



# buspas oraz droga rowerowa w ciągu ulicy Spacerowej



# **CEL PROJEKTU**

**maksymalne skrócenie  
czasu przejazdu autobusem  
pomiędzy Osową a Oliwą  
i nowe połączenie rowerowe  
między dzielnicami**

# GŁÓWNE ZAŁOŻENIA

---

skrócenie czasu  
przejazdu autobusem  
pomiędzy dzielnicami  
Osowa i Oliwa

---

wydłużenie linii  
i zwiększenie częstotliwości  
kursowania autobusów

---

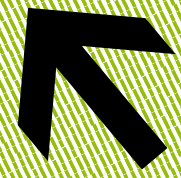
podniesienie poziomu  
bezpieczeństwa  
i płynności ruchu

---

zapewnienie komfortu  
i bezpieczeństwa  
dla rowerzystów poprzez  
budowę wydzielonej drogi  
rowerowej

# zakres planowanego buspasa

Auchan



Spacerowa



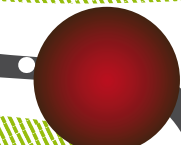
Czyżewskiego

**odcinek 5,7 km**

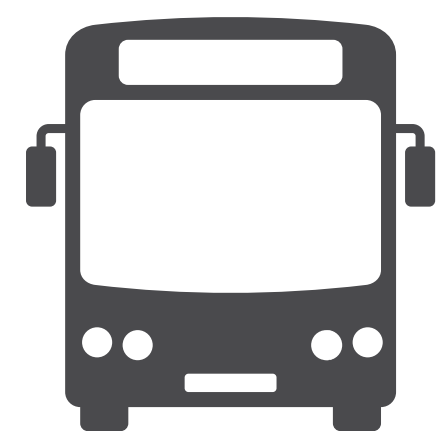
od skrzyżowania Spacerowa / CH Auchan  
do skrzyżowania Spacerowa / Opacka



Opacka



# czas przejazdu autobusem na projektowanym odcinku buspasa



szczyt poranny  
w kierunku Oliwy

ok. 25 minut

DZISIAJ

ok. 8–9 minut

PO WYBUDOWANIU BUSPASA



szczyt popołudniowy  
w kierunku Osowej

ok. 18 minut

DZISIAJ

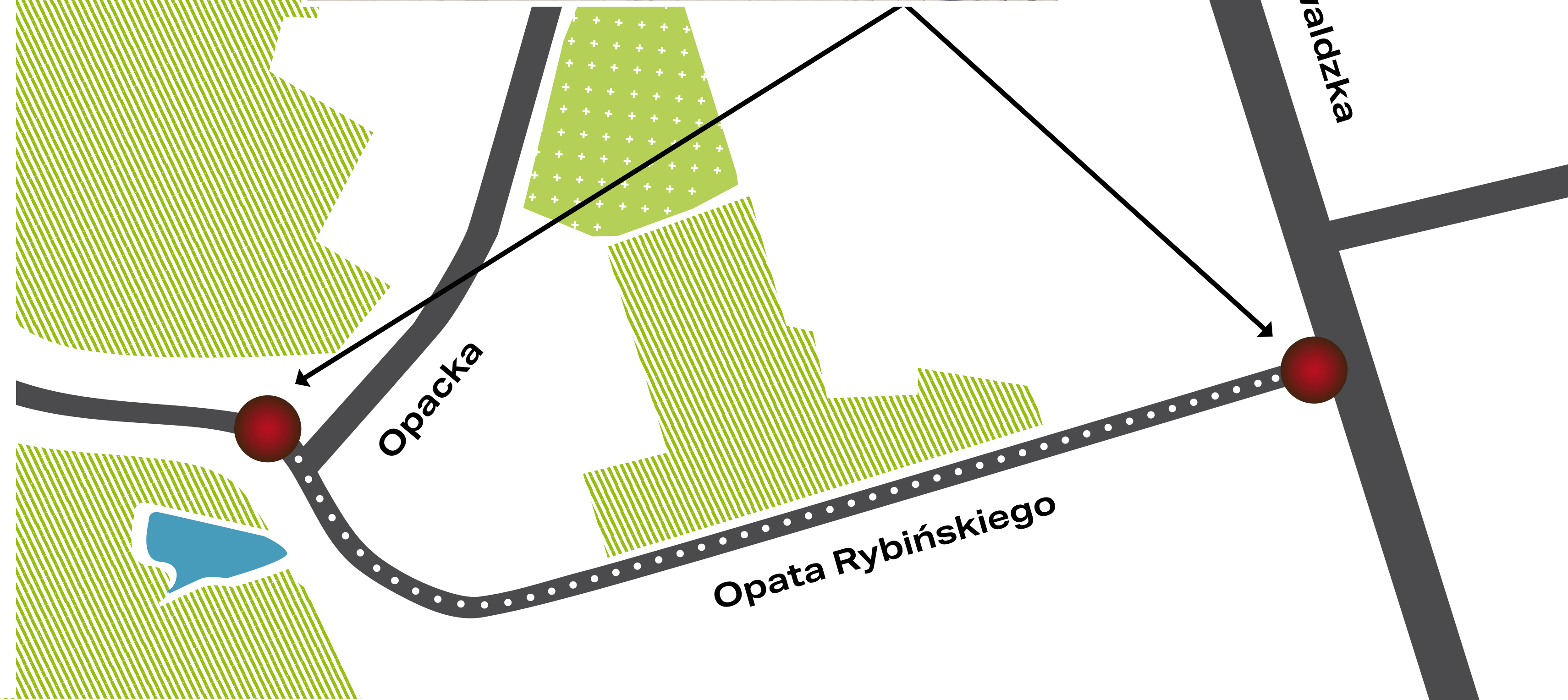
ok. 7 minut

PO WYBUDOWANIU BUSPASA



szacunkowy czas  
przejazdu autobusu  
od ul. Opackiej  
do pętli Oliwa  
**17–20 minut**

**najbardziej  
zakorkowane  
miejsca  
w szczycie  
porannym**



Kielnieńska

Spacerowa

**najbardziej  
zakorkowane  
miejsca  
w szczycie  
popołudniowym**





# analiza wariantów

## przekrój 2+1

buspas w środku lub na zewnątrz  
o zmiennym kierunku ruchu



## przekrój 2x2

skrajne pasy dla autobusów



## przekrój 2+1

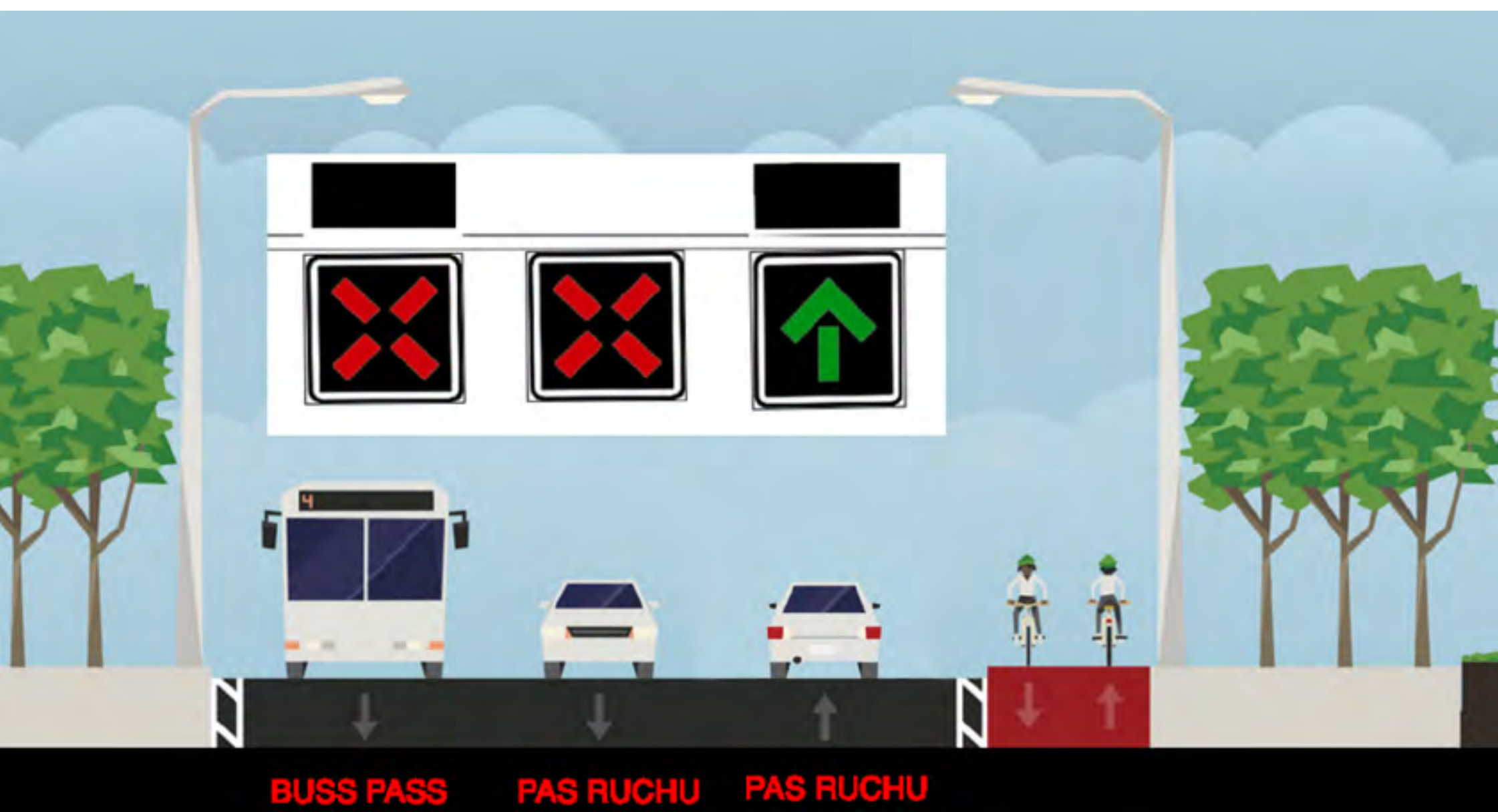
buspas w stronę Oliwy od Rynarzewo  
buspas w stronę Osowej od Rynarzewo

odrzucony ze względu na małą skuteczność



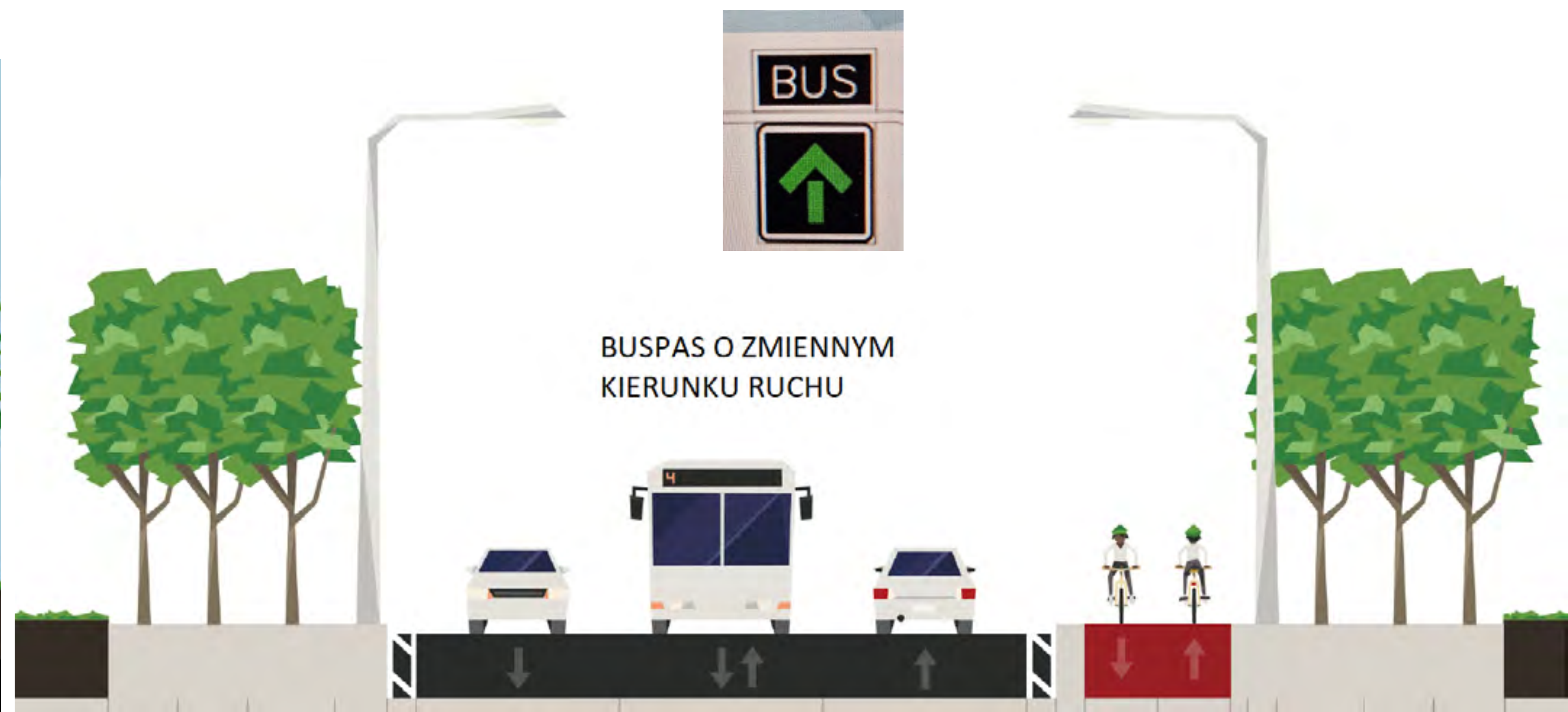
# wariant I

**jeden buspas**  
**o zmiennym kierunku ruchu**  
rano autobus jedzie do Oliwy,  
po południu autobus jedzie do Osowej  
**budowa wydzielonej drogi rowerowej**



**3 pasy ruchu** (1 dla autobusu  
i 2 dla samochodów i autobusów)

**ruch na buspasach sterowany**  
**znakami o zmiennej treści**  
(np. jak na autostradzie)



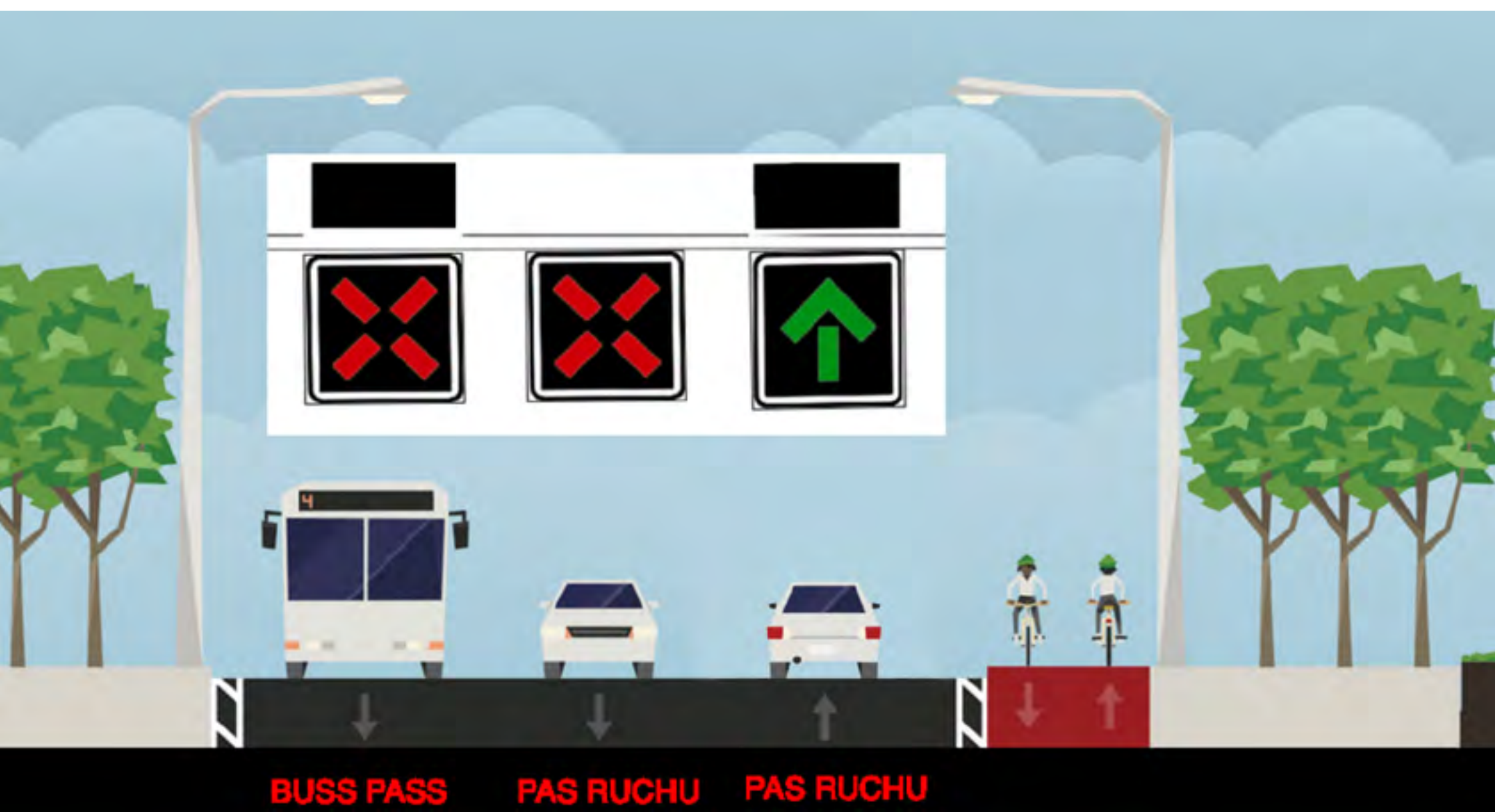
# wariant I

## ZALETY

mniejsze utrudnienia w ruchu  
w miejscach, gdzie pasy pozostaną zawężone

niższy koszt realizacji w stosunku do wariantu II

mniejsza wycinka drzew (ok. 1200)

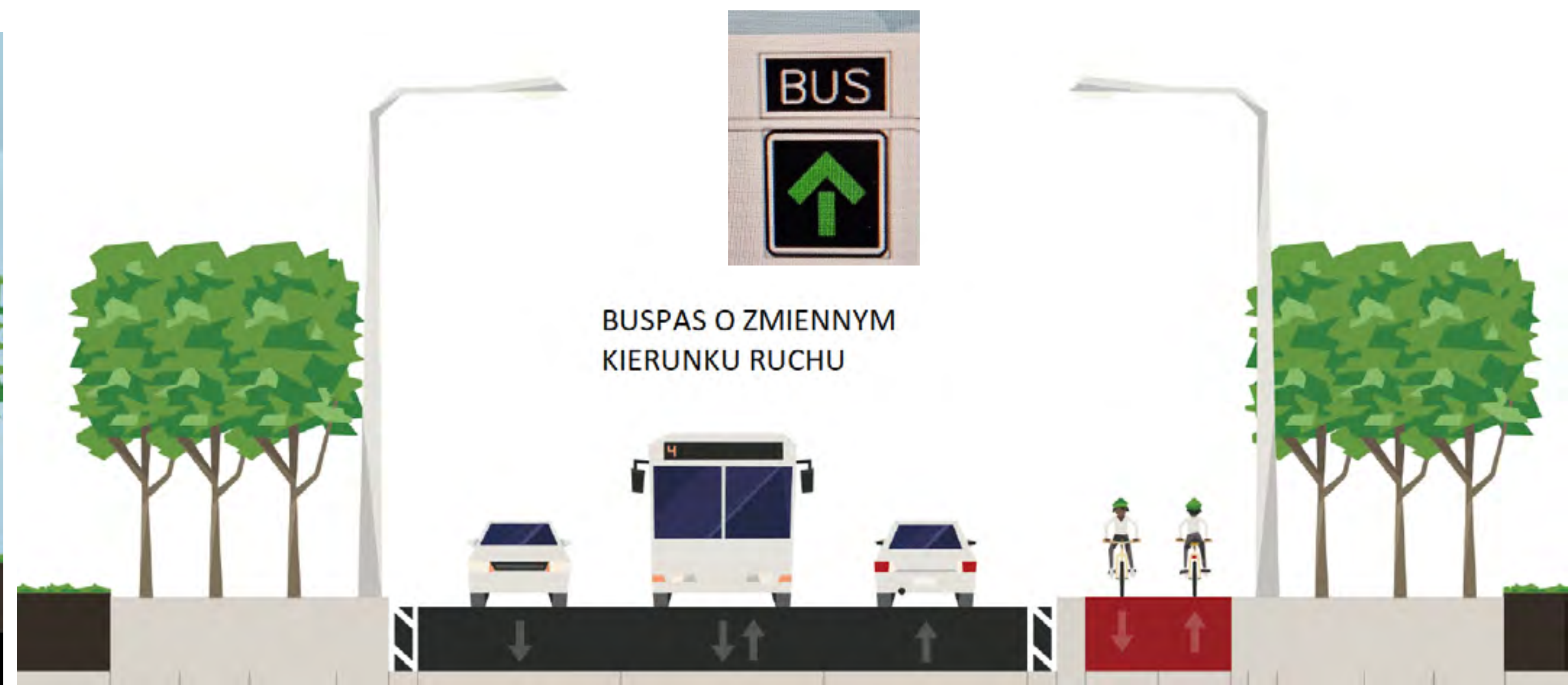


## RYZYKA

zwiększone ryzyko wypadków  
drogowych

dłuższy czas przejazdu autobusów  
w stosunku do wariantu II

„wąskie gardła”



# wariant II

## **dwa buspasy**

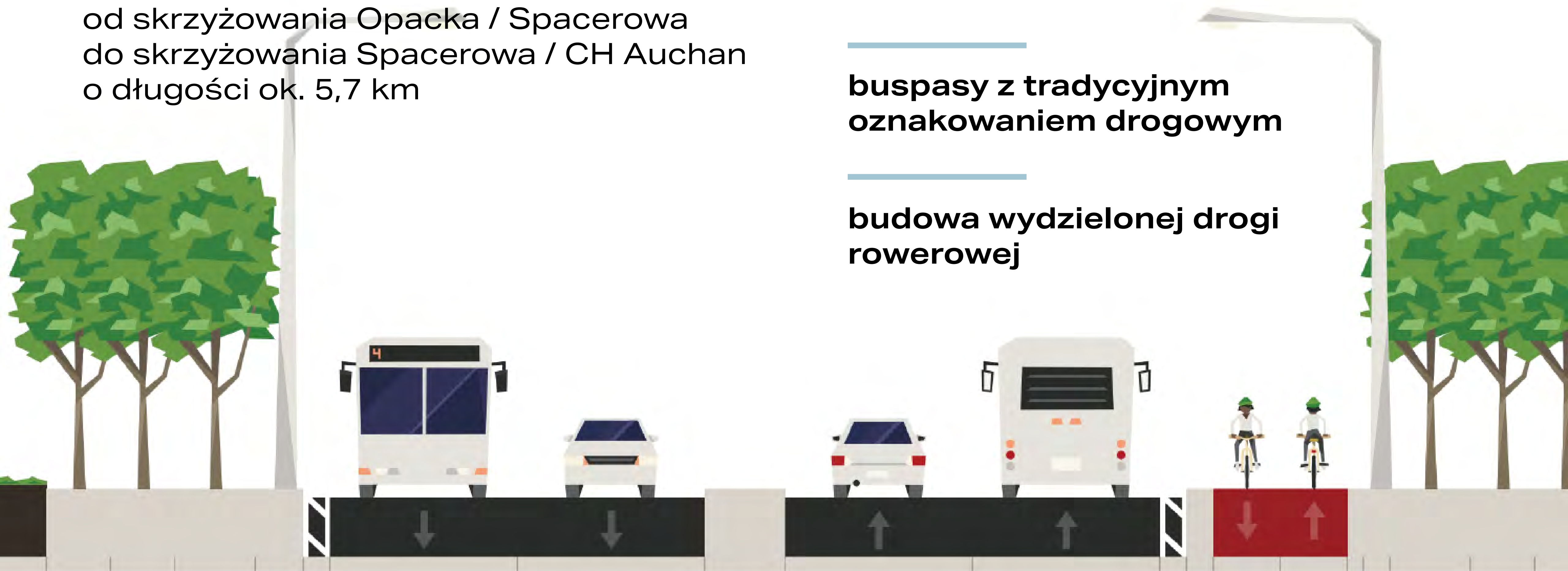
każdy w jednym kierunku na odcinku od skrzyżowania Opacka / Spacerowa do skrzyżowania Spacerowa / CH Auchan o długości ok. 5,7 km

## **4 pasy ruchu**

2 dla autobusów i 2 dla samochodów

**buspasy z tradycyjnym oznakowaniem drogowym**

**budowa wydzielonej drogi rowerowej**



# wariant II

## ZALETY

**bezpieczeństwo  
dla kierowców**

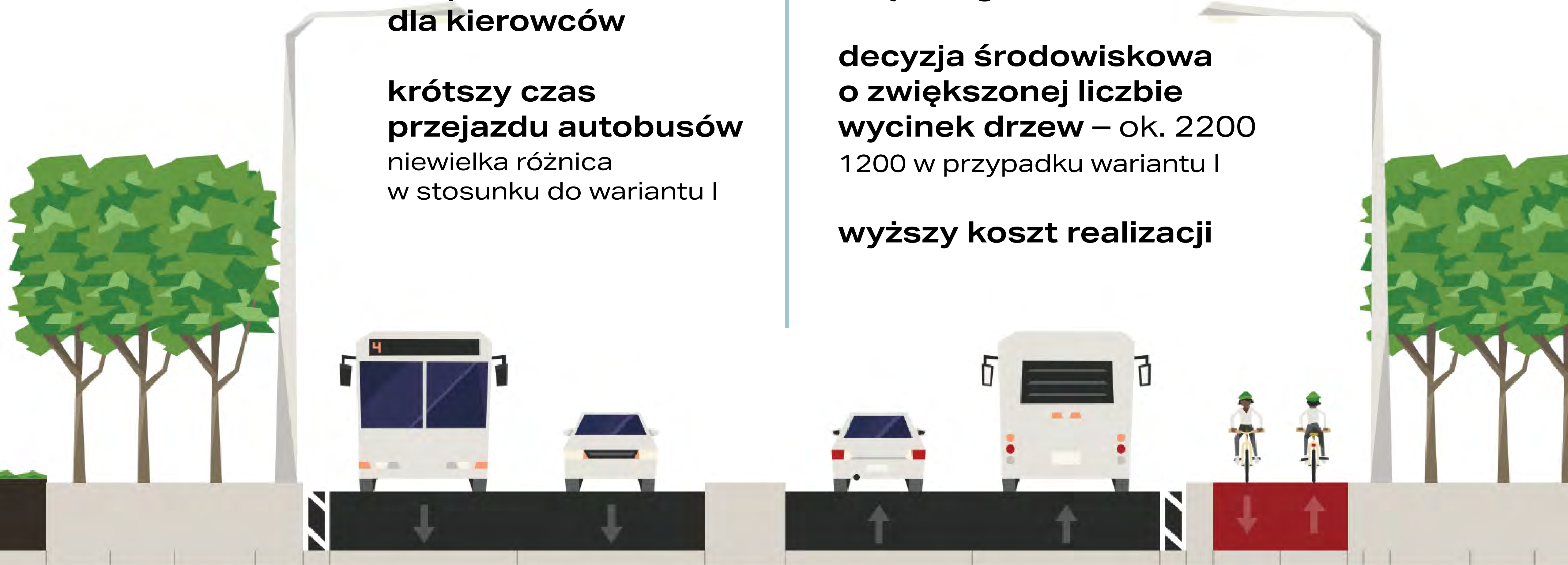
**krótszy czas  
przejazdu autobusów**  
niewielka różnica  
w stosunku do wariantu I

## RYZYKA

**„wąskie gardła”**

**decyzja środowiskowa  
o zwiększonej liczbie  
wycinek drzew – ok. 2200**  
1200 w przypadku wariantu I

**wyższy koszt realizacji**



- droga wzdłuż buspasa
- droga po terenie leśnym

Spacerowa

Leśniczówka  
Renuszewo

na całej długości buspasa  
powstanie droga rowerowa  
tuż obok buspasa lub  
po terenie leśnym

# droga rowerowa



# porównanie wariantów

## wariant I

szczyt poranny

kierunek Oliwa: szybciej o **16 minut**

szczyt popołudniowy

kierunek Osowa: szybciej o **11 minut**

szacunkowy koszt: **ok. 70–80 mln zł**

szacunkowa wycinka: **ok. 1200 drzew**

## wariant II

szczyt poranny

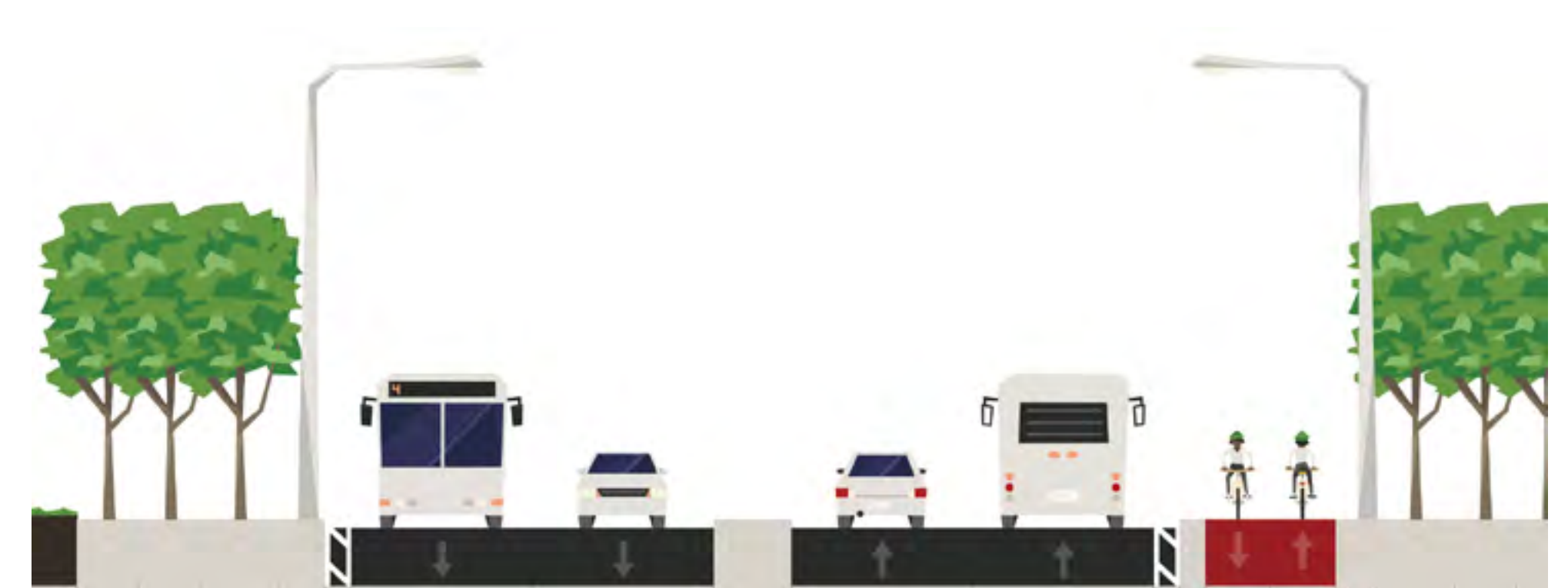
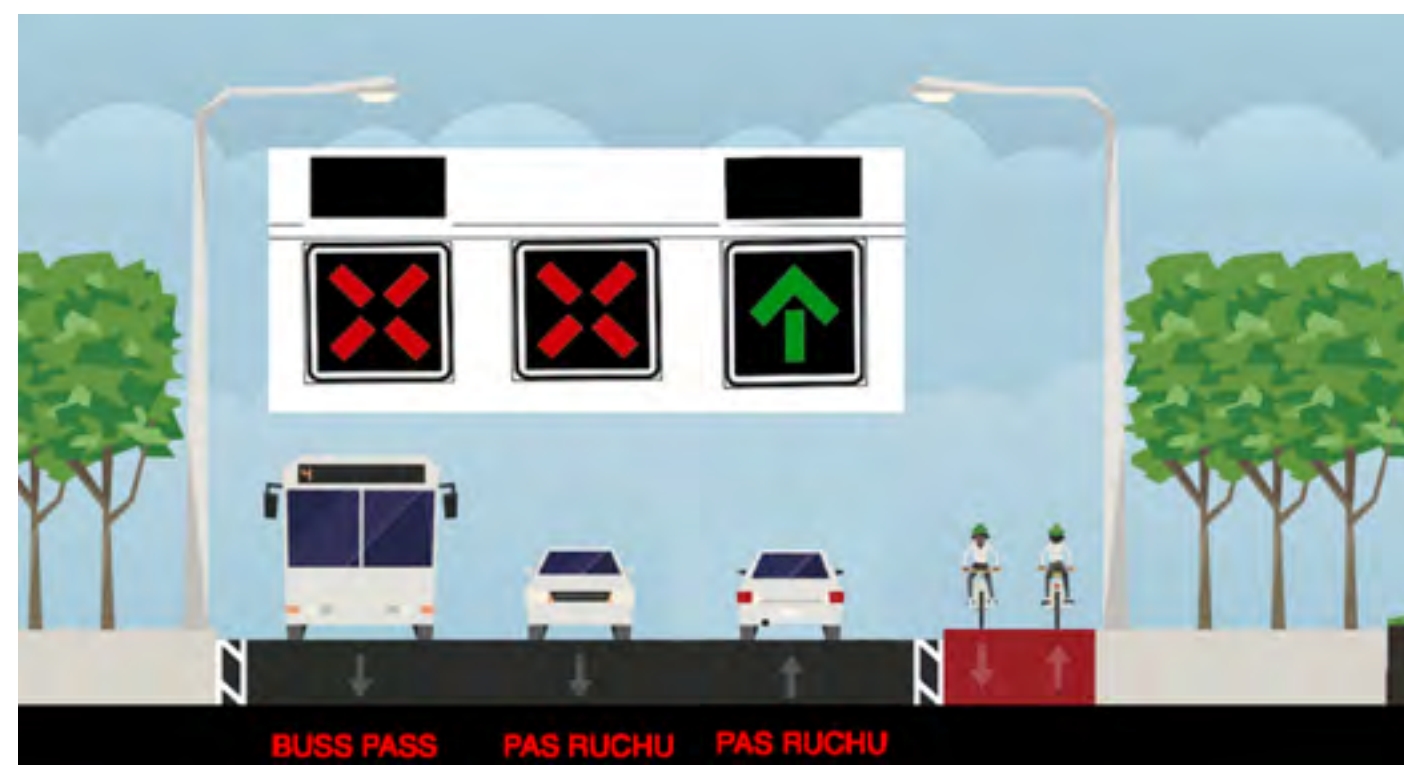
kierunek Oliwa: szybciej o **17 minut**

szczyt popołudniowy

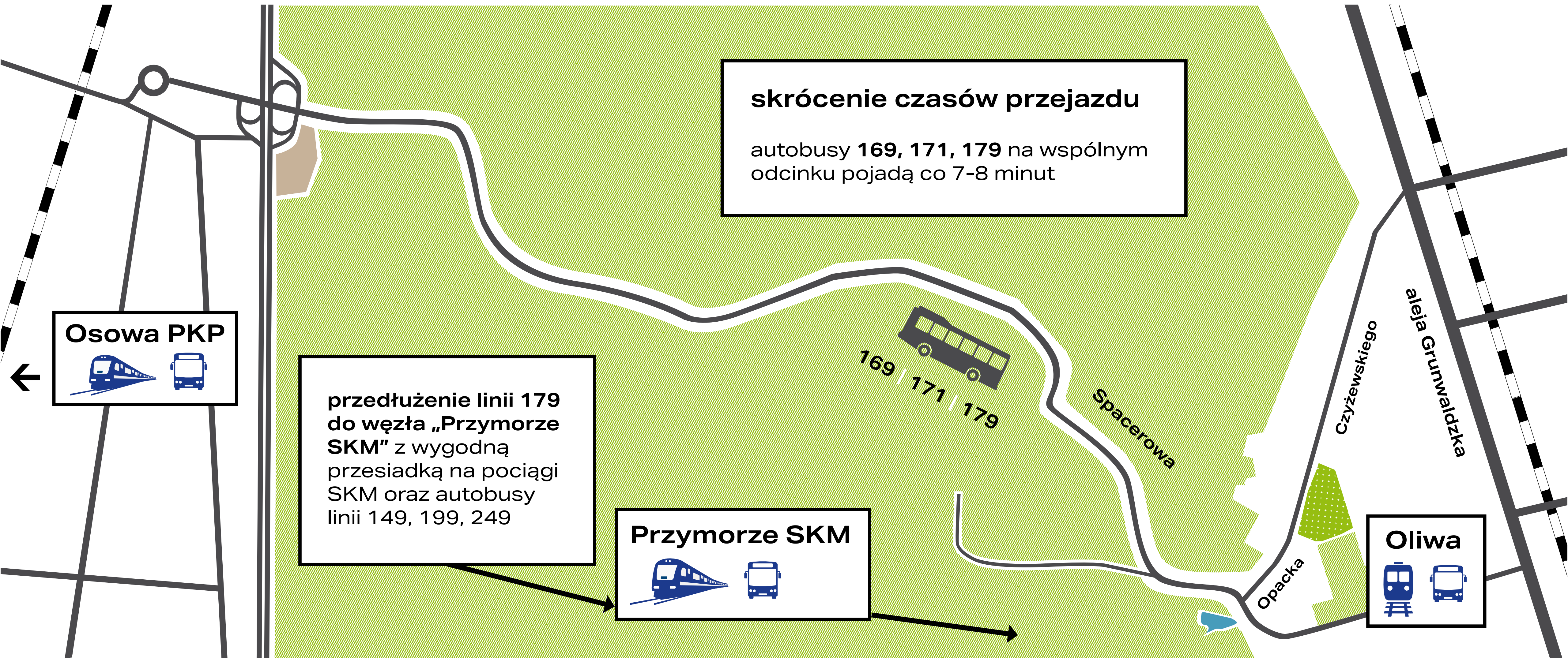
kierunek Osowa: szybciej o **12 minut**

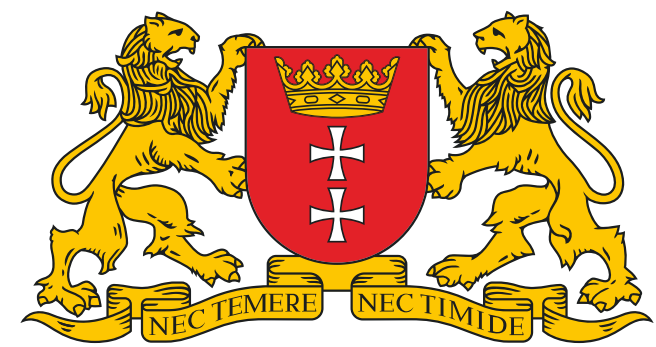
szacunkowy koszt: **ok. 80–100 mln zł**

szacunkowa wycinka: **ok. 2200 drzew**



# komunikacja miejska z buspasami





GDAŃSK