UCHWAŁA NR V/41/2026
MŁODZIEŻOWEJ RADY MIASTA GDAŃSKA
z dnia 28 października 2026 roku

w sprawie poparcia wniosku dotyczącego podziału II etapu budowy Nowej Świętokrzyskiej i realizacji podetapu „2 oszczędnościowego" równolegle z budową PKM Południe

Na podstawie § 8 ust. 4 i § 9 ust. 6 Statutu Młodzieżowej Rady Miasta Gdańska stanowiącego załącznik do Uchwały nr XI/177/11 Rady Miasta Gdańska z dnia 26 maja 2011 r. w sprawie powołania Młodzieżowej Rady Miasta Gdańska (DZ. Urz. Woj. Pom. z 2011 Nr 87 poz. 1792, z 2015 r. poz. 2878, z 2015 r. poz. 3142, z 2017 r. poz. 3971, z 2019 r. poz. 4307, z 2021 poz. 4665) uchwala się, co następuje:

§ 1.

Młodzieżowa Rada Miasta Gdańska wyraża poparcie dla propozycji podziału II etapu budowy Nowej Świętokrzyskiej na mniejsze odcinki realizacyjne, w szczególności dla wydzielenia i priorytetowej realizacji podetapu 2, obejmującego około 800 metrów drogi.

§2.

Rada postuluje nadanie priorytetu realizacji dwóch odcinków:

1. od Nowej Kampinoskiej do ul. Niepołomickiej;
2. od Nowej Niepołomickiej do ul. Wielkopolskiej.

§3.

Rada postuluje podjęcie niezbędnych działań projektowych, formalnych, finansowych i organizacyjnych umożliwiających realizację podetapu 2 równolegle z budową PKM Południe, z celem udostępnienia go mieszkańcom najpóźniej do otwarcia PKM Południe planowanego na 2030 rok, w koordynacji z planowanym harmonogramem inwestycji kolejowej.

§4.

Rada postuluje, aby realizacja podetapu 2 była traktowana jako odrębny priorytet inwestycyjny i nie była uzależniona od terminu realizacji pozostałej części II etapu Nowej Świętokrzyskiej, w szczególności od budowy odcinka od ul. Wielkopolskiej do ul. Świętokrzyskiej, prowadzącego w kierunku planowanego przystanku PKM Gdańsk Kowale.

§5.

Rada postuluje przeprowadzenie analizy technicznej i kosztowej podetapu 2, z uwzględnieniem:

1. możliwości wykorzystania dokumentacji opracowywanej dla II etapu Nowej Świętokrzyskiej;
2. koordynacji robót drogowych z budową PKM Południe;
3. możliwości wykorzystania lub wspólnego wykonania elementów infrastruktury, w tym skrzyżowań i rozwiązań związanych z kolizjami terenowymi;
4. ograniczenia konieczności budowy dodatkowych obiektów inżynieryjnych;
5. możliwości finansowania inwestycji z dostępnych środków miejskich i zewnętrznych.

§6.

Rada wskazuje, że priorytetowa realizacja podetapu 2 może przyczynić się do ograniczenia ruchu tranzytowego na lokalnych ulicach południowych dzielnic Gdańska, poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów oraz zwiększenia dostępności transportowej obszaru rozwijającego się wraz z budową PKM Południe.

§7.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący
Młodzieżowej Rady Miasta Gdańska

/-/Szymon Ciszek

Uzasadnienie

Południowe dzielnice Gdańska należą do obszarów, w których rozwój zabudowy mieszkaniowej powoduje wzrost liczby mieszkańców i zwiększa zapotrzebowanie na sprawną komunikację. Istotnym wyzwaniem jest zapewnienie odpowiednich połączeń drogowych, bezpiecznych tras pieszych i rowerowych oraz dogodnego dostępu do transportu publicznego. Problemy te dotyczą również dzieci i młodzieży, które codziennie przemieszczają się między domem, szkołą, miejscami zajęć dodatkowych i spotkań z rówieśnikami.

Młodzieżowa Rada Miasta Gdańska, reprezentując potrzeby młodych mieszkańców, zwraca uwagę, że jakość infrastruktury komunikacyjnej bezpośrednio wpływa na ich bezpieczeństwo i samodzielność. Dobre połączenia ułatwiają dojazdy do placówek edukacyjnych, obiektów sportowych i instytucji kultury, a także pozwalają sprawniej korzystać z komunikacji miejskiej. Dlatego rozwój infrastruktury na południu Gdańska powinien uwzględniać nie tylko potrzeby kierowców, lecz również pieszych, rowerzystów i pasażerów transportu publicznego.

Rada popiera rozwój Nowej Świętokrzyskiej i postuluje nadanie priorytetu realizacji podetapu „2 oszczędnościowego”, obejmującego dwa odcinki o łącznej długości około 800 metrów:

1. od Nowej Kampinoskiej do ul. Niepołomickiej;
2. od Nowej Niepołomickiej do ul. Wielkopolskiej.

Podział pozostałej części II etapu na mniejsze odcinki mógłby umożliwić wcześniejsze rozpoczęcie prac na fragmentach, których realizacja nie musi być uzależniona od ukończenia całej inwestycji. Takie rozwiązanie nie oznacza rezygnacji z realizacji pozostałej części Nowej Świętokrzyskiej, lecz pozwala rozważyć zmianę kolejności prac i wcześniejsze zaspokojenie najpilniejszych potrzeb komunikacyjnych.

Szczególne znaczenie ma powiązanie podetapu „2 oszczędnościowego” z odcinkami realizowanymi w ramach inwestycji PKM Południe. Wykonanie obu tych elementów pozwoliłoby stworzyć spójne połączenie drogowe na odcinku od al. Havla do ul. Wielkopolskiej. W przypadku niezrealizowania podetapu „2 oszczędnościowego” powstałyby natomiast dwa odrębne fragmenty infrastruktury: od al. Havla do Nowej Kampinoskiej oraz w rejonie ul. Niepołomickiej i Nowej Niepołomickiej. Ich funkcjonalność jako elementów szerszego układu drogowego byłaby ograniczona, a korzyści dla mieszkańców mogłyby być znacznie mniejsze. Dlatego istotne jest, aby planowanie inwestycji uwzględniało ciągłość połączenia, a nie wyłącznie realizację poszczególnych fragmentów niezależnie od siebie.

Brak ciągłego połączenia może mieć również znaczenie dla bezpieczeństwa na istniejących ulicach. Ruch samochodowy z kierunku al. Havla w stronę Maćkowych, mimo realizacji części Nowej Świętokrzyskiej i Nowej Kampinoskiej, mógłby się kierować się ulicami Srebrną i Kolorową. Są to ulice osiedlowe, które nie są przystosowane do pełnienia funkcji głównych tras przejazdowych o dużym natężeniu ruchu. Szczególnie

istotna jest bliskość zabudowy mieszkaniowej oraz szkoły podstawowej, w sąsiedztwie której poruszają się dzieci. Ograniczenie ryzyka wzrostu ruchu tranzytowego na tych ulicach powinno być jednym z celów planowania całego układu drogowego.

Ważnym argumentem przemawiającym za takim rozwiązaniem jest planowane uruchomienie PKM Południe w 2030 r. Koordynacja budowy podetapu “2 oszczędnościowego” z inwestycją kolejową i fragmentami Nowej Świętokrzyskiej realizowanymi w ramach jej, mogłaby ułatwić organizację robót oraz ograniczyć konieczność prowadzenia części prac w kilku etapach. Wcześniejsze wykonanie wskazanych odcinków mogłoby również poprawić dojazd do przyszłej infrastruktury transportowej i zwiększyć możliwości korzystania z kolei przez mieszkańców południowych dzielnic.

Z tego względu Rada postuluje przeanalizowanie możliwości wykorzystania istniejącej dokumentacji projektowej, skoordynowania harmonogramów robót oraz wspólnego planowania elementów infrastruktury. Należy również sprawdzić, czy możliwe jest ograniczenie dodatkowych kosztów poprzez racjonalne zaplanowanie zakresu prac i wykorzystanie rozwiązań przewidzianych już w dokumentacji. Celem powinno być dążenie do udostępnienia obu odcinków wraz z uruchomieniem PKM Południe, tak aby udostępnienie do ruchu tych odcinków było skoordynowane z odcinkami budowanymi w ramach PKM Południe i mogły one zacząć pełnić swoją funkcję. Termin ten powinien jednak zostać potwierdzony po przeprowadzeniu analizy technicznej, formalnej i finansowej.

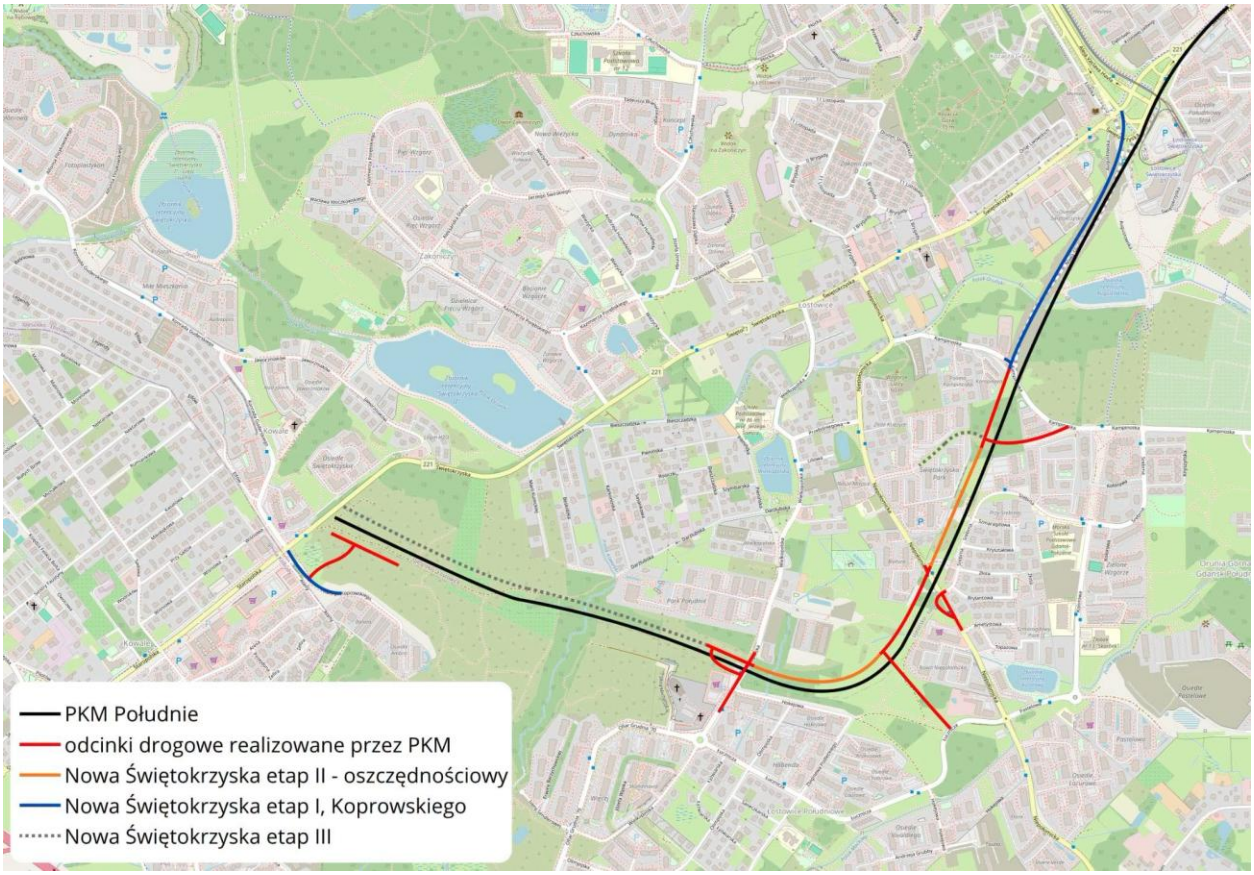
Wcześniejsze powstanie nowych połączeń drogowych mogłoby wpłynąć na rozkład ruchu w okolicznych dzielnicach i ograniczyć część ruchu przejazdowego na ulicach lokalnych, między innymi Srebrnej, Kolorowej, Pastelowej i Kampinoskiej. Ma to znaczenie dla komfortu życia mieszkańców oraz bezpieczeństwa osób poruszających się pieszo i rowerem. Szczególną uwagę należy zwrócić na dzieci i młodzież, które korzystają z lokalnych ulic w drodze do szkoły, na przystanki i zajęcia pozalekcyjne. Ewentualne zmiany natężenia ruchu powinny zostać ocenione na podstawie odpowiednich analiz, aby uniknąć przenoszenia problemów komunikacyjnych na inne ulice.

Realizacja podetapu powinna uwzględniać potrzeby wszystkich uczestników ruchu. Oprócz samej jezdni istotne są bezpieczne chodniki, ciągi rowerowe, odpowiednio zaprojektowane skrzyżowania oraz wygodne połączenia z istniejącą siecią ulic i tras pieszo-rowerowych. Infrastruktura powinna umożliwiać młodym mieszkańcom bezpieczne przemieszczanie się bez konieczności korzystania z samochodu, a jednocześnie wspierać rozwój transportu publicznego w tej części miasta.

Przed podjęciem decyzji o realizacji podetapu konieczne jest określenie rzeczywistego zakresu prac, sprawdzenie możliwości wykorzystania istniejących projektów, oszacowanie kosztów oraz wskazanie potencjalnych źródeł finansowania. Ponieważ nie przedstawiono oficjalnego kosztorysu obu odcinków, Rada postuluje przygotowanie rzetelnej analizy finansowej i harmonogramu, które pozwolą ocenić wykonalność przedsięwzięcia. Należy również ustalić, które działania formalne i organizacyjne można rozpocząć odpowiednio wcześnie, aby nie opóźniać ewentualnej realizacji.

Młodzieżowa Rada Miasta Gdańska uznaje, że nadanie priorytetu podetapowi „2 oszczędnościowemu” może stanowić racjonalny sposób stopniowej poprawy komunikacji w południowej części miasta. Rozwiązanie to odpowiada na potrzeby rozwijających się osiedli, może zwiększyć bezpieczeństwo młodych mieszkańców i ułatwić im dostęp do edukacji, aktywności społecznej oraz transportu publicznego. Rada postuluje zatem podjęcie działań zmierzających do realizacji obu wskazanych odcinków możliwie najwcześniej, o ile pozwolą na to warunki techniczne, formalne i finansowe, bez uzależniania ich od terminu ukończenia pozostałej części II etapu Nowej Świętokrzyskiej.

Mapa przedstawiająca postulowany przez młodzieżową radę podział na etapy budowy Nowej Świętokrzyskiej.



Źródło: fb: Południowe Osiedla Dzielnicy Orunia Górna - Gdańsk Południe

Autor: Bartosz Wieruszewski