

Uchwała nr XIX/72/2026

Rady Dzielnicy Orunia Górna – Gdańsk Południe

z dnia 6 sierpnia 2026 r.

w sprawie wyrażenia opinii nt. uruchomienia linii 275.

Na podstawie § 14 ust. 1 pkt 14 Statutu Dzielnicy Orunia Górna - Gdańsk Południe stanowiącego załącznik do Uchwały Nr III/26/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 11 grudnia 2018 roku w sprawie uchwalenia Statutu Dzielnicy Orunia Górna - Gdańsk Południe (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 21.12.2018 r., poz. 5239 z późn. zm.)

uchwała się co następuje:

§ 1

Rada Dzielnicy Orunia Górna-Gdańsk Południe w odpowiedzi na pismo z dnia 24 lipca 2026 r. o sygn. ZTM-OP.4123.53.2026.MC opiniuje:

- 1) Potrzebę uruchomienia linii autobusowej w ciągu ulicy Borkowskiej – **pozytywnie**.
- 2) Układ przystankowy w rejonie ulicy Borkowskiej – **pozytywnie z uwagami**.
- 3) Przebieg, numer oraz częstotliwość kursowania linii 275 – **negatywnie**.

§ 2

W ocenie Rady Dzielnicy, uruchomienie linii 275 w zaproponowanym kształcie (zarówno pod względem trasy, jak i częstotliwości) nie realizuje zakładanego celu komunikacyjnego, jakim jest zapewnienie dogodnego dojazdu do nowo budowanego żłobka, i stwarza ryzyko nieefektywnego wydatkowania środków publicznych.

Rada wyraża obawę, że przyjęcie tak niefunkcjonalnego rozwiązania doprowadzi do znikomego zainteresowania pasażerów, co w niedalekiej przyszłości może stanowić błędny argument za likwidacją połączenia. Ewentualna niska frekwencja będzie w tym przypadku bezpośrednim wynikiem nieadekwatnej trasy i rozkładu (znaczna odległość miejsc zatrzymania od osiedli w ciągu ul. Jagiełły i Czerskiej rzędu 1 km przy jednoczesnym braku podaży miejsc do przewozu wózków), a nie braku realnych potrzeb przewozowych mieszkańców. Oferta transportowa w tej formie staje się całkowicie niekonkurencyjna – dla wielu rodziców bardziej racjonalne będzie pokonanie trasy do żłobka pieszo (nawet tymczasowymi ciągami), niż długi marsz do rzadko kursującego minibusa o braku gwarancji wejścia z wózkiem dziecięcym.

Ponadto, Rada Dzielnicy wskazuje na całkowity brak uzasadnienia funkcjonalnego i ekonomicznego dla utrzymywania kursowania przedmiotowej linii w godzinach 9:00-14:00, tj. w czasie, gdy rodzice przebywają w miejscach pracy, a obiekty opiekuńczo-edukacyjne nie generują rotacji pasażerskiej.

§ 3

Rada Dzielnicy Orunia Górna-Gdańsk Południe wnosi następujące uwagi, o których mowa w § 1 pkt 2 uchwały:

- Przystanek końcowy przy żłobku winien nazywać się *Czerska Żłobek* lub *Straszyńska* – załącznik nr 1;
- Przystanek przy ulicy *Zawackiej* powinien nazywać się *Zawackiej*, a nie *Zawadzkiej*;

- Przystanek „rezerwowowy” powinien być uwzględniony w docelowym przebiegu ulicy Borkowskiej zgodnie z obowiązującym MPZP.

§ 3

Proponuje się, aby linia „275”:

- Otrzymała numer 276 lub 389;
- Kursowała wyłącznie w godzinach 6-9 oraz 14-17 w częstotliwości co 20 minut;
- Wykonywała przejazd na trasie Czerska Żłobek – Straszyńska – Borkowska – Starogardzka – Czerska – Jagiełły – Starogardzka – Przemian – Niepołomska – Kolorowa – Srebrna – Kampinoska – Srebrna – ... – Borkowska – Czerska – Czerska Żłobek (koniec w formie pętli ulicznej przez Kolorową i Srebrną, analogicznie do większej pętli ulicznej realizowanej przez 289).

Proponowany przebieg linii stanowi załącznik nr 2 do niniejszej uchwały

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Dzielnicy
Orunia Górna – Gdańsk Południe

Ryszard Łusiak

UZASADNIENIE:

W odpowiedzi na pismo Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku (sygn. ZTM-OP.4123.53.2026.MC) z dnia 24 lipca 2026 r. w sprawie uruchomienia linii autobusowej nr 275, Rada Dzielnicy Orunia Górna - Gdańsk Południe pozytywnie opiniuje samą potrzebę uruchomienia połączenia w ciągu ulicy Borkowskiej oraz proponowany tam układ przystanków. Należy jednak zaznaczyć, że lokalizacja przystanku „rezerwowego” powinna zostać uwzględniona w docelowym przebiegu ulicy Borkowskiej, ściśle z obowiązującym Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego.

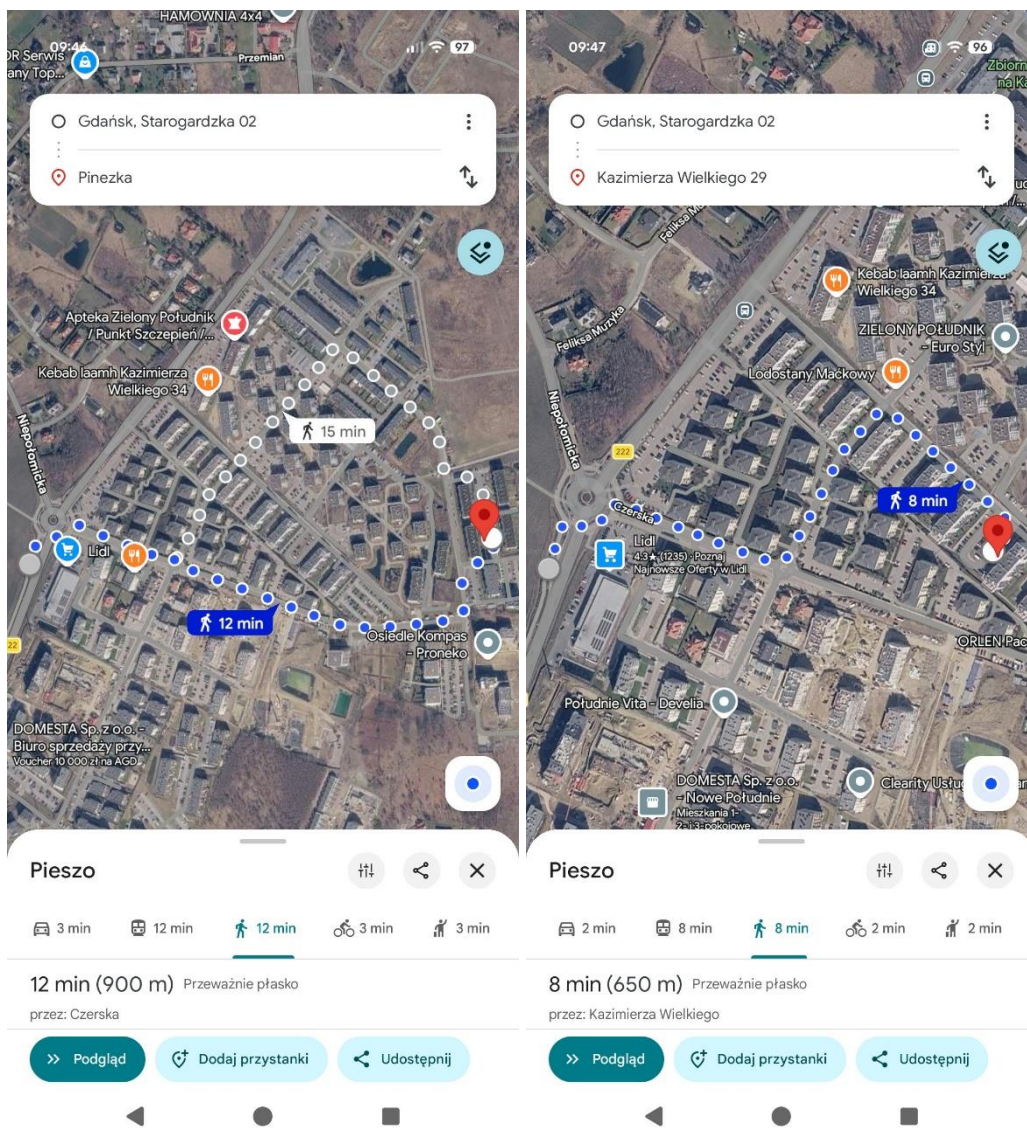
Jednocześnie Rada Dzielnicy zgłasza istotne uwagi do nazewnictwa przystanków na końcowym odcinku trasy, które rodzić będzie problemy nazewnicze po drugiej stronie ulicy Żawrockiego. Istniejący dotychczas bezimienny przystanek na ulicy Czerskiej, ze względu na swoje położenie, powinien docelowo nosić nazwę *Żawrockiego* – nazwa *Jagielly* jest już wykorzystywana, jednocześnie nazwa *Czerska* może być potrzebna przy tworzeniu nazw przystanków wraz z rozwojem siatki drogowej na południe od trasy S7. Z kolei planowany nowy przystanek, mający obsługiwać Żłobek nr 14, zlokalizowany jest przy skrzyżowaniu z ulicą Straszyńską. W związku z tym postuluje się nadanie mu nazwy *Czerska Żłobek* lub *Straszyńska*, co w sposób czytelny i poprawny odzwierciedli topografię tej okolicy i nie stworzy problemów z nadaniem nazw kolejnym przystankom w pobliżu ulicy Czerskiej. Ponadto zwracamy uwagę, na oczywistą omyłkę pisarską na grafice. Ulica poprzeczna do ulicy Borkowskiej tuż przy rondzie to ul. Zawackiej a nie ulica Zawadzkiej i nazwa przystanku powinna być spójna z właściwą nazwą ulicy.

Rada Dzielnicy wyraża natomiast zdecydowany sprzeciw wobec zaproponowanego przebiegu oraz częstotliwości kursowania linii 275. Takt na poziomie 60 minut sprawia, że nowe połączenie przybiera charakter tzw. „alibilinii”, całkowicie nieadekwatnej do potrzeb mieszkańców i stanowi działania pozorowane po licznych publikacjach medialnych, w tym m.in. na portalu [trojmiasto.pl](https://www.trojmiasto.pl/dziecko/Trwa-budowa-zlobka-na-poludniu-Gdanska-Mieszkancy-bez-nowej-drogi-nic-nie-zmieni-n214117.html)^{[1][2]}. Kluczowy sprzeciw budzi jednak brak wjazdu w głąb osiedla (w ciąg ulic Czerskiej i Jagielly), które jest głównym zainteresowanym obsługą żłobka. Skoro linia ma być realizowana wyłącznie przez minibusy, pojazdy te muszą wjeżdżać w głąb zabudowy. Wynika to z faktu, że minibus jest w stanie zabrać na pokład zaledwie 2-3 wózki dziecięce, **i to wyłącznie pod warunkiem ich uprzedniego złożenia**. W zaproponowanym przez ZTM wariantcie, rodzice z dziećmi w wieku 1-3 lat będą zmuszeni do pokonywania pieszo dystansów sięgających nawet 1 km. Brak wjazdu w osiedle przy tak małym taborze całkowicie mija się z celem. Jeśli dodamy do tego ryzyko, że wózek nie zmieści się do pojazdu, a na następny kurs trzeba będzie czekać kolejną godzinę, oferta ta staje się bezużyteczna. Ponadto z uwagi właśnie na pojemność taboru konieczne jest częste kursowanie w godzinach, w których realnie rodzice odbierają i dowożą dzieci do żłobka. Statystycznie największy ruch rodziców do żłobka ma miejsce w godzinach 6-8 oraz 15-17. Zakładając 3 kursy w ciągu godziny, zapewnia się podaż miejsc dla 90 osób w każdej godzinie. Przy 1 kursie jest to jedynie 30 miejsc. W konsekwencji wydatkowanie środków publicznych na ten cel przeczy podstawowym założeniom użyteczności transportu zbiorowego – linia w tej formie po prostu nie obsłuży grupy docelowej, dla której rzekomo jest tworzona. Odległości wskazane na

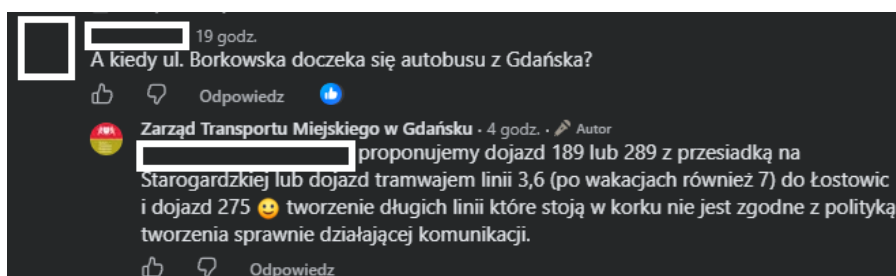
¹ <https://www.trojmiasto.pl/dziecko/Trwa-budowa-zlobka-na-poludniu-Gdanska-Mieszkancy-bez-nowej-drogi-nic-nie-zmieni-n214117.html>

² <https://www.trojmiasto.pl/dziecko/Zlobek-na-Czerskiej-nie-bedzie-odciety-Komunikacja-miejska-od-momentu-otwarcia-n215765.html>

zrzutach poniżej będą nieakceptowalne dla rodzica, który musi dojść do przystanku autobusowego **bez wózka**.



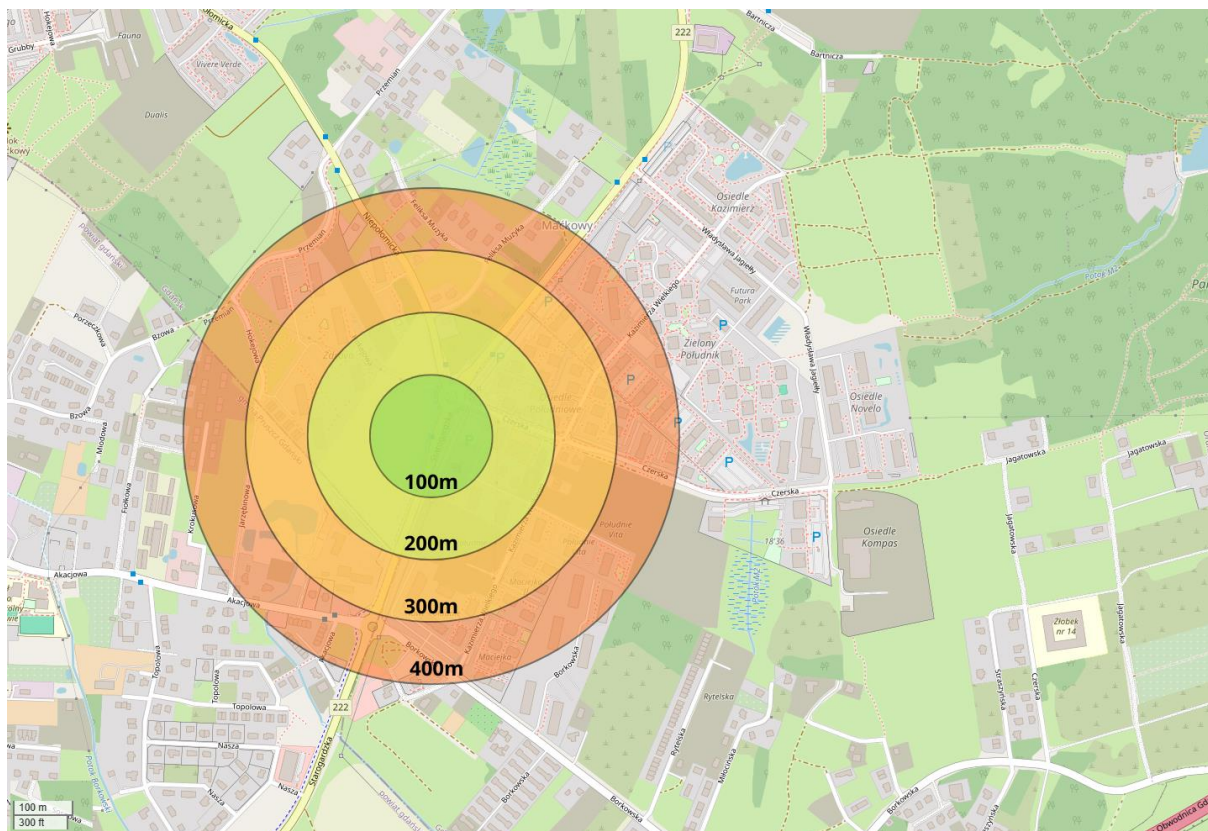
Wskazujemy przy tym także, że rolą minibusów nie jest dublowanie oferty linii obsługiwanych taborem wielkopojemnym (klasy MAXI i MEGA), a możliwie najgłębsza penetracja osiedli celem dowozu do głównych linii autobusowych. Ponadto kierowanie linii tej aż do pętli Łostowice-Świątokrzyska stoi w sprzeczności z deklarowanym przez ZTM *nietworzeniem długich linii które stoją w korku nie jest zgodne z polityką tworzenia sprawnie działającej komunikacji*, szczególnie mając na uwadze, że linia ta w godzinach 9-14 nie będzie się cieszyć zainteresowaniem a skrócenie kursowania linii do 2 bloków po 179 minut nie wymaga tworzenia nigdzie zaplecza socjalnego ani toalety podstawowej dla kierowców.



Ponadto twierdzenia ZTM wykazujące, że „osiedle Czerska i Jagiełły ma niezmienny dostęp do linii 175, 189, 289” są co najmniej nie trafione z dwóch powodów:

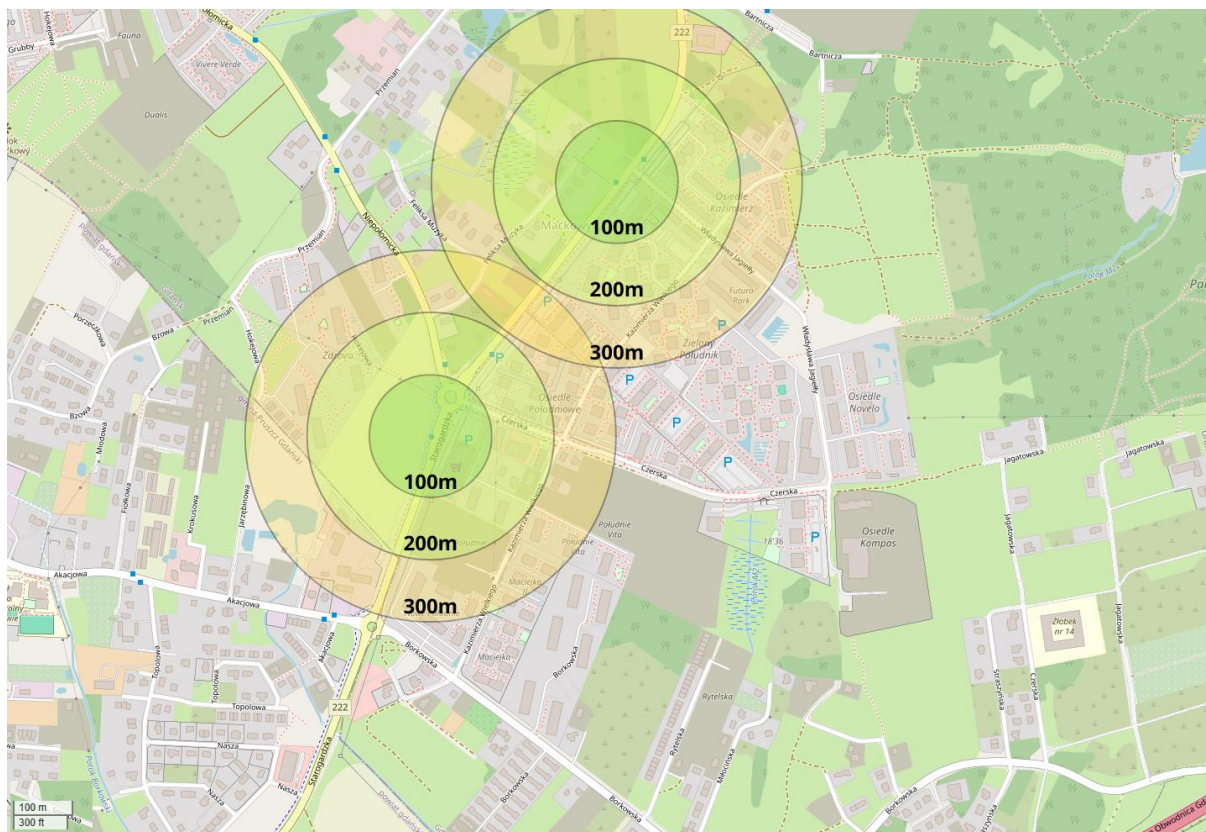
1. Żaden pasażer nie będzie ryzykował przesiadki z linii 189 (która do najpункtualniejszych nie należy) aby podjechać 1 przystanek z przystanku Jagiełły na linię 275 jeżdżącą w takcie 60-minutowym.
2. Akceptowalna odległość piesza do przystanku autobusowego określana jest jako 400m.

W tym celu należy spojrzeć na siatkę izochronów odległości w linii prostej od przystanku Starogardzka 02:



Widoczne jest, że w odległości 400m w linii prostej (czyli już nawet 500m drogami), po odrzuceniu skrajnego okręgu – znajduje się w zasięgu akceptowalnym tylko ~20% osiedla. W celu oceny dostępności pieszej, w przypadku wielu bloków należy odrzucić zewnętrzny pomarańczowy pas.

Nawet założenie optymistycznego wariantu, że część mieszkańców zdecydowałaby się na dojście do przystanku Jagiełły i ryzyko przesiadki – mapa nie wygląda wiele lepiej (odrzucono izochron 400m z uwagi na fakt, że nie da się dojść do przystanku w linii prostej)



Pokazuje to dobitnie, że bez skierowania autobusu ulicami Czerską i Jagiello – nawet do 80% mieszkańców będzie poza akceptowalną odległością od przystanku Starogardzka 02 – najbliższego przystanku w kierunku Żłobka.

Zaproponowana przez Radę Dzielnicy alternatywna trasa oraz dostosowanie godzin kursowania wyłącznie do szczytów komunikacyjnych gwarantuje, że linia będzie cieszyć się dużym zainteresowaniem w obu kierunkach. Z punktu widzenia racjonalnej organizacji transportu zbiorowego, linie obsługiwane taborem typu minibus nie powinny dublować na długich odcinkach tras obsługiwanych przez autobusy wielkopojemne (typu MEGA i MAXI). Właśnie dlatego całkowicie zasadne jest skrócenie przebiegu nowej linii do pętli Kampinoska. Takie rozwiązanie nie tylko eliminuje nieefektywne pokrywanie się połączeń, ale również umożliwia uniknięcie stania autobusu w korkach, co bezpośrednio przełoży się na punktualność. Z jednej strony zapewni sprawny dojazd dzieci do szkoły przy ulicy Srebrnej, z drugiej zaś obsłuży rodziców dowożących maluchy do nowego żłobka. Co więcej, proponowane funkcjonowanie linii w blokach trwających niepełna 3 godziny zegarowe (179 minut) pozwala na bezproblemowe skierowanie autobusu na trasę pozbawioną zaplecza socjalnego i toalety podstawowej dla kierowców. Nawet w przypadku podjęcia decyzji o ewentualnym wydłużeniu czasu kursowania do dwóch szczytów po 210 minut, kwestię tę można łatwo i bezkosztowo rozwiązać poprzez udostępnienie kierowcom toalety w budynku miejskiego żłobka. Należy również zauważyć, że ulica Czerska na odcinku wyłożonym płytami posiada szerokość porównywalną z ulicą Borkowską. Umożliwia to przynajmniej częściową obsługę komunikacyjną okolicznych osiedli do czasu planowanej, kompleksowej przebudowy ulicy Czerskiej.

Zwracamy przy tym uwagę, że proponowany, dwuszczytowy rozkład brygady nie musi generować problemów organizacyjnych w postaci m.in. konieczności realizacji przez kierowcę kilkugodzinnej przerwy w ciągu dnia. Podkreślamy, że powszechnie stosowaną praktyką przy

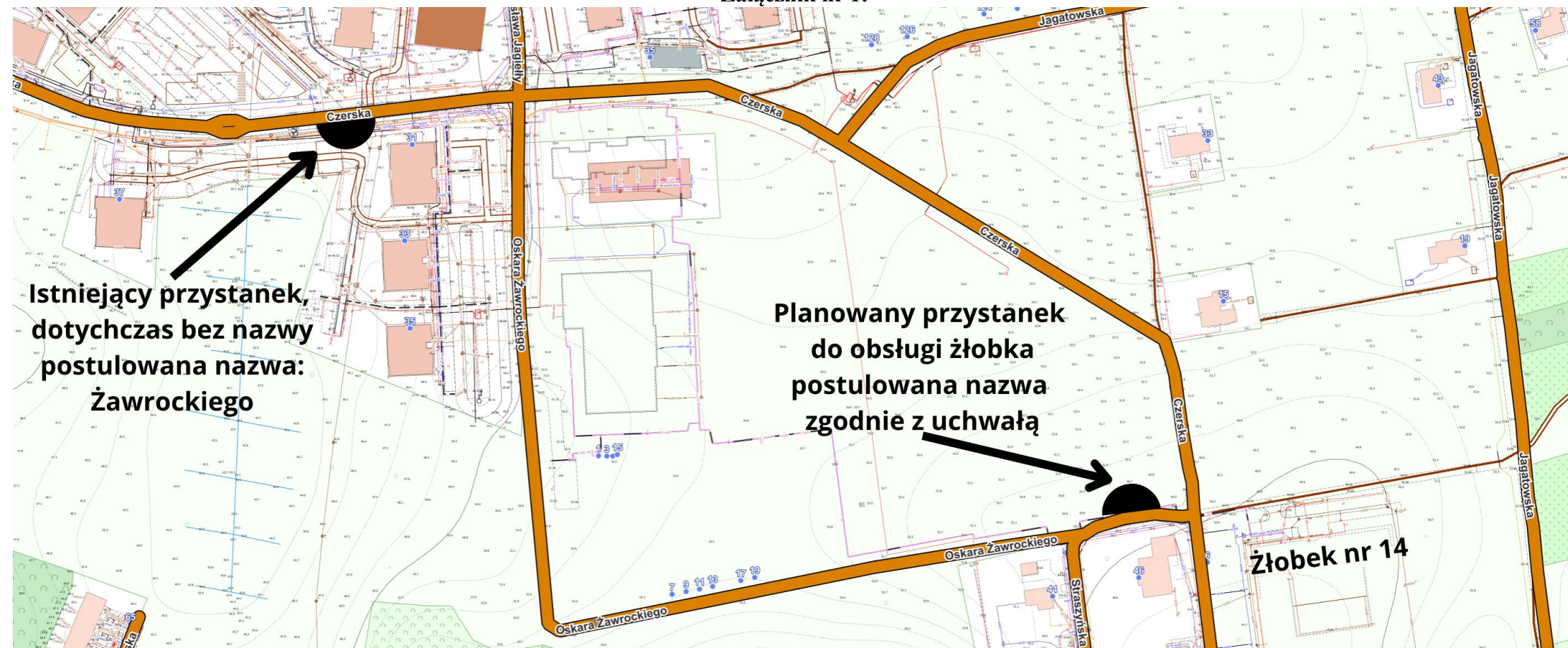
obsługiwaniu linii szczytowych jest wykorzystanie tzw. „skoczków” – kierowców, którzy po zjeździe z linii na najbliższym węźle przesiadkowym lub do zajezdni, przejmują pojazd na innej trasie od osoby kończącej wczesno poranną zmianę. Analogicznie wygląda sytuacja w przypadku szczytu popołudniowego: kierowca może rozpocząć pracę na linii podstawowej, a w ostatnich godzinach zmiany obsłużyć minibus, bądź po zakończeniu obsługi linii dowozowej płynnie przejść na brygadę wieczorno-nocną (co z powodzeniem funkcjonuje m.in. przy łączonej obsłudze linii 213 i N14).

Wskazujemy ponadto, że taki układ trasy umożliwia uruchomienie połączeń co 40 minut przy jednym autobusie lub co 20 minut przy dwóch autobusach. Mamy nadzieję, że możliwe będzie zakontraktowanie dwóch minibusów, nawet jeśli wiązać się to będzie z podwykonawstwem firm takich jak Albatros czy PKS Gdańsk.

Ponadto, Rada Dzielnicy proponuje nadanie nowej linii numeru 276 lub 389. Stanowi to logiczne nawiązanie do linii 176 bezsprzecznie kojarzonej z okolicami Borkowa, obok których będzie przejeżdżać lub do linii 189 i 289, które bezpośrednio obsługują Maćkowy. Numer 275 postulujemy zachować w rezerwie na potrzeby ewentualnego, przyszłego podziału linii 175 lub utworzenia na jej trasie linii przyspieszonej.

Mając na uwadze powyższe, Rada Dzielnicy nie może pozytywnie zaopiniować linii obsługiwanej minibusem o częstotliwości tzw. „pekaesowej”.

Załącznik nr 1:



**Istniejący przystanek,
dotychczas bez nazwy
postulowana nazwa:
Zawrockiego**

**Planowany przystanek
do obsługi żłobka
postulowana nazwa
zgodnie z uchwałą**

Żłobek nr 14

Załącznik nr 2:

Proponowany przebieg linii 275/276/389

