

OPIS ZADANIA - OBSZAR OBJĘTY PROJEKTEM, STAN ISTNIEJĄCY, CELE, POTRZEBY⁴

Projekt pn. „ Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406,273,351”, zadanie pn. „Linia 351: Budowa, w ramach przystanków przesiadkowych, parkingu P&R i B&R oraz urządzeń związanych z integracją transportu: 1. Przystanek Miedwiecko, 2. Przystanek Reptowo”

Rozwój transportu publicznego Gminy Kobylanka ukierunkowany jest na główną oś transportu na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (dalej: SOM) z wykorzystaniem istniejącej linii kolejowej nr 351, stacji kolejowej Reptowo i przystanku osobowego Miedwiecko. Z uwagi na sąsiadujące ze sobą planowane inwestycje Gminy i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zarządcy linii, zachodzi konieczność osiągnięcia wymaganej spójności funkcjonalno-użytkowej i wizualnej projektów. Gmina Kobylanka, jak i PKP PLK S.A. - partner projektu oraz inni partnerzy projektu realizują własne zadania pod wspólną nazwą „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii Kolejowych nr 406,273,351” (dalej: Projekt SKM). Gmina realizuje zadanie polegające na budowie dwóch przystanków przesiadkowych typu Park&Ride i Bike&Ride zlokalizowanych w punktach ekspedycyjnych: stacji Reptowo - km osi 185,715 i przystanku osobowym Miedwiecko - km osi 181,311 (km linii kolejowej nr E 59 -odcinek nr 351- relacji Poznań Główny – Szczecin Dąbie), wraz z urządzeniami związanymi z integracją transportu, tj. biletomatami i kasownikami. Ponadto Gmina realizuje projekt pn. „Budowa punktu przesiadkowego wraz z zapleczem parkingowym przy stacji kolejowej w miejscowości Reptowo” w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (dalej: Projekt ZIT SOM) jako odrębne zadanie, powiązane funkcjonalnie z zadaniem pn. „Linia 351: Budowa, w ramach przystanków przesiadkowych, parkingu P&R i B&R oraz urządzeń związanych z integracją transportu: 1. Przystanek Miedwiecko, 2. Przystanek Reptowo” (Projekt SKM), lecz realizowanym w głównej mierze dla potrzeb integracji komunikacji autobusowej z kolejową przy stacji kolejowej/przystanku osobowym w Reptowie.

Stacja Reptowo km 185,715

W ramach planowanego zadania przewiduje się budowę parkingów i dojeżdż/dojazdów do tych parkingów wraz z infrastrukturą towarzyszącą i montażem urządzeń związanych z integracją transportu (biletomat, kasowniki). W ramach zagospodarowania terenu przy przystanku zrealizowany zostanie parking na ok. 10 pojazdów oraz parking rowerowy o łącznej pow. ok. 0,02 ha. W ramach planowanego zadania nie przewiduje się inwestycji związanych z infrastrukturą kolejową.

Przystanek Miedwiecko km 181,311

W ramach planowanego zadania przewiduje się budowę parkingów i dojeżdż/dojazdów do tych parkingów wraz z infrastrukturą towarzyszącą i montażem urządzeń związanych z integracją transportu (biletomat, kasowniki). W ramach zagospodarowania terenu przy przystanku zrealizowane zostaną dwa parkingi na ok. 34 pojazdy oraz dwa parkingi rowerowe o łącznej pow. ok. 0,11 ha. W ramach planowanego zadania nie przewiduje się inwestycji związanych z infrastrukturą kolejową.

⁴ Dokument przygotowany na podstawie opracowań następujących podmiotów:

1) "TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.,

2) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Szczecinie,

3) DS CONSULTING Sp. z o. o.

Cele i opis przedsięwzięcia Gminy Kobylanka:

Przedsięwzięcie ma na celu budowę dwóch przystanków przesiadkowych typu Park&Ride i Bike&Ride przy istniejącej linii kolejowej nr 351 wraz z uwzględnieniem posadowienia urządzeń związanych z integracją transportu, tj. biletomatami i kasownikami, zlokalizowane przy przystanku osobowym Miedwiecko i przy stacji kolejowej Reptowo. Pierwszoplanowym wyobrażeniem takich miejsc są wybudowane zadane wiaty na rowery/motorowery i parkingi/stanowiska postojowe dla aut osobowych wraz z niezbędnymi urządzeniami dla potrzeb obsługi komunikacji publicznej oraz infrastruktura w postaci ciągów pieszo - jezdnych i mała architektura, które powiążą funkcję komunikacyjną planowanych inwestycji z istniejącym układem komunikacyjnym.

Wybudowany parking w systemie park&ride dla samochodów, w tym wytyczone miejsca dla osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej możliwości ruchowej oraz bike&ride dla rowerów i motorowerów, pełniące funkcję przesiadkową, umożliwią kontynuację podróży indywidualnej środkami komunikacji zbiorowej. Dopełnieniem projektu będzie wyposażenie obiektu we wszelkie niezbędne elementy służące obsłudze podróżnych, wynikające z ogólnych zasad projektowania uniwersalnego węzła/przystanku przesiadkowego, a także wynikające ze standardów oznakowania i wykonania parkingów P&R i B&R oraz wybranych elementów małej architektury przystankowej na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, w tym zagospodarowanie terenu zieleni.

Opracowanie powinno zawierać m.in. powiązanie przyjętego planu układu komunikacyjnego z istniejącym układem zewnętrznym. Na uwadze należy mieć zmiany, które zostaną wprowadzone przez PKP PLK S.A., co wymaga przeprowadzenia ustaleń rzeczowo-terminowych. Od planowanego zakresu modernizacji głównie peronów i terminu modernizacji linii kolejowej zależy bowiem uzyskanie spójności projektowej. Należy wziąć pod uwagę, że na etapie prowadzenia robót konieczne będzie uzyskanie możliwie spójnego terminarza realizacji 3 zadań inwestycyjnych (dwóch zadań gminnych i jednego PKP) i skoordynowanie zadań w taki sposób, aby uchronić się przed ingerencją w wykonane na daną chwilę roboty przez jednego i drugiego inwestora. Tu głównie zwraca się na roboty ziemne.

Celem przedsięwzięcia jest zwiększenie spójności sieci transportu kolejowo - drogowo - rowerowego wewnątrz regionu. Działanie ma na celu wdrożenie mobilności miejsko - wiejskiej, wyrażającej się poprzez zwiększenie ilości osób rezygnujących z transportu samochodowego na rzecz transportu kolejowego i rowerowego, co spowoduje zmniejszenie emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska oraz odciążenie ruchu drogowego. Budowa punktu przesiadkowego poprawi warunki ruchu rozwijając system niskoemisyjnego transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku form mobilności. Działanie ma na celu stworzenie nowych warunków dla transportu publicznego bądź niezmotoryzowanego, które zapewnią jego sprawne funkcjonowanie wewnątrz regionu i poprawią atrakcyjność dla pasażera transportu zbiorowego poprzez bezpośrednie zintegrowanie obecnego systemu transportowego komunikacji zbiorowej miasta i gminy Stargard z systemem transportowym Szczecina. Celem jest również zwiększenie atrakcyjności regionu oraz zwiększenie dostępności do miejsc pracy, edukacji i usług. Do stacji kolejowej prowadzi droga powiatowa nr 1701Z Kobylanka-Reptowo oraz ciąg pieszo-rowerowy we wsi Reptowo (docelowo do przebudowy), które stanowią infrastrukturę bazową do rozwoju komunikacji spójnej dla regionu. Do przystanku osobowego Miedwiecko na styku obrębów Morzyczyn i Zieleniewo prowadzą drogi gminne: nr 450009Z Miedwiecko-Zagość i 450001Z stacja PKP Miedwiecko-Cisewo, łączące się na wysokości przejazdu kolejowego (przystanku osobowego Miedwiecko). Okres realizacji zadania: planowany termin rozpoczęcia rok 2018, planowany termin zakończenia rok 2019.

Wybudowane przystanki przesiadkowe w Reptowie i Miedwiecku spowodują zwiększenie spójności sieci transportu drogowego, rowerowego i kolejowego wewnątrz regionu. Z przystanków

przesiadkowych można będzie dojechać komunikacją zbiorową kolejową w kierunku Stargardu i Szczecina.

Pośrednie powiązanie z przedsięwzięciem ujętym w projektach Programów Strategicznych Województwa Zachodniopomorskiego:

Program strategiczny – Dostępność i bezpieczeństwo

Priorytet 2.3 – Poprawa jakości obsługi pasażerskiej

Działanie 2.3.1 – Integracja publicznego transportu zbiorowego poprzez budowę zintegrowanych centrów komunikacyjnych oraz opracowanie zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego w publicznym transporcie zbiorowym.

Zintegrowany charakter projektu i strategiczne znaczenie dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Projekt stanowi element realizacji dużego zintegrowanego przedsięwzięcia, składającego się z kilku znaczących powiązanych ze sobą projektów, realizowanych na obszarze SOM. Projekt jest realizowany na stosunkowo niewielkim obszarze i ma lokalne oddziaływanie, ale oparty jest o wspólne podejście strategiczne. Zasięg Projektu – lokalny.

Planowana Szczecińska Kolej Metropolitalna (SKM) obejmuje sieć pociągów kursujących w obrębie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego po istniejących liniach kolejowych z niewielkimi odcinkami nowych linii. Zakłada się ścisłą integrację SKM z systemem transportu publicznego na terenie SOM, a więc zintegrowanie w węzłach przesiadkowych sieci SKM oraz sieci autobusów i busów obsługujących przewozy pasażerskie w gminach oraz sieci transportu miejskiego w większych miastach.

Finansowanie Projektu pn. „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej” (ogółem dla SOM):

Projekt pn. „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych Nr 406, 273, 351”, może zostać objęte dofinansowaniem ze środków Unii Europejskiej, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020. Szczecińska Kolej Metropolitalna stanowić będzie wraz ze skomunikowanymi węzłami przesiadkowymi główną oś transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Tworząc zintegrowany z innymi gałęziami transportu publicznego (tramwaje autobusy) oraz indywidualnego (Parkingi „PR”) system kolejowych połączeń, zapewni szybkie, wygodne i bezpieczne przemieszczanie się w obrębie SOM. Projekt będzie realizowany w oparciu o Studium Wykonalności opracowane w ramach projektu pn. „Wzmacnianie obszaru funkcjonalnego poprzez integrację transportu publicznego na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”. Projekt został wpisany na listę Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Zachodniopomorskiego jako planowany do współfinansowania ze środków budżetu Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, i będzie realizować również określone w nim cele. Projekt realizuje cele strategiczne wskazane w Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 2020, która wskazuje na rolę Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej jako głównego środka transportu publicznego na terenie SOM. Cel Strategiczny I – Wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej SOM, poprzez wzmocnienie powiązań transportowych między gminami SOM, oraz Cel Strategiczny II – Poprawa atrakcyjności SOM w krajowej i europejskiej przestrzeni, oraz poprzez budowę zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego oraz zintegrowanego systemu transportu publicznego opartego na kolei. Projekt jest spójny z celami określonymi w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) i celem głównym: Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa

uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Projekt będzie spójny z celami określonymi w Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku i Celem Strategicznym nr 3: Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu, Cel kierunkowy 3.1. Rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina, poprzez stworzenie zintegrowanego systemu transportowego opartego na kolei w SOM. Projekt jest spójny z celami określonymi w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Osi Priorytetowej V Rozwój transportu kolejowego w Polsce, działania 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T, cz. B Kolej miejska.

Z uwagi na konieczność zachowania kompatybilności planowanej inwestycji z inwestycją planowaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w związku z modernizacją linii kolejowej nr E 59 (351) relacji Poznań Główny – Szczecin Dąbie na wysokości stacji kolejowej Reptowo, Gmina prowadzi ustalenia koncepcyjne tak, aby dalsze działania projektowo-wykonawcze były spójnej z koncepcją projektową PKP PLK S.A. Gmina Kobylanka dotychczas przeprowadziła wstępne rozmowy z Biurem projektowym MGGP S.A. Oddział w Krakowie występującym z ramienia zleceniodawcy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w temacie modernizowanego odcinka linii kolejowej, zwracając uwagę m.in. na konieczność połączenia planowanego przejścia podziemnego peronu do terenu komunikacji punktu przesiadkowego (centrum/węzła - po południowej stronie linii kolejowej) i przystanku przesiadkowego - po północnej stronie linii kolejowej. W załączeniu wycinek planu sytuacyjnego terenu PKP PLK S.A. oraz plan sytuacyjny punktu przesiadkowego. W ramach modernizacji linii kolejowej PKP PLK S.A. wstępnie planuje m.in. budowę podziemnego przejścia pod torami, jako dojście do peronu, które to przejście powinno stanowić główną oś kompozycji łączącej zmodernizowany peron kolejowy z przystankiem komunikacji samochodowej - „dworcem autobusowym” i z przystankiem przesiadkowym. Planuje się stworzenie miejsca funkcjonalnego, wzbogacającego przestrzeń publiczną, spełniającego międzynarodowe standardy oraz założenia zrównoważonej architektury.

Stan docelowy i przewidywane oddziaływanie na środowisko:

Opracowane Studium wykonalności "Szczecińska Kolej Metropolitalna" zakłada wkomponowanie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w ramy systemu transportu zbiorowego opartego w zdecydowanej większości o istniejący ogólny system komunikacyjny. Zgodnie z założeniem Studium, priorytetem uruchomienia punktu przesiadkowego i Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej jest stworzenie warunków do funkcjonowania transportu przyjaznego dla środowiska, który dzięki zwiększeniu udziału transportu publicznego (głównie transportu szynowego w przewozie pasażerskim) przyczyni się do obniżenia wykorzystania motoryzacyjnego dróg oraz zmniejszenia negatywnych oddziaływań transportu na środowisko oraz ewentualnych kolizji i wypadków. Sprawny transport publiczny przyczyni się do ograniczenia nadmiernego ruchu na drogach, co pociągnie za sobą efekt w postaci poprawy stanu środowiska, lub co najmniej powstrzymania jego degradacji. Zwiększenie udziału kolei i przewozów autobusowych w przewozach aglomeracyjnych i wewnątrzmijskich będzie przeciwdziałać nadmiernemu wzrostowi samochodowego ruchu dojazdowego. Budowa punktu przesiadkowego przyczyni się do ograniczenia niekorzystnego oddziaływania hałasu na środowisko. Udział w emisji zanieczyszczeń i energii do środowiska można uznać za akceptowalny z uwagi na fakt, że do obsługi SKM planuje się wykorzystanie nowych jednostek o napędzie elektrycznym, które charakteryzują się niską emisyjnością, zwłaszcza w porównaniu z transportem samochodowym.

Kwestie dodatkowe, na które należy zwrócić uwagę przy opracowywaniu dokumentacji

Wykonawca dokumentacji projektowo-wykonawczej powinien z uwagi na rozwój funkcji głównie osadniczej gminy, uwzględnić wzrost uciążliwości ruchu na obszarze głównie Reptowa, Miedwiecka i przyległych wsi. Wzrastająca mobilność społeczeństwa, powoduje coraz więcej nowych użytkowników transportu indywidualnego i większe potrzeby w zakresie przemieszczania się.

Należy zwrócić uwagę na elementy, które mogłyby zachęcić do korzystania z transportu zbiorowego i uczynić go konkurencyjnym w stosunku do transportu indywidualnego. Punkty/przystanki przesiadkowe mają stanowić element systemu transportu zbiorowego opierający się na kolei metropolitalnej, która powinna stanowić kręgosłup systemu, a transport autobusowy powinien pełnić rolę uzupełniającą, dowożąc pasażerów na przystanki przesiadkowe.

Należy dążyć do zwiększenia atrakcyjności ruchu pasażerskiego na kolei i w autobusach. Na uwagę zasługuje fakt, że dążeniem przewoźników kolei jest skrócenie czasu podróży, oferowanie podróży przejazdów nowoczesnym taborem i atrakcyjnych częstotliwości kursowania, co spowoduje wzrost zainteresowania społeczeństwa korzystaniem z kolei, jako wygodnego środka transportu.

Gmina Kobylanka zauważa konieczność inwestowania w infrastrukturę towarzyszącą – około stacyjną typu budowa parkingów, przebudowa dróg dojazdowych do przystanków kolejowych, budowa ścieżek pieszo-rowerowych. Wszystkie te działania niewątpliwie przyczyniłyby się do wzrostu potoków pasażerskich na linii kolejowej nr 351 (w ciągu E59).

Projekt powinien uwzględniać istniejący potencjał przewozowy. Ruch metropolitalny obejmuje stacje kolejowe i przystanki osobowe w obrębie oraz wokół Szczecina. Przystanek przesiadkowy powinien być zaprojektowany w standardzie infrastruktury kolejowej Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej tak, aby identyfikować go z innymi przystankami osobowymi w ruchu metropolitalnym w obrębie oraz wokół Szczecina.

W zasięgu linii kolejowej realizowane będą w pierwszej kolejności funkcje integracji przestrzennej dla transportu pasażerskiego oraz funkcje integracji czasowej (aby jak najlepiej skomunikować ze sobą różne środki transportu). Doboru węzła integracyjnego dokonano według kryterium obszaru oddziaływania oraz dostępności urządzeń służących integracji. Na terenie Gminy Kobylanka powstały dwie grupy punktów transportowych. Są to: przystanek zintegrowany na styku obrębów ewidencyjnych Morzyczyn i Zieleniewo, tj. kolejowy przystanek osobowy Miedwiecko oraz węzeł integracyjny, na który składają się punkt przesiadkowy w Reptowie i przystanek osobowy w Reptowie (uzupełniające się i tworzące spójną całość). Węzeł integracyjny w Reptowie stanowi ważny element systemu komunikacji tak dla Gminy Kobylanka, jak i dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Definicja: *Lokalny węzeł integracyjny (L) – udostępnia integrację w zakresie transportu kolejowego z transportem autobusowym i indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z transportem indywidualnym poprzez dysponowanie infrastrukturą złożoną z: różnego rodzaju parkingów (P+R, B+R, K+R), dworców lub przystanków autobusowych i dworców lub przystanków kolejowych. Cała infrastruktura powinna być między sobą połączona siecią dogodnych dojść pieszych pomiędzy poszczególnymi środkami transportu i skomunikowana z układem zewnętrznym. Lokalny węzeł integracyjny dotyczy okolicznych gmin. Dodatkowo przystanek osobowy (przystanek kolejowy z niezbędnymi dla systemu integracji urządzeniami w postaci biletomatu i kasowników), stanowi zintegrowany punkt transportowy uzupełniający sieć zidentyfikowanych węzłów.* Definicja: *Przystanek zintegrowany (PZ) – to wyróżniony przystanek transportu zbiorowego, pełniący funkcje integracyjne poprzez dysponowanie infrastrukturą złożoną z przystanków kolejowych (bądź autobusowych) oraz elementów wspomagających funkcjonowanie transportu czyli m.in. z różnego*

rodzaju parkingów (P+R, B+R). Cała infrastruktura powinna być między sobą połączona siecią dogodnych ścieżek przemieszczania się i skomunikowana z otaczającym układem zewnętrznym.

Na podstawie analizy tematu, w tym potrzeb transportowych gminy i ewentualnie okolicznych gmin należy na bazie planowanych lokalizacji dla węzła integracyjnego i przystanków zintegrowanych wziąć pod uwagę: rodzaj integrowanych podsystemów transportu, rolę miejscowości w jakiej przewiduje się budowę węzła transportowego, spodziewane wielkości potoku pasażerów korzystających z punktu transportowego.

Najważniejsze dla funkcjonalności węzła/przystanku przesiadkowego jest zapewnienie sprawnego i wygodnego przemieszczania się pomiędzy pociągami, autobusami, obszarami parkowania.

Węzeł przesiadkowy powinien charakteryzować się następującymi cechami:

- minimalizacją czasu przejścia pasażerów pomiędzy przystankami i peronami,
- unikaniem rozwiązań architektonicznych, polegających na konieczności pokonywania różnic poziomów,
- wyposażeniem w infrastrukturę i urządzenia dla osób niepełnosprawnych,
- kompleksową informacją dla pasażerów.

Dojścia piesze do przystanków powinny być utwardzone i oświetlone. Należy dążyć również do zapewnienia krótkich – możliwie w ramach jednego peronu – przejść przy przesiadkach.

Dostęp samochodem osobowym do peronów (przystanków osobowych) i przystanków powinien być zapewniony przez zatokę do zatrzymania się samochodu podwożącego pasażera (z angielskiego system Kiss+Ride) oraz parkingu dla samochodów osobowych pozostawianych na dłuższy okres czasu, celem przesiadania się na transport zbiorowy (z angielskiego system Park+Ride).

W tabeli przedstawiono zbiorcze zestawienie wyposażenia istniejącego oraz planowanego stacji i przystanku na sieci Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Gminie Kobylanka oraz sposobu ich skomunikowania z innymi środkami transportu publicznego i indywidualnego.

Lp.	Stacja przystanek	Linia	Elementy węzła przesiadkowego					Wyposażenie stacji/przystanku			Elementy systemu zarządzania transportem publicznym		
			P&R	B&R	Kiss & Ride	Środki komunikacji	TAXI	Dł. peronu	Zadaszenie	Dostęp	Biletomat	kasownik	Tablice SIP
28	Miedwiecko	351	✓	✓	✓	-	-	200	Wiata przystankowa	po terenie	1	2	0
29	Reptowo ¹⁾	351	✓	✓	✓	(A)	-	200	Wiata przystankowa	po terenie	1	2	0

1) Węzeł przesiadkowy realizowany będzie w ramach powiązanej inwestycji realizowanej w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych

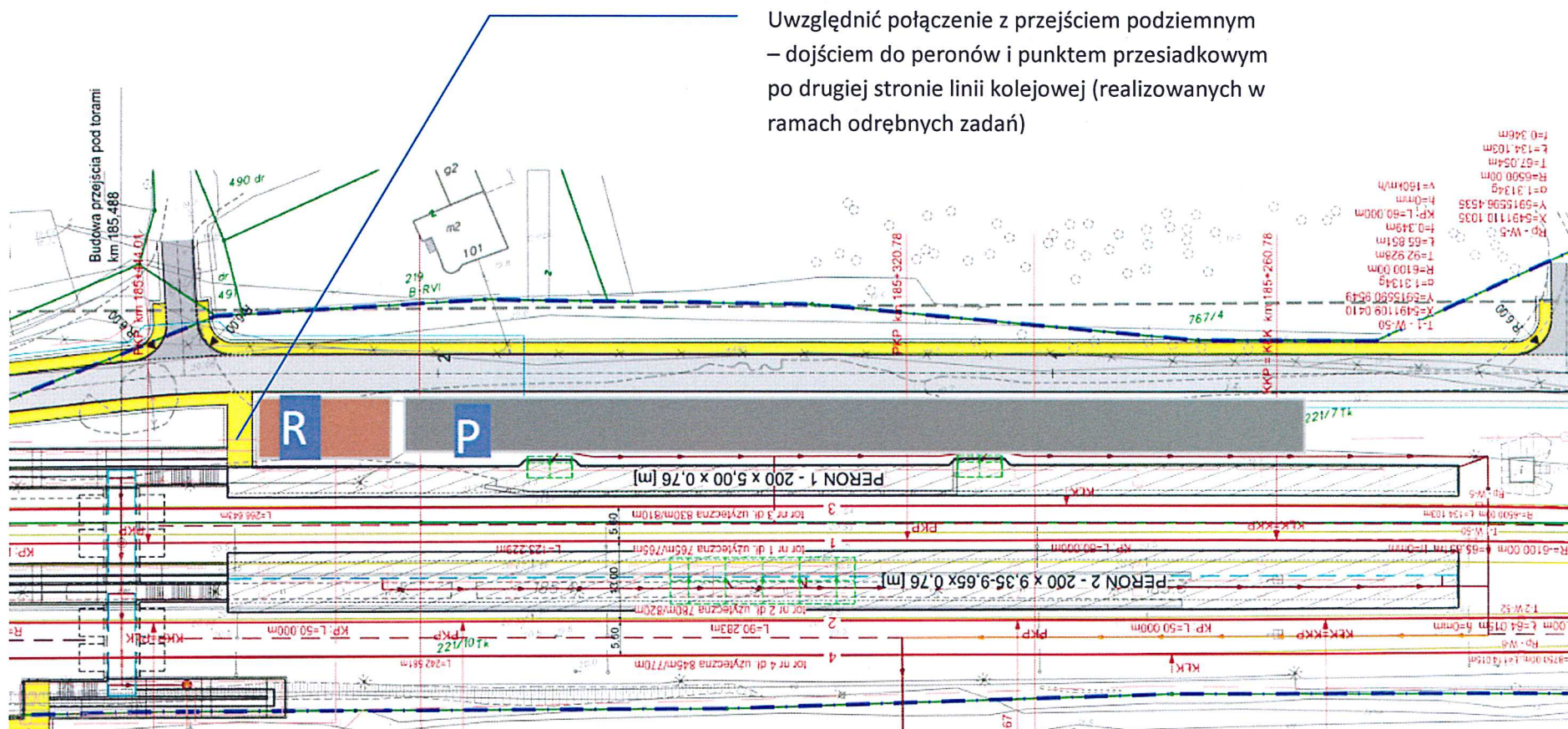
Dokument przygotowany na podstawie opracowań następujących podmiotów:

1) "TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.,

2) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Szczecinie,

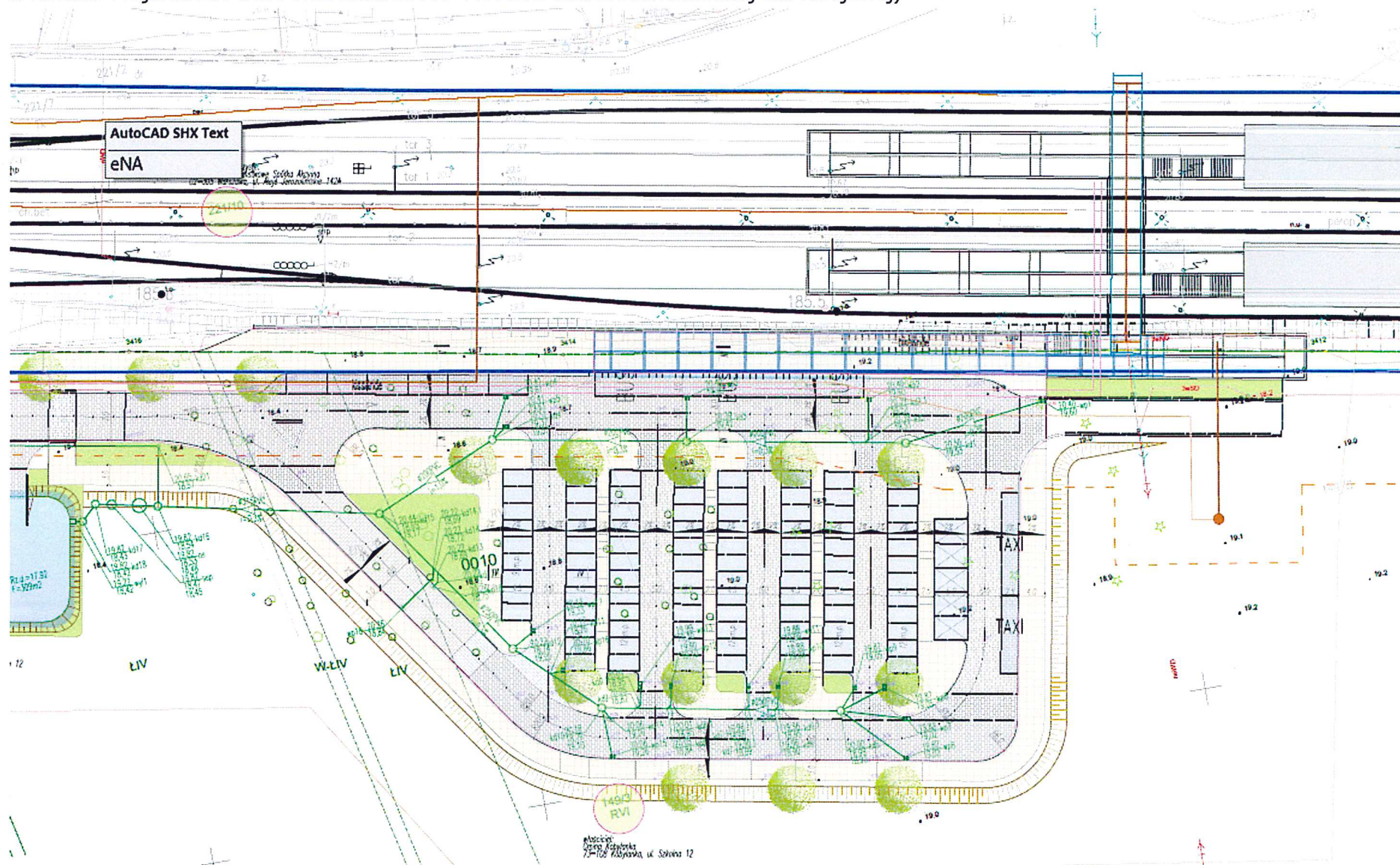
3) DS CONSULTING Sp. z o. o.

Rys. 1.1. REPTOWO - plan sytuacyjny przystanku osobowego (ostateczny kształt będzie uzależniony od przyjętych rozwiązań projektowych PKP PLK S.A. dot. modernizowanej linii kolejowej)



Uwzględnić połączenie z przejściem podziemnym – dojściem do peronów i punktem przesiadkowym po drugiej stronie linii kolejowej (realizowanych w ramach odrębnych zadań)

Rys. 1.2. REPTOWO - plan sytuacyjny punktu przesiadkowego w Reptowie (ostateczny kształt będzie uzależniony od projektu realizowanego w ramach Projektu ZIT SOM oraz zadania PKP PLK S.A. dot. modernizowanej linii kolejowej)



Rys. 2. MIEDWIECKO - plan sytuacyjny przystanku osobowego

