

Materiał informacyjny na potrzeby konsultacji społecznych

„PRZEBUDOWA AL. LIPOWEJ W REDZIE”

Przedmiot konsultacji:

Przedstawienie mieszkańcom dwóch wariantów koncepcji przebudowy Al. Lipowej na odcinku od ul. Puckiej do granicy administracyjnej z miejscowością Potchowo.

Cel konsultacji:

Poznanie opinii mieszkańców, zebranie uwag i propozycji dotyczących przedstawionych wariantów oraz ich poszczególnych rozwiązań funkcjonalnych i komunikacyjnych.

Organizator konsultacji:

Gmina Miasto Reda

Termin konsultacji:

22/09/2026 – 28/09/2026

Sposób zgłaszania uwag:

- 1) bezpośrednio podczas spotkania konsultacyjnego w dniu 22 września 2026 r.;
- 2) pisemnie w siedzibie Gminy Miasto Reda;
- 3) drogą elektroniczną.

1. DLACZEGO PRZEBUDOWA AL. LIPOWEJ JEST POTRZEBNA?

Aleja Lipowa stanowi istotny element lokalnego układu komunikacyjnego Redy i zapewnia obsługę terenów mieszkaniowych oraz połączenie z istniejącym układem dróg.

Planowana inwestycja ma na celu stworzenie rozwiązania, które będzie odpowiadało obecnym i przyszłym potrzebom mieszkańców, zapewniało poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu oraz umożliwiło prawidłowe odprowadzenie i zagospodarowanie wód opadowych.

Przy opracowywaniu koncepcji uwzględniono m.in.:

- istniejący przebieg i parametry drogi,
- istniejącą i planowaną zabudowę,
- potrzeby ruchu samochodowego, pieszego i rowerowego,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- dostęp do nieruchomości,
- rozwiązanie skrzyżowania z drogą wojewódzką,
- warunki terenowe i istniejącą infrastrukturę techniczną,
- możliwości odprowadzenia i zagospodarowania wód opadowych,

- uwarunkowania wynikające z dokumentów planistycznych,
- możliwości realizacyjne przyszłej inwestycji, w tym procedury administracyjnej.

W ramach opracowanej koncepcji przygotowano **dwa warianty przebudowy Al. Lipowej**, różniące się sposobem kształtowania poszczególnych elementów układu drogowego.

2. CO BĘDZIE PRZEDMIOTEM KONSULTACJI?

WARIANT 1 – ROZBUDOWA ALEI LIPOWEJ W REDZIE – WARIANT I

Budowa jezdni głównej o nowej geometrii z jednostronnym chodnikiem i drogą dla rowerów w śladzie obecnej jezdni Alei Lipowej.

WARIANT 2 – ROZBUDOWA ALEI LIPOWEJ W REDZIE – WARIANT II

Budowa układu drogowego obejmującego jezdnię główną (przelotową) oraz jezdnię zbierająco-rozprowadzającą, wraz z infrastrukturą towarzyszącą dedykowaną mieszkańcom.

Każdy z wariantów należy traktować jako rozwiązanie koncepcyjne. Ostateczny kształt inwestycji będzie zależał m.in. od wyników dalszych analiz technicznych, uzgodnień z właściwymi zarządcami dróg i gestorami infrastruktury, uzgodnień z PKP oraz przebiegu dalszego procesu projektowego i administracyjnego.

3. WARIANT 1

ROZBUDOWA ALEI LIPOWEJ W REDZIE – WARIANT I

Charakterystyka

Układ drogowy:

Przedmiotem opracowania jest rozbudowa drogi klasy Z (zbiorcza) o długości ok. 3,5 km. Zaprojektowano jezdnię o szerokości 6,5 m z chodnikiem jednostronnym na całej długości i drogą dla rowerów na odcinku od skrzyżowania z ul. Pucką do skrzyżowania z ul. Rekowską/Św. Jakuba.

Ruch pieszy:

Wzdłuż Alei Lipowej zaprojektowano jednostronny chodnik, zlokalizowany po stronie południowej, o zmiennej szerokości od 2,0 do 2,5 m. Projektowany chodnik przylega do istniejącej zabudowy.

Ruch rowerowy:

Zaprojektowano drogę dla rowerów o szerokości 3,0m, poprowadzoną w śladzie istniejącej jezdni Alei Lipowej. Za skrzyżowaniem z ul. Rekowską / Św. Jakuba w kierunku Połchowa, droga dla rowerów została wprowadzona w jezdnię Alei Lipowej.

Parkowanie i dostęp do nieruchomości:

Wariant I zakłada bezpośrednie zjazdy do posesji z Alei Lipowej oraz budowę parkingu przy peronie PKP Rekowo.

Organizacja ruchu i skrzyżowania:

Ruch samochodowy odbywać się będzie dwukierunkowo po jezdni Alei Lipowej.

Skrzyżowanie z ul. Pucką:

W wariantcie I zaprojektowano skrzyżowanie w formie skrzyżowania zwykłego. Wlot Alei Lipowej został przesunięty w kierunku południowym.

Skrzyżowanie z ul. Rekowską/Św. Jakuba

Zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z lewoskrętem z Alei Lipowej w kierunku ul. Rekowskiej oraz z azylem dla pieszych na północnym wlocie Alei Lipowej. Tarcza skrzyżowania została odsunięta od linii kolejowej w kierunku wschodnim. Pomiędzy linią kolejową a skrzyżowaniem zaprojektowano przejście dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym.

Zagospodarowanie wód opadowych:

Proponowany system kanalizacji deszczowej zaprojektowano w sposób zapewniający sprawne przejście wód opadowych oraz roztopowych z nawierzchni pasa drogowego oraz uwzględniając odprowadzenie przedmiotowych wód do naturalnego ich odbiornika - Kanału Mrzezino. W opracowanych wariantach uwzględniono odprowadzenie wód opadowych systemem kanałów zamkniętych lub otwartych umożliwiającymi uzyskanie dodatkowej retencji wód przed ich wprowadzeniem do odbiornika. Projekt został dostosowany do proponowanych rozwiązań branży drogowej oraz przeanalizowany zgodnie z istniejącym obszarem zlewni terenu objętego zadaniem. System odwodnienia jest tożsamy dla obu wariantów.

Zieleń:

W wariantcie I zakłada się wycinkę około 132 drzew. W projekcie koncepcyjnym przewidziano przestrzeń pod tereny zielone. Projekt zieleni i nasadzeń nie jest elementem projektu koncepcyjnego.

Inne istotne elementy:

W wariantcie I zaproponowano 2 rozwiązania wlotu ul. Brzozowej: w istniejącym miejscu oraz z przesunięciem w kierunku ul. Puckiej w km 0+300,00. W stanie istniejącym na ul. Brzozowej realizowany jest ruch komunikacji miejskiej. W projekcie zaprojektowano zatokę przystankową w rejonie nowego wlotu ul. Brzozowej.

Zaprojektowano nową pętlę autobusową w rejonie skrzyżowania z ul. Dworcową.

RYSUNKI WARIANTU 1 – osobne pliki w załączeniu

Rysunek nr W1.1 – W1.4 – Plan sytuacyjny

Rysunek nr PZT W1.1 – PZT W1.2

Schemat – Przekrój poprzeczny wariantu I

Najważniejsze zalety wariantu 1

- Wydzielona droga dla rowerów w śladzie istniejącej jezdni Alei Lipowej
- Mniejsza ilość drzew do wycinki
- Niższy koszt realizacji
- Mniejsza zajętość terenu

Najważniejsze ograniczenia / kwestie wymagające dalszej analizy

- Odległość od linii kolejowej
- Brak miejsc postojowych dla mieszkańców
- Obsługa zjazdów bezpośrednio na Alei Lipowej
- Mniej przestrzeni atrakcyjnej dla mieszkańców

4. WARIANT 2

ROZBUDOWA ALEI LIPOWEJ W REDZIE – WARIANT II

Charakterystyka

Układ drogowy:

Przedmiotem opracowania jest rozbudowa drogi klasy Z (zbiorcza) o długości ok. 3,5 km. Zaprojektowano jezdnię główną o szerokości 6,5 m oraz jezdnię zbierającą - rozprowadzającą w km 0+350 – 0+925 o szerokości 4,5-5,0 m z jednostronnym chodnikiem po stronie południowej.

Ruch pieszy:

Na całym odcinku chodnik został zaprojektowany po stronie południowej (przylegający do istniejącej zabudowy). Na odcinku 0+350 – 0+925 chodnik przylega do jezdni zbierającej - rozprowadzającej. Szerokość chodnika wynosi 2,5 m.

Za skrzyżowaniem z ul. Rekowską zaprojektowano jednostronny chodnik o szerokości 2,3 – 2,5 m przyległy do jezdni głównej Alei Lipowej.

Ruch rowerowy:

Na odcinku od skrzyżowania z ul. Pucką do skrzyżowania z ul. Brzozową zaprojektowano drogę dla rowerów o szerokości 2,5 m. Na odcinku 0+350 – 0+925 ruch rowerowy będzie prowadzony w jezdni zbierającej - rozprowadzającej, z wyłączeniem skrzyżowań z drogami podporządkowanymi. Przed skrzyżowaniem z ul. Rekowską / Św. Jakuba w kierunku Połchowa, droga dla rowerów została wprowadzona w jezdnię Alei Lipowej.

Parkowanie i dostęp do nieruchomości:

Wariant II zakłada bezpośrednie zjazdy do posesji z drogi zbierającej - rozprowadzającej oraz miejsca postojowe wzdłuż tej drogi. Zaprojektowano parking przy peronie PKP Rekowo.

Organizacja ruchu i skrzyżowania:

Ruch samochodowy odbywać się będzie dwukierunkowo po jezdni Alei Lipowej. Ruch lokalny, obsługujący sąsiadującą zabudowę mieszkaniową odbywać się będzie po jezdni zbierająco – rozprowadzającej.

Skrzyżowanie z ul. Pucką:

W wariantcie II zaprojektowano skrzyżowanie w formie skrzyżowania skanalizowanego z lewoskrętem z ul. Puckiej w kierunku Alei Lipowej. W projekcie oraz w analizie ruchu założono wykonanie sygnalizacji świetlnej dla tego wariantu skrzyżowania. Wlot Alei Lipowej został przesunięty w kierunku południowym.

Skrzyżowanie z ul. Rekowską/Św. Jakuba

W wariantcie II zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z lewoskrętem z Alei Lipowej w kierunku ul. Rekowskiej oraz z azylem dla pieszych na północnym wlocie Alei Lipowej. Tarcza skrzyżowania została odsunięta od linii kolejowej w kierunku południowym.

Zagospodarowanie wód opadowych:

Proponowany system kanalizacji deszczowej zaprojektowano w sposób zapewniający sprawne przejście wód opadowych oraz roztopowych z nawierzchni pasa drogowego oraz uwzględniając odprowadzenie przedmiotowych wód do naturalnego ich odbiornika - Kanału Mrzezino. W opracowanych wariantach uwzględniono odprowadzenie wód opadowych systemem kanałów zamkniętych lub otwartych umożliwiającymi uzyskanie dodatkowej retencji wód przed ich wprowadzeniem do odbiornika. Projekt został dostosowany do proponowanych rozwiązań branży drogowej oraz przeanalizowany zgodnie z istniejącym obszarem zlewni terenu objętego zadaniem. System odwodnienia jest tożsamy dla obu wariantów.

Zieleń:

W wariantcie II zakłada się wycinkę około 449 drzew. W projekcie przewidziano przestrzeń pod tereny zielone. Projekt zieleni i nasadzeń nie jest elementem projektu koncepcyjnego.

Inne istotne elementy:

W wariantcie II wlot ul. Brzozowej został zaprojektowany w km ok. 0+300,00. Skrzyżowanie z ul. Brzozową zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane. Na wlocie południowym Alei Lipowej i wlocie ul. Brzozowej zaprojektowano azyle dla pieszych. Na północnym wlocie Alei Lipowej zaprojektowano lewoskręt w kierunku ul. Brzozowej.

Zaprojektowano nową pętlę autobusową w rejonie skrzyżowania z ul. Dworcową.

RYSUNKI WARIANTU 2 – osobne pliki w załączeniu

Rysunek nr W2.1 – W2.4 – Plan sytuacyjny

Rysunek nr PZT W2.1 – PZT W2.2

Schemat – Przekrój poprzeczny wariantu II

Najważniejsze zalety wariantu 2

- jezdnia zbierająco - rozprowadzająca przejmie ruch lokalny, generowany przez sąsiadującą zabudowę mieszkaniową
- więcej przestrzeni atrakcyjnej dla mieszkańców (ławki, stojaki dla rowerów, miejsca postojowe)
- Większa przepustowość i bezpieczeństwo na skrzyżowaniu z ulicą Pucką
- Wyższy koszt realizacji.

Najważniejsze ograniczenia / kwestie wymagające dalszej analizy

- Odległość od linii kolejowej
- Wyższy koszt realizacji
- Wycinka wielu drzew
- Większa zajętość terenu.

5. PORÓWNANIE WARIANTÓW

Kryterium	Wariant 1	Wariant 2
Przebieg drogi	Pojedyncza jezdnia o dwóch pasach ruchu w nowym śladzie i droga dla rowerów w istniejącym śladzie Alei Lipowej. Zjazdy do posesji bezpośrednio z jezdni głównej.	Podział na jezdnię główną (przelotową) i zbierająco-rozprowadzającą. Obsługa posesji z jezdni zbierająco-rozprowadzającej.
Przekrój drogi	Droga jednojezdniowa dwukierunkowa	Droga jednojezdniowa dwukierunkowa + droga zbierająco - rozprowadzająca dwukierunkowa
Rozwiązanie skrzyżowania z DW	Skrzyżowanie zwykłe. Zmiana geometrii wlotu, przesunięcie w kierunku południowym.	Skrzyżowanie skanalizowane z lewoskrętem z ul. Puckiej w kierunku Al. Lipowej. Zmiana geometrii wlotu. Sygnalizacja świetlna w celu zwiększenia przepustowości.
Bezpieczeństwo ruchu	Zwiększone bezpieczeństwo ruchu pojazdów, pieszych i rowerzystów.	Zwiększone bezpieczeństwo ruchu pojazdów, pieszych i rowerzystów. Zastosowanie elementów zwiększonego bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) tj.: azyle dla pieszych na Alei Lipowej, wyniesione skrzyżowanie i przejścia dla pieszych na

Kryterium	Wariant 1	Wariant 2
		jezdni zbierająco - rozprowadzającej
Ruch pieszy	Przez całą Al. Lipową zachowana jest ciągłość chodnika.	Przez całą Al. Lipową zachowana jest ciągłość chodnika.
Ruch rowerowy	Droga dla rowerów w śladzie istniejącej Alei Lipowej, od skrzyżowania z ul. Rekowską ruch rowerowy poprowadzony po jezdni.	Ruch rowerowy poprowadzony po drogach zbierająco - rozprowadzających, od skrzyżowania z ul. Rekowską ruch poprowadzony po jezdni.
Dostęp do nieruchomości	Zjazdy do posesji bezpośrednio z Al. Lipowej	Zjazdy do posesji z drogi zbierająco - rozprowadzającej, na dalszym odcinku zjazdy bezpośrednio z Alei Lipowej.
Liczba / możliwość lokalizacji miejsc postojowych	Parking przy stacji PKP Rekowo (34 miejsca)	Miejsca parkingowe na drogach zbierająco - rozprowadzających + Parking przy stacji PKP Rekowo (34 miejsca)
Obsługa planowanej zabudowy	Bezpośrednio z Alei Lipowej	Bezpośrednio z Alei Lipowej / jezdni zbierająco - rozprowadzającej
Przewidywana przepustowość	Wykonano obliczenia przepustowości dla skrzyżowania ul. Puckiej i Al. Lipowej w wariantcie II. Pomimo zaprojektowania skrzyżowania skanalizowanego z sygnalizacją świetlną, w dalszej perspektywie przepustowość skrzyżowania zostanie wyczerpana. Na pozostałych skrzyżowaniach stwierdzono bardzo niskie natężenia ruchu.	
Odporność na wzrost natężenia ruchu	Projektowane rozwiązania zostały dobrane na podstawie pomiarów ruchu oraz obliczeń ruchu prognozowanego	
Odprowadzenie wód opadowych	W koncepcji założono odprowadzenie wód do naturalnego odbiornika Kanału Mrzezino, poprzez wykorzystanie systemów zamkniętych kanalizacji deszczowej oraz otwartych (rowów). Dodatkowo zaproponowano lokalizację zbiorników retencyjnych	
Retencja / infiltracja wód opadowych	W projekcie zaproponowano lokalizację zbiorników retencyjnych	

Kryterium	Wariant 1	Wariant 2
Wpływ na istniejącą zieleń	Wycinka ok. 132 drzew	Wycinka ok. 449 drzew
Kolizje z infrastrukturą techniczną	Na etapie koncepcji stwierdzono występowanie kolizji z infrastrukturą techniczną w zakresie sieci elektroenergetycznych, telekomunikacyjnych, wodno-kanalizacyjnych, gazowych. W celu przebudowy kolizji należy wystąpić do danego operatora celem określenia warunków przebudowy.	
Uwarunkowania związane z PKP	Wymagane odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych w zakresie odległości od osi skrajnego toru oraz granicy obszaru kolejowego	
Możliwość realizacji w formule ZRID	Tak	Tak
Konieczność zajęcia dodatkowych nieruchomości	Tak	Tak
Orientacyjny koszt realizacji*	Ok. 59 mln zł brutto	Ok. 64 mln zł brutto
Możliwość etapowania inwestycji	Tak, podział na 2 lub 3 etapy	Tak, podział na 2 lub 3 etapy
Najważniejsza zaleta	Niższa cena i mniej drzew do wycinki	Komfort i bezpieczeństwo uczestników ruchu
Najważniejsze ograniczenie	- Odległość od osi skrajnego toru kolejowego oraz granicy obszaru kolejowego – konieczność uzyskania odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych - Rozbudowa linii kolejowej	- Odległość od osi skrajnego toru kolejowego oraz granicy obszaru kolejowego – konieczność uzyskania odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych - Rozbudowa linii kolejowej

* Są to wartości orientacyjne na etapie koncepcji i nie stanowią ceny realizacji inwestycji.

6. NA CO WARTO ZWRÓCIĆ UWAGĘ?

Podczas zapoznawania się z wariantami prosimy zwrócić szczególną uwagę na:

Bezpieczeństwo

Czy proponowane rozwiązanie poprawia bezpieczeństwo kierowców, pieszych i rowerzystów?

Piesi i rowerzyści

Czy zaproponowano wygodne, bezpieczne i możliwie ciągłe połączenia dla pieszych i rowerzystów?

Obsługa nieruchomości

Czy zaproponowany układ zapewnia właściwy dostęp do istniejących oraz planowanych nieruchomości?

Przyszły ruch

Czy rozwiązanie będzie odpowiednie nie tylko dla obecnego natężenia ruchu, ale również dla przewidywanego wzrostu liczby mieszkańców i zabudowy?

Wody opadowe

Czy sposób odprowadzenia, retencji i zagospodarowania wód opadowych jest właściwy z punktu widzenia przyszłego funkcjonowania ulicy oraz otoczenia?

Zieleń

Jak wariant wpływa na istniejącą zieleń i możliwości jej zachowania lub uzupełnienia?

Przestrzeń publiczna

Który wariant najlepiej odpowiada oczekiwaniom mieszkańców dotyczącym funkcjonowania ulicy i jej otoczenia?

7. CO STANIE SIĘ Z WYNIKAMI KONSULTACJI?

Wszystkie prawidłowo zgłoszone opinie i uwagi zostaną zebrane i poddane analizie.

Wyniki konsultacji zostaną wykorzystane przez Gminę Miasto Reda przy podejmowaniu decyzji dotyczącej dalszego kierunku prac nad przebudową Al. Lipowej.

Przy wyborze rozwiązania będą brane pod uwagę nie tylko opinie mieszkańców, ale również w szczególności:

- bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- parametry techniczne i funkcjonalność rozwiązania,
- przewidywane natężenie ruchu i przyszły rozwój zabudowy,
- warunki terenowe,
- możliwości odwodnienia i zagospodarowania wód opadowych,
- wpływ na istniejącą infrastrukturę i zieleń,
- skutki dla nieruchomości,
- możliwości realizacyjne i formalnoprawne,
- uzgodnienia z właściwymi zarządcami dróg, gestorami infrastruktury oraz PKP,
- przewidywane koszty realizacji.

8. WAŻNE INFORMACJE

Termin składania opinii i uwag:

22/09/2026 – 28/09/2026

Sposób składania opinii i uwag:

1) bezpośrednio podczas spotkania konsultacyjnego w dniu 22 września 2026 r.

Uwagi zgłaszane podczas spotkania zostaną ujęte w protokole ze spotkania lub poprzez złożenie wypełnionego formularza zgłaszania opinii i uwag.

2) pisemnie w siedzibie Gminy Miasto Reda poprzez złożenie wypełnionego formularza zgłaszania opinii i uwag, dostępnego w siedzibie Urzędu/BIP/stronie internetowej;

Miejsce składania formularzy: Biuro Obsługi Interesanta

3) drogą elektroniczną poprzez przesłanie wypełnionego formularza zgłaszania opinii i uwag na adres poczty elektronicznej: sekretariat@reda.pl

Przy zgłaszaniu uwag prosimy, w miarę możliwości, o wskazanie:

- którego wariantu dotyczy uwaga,
- którego elementu rozwiązania dotyczy,
- proponowanej zmiany lub rozwiązania alternatywnego,
- uzasadnienia przedstawionej opinii.

Opinie i uwagi mogą dotyczyć zarówno całego wariantu, jak i jego poszczególnych elementów, w szczególności przebiegu drogi, ruchu pieszego i rowerowego, parkowania, obsługi nieruchomości, zieleni oraz odprowadzania i zagospodarowania wód opadowych.

Formularz należy przestać w terminie prowadzenia konsultacji.

Wynik konsultacji społecznych nie ma charakteru wiążącego.

INFORMACJE KONTAKTOWE

Gmina Miasto Reda

ul. Gdańska 33

84-240 Reda

Tel. 58 678 80 23

e-mail: sekretariat@reda.pl

Gmina Miasto Reda dziękuje za udział w konsultacjach społecznych i przekazane opinie.