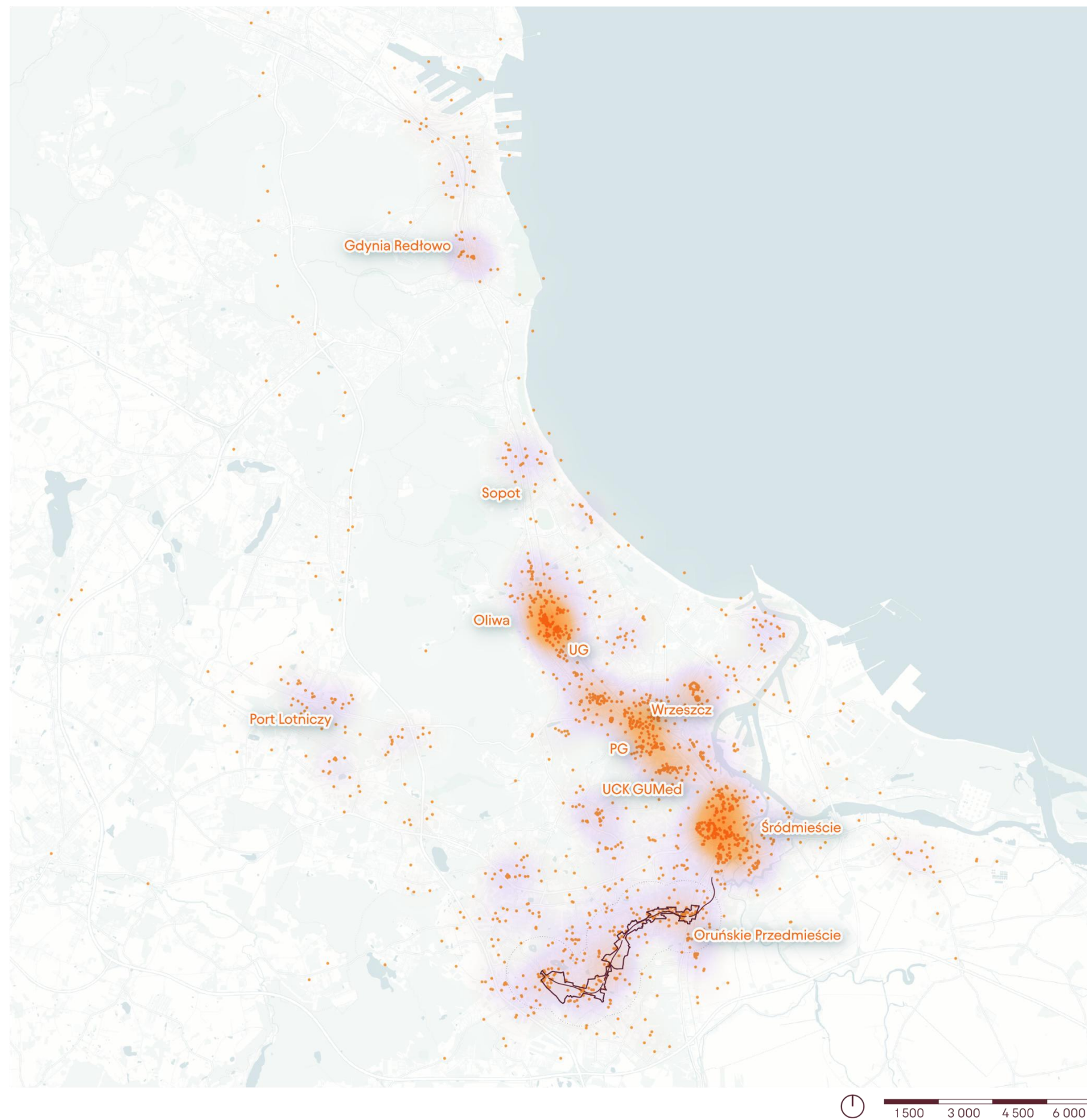
Oznaczenia graficzne

-  Przystanki PKM
-  Przebieg PKM Południe
-  Granica koncepcji urbanistycznej
-  Bufor od przystanku 1km
-  Zabudowa
-  Woda powierzchniowa
-  Linia kolejowa
-  Droga
-  Miejsce pracy lub nauki

Koncentracja wskazań respondentów

-  Wyższa koncentracja wskazań
-  Niższa koncentracja wskazań










Łącznie respondenci wskazali 944 miejsca pracy lub nauki. Warstwa koncentracji została opracowana metodą heatmapy z promieniem analizy 1000 m i obrazuje obszary największego natężenia odpowiedzi.





Koncentracja miejsc pracy lub nauki respondentów

Mapa przedstawia rozmieszczenie miejsc pracy lub nauki wskazanych przez respondentów w obrębie obszaru opracowania oraz strefy koncentracji tych odpowiedzi. Jej celem jest rozpoznanie, w których częściach obszaru skupiają się codzienne cele podróży mieszkańców, co pozwala lepiej ocenić relacje pomiędzy miejscem zamieszkania, aktywności codziennej i planowanym układem transportowym.

Oznaczenia graficzne

-  Przystanki PKM
-  Przebieg PKM Południe
-  Granica koncepcji urbanistycznej
-  Bufor od przystanku 1km
-  Zabudowa
-  Woda powierzchniowa
-  Linia kolejowa
-  Droga
-  Miejsce pracy lub nauki

Koncentracja wskazań respondentów

-  Wyższa koncentracja wskazań
-  Niższa koncentracja wskazań

Łącznie respondenci wskazali 944 miejsca pracy lub nauki. Warstwa koncentracji została opracowana metodą heatmapy z promieniem analizy 500 m i obrazuje obszary największego natężenia odpowiedzi.



Gdzie się spędza czas wolny w dzielnicach obszaru opracowania

Mapa przedstawia miejsca wskazane przez respondentów jako przestrzeń spędzania czasu wolnego w granicach obszaru opracowania. Jej celem jest rozpoznanie głównych lokalizacji codziennej rekreacji mieszkańców, które koncentrują się przede wszystkim przy zbiornikach wodnych, w Parku Południowym oraz w Parku Oruńskim.

Oznaczenia graficzne

- Przystanki PKM
- Przebieg PKM Południe
- Granica koncepcji urbanistycznej
- - - Bufor od przystanku 1km
- Zabudowa
- Woda powierzchniowa
- - - Linia kolejowa
- Droga
- Miejsce spędzania czasu wolnego

Koncentracja wskazań respondentów

- Wyższa koncentracja wskazań
- Niższa koncentracja wskazań

Łącznie respondenci wskazali 3308 punktów spędzania czasu wolnego. Warstwa koncentracji została opracowana metodą heatmapy z promieniem analizy 500 m i obrazuje obszary największego natężenia odpowiedzi.



Gdzie się spędza czas wolny w obszarze Trójmiasta

Mapa przedstawia miejsca poza obszarem opracowania wskazane przez respondentów jako lokalizacje spędzania czasu wolnego w skali całego Trójmiasta. Pozwala ona rozpoznać, jakie zewnętrzne obszary rekreacyjne i wypoczynkowe są najczęściej wybierane przez mieszkańców.

Oznaczenia graficzne

- Przystanki PKM
- Przebieg PKM Południe
- Granica koncepcji urbanistycznej
- ⋯ Bufor od przystanku 1km
- Zabudowa
- Woda powierzchniowa
- Linia kolejowa
- Droga
- Miejsce spędzania czasu wolnego

Koncentracja wskazań respondentów

- Wyższa koncentracja wskazań
- Niższa koncentracja wskazań










Łącznie respondenci wskazali 3308 punktów spędzania czasu wolnego. Warstwa koncentracji została opracowana metodą heatmapy z promieniem analizy 1000 m i obrazuje obszary największego natężenia odpowiedzi.





Gdzie znajduje się lokalne centrum wg respondentów

Mapa przedstawia przestrzenne rozmieszczenie lokalizacji wskazanych przez respondentów jako lokalne centra na obszarze objętym opracowaniem, wraz ze strefami koncentracji odpowiedzi, które pozwalają rozpoznać obszary o największym natężeniu wskazań oraz porównać je z wynikami przeprowadzonych analiz przestrzennych.

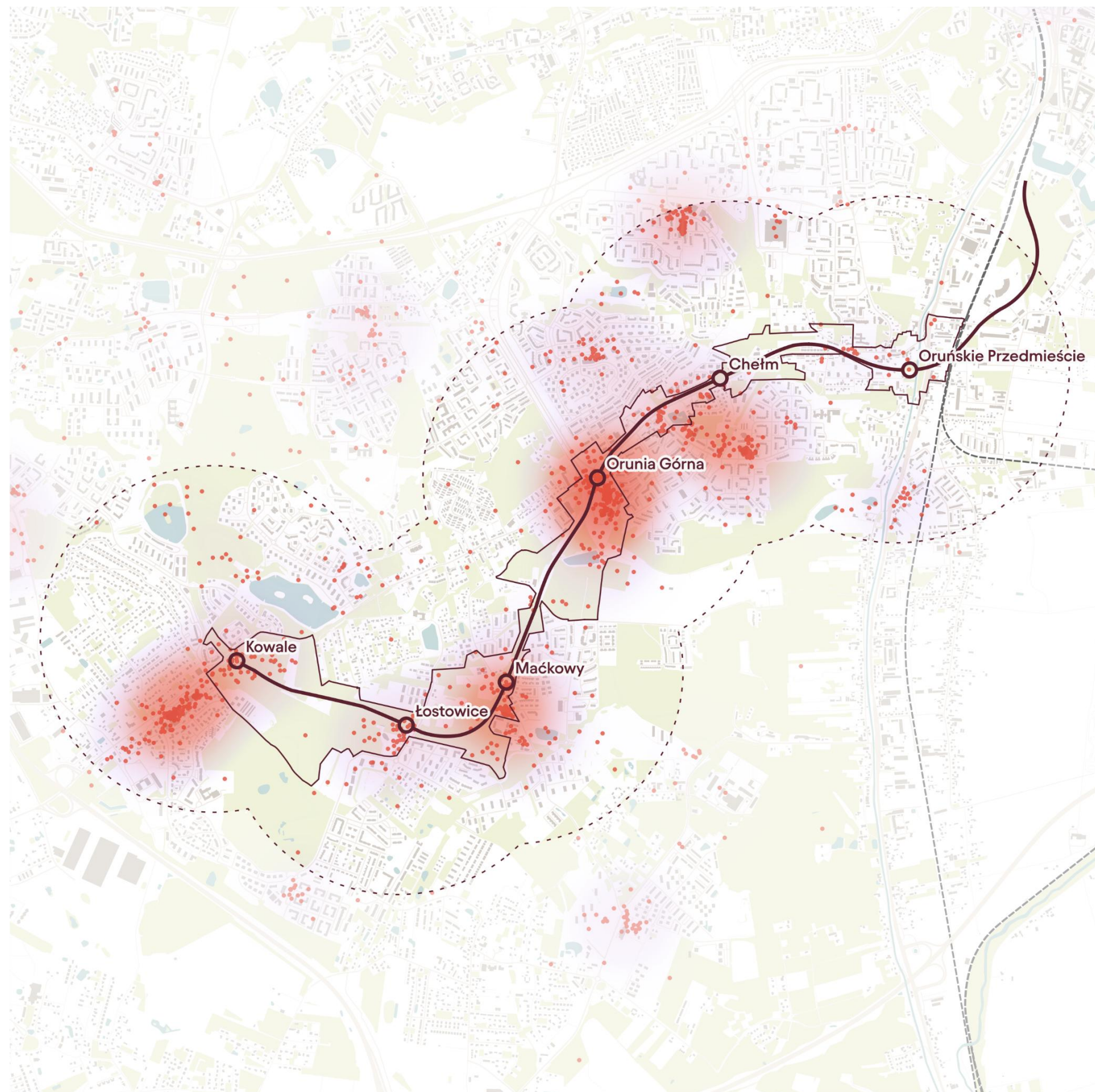
Oznaczenia graficzne

-  Przystanki PKM
-  Przebieg PKM Południe
-  Granica koncepcji urbanistycznej
-  Bufor od przystanku 1km
-  Zabudowa
-  Woda powierzchniowa
-  Linia kolejowa
-  Droga
-  Lokalny Centrum wg Respondentów

Koncentracja wskazań respondentów

-  Wyższa koncentracja wskazań
-  Niższa koncentracja wskazań










Łącznie respondenci wskazali 1409 punktów. Warstwa koncentracji została opracowana metodą heatmapy z promieniem analizy 500 m i obrazuje obszary największego natężenia odpowiedzi.





Propozycja lokalizacji nowego centrum lokalnego

Mapa przedstawia lokalizacje wskazane przez respondentów jako potencjalne miejsca rozwoju lokalnego centrum usługowo-społecznego na obszarze Gdańska Południe. na kolejnej stronie zaprezentowano syntetyczne podsumowanie odpowiedzi otwartych, wskazujące najważniejsze potrzeby i oczekiwania mieszkańców związane z funkcją, zakresem oraz lokalizacją takiego centrum

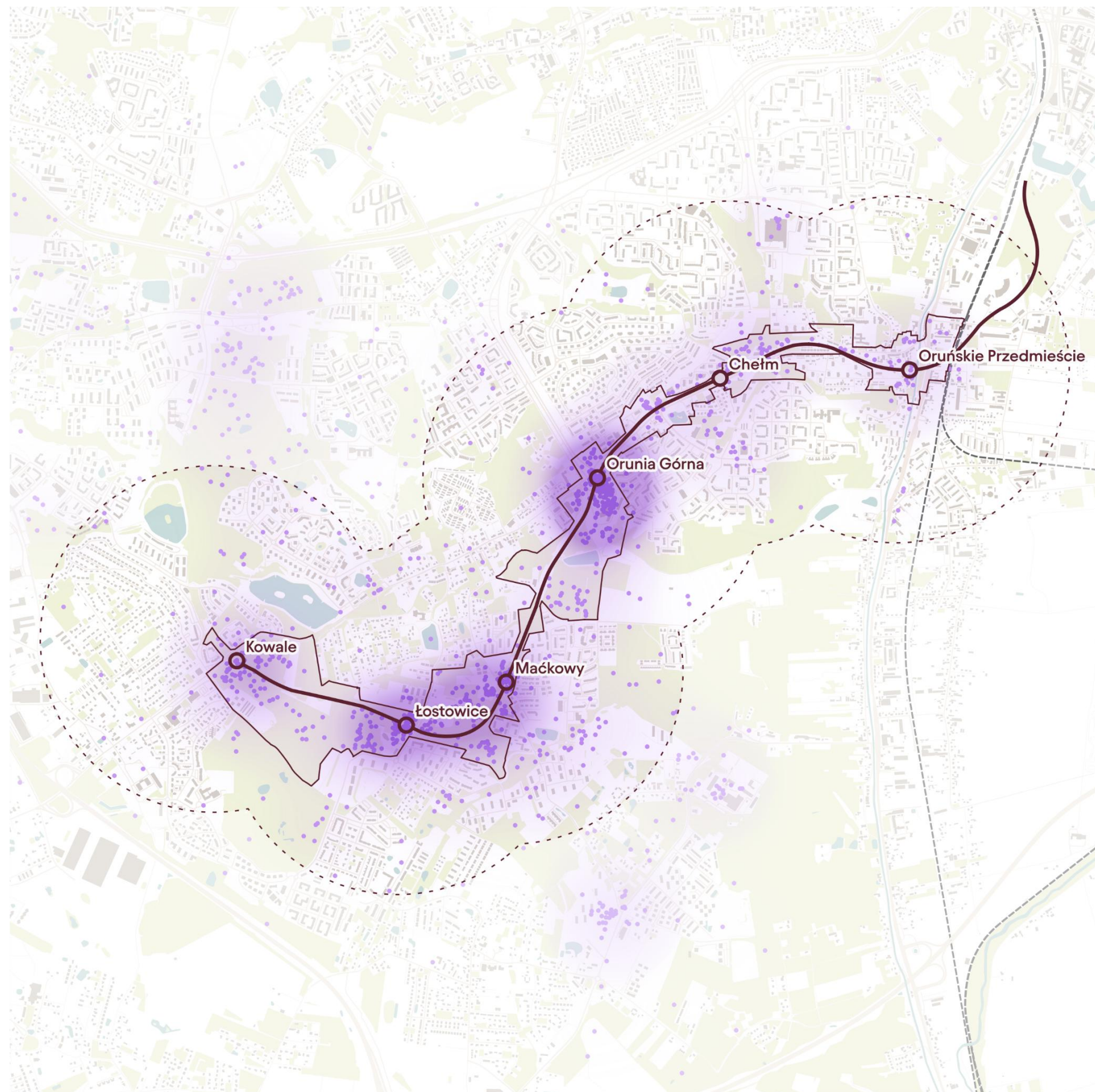
Oznaczenia graficzne

-  Przystanki PKM
-  Przebieg PKM Południe
-  Granica koncepcji urbanistycznej
-  Bufor od przystanku 1km
-  Zabudowa
-  Woda powierzchniowa
-  Linia kolejowa
-  Droga
-  Propozycja nowego centrum lokalnego wg respondentów

Koncentracja wskazań respondentów

-  Wyższa koncentracja wskazań
-  Niższa koncentracja wskazań

Łącznie respondenci wskazali 1117 punktów. Warstwa koncentracji została opracowana metodą heatmapy z promieniem analizy 500 m i obrazuje obszary największego natężenia odpowiedzi.



● Podsumowanie odpowiedzi dot. lokalizacji nowego centrum lokalnego

Najsilniej artykułowana potrzeba dotyczy rozwoju codziennych usług i handlu

Najczęściej powtarzającym się postulatem było utworzenie lokalnego centrum oferującego podstawowe usługi i handel, w tym sklepy, drogerie, apteki, pasáže usługowe oraz punkty odpowiadające na codzienne potrzeby mieszkańców. W wielu wypowiedziach wskazywano, że południowe dzielnice rozwijają się głównie jako obszary mieszkaniowe, przy niewystarczającym poziomie wyposażenia w usługi podstawowe.

Oczekiwania mieszkańców koncentrują się wokół centrum wielofunkcyjnego, a nie pojedynczego obiektu

Z odpowiedzi wynika, że postulowane centrum nie jest rozumiane jako pojedynczy obiekt handlowy, lecz jako wielofunkcyjna struktura łącząca usługi, handel, gastronomię, funkcje społeczne, rekreacyjne oraz przestrzenie spotkań. Wypowiedzi respondentów wskazują na potrzebę wykreowania rzeczywistego centrum lokalnego dla Gdańska Południe, stanowiącego istotny punkt życia codziennego i społecznego.

Istotnym kryterium jest lokalizacja w powiązaniu z węzłami transportowymi

Wielu respondentów wskazywało okolice pętli Łostowice–Świątokrzyska, planowanych przystanków PKM Południe, centrum przesiadkowego Kowale oraz innych dobrze skomunikowanych miejsc. Odpowiedzi te potwierdzają, że mieszkańcy wiążą rozwój nowego centrum przede wszystkim z lokalizacjami zapewniającymi wysoką dostępność pieszą oraz dobrą obsługę transportem zbiorowym.

Wyraźnie dostrzegalny jest niedobór oferty gastronomicznej oraz miejsc spędzania czasu

Pojawiały się postulaty rozwoju restauracji, kawiarni, lokali gastronomicznych oraz miejsc umożliwiających nieformalne spotkania i codzienne spędzanie czasu poza domem. Wskazuje to, że oczekiwania mieszkańców wykraczają poza podstawową ofertę handlowo-usługową i obejmują również funkcje wspierające budowanie życia lokalnego.

Istotna jest także potrzeba rozwoju funkcji społecznych i publicznych

W odpowiedziach wskazywano na potrzebę wprowadzenia takich elementów, jak biblioteka, dom sąsiedzki, centrum aktywności lokalnej, siedziba rady dzielnicy, punkt obsługi mieszkańców, placówki edukacyjne, przychodnia, centrum medyczne, a także inne funkcje publiczne. Świadczy to o tym, że oczekiwane centrum lokalne postrzegane jest nie tylko jako przestrzeń komercyjna, lecz również jako miejsce integracji społecznej i dostępu do usług publicznych.

Rozwój usług powinien być łączony z zielenią i funkcjami rekreacyjnymi

W części odpowiedzi pojawiał się wyraźny sprzeciw wobec intensywnej, jednofunkcyjnej zabudowy pozbawionej wysokiej jakości przestrzeni publicznych. Respondenci wskazywali na potrzebę parków, terenów zieleni, miejsc rekreacji oraz lepszego wykorzystania zbiorników wodnych i terenów otwartych. Preferowany model zagospodarowania zakłada zatem łączenie usług i zabudowy z systemem zieleni oraz przestrzeniami służącymi wypoczynkowi.

Zidentyfikowano również deficyt oferty sportowo-rekreacyjnej i kulturalnej

W odpowiedziach pojawiały się postulaty dotyczące realizacji obiektów i funkcji takich jak basen, lodowisko, kino, hala sportowa, siłownia czy miejsca rozrywki. Oznacza to, że mieszkańcy odczuwają brak nie tylko usług podstawowych, lecz również infrastruktury służącej spędzaniu czasu wolnego i aktywnościom rekreacyjnym.

Wypowiedzi wskazują na krytyczną ocenę dalszego rozwoju zabudowy mieszkaniowej bez równoległego uzupełniania usług

W bardziej rozbudowanych odpowiedziach respondenci podkreślali, że w obszarze powstają kolejne osiedla mieszkaniowe, natomiast rozwój usług, infrastruktury społecznej i oferty rekreacyjnej nie nadąża za tempem urbanizacji. Należy to odczytać jako istotny wniosek planistyczny, wskazujący na potrzebę równoważenia rozwoju mieszkaniowego poprzez sukcesywne uzupełnianie infrastruktury lokalnej.

Często wskazywane były tereny rezerwowe i niezagospodarowane jako potencjalne miejsca rozwoju

Wielu respondentów zwracało uwagę na wolne działki, pustostany oraz niezagospodarowane przestrzenie w rejonie pętli, stacji, zbiorników wodnych i istniejących koncentracji usług. Odpowiedzi te pokazują, że mieszkańcy identyfikują konkretne lokalizacje o potencjale rozwojowym, zwłaszcza tam, gdzie istnieje już częściowe zaplecze infrastrukturalne i dobra dostępność komunikacyjna.

Wniosek ogólny




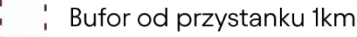




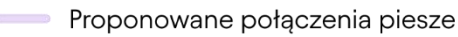

Z analizy odpowiedzi wynika, że mieszkańcy oczekują utworzenia wielofunkcyjnego centrum lokalnego, zlokalizowanego w bezpośrednim powiązaniu z ważnym węzłem transportowym, łączącego codzienne usługi, handel, gastronomię, funkcje społeczne, rekreacyjne oraz tereny zieleni. Najsilniej wybrzmiewa potrzeba uzupełnienia południowych dzielnic Gdańska o brakujące usługi i przestrzenie integracji społecznej, tak aby obszar ten nie pełnił wyłącznie funkcji mieszkaniowej, lecz rozwijał się jako bardziej kompletny i zrównoważony fragment miasta.

Miejsca, gdzie brakuje powiązań pieszych

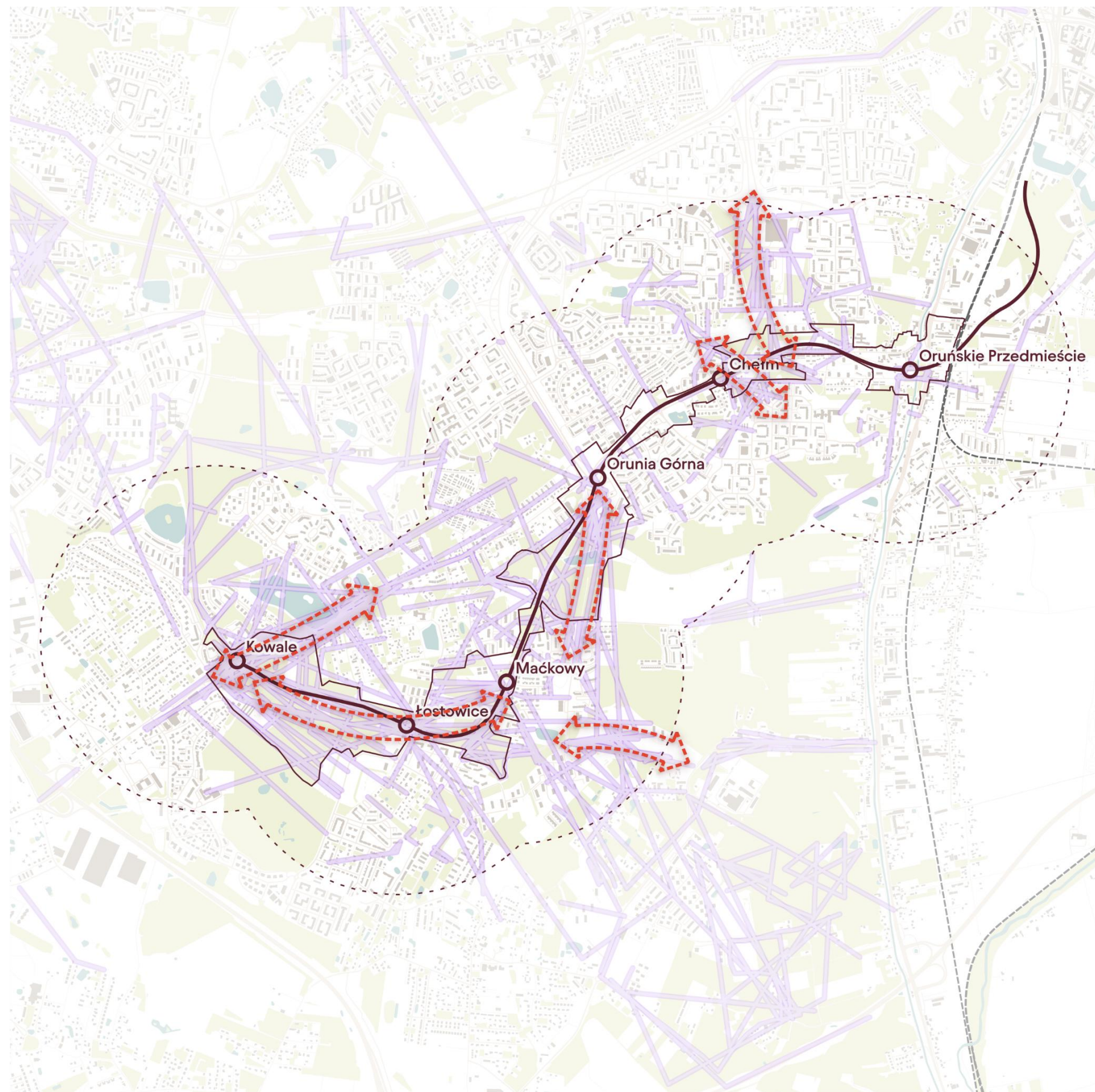
Mapa przedstawia miejsca wskazane przez respondentów jako obszary deficytu powiązań pieszych oraz proponowane kierunki uzupełnienia ciągów pieszych na obszarze objętym opracowaniem. Zestawienie tych wskazań pozwala rozpoznać obszary o największej skali problemu i porównać je z wynikami przeprowadzonych analiz dostępności oraz barier przestrzennych.

Najczęściej wskazywano potrzebę poprawy powiązań pieszych pomiędzy rejonem planowanych przystanków Kowale i Maćkowy, połączeń od strony Kowal ze zbiornikiem retencyjnym Świętokrzyska, relacji między rejonem Maćkowy a węzłem Łostowice-Świętokrzyska oraz powiązań w osi północ-południe w dzielnicy Chełm, w tym z Jarem Wilanowskim.

Oznaczenia graficzne

-  Przystanki PKM
-  Przebieg PKM Południe
-  Granica koncepcji urbanistycznej
-  Bufor od przystanku 1km
-  Zabudowa
-  Woda powierzchniowa
-  Linia kolejowa
-  Droga
-  Proponowane połączenia piesze
-  Główne kierunki proponowanych połączeń pieszych

Łącznie respondenci wskazali 231 propozycji połączeń pieszych. Główne kierunki zostały wyodrębnione na podstawie intensywności wskazań.











Wskazane problemy komunikacyjne i infrastrukturalne





Mapa przedstawia lokalizacje wskazane przez respondentów jako obszary problemowe związane przede wszystkim z układem drogowym, korkami, transportem publicznym, stanem technicznym infrastruktury oraz parkowaniem.

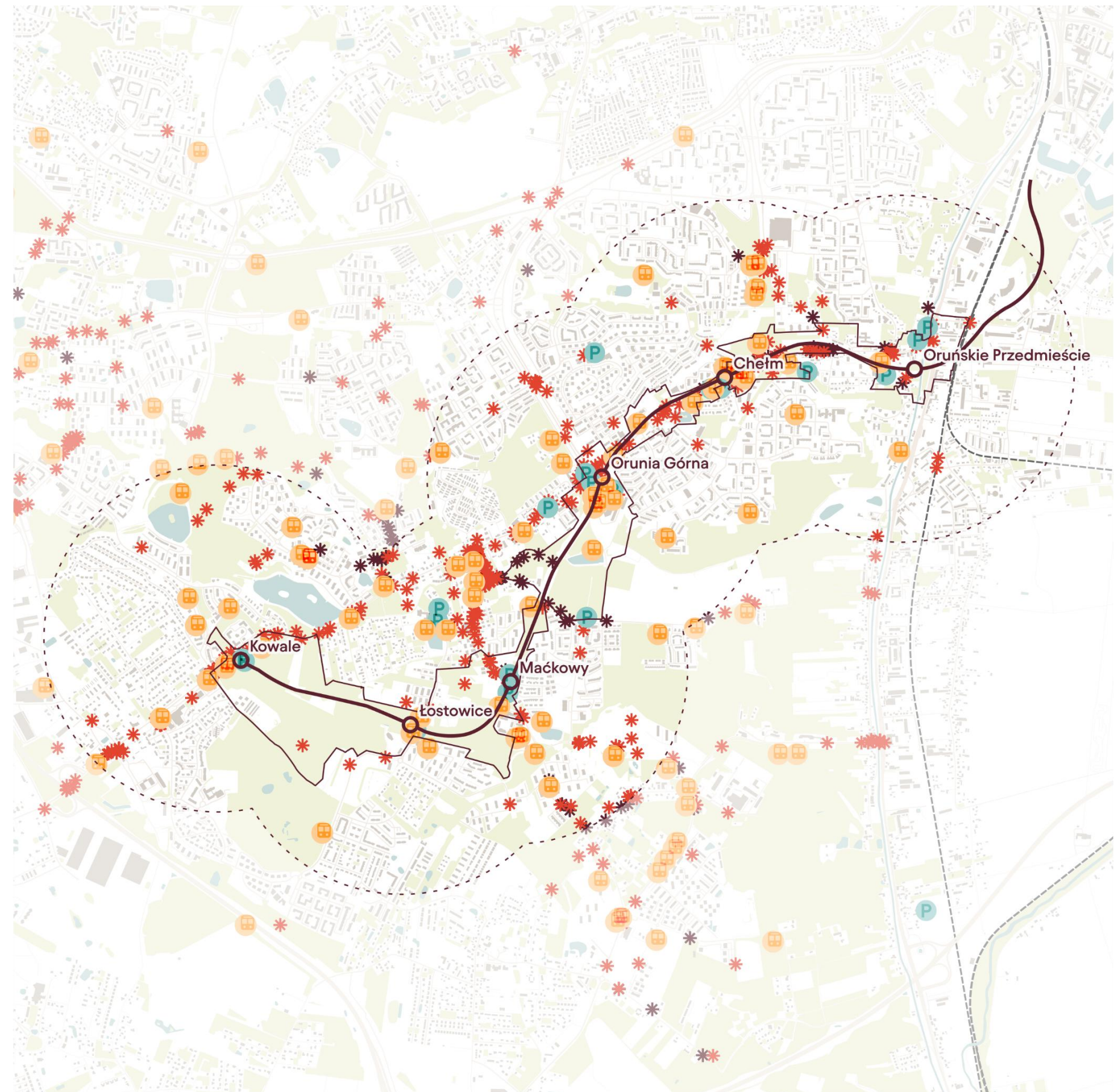
[Podsumowanie](#)

Oznaczenia graficzne

-  Przystanki PKM
-  Przebieg PKM Południe
-  Granica koncepcji urbanistycznej
-  Bufor od przystanku 1km
-  Zabudowa
-  Woda powierzchniowa
-  Linia kolejowa
-  Droga

Problemy - liczba punktów wskazań

-  Układ drogowy i korki - 445 punktów
-  Transport publiczny - 110 punktów
-  Stan techniczny i utrzymanie - 68 punktów
-  Parkowanie - 24 punkty











Wskazane problemy ruchu pieszego i rowerowego



Mapa przedstawia lokalizacje wskazane przez respondentów jako obszary problemowe w obrębie obszaru opracowania. na kolejnej stronie zaprezentowano syntetyczne podsumowanie odpowiedzi otwartych, wskazujące najczęściej identyfikowane problemy oraz ich główne grupy tematyczne.

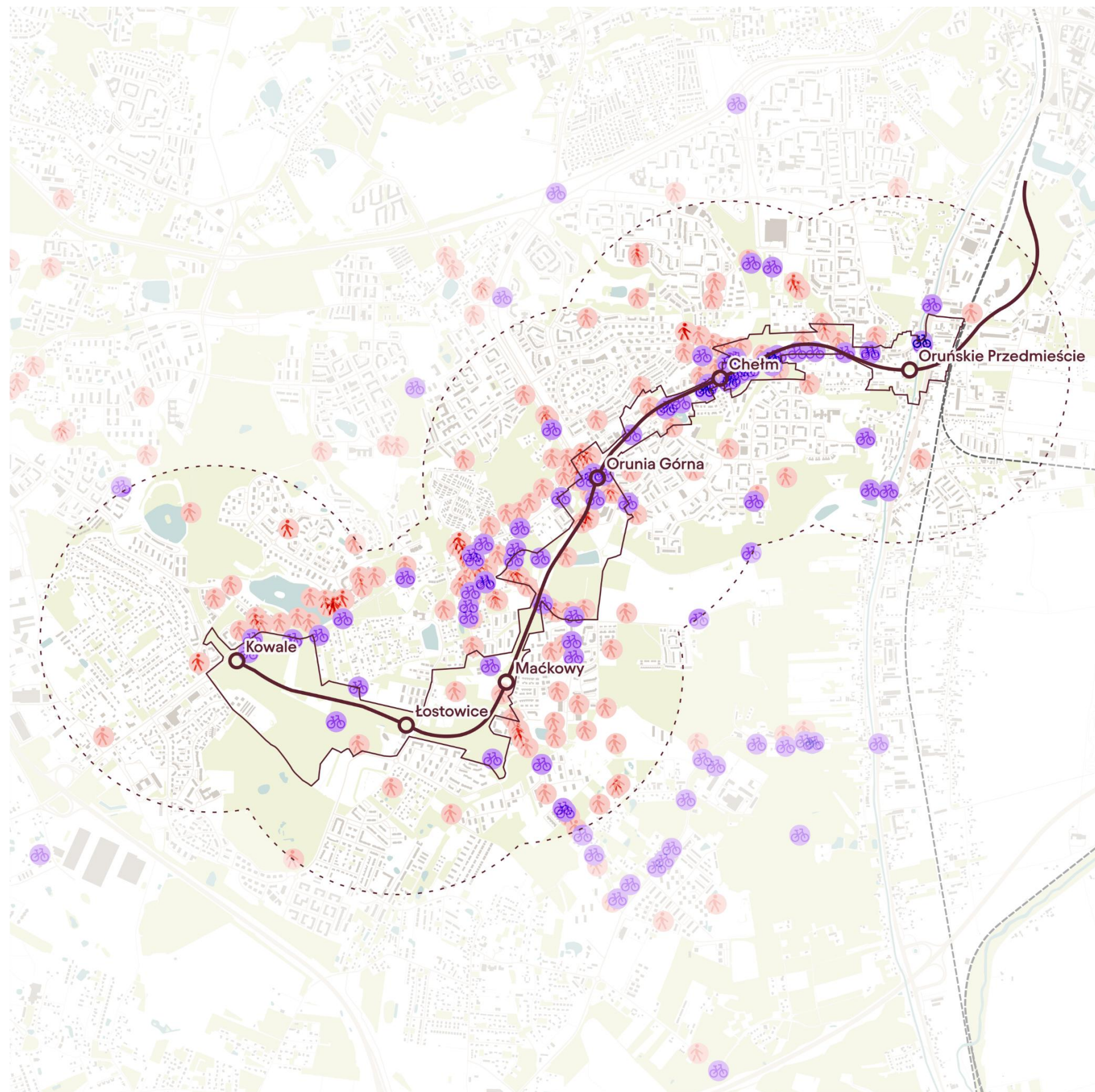
[➤ Podsumowanie](#)

Oznaczenia graficzne

-  Przystanki PKM
-  Przebieg PKM Południe
-  Granica koncepcji urbanistycznej
-  Bufor od przystanku 1km
-  Zabudowa
-  Woda powierzchniowa
-  Linia kolejowa
-  Droga

Problemy ruchu pieszego i rowerowego - liczba punktów wskazań

-  Ruch pieszcy i dostępność piesza - 203 punktów
-  Infrastruktura rowerowa - 102 punkty











Wskazane problemy przestrzeni publicznych i usług



Mapa przedstawia lokalizacje wskazane przez respondentów jako obszary problemowe w obrębie obszaru opracowania. na kolejnej stronie zaprezentowano syntetyczne podsumowanie odpowiedzi otwartych, wskazujące najczęściej identyfikowane problemy oraz ich główne grupy tematyczne.

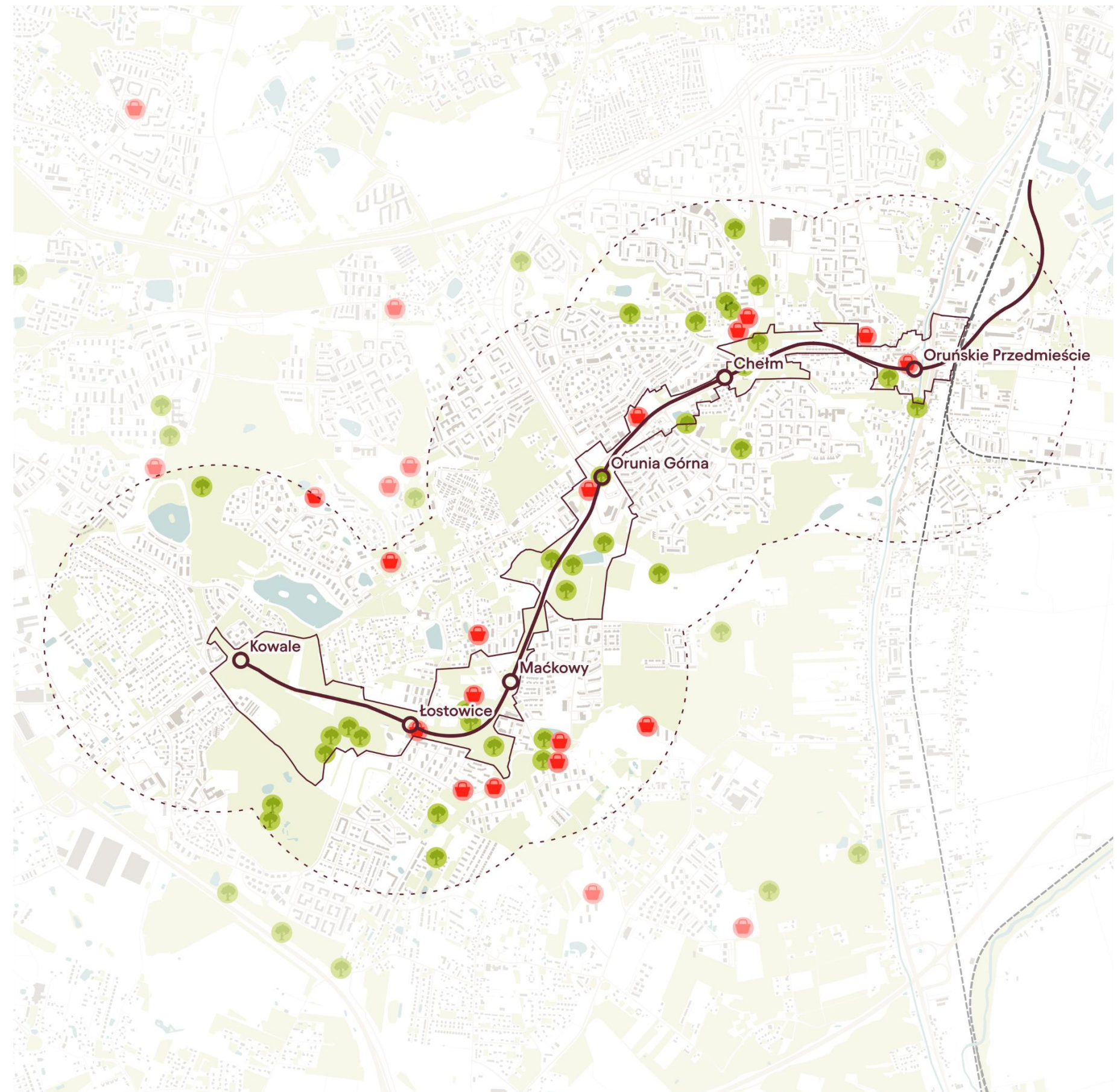
[➤ Podsumowanie](#)

Oznaczenia graficzne

-  Przystanki PKM
-  Przebieg PKM Południe
-  Granica koncepcji urbanistycznej
-  Bufor od przystanku 1km
-  Zabudowa
-  Woda powierzchniowa
-  Linia kolejowa
-  Droga

Problemy przestrzeni publicznych i usług - liczba punktów wskazań

-  Tereny zieleni, rekreacja i środowisko - 48 punktów
-  Usługi i infrastruktura społeczna - 26 punktów











Wskazane problemy, pozostawione bez komentarza



Mapa przedstawia lokalizacje wskazane przez respondentów jako obszary problemowe w obrębie obszaru opracowania. na kolejnej stronie zaprezentowano syntetyczne podsumowanie odpowiedzi otwartych, wskazujące najczęściej identyfikowane problemy oraz ich główne grupy tematyczne.

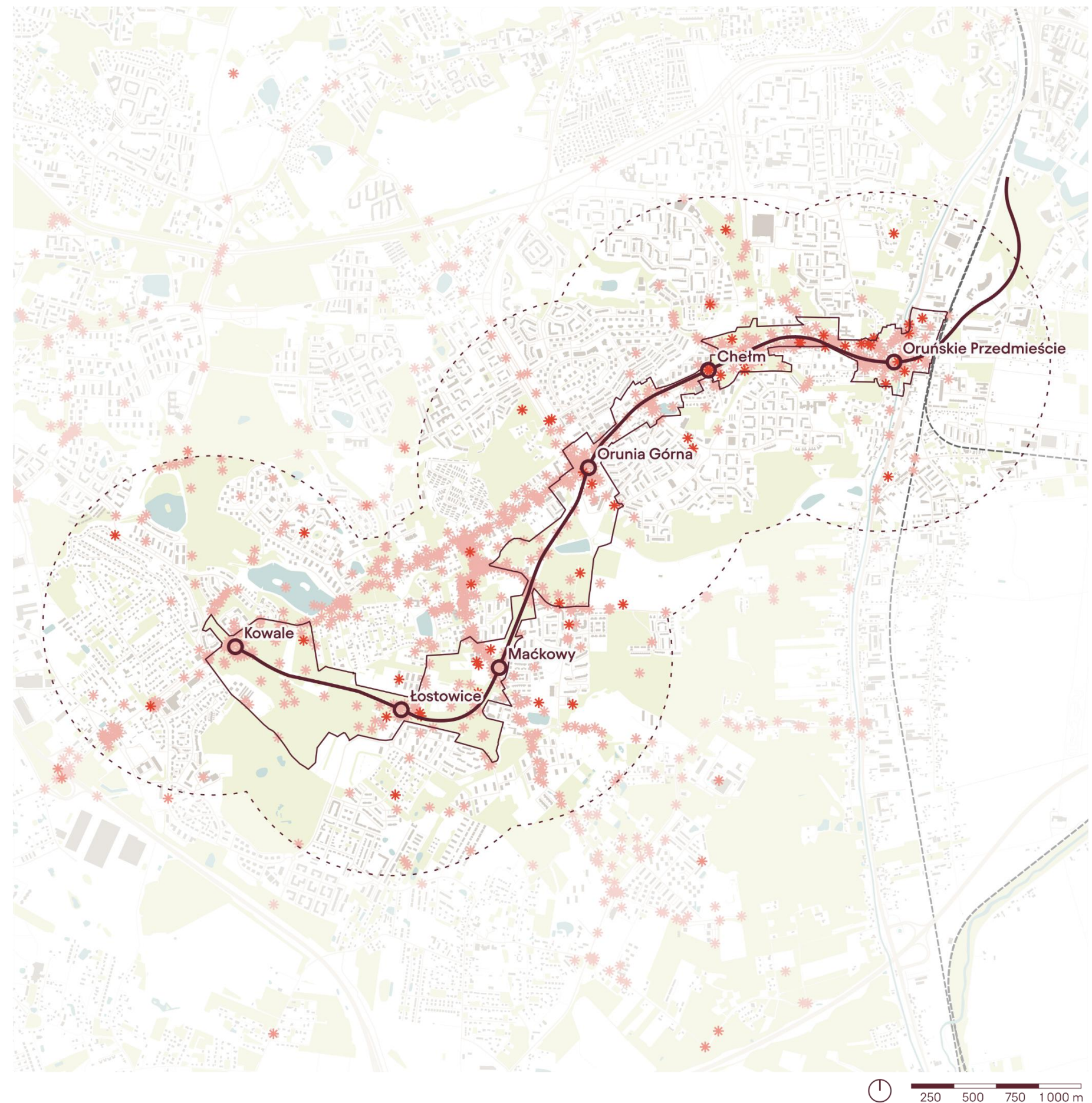
➤ [Podsumowanie](#)

Oznaczenia graficzne

-  Przystanki PKM
-  Przebieg PKM Południe
-  Granica koncepcji urbanistycznej
-  Bufor od przystanku 1km
-  Zabudowa
-  Woda powierzchniowa
-  Linia kolejowa
-  Droga

Problemy - liczba punktów wskazań

-  bez komentarza - 1116 punktów
-  Inne - 74 punkty



* Podsumowanie problemów skazanych przez respondentów

Układ drogowy i korki

Analiza odpowiedzi udzielonych w polu otwartym wskazuje, że respondenci najczęściej identyfikowali problemy związane z układem drogowym i przeciążeniem komunikacyjnym. W wielu wypowiedziach powtarzały się uwagi dotyczące korków, niewydolnych skrzyżowań, ograniczonej przepustowości ulic oraz zbyt małej liczby powiązań drogowych obsługujących intensywnie rozwijające się osiedla mieszkaniowe. Szczególnie często wskazywano, że istniejący układ drogowy nie nadąża za tempem urbanizacji, co skutkuje codziennymi utrudnieniami w dojeździe i wyjeździe z osiedli.

Ruch pieszcy

Drugą silnie reprezentowaną grupę problemów stanowiły kwestie związane z ruchem pieszym i dostępnością pieszą. Respondenci zwracali uwagę na brak chodników, nieciągłość tras pieszych, niewystarczającą liczbę przejść dla pieszych oraz bariery utrudniające codzienne przemieszczanie się. Wskazywano również na potrzebę uzupełnienia brakujących powiązań pieszych pomiędzy osiedlami, przystankami transportu publicznego, placówkami usługowymi oraz terenami rekreacyjnymi.

Infrastruktura rowerowa

Wyraźnie zaznaczył się także postulat poprawy infrastruktury rowerowej. W odpowiedziach pojawiały się uwagi dotyczące braku ciągłości tras rowerowych, niewystarczającej liczby dróg rowerowych oraz potrzeby tworzenia bezpiecznych połączeń rowerowych wzdłuż głównych ulic i pomiędzy osiedlami. Oznacza to, że mieszkańcy postrzegają rower jako istotny środek codziennego transportu, jednak obecny stan infrastruktury nie zapewnia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i komfortu.

Transport zbiorowy

Część odpowiedzi odnosiła się do niedostatecznej obsługi transportem zbiorowym oraz jakości powiązań z istniejącymi i planowanymi przystankami. Wskazywano na potrzebę poprawy dostępu do przystanków autobusowych i tramwajowych, lepszej integracji z planowaną linią PKM Południe oraz zwiększenia spójności całego systemu transportowego. Pojawiały się również uwagi dotyczące słabej dostępności niektórych rejonów do komunikacji publicznej.

Usługi i infrastruktura społeczna

W odpowiedziach respondentów pojawiał się również wyraźny głos związany z niedoborem usług oraz infrastruktury społecznej. Wskazywano na brak przychodni, aptek, placówek edukacyjnych, obiektów sportowo-rekreacyjnych, bibliotek, domów sąsiedzkich oraz miejsc codziennej aktywności mieszkańców. Odpowiedzi te pokazują, że obszar rozwija się szybciej pod względem mieszkaniowym niż usługowym, co prowadzi do konieczności realizowania wielu codziennych potrzeb poza miejscem zamieszkania.

Tereny zieleni, rekreacja i środowisko

Istotnym wątkiem były także problemy związane z niedoborem lub niską jakością terenów zieleni i przestrzeni rekreacyjnych. Respondenci zwracali uwagę na brak parków, uporządkowanych terenów spacerowych, miejsc odpoczynku oraz przestrzeni sprzyjających aktywności fizycznej i spędzaniu czasu wolnego. W części wypowiedzi pojawiały się również głosy wskazujące na degradację środowiska, utratę terenów zieleni, uciążliwości zapachowych, hałasu czy problemy związane z retencją wód opadowych.

Stan techniczny infrastruktury i przestrzeni publicznych

Istotną grupę zgłoszeń stanowiły także problemy związane ze stanem technicznym dróg i przestrzeni publicznych. Respondenci wskazywali na złą jakość nawierzchni, drogi z płyt betonowych, ubytki w jezdniach oraz niewystarczający standard infrastruktury towarzyszącej. W odpowiedziach pojawiały się również odniesienia do niskiej jakości przestrzeni publicznych, przede wszystkim w kontekście ich stanu technicznego, bezpieczeństwa oraz ogólnego standardu zagospodarowania. Wątek ten miał jednak znaczenie drugorzędne wobec dominujących problemów transportowych i infrastrukturalnych.

Bezpieczeństwo i inne uciążliwości w przestrzeni

W odpowiedziach pojawiały się ponadto kwestie związane z bezpieczeństwem i uciążliwościami w przestrzeni. Dotyczyły one m.in. niebezpiecznych miejsc kolizyjnych, braku odpowiedniego oświetlenia, nielegalnych parkingów, nielegalnego składowania odpadów oraz innych elementów obniżających jakość codziennego funkcjonowania mieszkańców. Choć wątki te występowały rzadziej niż problemy transportowe, stanowią istotne uzupełnienie obrazu lokalnych problemów przestrzennych.

6 Analiza i ocena wniosków z konsultacji pod kątem masterplanu



Wnioski możliwe do uwzględnienia w masterplanie

Mobilność i dostępność

- wyznaczenie głównych dojazdów pieszych do planowanych przystanków PKM Południe
- wskazanie brakujących połączeń pieszych i rowerowych pomiędzy osiedlami, przystankami i terenami zieleni
- zachowanie lub odtworzenie najważniejszych codziennych tras dojścia, w tym tzw. przedeptów tam, gdzie pełnią istotną funkcję lokalną
- wskazanie miejsc wymagających bezpiecznego przekraczania barier infrastrukturalnych
- określenie zasad integracji przystanków PKM Południe z ruchem pieszym, rowerowym i transportem zbiorowym
- wskazanie lokalizacji wymagających szczególnej ochrony przed presją parkingową

Zieleń i rekreacja

- ochrona najcenniejszych ciągów zieleni i dolin Potoku Oruńskiego oraz Potoku Kowalskiego
- wskazanie ciągłych powiązań zieleni i rekreacji pomiędzy zbiornikami, parkami i osiedlami
- określenie miejsc dla nowych lokalnych terenów zieleni urządzonej
- wskazanie terenów przy zbiornikach wodnych jako przestrzeni do łączenia funkcji technicznych, krajobrazowych i rekreacyjnych
- wyznaczenie miejsc dla małej architektury, miejsc odpoczynku, tras spacerowych i rekreacyjnych
- rekomendacja zachowania zieleni w rejonach nad tunelem i przy estakadach oraz wykorzystania tych terenów jako przestrzeni publicznych

Usługi i centra lokalne

- wskazanie rejonów przystanków PKM Południe jako potencjalnych lokalizacji lokalnych centrów aktywności
- rekomendacja wzmocnienia usług codziennych i społecznych w otoczeniu węzłów transportowych
- wskazanie potrzeby rozwoju drobnego handlu, gastronomii i usług codziennych w wybranych lokalizacjach
- zasadność i lokalizacja ponadlokalnych funkcji sportowych i kulturalnych, takich jak basen, hala sportowa, centrum rekreacyjne czy kino
- lokalizacja i program targowiska miejskiego

Jakość przestrzeni publicznych

- określenie standardu projektowania przestrzeni publicznych w otoczeniu przystanków, estakad i terenów nad tunelem
- wskazanie przestrzeni resztkowych i zdegradowanych do przekształcenia
- rekomendacja projektowania przestrzeni publicznych jako wielofunkcyjnych, bezpiecznych i dostępnych
- wskazanie potrzeby poprawy oświetlenia, czytelności i wyposażenia przestrzeni publicznych

Zabudowa

- przyjęcie zasady stopniowej intensyfikacji zabudowy w rejonie najlepiej dostępnych przystanków
- dostosowanie skali zabudowy w rejonach o kameralnym charakterze
- powiązanie ewentualnej nowej zabudowy z rozwojem usług, zieleni i infrastruktury społecznej
- wskazanie obszarów, gdzie zasadne jest uzupełnianie zabudowy oraz obszarów, gdzie priorytetem powinna być ochrona jakości życia i terenów otwartych

Wnioski wymagające dalszej weryfikacji

Transport i układ drogowy

- zakres rozbudowy układu drogowego i jego relacja do projektu PKM Południe
- sposób funkcjonowania parkingów typu Park&Ride i Kiss&Ride w poszczególnych lokalizacjach
- zachowanie, przekształcenie lub likwidacja wybranych parkingów
- szczegółowe rozwiązania wjazdów i wyjazdów z osiedli
- stopień zachowania lub przekształcenia ul. Małomiejskiej

Zieleń i rekreacja

- możliwość urządzenia nowych parków lub większych terenów rekreacyjnych
- sposób łączenia funkcji rekreacyjnych i technicznych przy zbiornikach retencyjnych
- szczegółowy zakres ochrony i urządzenia terenów zieleni na gruntach prywatnych lub technicznych

Zabudowa

- zakres dopuszczalnych przekształceń w rejonach istniejącej zabudowy mieszkaniowej
- możliwość rewitalizacji lub przekształceń zabudowy wzdłuż ul. Małomiejskiej

Usługi społeczne

- domy sąsiedzkie i obiekty kultury lokalnej wymagają dalszej weryfikacji pod kątem programu, lokalizacji i skali rzeczywistego zapotrzebowania.
- obiekty sportowe i rekreacyjne wymagają dalszych analiz lokalizacyjnych i programowych
- nowe szkoły podstawowe i przedszkola wymagają weryfikacji w odniesieniu do prognoz demograficznych i planów inwestycyjnych miasta Gdańsk

Wnioski poza zakresem opracowania masterplanu

Wykraczające poza zakres opracowania

- szczegółowe rozwiązania projektowe i techniczne dotyczące infrastruktury PKM
- przedłużenie linii PKM i bezpośrednie połączenie z lotniskiem
- technologia realizacji inwestycji i harmonogram budowy, wpływ konkretnych rozwiązań technicznych na sąsiednią zabudowę i przestrzeń publiczną
- bezpośrednie decyzje dotyczące ekranów akustycznych, konstrukcji estakad i rozwiązań inżynierskich
- szczegółowe decyzje o przebiegu inwestycji drogowych, będących poza zakresem masterplanu
- organizacja i finansowanie transportu publicznego po uruchomieniu linii PKM Południe
- zmiana nazw przystanków PKM Południe
- możliwość ograniczenia liczby przesiadek i korekty sieci autobusowej po realizacji PKM Południe oraz organizacja linii autobusowych i rozkładów jazdy ZTM

Ograniczone uwarunkowaniami zewnętrznymi

- pełne wdrożenie wszystkich oczekiwań dotyczących nowych usług na terenach prywatnych
- budowa szpitala, oddziału SOR i dużych obiektów ochrony zdrowia