



Metropolia
Grzegorz Kwitek
Członek Zarządu

Stygniesz
26.04.19
Kue

Katowice, dnia 8 lutego 2019 r.

KT.8040.2.2019.1
RKW - OBA/2019

Szanowni
Prezydenci, Burmistrzowie, Wójtowie
Gmin GZM
wg rozdzielnika

Dotyczy: określenia standardów centrów przesiadkowych na terenie GZM

Jednym z elementów zapewniających sprawny i efektywny transport, są właściwie przygotowane przystanki. Szczególnie dotyczy to tych, na których dokonywane są przesiadki podróżnych pomiędzy różnymi środkami transportu, w tym z uwzględnieniem przesiadek pomiędzy komunikacją miejską a komunikacją kolejową, jak i komunikacją indywidualną. Dlatego też w ramach obecnej perspektywy finansowej dla projektów dofinansowywanych ze środków Unii Europejskiej, jednym z zadań, objętych dofinansowaniem, jest budowa centrów przesiadkowych. Z Harmonogramu i budżetu inwestycji w ramach PZMM, stanowiącego załącznik nr 1 do Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego wynika, że kilka gmin Metropolii skorzystało z tej możliwości i uzyskało dofinansowanie na stworzenie na terenie gminy jednego lub kilku centrów przesiadkowych. Uwzględniając fakt, że na terenie Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii od 1 stycznia br. transport jest organizowany przez jednego organizatora, jakim jest Zarząd Transportu Metropolitalnego wskazanym jest, aby centra przesiadkowe tworzone w poszczególnych gminach GZM oferowały pasażerom porównywalny standard oraz jakości obsługi. Mając na uwadze powyższe, przekazujemy poniżej wypracowane w Metropolii wytyczne, których uwzględnienie przy projektowaniu i budowaniu w Państwa gminach centrów przesiadkowych powinno zapewnić realizację tego celu.

W naszej ocenie główne kryteria oceny węzłów transportowych to przede wszystkim zwartość (łatwość przemieszczania się), sprawność węzła (szerokość ciągów, liczba miejsc na przystankach), komfort, itp. Należy pamiętać o wszystkich użytkownikach takich węzłów, a mianowicie nie tylko pasażerach przesiadających się pomiędzy pojazdami komunikacji miejskiej na takim węźle, osób przesiadających się pomiędzy komunikacją miejską a koleją, ale również osobach przyjeżdżających samochodem, rowerem, jak również o osobach przychodzących pieszo.

Istotne jest zwrócenie uwagi na likwidowanie barier technicznych (schody, wysokie krawężniki) utrudniających korzystanie z peronów poprzez tworzenie wygodnych i funkcjonalnych przejść pomiędzy peronami (np. platformy). Wskazanym jest uwzględnienie zminimalizowania różnicy w wysokości pomiędzy podłogą pojazdów komunikacji zbiorowej, a peronem przystankowym. Ma to szczególne znaczenie dla osób o ograniczonej mobilności (niepełnosprawnych), czy też z wózkami dziecięcymi. Warto dodatkowo rozważyć zastosowanie specjalnego krawężnika peronowego „Kasseler Sonderbord”, który pozwala na podjazd kierowcy bezpośrednio do krawężnika, co ułatwia zastosowanie funkcji przykłąku w autobusie, co z kolei przedkłada się na komfort wejścia/wyjścia z pojazdu. Należy przy tym uwzględnić promienie skrętów autobusów (zarówno taboru krótkiego i przegubowego) mających obsługiwać centrum przesiadkowe.

Urząd Metropolitalny
Górnśląsko-Zagłębiowskiej
Metropolii

ul. Barbary 21A
40-053 Katowice
g.kwitek@metropoliagzm.pl
32 710 07 10

26.04.2019.

Mue



Metropolia™
Grzegorz Kwitek
Członek Zarządu

W związku z rozwojem elektromobilności na terenie GZM w kolejnych latach autobusy spalinowe będą zastępowane autobusami bezemisyjnymi. W związku z powyższym istotnym jest uwzględnienie możliwości zainstalowania szybkiej ładowarki do autobusów elektrycznych o mocy 450-500kW. Oprócz ładowarki do autobusów elektrycznych wskazanym jest również uwzględnić utworzenie miejsc postojowych dla samochodów elektrycznych. Takie miejsca postojowe powinny być wyposażone w ładowarki elektryczne wolnego lub szybkiego ładowania o odpowiedniej mocy na jedno stanowisko (dla wolnego ładowania ok 7-10kW, dla szybkiego ok. 50kW). Działania polegające na zaprojektowaniu przebiegu linii kablowych potrzebnych do zasilania ładowarek elektrycznych autobusowych i samochodowych oraz wykonanie przepustów pod utwardzonymi terenami projektowanego centrum przesiadkowego pozwoli w przyszłości na ograniczenie kosztów budowy infrastruktury potrzebnej do ładowania pojazdów elektrycznych.

Ważnym elementem jest tworzenie efektywnych przejść pomiędzy środkami transportu (door to door) lub do miejsc docelowych dla pasażerów (kasy biletowe, sklepy, usługi, miejsca zamieszkania). Dla osób słabowidzących lub niewidomych warto rozważyć zastosowanie na podłożu peronu przystankowego płytek ostrzegawczych z charakterystycznymi bąbelkami, które wyznaczają tak zwane strefy decyzji lub zbliżania się do krawędzi peronu. Ponadto zalecanym jest zastosowanie płyt wskaźnikowych, w sposób „aktywny” nakierowujących osobę niedowidzącą lub niewidomą w przestrzeń przejść dla pieszych i przystanków.

W kwestii prezentacji rozkładów jazdy, gablota na rozkłady powinna być zainstalowana na takiej wysokości, aby była czytelna dla osób o ograniczonej mobilności. Jej powierzchnia winna uwzględniać możliwość umieszczenia kilkunastu rozkładów jazdy, mapki sieci jak również informacji dla pasażera np. cenników, komunikatów. Gablotę należy wyposażyć w instalację oświetleniową diodową LED, zapewniającą komfortową czytelność rozkładów jazdy, z instalacją elektryczną o obniżonym napięciu 24V. Ponadto niezbędnym elementem centrum przesiadkowego są tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, zapewniające wyświetlanie odjazdów (w czasie rzeczywistym) środków komunikacji miejskiej. Tablice te powinny być zintegrowane z systemem eksploatowanym przez ZTM, udostępnione powinny być również otwarte protokoły umożliwiające przyłączenie tablic do systemów dynamicznej informacji. Szczegółowe informacje w tym zakresie aktualne na moment tworzenia centrum zostaną przekazane przez ZTM po zwróceniu się do niego przez Państwa lub Wykonawcę centrum.

Kolejnym elementem centrum przesiadkowego, szczególnie w przypadku większych gmin Metropolii, może być Punkt Obsługi Pasażera, prowadzony przez ZTM. Podstawowe wytyczne dla takich punktów to: lokal na parterze o powierzchni ok. 50 m² z pełną dostępnością dla osób o ograniczonej mobilności, z dostępem do węzła sanitarnego i socjalnego, zapewnienie usługi dostępu do Internetu, stworzenie sieci strukturalnej (gniazdo ethernetowo-telefoniczne) z centralnym punktem dystrybucyjnym oraz stanowiskami komputerowymi, zapewnienie możliwości montażu do podłoża sejfów kasowych (na powierzchni ok. 50 cm x 50 cm). W przypadku planu uwzględnienia takiego punktu w projektowanym centrum przesiadkowym niezbędny jest kontakt przedstawiciela gminy z ZTM w celu ustalenia szczegółów takiego rozwiązania.

Poza ww. w centrum przesiadkowym niezbędne jest zaprojektowanie miejsca na stacjonarny automat doładowania kart systemu ŚKUP. Wskazanym jest, aby było ono zadaszone, aby zminimalizować negatywny wpływ warunków atmosferycznych przy obsłudze



Metropolia
Grzegorz Kwitek
Członek Zarządu

oraz znajdowało się tam, gdzie przewiduje się największe potoki pasażerskie, tak aby łatwy dostęp do urządzenia miała jak największa grupa pasażerów. W nowych automatach przewiduje się dodanie wyświetlacza prezentującego informacje dla pasażerów, m.in. dotyczące odjazdów środków komunikacji miejskiej z danego przystanku, w związku z tym umiejscowienie automatu powinno być również dostosowane dla odbiorców tych informacji. W roku 2019 planowany jest zakup automatów przez Metropolię, po 1 urządzeniu dla każdej z gmin, które mogą zostać zainstalowane na nowo tworzonych centrach przesiadkowych. Parametry automatów będą znane po wyborze Wykonawcy, co jest planowane w II kwartale 2019 roku. Jednakże parametry techniczne nowych urządzeń nie powinny się znacząco różnić od parametrów obecnie eksploatowanych automatów, które montowane są na fundamencie 450*900 mm o głębokości ok. 600 mm. Wysokość automatu to 2052 mm, a ciężar z podstawą i gotówką to ok. 320kg. Maksymalny pobór mocy wynosi 1500W, prąd wyłączający 10A napięcie 230V. W przypadku decyzji o samodzielnym zakupie automatów w ramach tworzenia centrum przesiadkowego, niezbędne jest wystąpienie do ZTM o określenie wymogów dla tych urządzeń, w tym warunków technicznych urządzeń, jak i innych warunków umożliwiających ich przyłączenie do systemu ŚKUP. Otrzymane z ZTM dane należy uwzględnić w przygotowywanym postępowaniu, celem umożliwienia przyłączenia automatów do systemu ŚKUP.

Ponadto w przypadku decyzji o uruchomieniu w ramach centrum przesiadkowego systemu płatnego parkowania, musi on zostać zintegrowany z systemem ŚKUP, umożliwiając tańsze lub najlepiej bezpłatne parkowanie dla posiadaczy biletów zapisanych na karcie ŚKUP. Tym samym osoba mająca zapisany na karcie ŚKUP bilet okresowy wjeżdżając na ten parking będzie przytykać do czytnika kartę ŚKUP z zapisanym biletem, a system po sczytaniu karty ŚKUP wpuści pasażera na parking bez pobierania opłaty (w przypadku bramek, szlabanów) bądź zastosuje preferencyjną taryfę w urządzeniu do wnoszenia opłat. Należy zwrócić uwagę, że obecnie na karcie ŚKUP zapisywane są wszystkie bilety okresowe ZTM, natomiast na przełomie kwietnia i maja br. ma zostać uruchomiony Metrobilet, będący miesięcznym biletem uprawniającym do przejazdów Kolejami Śląskimi i komunikacją ZTM. Stąd też nawet w przypadku punktów, umożliwiających przesiadki na komunikację kolejową, niezbędne jest umożliwienie odczytu przez urządzenia parkingowe karty ŚKUP, na której w najbliższym czasie będą zapisywane wspólne bilety ZTM i kolei. Tak jak w przypadku automatów, niezbędne jest wystąpienie do ZTM o określenie wymogów dla tych urządzeń, w tym warunków technicznych, jak i innych umożliwiających ich przyłączenie do systemu ŚKUP oraz ich uwzględnienie w przygotowywanym postępowaniu. W przypadku, jeśli zostały już podjęte zakupy urządzeń, które nie są kompatybilne z systemem ŚKUP niezbędne jest zwrócenie się do ZTM o określenie warunków i wymogów w zakresie przyłączenia tych urządzeń do systemu ŚKUP. Wykonawca systemu ŚKUP prowadzi prace zmierzające do przygotowania interfejsów, za pomocą których będzie możliwe przyłączenie do systemu ŚKUP urządzeń innych dostawców, spełniających wymogi funkcjonalne i bezpieczeństwa, określone w systemie ŚKUP.

Kolejnym zagadnieniem jest uwzględnienie w ramach centrum przesiadkowego rowerów, i to zarówno w kontekście rowerów jako użytkowników ruchu, jak i miejsc parkingowych dla rowerów. Należy przy tym przewidzieć system wypożyczania rowerów/zadaszenie dla rowerów elektrycznych, w tym również dla tworzonych przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię Roweru Metropolitalnego, mającego zapewniać przejazdy osób w kontekście tzw. pierwszej i ostatniej mili. Stąd też, wskazanym jest przewidzenie w ramach centrum przesiadkowego miejsc dla rowerów, w tym oprócz miejsc do



Metropolia[™]
Grzegorz Kwitek
Członek Zarządu

pozostawienia roweru prywatnego, również umożliwiającego obsługę rowerów udostępnianych użytkownikom w ramach systemu Roweru Metropolitalnego. Założenia do ww. projektu są w fazie tworzenia, tym niemniej na chwilę obecną wskazujemy, że niezbędne elementy centrum w zakresie rowerów to przede wszystkim:

- wiata dla rowerów prywatnych lub bezpieczny zamykany parking rowerowy,
- wiata dla rowerów z wypożyczalni (wraz z zasilaniem),
- punkt naprawy rowerów,
- mapa uwzględniająca trasy rowerowe.

Szerokość wiaty powinna wynosić ok. 2 metry, natomiast jej długość jest zależna od planowanego przez Zleceniodawcę wdrożenia dla tego obszaru systemu (np. Rower Metropolitalny, Nextbike) oraz ilości rowerów. Parking rowerowy proponuje się zaprojektować w taki sposób, aby w przyszłości była możliwa jego rozbudowa. Szczegóły odnośnie projektowania parkingów rowerowych (wymiały, rodzaj stojaka, sposób montażu, etc.) znajdują się w dokumencie pn. „Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Górn Śląsko-Zagłębiowskiej Metropolii”. Dokument ten został przyjęty uchwałą Zarządu Górn Śląsko-Zagłębiowskiej Metropolii nr 22/2019 dnia 22 stycznia 2019 r. Do końca lutego 2019 zostanie rozesłany do Gmin w wersji elektronicznej i wydrukowanej. Należy również uwzględnić integrację komunikacji zbiorowej z komunikacją rowerową. W tym celu należy przeanalizować charakter węzła przesiadkowego oraz wybrać najbardziej odpowiednie dla niego rozwiązanie, zgodne z opisem w rozdziale Standardów zatytułowanym „Wymagania techniczne dla pozostałych elementów infrastruktury rowerowej”.

W razie potrzeby pozyskania bardziej szczegółowych wyjaśnień w poruszanych kwestiach proszę o kontakt bezpośrednio z osobami odpowiadającymi za dany obszar w GZM lub ZTM:

1. W kwestiach dotyczących układu centrum przesiadkowego - Pan Dariusz Olędzki, Kierownik Wydziału Planowania i Optymalizacji Sieci Komunikacyjnej w Departamencie Komunikacji i Transportu GZM, tel.: 32-71-80-785, e-mail: d.oledzki@metropoliazgm.pl;
2. W kwestiach dotyczących rowerów - Pan Marcin Dworak - Oficer rowerowy GZM, tel.: 32-71-80-769, e-mail: m.dworak@metropoliazgm.pl;
3. W kwestiach dotyczących informacji pasażerskiej - Pan Łukasz Słania - Naczelnik Wydziału Zarządzania Jakością Usług Przewozowych ZTM, tel.: 32-74-38-417, e-mail: lsłania@metropoliaztm.pl.
4. W zakresie Punktów Obsługi Pasażera - Pan Marek Staroń - Kierownik Referatu Punktów Obsługi Pasażera ZTM, tel.: 32-74-38-531, e-mail: mstaron@metropoliaztm.pl;
5. W zakresie automatów biletowych - Pan Andrzej Piestrzyński - Kierownik Referatu obsługi automatów biletowych ZTM, tel.: 32-74-38-532, e-mail: apiestrzynski@metropoliaztm.pl;
6. W zakresie parkomatów - Pan Grzegorz Stępień - Naczelnik Wydziału Śląskiej Karty Usług Publicznych ZTM, tel.: 32-74-38-485, e-mail: gstepien@metropoliaztm.pl;

Z poważaniem,

Członek Zarządu
Górn Śląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Grzegorz Kwitek

Do wiadomości:
Zarząd Transportu Metropolitalnego, Katowice, ul. Barbary 21A