

Metropolia: przystanki mają oferować podobne standardy obsługi pasażera

Każdy podróżujący komunikacją miejską korzysta z różnego rodzaju przystanków. W zależności od położenia w układzie komunikacyjnym mamy do czynienia m.in. z przystankami z zatoką bądź bez zatoki, przystankami z przyładkiem oraz przystankami wyspowymi. Są też przystanki wiedeńskie. Tę różnorodność powinno łączyć jedno – mają oferować pasażerom porównywalne standardy i jakość. Z tą myślą powstały „Wytyczne dotyczące infrastruktury transportu zbiorowego”.

– Przystanki to bardzo ważny element transportu publicznego. Od ich funkcjonalności, stanu oraz estetyki zależy, jak postrzegana jest komunikacja pasażerska. Są jednym z czynników wpływających na decyzje mieszkańców dotyczące wyboru tramwaju, autobusu czy trolejbusu jako alternatywy dla samochodu osobowego – mówi Grzegorz Kwitek, członek Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

– Przemierzając się, często między różnymi gminami Metropolii korzystamy z różnych typów przystanków. By lepiej zorganizować transport publiczny w Metropolii ważne jest, aby pasażer korzystał z infrastruktury o ujednoliconym wyglądzie i standardzie. Bardzo nam zależy, aby nasze zalecenia były stosowane podczas realizacji inwestycji w infrastrukturę pasażerską w całej Metropolii. Zdajemy sobie sprawę, że to proces rozłożony na wiele lat. – tłumaczy Grzegorz Kwitek.

Standardy wyznaczają jakość infrastruktury przystankowej

– Proponowane przez Metropolię rozwiązania dotyczą m.in. rodzaju nawierzchni, krawężników peronowych, wiat przystankowych, tablic z rozkładami jazdy czy siedzisk. Regulacje dotyczą także tablic informacji pasażerskiej oraz

automatów biletowych – tłumaczy Lucjan Dec, dyrektor Departamentu Komunikacji i Transportu.

W planowaniu zatoki przystankowej autorzy Wytycznych sugerują ograniczenie zastosowania kostki brukowej lub granitowej na rzecz bardziej wytrzymałego betonu. Kostka brukowa podlega deformacji, tworzą się koleiny, w nich gromadzi się woda, co ma niekorzystny wpływ na hamowanie oraz powoduje ryzyko ochłapania pasażerów.

Elektroniczna tablica informacyjna (SDIP) powinna być umiejscowiona w taki sposób, aby odczyt wyświetlanych informacji możliwy był zarówno z terenu przystanku, jak i z wnętrza wiaty. Jednocześnie nie powinna utrudniać poruszania się w obszarze przystanku.

Konstrukcja ekranu biletomatu ma zapewniać łatwą i pewną obsługę „gołą ręką”, jak i w rękawiczkach. Ponadto biletomat ma być odporny na próby uszkodzenia uderzeniami twardymi przedmiotami i na zarysowania. W automatach biletowych wyświetlacz powinien dodatkowo prezentować informacje dla pasażerów, m.in. dotyczące odjazdów środków komunikacji miejskiej z danego przystanku.

Rekomendacje odnoszą się też do węzłów przesiadkowych

Zawierają one m.in. informacje dotyczące wyposażenia tego typu obiektów oraz wskazano funkcje jakie powinny pełnić w układzie komunikacyjnym gmin.

Planując węzeł zaleca się m.in. wprowadzenie inteligentnego systemu kierowania pasażerami. Pod tym pojęciem rozumiemy łatwy dostęp do systemu sprzedaży biletów i informacji dla pasażerów, czytelne oznaczenia wyznaczające drogę dojścia do peronów. Projekt przygotowany wg Standardów Metropolii ma uwzględniać też przestronne i zadaszone przejścia oraz zapewniać łatwość dotarcia oraz przesiadek.

System płatnego parkowania w ramach centrum przesiadkowego

musi być zintegrowany z systemem działającym na terenie danego miasta oraz z systemem ŚKUP tylko w zakresie P&R.

Liczy się dostępność do przystanku

Pod tym pojęciem rozumiemy czas potrzebny na dojście do przystanku, który powinien być jak najkrótszy. Dojścia te powinny być bezpieczne i projektowane z uwzględnieniem różnych grup pasażerów, w szczególności osób mających problemy z poruszaniem się, czy osób z wózkami.

– Na przystankach tramwajowych znajdujących się naprzeciwko siebie, o długościach peronów wynoszących minimum 50 metrów zaleca się lokalizowanie przejść dla pieszych na obydwóch krańcach przystanku, co ułatwia wymianę pasażerów – ruch pasażerów odbywa się bardziej płynnie – to jeden z przykładów zaleceń, jaki możemy znaleźć w dokumencie.

Przystanki przyjazne dla osób z niepełnosprawnościami

Standardy Metropolii opisują także rozwiązania, które mają ułatwić korzystanie z infrastruktury oraz bezpieczeństwo osobom o ograniczonej możliwości poruszania się. Przewiduje się oznaczenie stref zagrożenia. Są to specjalne dwa rodzaje pasów. Pierwsze o kontrastowym kolorze wzdłuż krawędzi peronu. Drugie, to dotykowe, antypoślizgowe pasy umieszczone minimum 50 cm od krawędzi przystanku.

Aby ułatwić osobom niewidomym lub słabowidzącym dojście do przystanku, już na chodniku powinny pojawić się specjalne pasy o kontrastowych barwach o wypukłej, wyczuwalnej stopą powierzchni. Mają one pomóc w orientacji przestrzennej.

Rekomendacje też dotyczą infrastruktury rowerowej

W standardach Metropolii znajdują się także zapisy związane z projektowaniem infrastruktury rowerowej, która przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków. Zaproponowane rozwiązania z jednej strony powinny zapewnić płynny przejazd

rowerom, z drugiej strony zaś zapobiegać potencjalnym kolizjom z osobami korzystającymi z przystanków.

W zależności od dostępnej przestrzeni, ukształtowania terenu oraz występującymi na danym odcinku innymi rodzajami ruchu zaleca się dwa rodzaje rozwiązań. Pierwsze to przeprowadzenie drogi za wiatą przystankową oraz zastosowanie barierek lub inne elementy infrastruktury towarzyszącej, np. opieracze uniemożliwiających wejście pieszych na drogę dla rowerów.

W przypadku, gdy warunki wymuszają korzystanie ze wspólnej przestrzeni, zaleca się odsunięcie drogi rowerowej o 1-2 metry od jezdni lub zatoki oraz wyznaczenie warunkowych linii zatrzymania i przejścia dla pieszych.

Standardy związane z rowerami odnoszą się także do centrów przesiadkowych. Metropolia rekomenduje także zapewnienie miejsc dla rowerów indywidualnych użytkowników oraz umiejscowienie wypożyczalni rowerów. Miejsca postoju mają znajdować się pod wiatami lub na zabezpieczonym parkingu. Dodatkowo rowerzyści będą mogli korzystać z punktów naprawy rowerów.

W stronę ujednoczenia infrastruktury

Wytyczne dotyczące infrastruktury publicznego transportu zbiorowego są rekomendacjami dla gmin, które mają ułatwić im proces planowania i projektowania. Natomiast zastosowanie konkretnych rozwiązań będzie zależało od decyzji danej gminy. To jedna ze ścieżek postępowania w kierunku ujednoczenia infrastruktury przystankowej.

Przypomnijmy, że Metropolia kontynuuje proces przejęcia od gmin utrzymania infrastruktury, który został zainicjowany w 2019 roku. Obecnie ta współpraca dotyczy Świerklańca, Sławkowa, Sośnicowic, Tychów i Knuruwa. W styczniu b.r. zostały przejęte zadania w zakresie wiat przystankowych w Radzionkowie, Dąbrowie Górniczej oraz Sosnowcu, a od lutego zaczną obowiązywać umowy z Gliwicami.

Ponadto zakłada się, że w przypadku wspólnego z gminami GZM przetargu na dostawę i montaż wiat przystankowych, opis przedmiotu zamówienia uwzględniał będzie standardy zawarte w wytycznych infrastruktury transportu publicznego.

Obecnie Zarząd Transportu Metropolitalnego jest w trakcie opracowywania Systemu Informacji Wizualnej infrastruktury przystankowej i automatów biletowych. Przeanalizowany zostanie cały obszar działania ZTM. Analiza obejmie rodzaje słupków przystankowych, wiat, automatów biletowych, graficznych form prezentacji rozkładów jazdy oraz elementów graficznych umieszczanych na przystankach. Zweryfikowane zostaną dostępne na rynku graficzne i technologiczne rozwiązania w zakresie infrastruktury przystankowej. Decyzje o wyborze konkretnych rozwiązań mają być podjęte w oparciu o przeprowadzone analizy znaczenia relacji, pomiary i prognozy ruchu.

W Metropolii pasażerowie korzystają z ok. 7 tys. stanowisk przystankowych. Zainstalowano na nich 250 elektronicznych tablic, które informują o czasie odjazdu pojazdów. Zarząd Transportu Metropolitalnego jest w trakcie montażu kolejnych tablic. Docelowo ma ich być ok. 550. Pasażerowie mogą skorzystać z ok. 130 biletomatów. Codziennie na trasy wyjeżdża ok. 1500 pojazdów.

Wytyczne dotyczące infrastruktury transportu zbiorowego zostały w całości przygotowane przez zespół autorski złożony z pracowników Wydziału Transportu Publicznego Departamentu Komunikacji i Transportu GZM. Jego treść została skonsultowana z gminami GZM, Zarządem Transportu Metropolitalnego oraz departamentami merytorycznymi GZM.

Dokument: Wytyczne dotyczące infrastruktury transportu zbiorowego