



Zarząd Transportu Miejskiego

**REKOMENDACJA
POZNAŃSKIEJ RADY TRANSPORTU AGLOMERACYJNEGO**

**DOTYCZĄCA
OKREŚLENIA KATALOGU OBOWIĄZKOWEGO
I FAKULTATYWNEGO WYPOSAŻENIA WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH
W AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ**

Rekomendacja nr 2

Określenie katalogu obowiązkowego i fakultatywnego wyposażenia węzłów przesiadkowych w aglomeracji poznańskiej

Rekomendacja

Należy opracować, wdrożyć i rozpowszechnić, szczególnie wśród decydentów i projektantów katalog wymagań stawianych węzłom przesiadkowym na obszarze aglomeracji poznańskiej.

Wydatkując publiczne środki finansowe na tworzenie węzłów przesiadkowych należy poszukiwać szeroko rozumianych efektów synergicznych w rozwoju lokalnym, dlatego rekomendujemy, aby już na etapie planowania każdej tego typu inwestycji dążyć do zawiązania partnerstwa publiczno-prywatnego z lokalnymi przedsiębiorcami przy budowie, wyposażeniu i eksploatacji węzła.

Dokumentację projektową należy koniecznie wzbogacić o projekcję przepływów pieniężnych z komercyjnej działalności realizowanej w węźle, a skierowanej na poprawę jakości obsługi pasażerów, tak aby uzyskanie wsparcia finansowego ze środków funduszy europejskich nie uniemożliwiło jej prowadzenia w ciągu pierwszych 5 lat funkcjonowania węzła.

Katalog ma obejmować wykaz wszystkich elementów wyposażenia węzła, zwłaszcza elementów wizualnych węzła (ujednolicenie oznakowania), informacji pasażerskiej, małej architektury wraz z opisem funkcjonalno-użytkowym wszystkich elementów.

Katalog powinien zawierać:

1. definicję węzła przesiadkowego wraz z parametrami, jakie powinny być osiągnięte po jego wybudowaniu (np. % skorelowanych kursów przy zdefiniowanym maksymalnym czasie przesiadki);
2. kategoryzację węzłów w zależności od rodzaju integrowanych środków transportu (np. kolej-tramwaj-autobus, kolej-tramwaj, kolej-autobus, tramwaj-autobus, autobus-autobus, samolot-autobus), wielkości węzła oraz wielkości prognozowanych potoków pasażerskich;
3. zasady udostępniania węzła poszczególnym operatorom;
4. wykaz wyposażenia obowiązkowego w zależności od kategorii węzła;
5. wykaz wyposażenia fakultatywnego (tzw. dobrych praktyk), które warto rozważyć na etapie planowania danej inwestycji, uwzględniając kategorię węzła;
6. opis funkcjonalno-użytkowy poszczególnych elementów węzła, ze szczególnym uwzględnieniem elementów zlokalizowanych przy liniach demarkacyjnych poszczególnych zarządców infrastruktury węzła;

Katalog powinien być adresowany do:

1. projektantów i inwestorów, projektujących i budujących węzły przesiadkowe,

2. pracowników wydziałów architektury Urzędu Miasta Poznania i starostw powiatowych, wydających zezwolenia na budowę takich obiektów na terenie aglomeracji poznańskiej,
3. firm doradczych i pracowników urzędów gmin odpowiedzialnych za przygotowanie wniosków o dofinansowanie budowy węzłów przesiadkowych przy wykorzystaniu środków unijnych.

Katalog powinien także określać służby odpowiedzialne za naprawę i utrzymanie poszczególnych elementów infrastruktury węzła oraz aktualizację elementów informacyjnych (np. wymiana map, schematów i tabliczek przystankowych, naprawy oświetlenia itp.).

W wykazie obowiązkowych elementów wyposażenia węzła przesiadkowego należy uwzględnić:

1. przystanki i perony dla środków transportowych przejeżdżających przez węzeł (poza pociągami) z elementami ochrony oczekujących pasażerów przed skutkami zmiennych warunków atmosferycznych w postaci indywidualnych wiat lub zintegrowanego zadaszenia miejsc oczekiwania na odjazd;
2. miejsca do siedzenia w liczbie adekwatnej do występujących potoków pasażerskich;
3. punkt obsługi klienta, w którym możliwy byłby zakup biletu, załadowanie biletu okresowego, uzyskanie informacji dotyczące odjeżdżających pojazdów (*tylko w węzłach o najwyższej kategorii*);
4. zamknięta poczekalnia (*tylko w węzłach o najwyższej kategorii lub na węzłach o długim czasie oczekiwania na następny pojazd, np. ponad 30 minut*);
5. toalety dla pasażerów (*w sytuacji braku dostępnych toalet w sąsiadującym budynku dworca*);
6. elementy małej architektury (kosze na śmieci, klomby, gazony z zielenią itp.);
7. kompleksowy system oznakowania poziomego dla osób niewidomych,
8. system informacji pasażerskiej zawierający:
 - a. kolumny lub gabloty z tabliczkami przystankowymi środków transportu odjeżdżających z danego przystanku,
 - b. zintegrowaną, elektroniczną tablicę przedstawiającą chronologicznie odjazdy najbliższych środków transportu z podaniem nr peronu lub lokalizacji przystanku (zgodne ze standardem Tablic Informacji Pasażerskiej ZTM Poznań). Do czasu osiągnięcia zgodności technologicznej systemów informatycznych operatorów transportu publicznego (zwłaszcza przewoźników kolejowych z pozostałymi operatorami) tablice powinny być umieszczane jedna pod drugą,
 - c. tablicę z informacją taryfową i krótkim opisem możliwości zakupu biletu,
 - d. uproszczona mapa systemu transportu publicznego w aglomeracji poznańskiej,
 - e. schemat organizacyjny węzła ze wskazaniem lokalizacji poszczególnych funkcji oraz przystanków początkowych i przelotowych na węźle (wraz z tablicami informacyjnymi o odległości dojścia do przystanku danej linii ze wskazaniem kierunku/pętli),

- f. mapa otoczenia węzła (danej gminy/gmin jeśli węzeł położony blisko granicy/(można zastanowić się nad przyjęciem ew. promienia zasięgu takiej mapy od węzła),
 - g. informacja głosowa dla osób niedowidzących, o czasie odjazdu najbliższego środka transportu z danego przystanku, wzbudzana za pomocą przycisku z opisem w alfabecie Braille'a umieszczonego przy danej kolumnie lub tabliczce informacyjnej,
 - h. lista kluczowych adresów internetowych w postaci QR kodów, gdzie można uzyskać dodatkową informację o różnych możliwościach przemieszczania się na obszarze aglomeracji poznańskiej;
9. biletomat lub biletomaty (liczba dostosowana adekwatnie do kategorii węzła i wielkości potoków pasażerskich);
 10. dedykowane miejsca dla osób niepełnosprawnych;
 11. parkingi P&R (z wyłączeniem węzłów zlokalizowanych na obszarze centralnym Poznania wyznaczonym przebiegiem II ramy komunikacyjnej) i B&R (wyposażone w stojaki i wiaty rowerowe umożliwiające bezpieczne pozostawienie roweru przez całą dobę i zgodne ze wspólnym standardem);
 12. zatoka/i Kiss & Ride (z systemem kontroli czasu zatrzymania);
 13. zabezpieczenie dojazdu i miejsca postojowego (przynajmniej znakami poziomymi) dla pojazdów serwisowych i służbowych;
 14. zaplecze socjalne wraz z wyposażeniem sanitarnym dla kierujących środkami transportu publicznego wszystkich operatorów przejeżdżających przez dany węzeł;
 15. monitoring wizyjny węzła;
 16. oświetlenie węzła (energooszczędne, na obszarze parkingów wzbudzane ruchem) oraz przejść dla pieszych,
 17. wyjazdy z węzła dla środków transportu zbiorowego poruszającego się po drogach publicznych powinny być tak zaprojektowane, aby oznakowaniem poziomym i pionowym wymuszać priorytet dla pojazdów zbiorowego transportu publicznego, a w razie konieczności wyposażyć je w sygnalizację świetlną z funkcją priorytetu dla tychże pojazdów.

W ramach opisu funkcjonalno-użytkowego obowiązkowego wyposażenia węzła powinno się także uwzględnić:

1. zapewnienie dogodnego i bezpiecznego dotarcia do węzła dla różnych grup użytkowników (szczególną uwagę należy zwrócić na bezpośrednio dojścia pieszych i dojazdu przez rowerzystów oraz osób niepełnosprawnych), ze szczególnym uwzględnieniem podróży niezmotoryzowanych oraz odseparowania przy dojeździe i wyjeździe ruchu środków transportu publicznego od pojazdów dojeżdżających na parking P&R;
2. platforma przystanków i peronów dla środków transportu (poza koleją) powinny być podniesione na taką wysokość, aby możliwe było wprowadzenie wózka inwalidzkiego bez konieczności rozkładania rampy w drzwiach środka transportu;

3. układ platform przystankowych powinien być tak zaprojektowany, aby w maksymalnym stopniu były możliwe przesiadki „drzwi w drzwi”;
4. platformy przystankowe powinny być wyposażone w linie zatrzymania pojazdu dla każdego typu pojazdu i oznaczenie miejsca oczekiwania dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim tak, aby wejść do pojazdu drzwiami usytuowanymi bezpośrednio przy stanowisku kierowcy. Ponadto równoległe do krawędzi platformy peronowej lub przystankowej powinna być poprowadzona linia ostrzegająca dla osób niewidomych
5. miejsca do siedzenia zamontowane w węźle powinny mieć wyznaczone miejsca siedzące dla osób starszych, o ograniczonej zdolności ruchowej i dla kobiet w zaawansowanej ciąży;
6. elementy małej architektury (ławki, kosze na śmieci, gazony, klomb itd.) powinny być usytuowane tak, aby nie stanowić przeszkody dla osób niewidomych i niepełnosprawnych ruchowo;
7. kompleksowy system oznakowania poziomego dla osób niewidomych powinien być połączony z systemem oznakowania stosowanym w gminie lub na dworcu lub przystanku kolejowym;
8. elektroniczne tablice informacyjna o rozkładzie jazdy powinny być tak zlokalizowane, aby pasażerowie podczas opuszczania jednego środka transportu mieli informację o czasie na przesiadkę (np. pasażerowie wchodzący na obszar węzła);
9. tabliczki przystankowe, taryfowe i wszelkiego rodzaju mapy i schematy powinny być tak umieszczone, aby możliwe było ich odczytanie przez wszystkie osoby korzystające z węzła (także osoby na wózkach, przy różnym oświetleniu). Nie mogą one być umieszczane bezpośrednio nad lub za głowami osób siedzących na ławce);
10. tablice informacyjne o aktualnym rozkładzie jazdy powinny być zlokalizowane tak, aby ułatwiać ich odczytanie przez osoby docierające do węzła (niezależnie od sposobu dotarcia), a także przez kierowców autobusów oczekujących na przyjazd opóźnionego pociągu/tramwaju (kiedy konieczne jest zabezpieczenie połączeń);
11. system monitoringu wizyjnego w miarę możliwości powinien być połączony z systemem monitoringu miejskiego lub policyjnego tak, aby w przypadku wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa, służby porządkowe miały możliwość natychmiastowego podjęcia interwencji.

W wykazie fakultatywnych elementów wyposażenia węzła przesiadkowego należy uwzględnić:

1. montaż 2- lub 3-wierszowych elektronicznych tablic informacyjnych pokazujących numer linii, przystanek docelowy i czas odjazdu środka transportu odjeżdżających z danego przystanku (połączone z systemem informacji głosowej dla osób niewidomych);
2. interaktywne tablice informacyjne;
3. przyłącze elektryczne dużej mocy (> 100 kW i >120A) dla ładowania autobusów transportu publicznego dostępne dla wszystkich operatorów obsługujących dany węzeł;
4. przyłącza elektryczne dla ładowarek do samochodów i jednoślądów elektrycznych pozostawianych na parkingach P&R i B&R (dostępne dla użytkowników za opłatą),

5. dedykowane miejsca dla pojazdów współdzielonych (carsharing);
6. pomieszczenia umożliwiające ich odpłatne wynajęcie firmom zewnętrznym w celu prowadzenia w nich działalności usługowo-handlowej (kiosk, bar, itp.);
7. przyłącze energetyczne wraz z miejscem na fundament umożliwiające ich odpłatne wynajęcie firmom zewnętrznym prowadzącym sprzedaż napojów, przekąsek itp. za pomocą automatów lub drobnych operacji finansowych za pomocą bankomatu (w tym możliwość doładowania telefonu komórkowego);
8. „paczkomat” z dedykowanym miejscem do rozładunku i załadunku paczek;
9. publicznie dostępne Wi-Fi;
10. możliwość otrzymania/wydruku/zakupu zintegrowanego rozkładu jazdy w węźle w danym kierunku;
11. zieleni (drzewa, krzewy, byliny, kwiaty);
12. zegar/y o ile tablice informacyjne w węźle nie zostały w nie wyposażone. Wszystkie urządzenia pokazujące czas powinny być zsynchronizowane radiowo za pomocą sygnału DCF-77;
13. elektroniczna tablica informująca o temperaturze, stanie powietrza oraz dodatkowe zhierarchizowane informacje generowane przez ZTM Poznań, operatorów transportu publicznego oraz wydelegowanych pracowników UMP oraz Urzędów Gmin, na których terenie zlokalizowany jest węzeł przesiadkowy;
14. montaż poidłek dla pasażerów i zwierząt, w szczególności w największych węzłach/węzłach o najwyższej kategorii/węzłach o najwyższych potokach ruchu.

Uzasadnienie

Istnieje ogromna potrzeba określenia jednolitej, wspólnej koncepcji architektonicznej i funkcjonalno-organizacyjnej rozwoju systemu węzłów przesiadkowych dla całej aglomeracji poznańskiej ze szczególnym uwzględnieniem definicji węzła, kategoryzacji węzłów, ich wyposażenia obowiązkowego i fakultatywnego oraz określenia priorytetów w zakresie kolejności i tempa ich realizacji.

Rekomendacja wypracowana przez Poznańską Radę Transportu Aglomeracyjnego, której prace koordynował jej moderator dr Hubert Igliński.