

Zarządzenie Nr 381/2024

Prezydenta Miasta Włocławek

z dnia 20 września 2024 r.

**w sprawie określenia standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych będących własnością lub zarządzanych przez Gminę Miasto Włocławek, udostępnianych Operatorom i Przewoźnikom.**

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U z 2024 poz. 609 tj) art. 15 ust. 1 pkt. 3 lit a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U z 2023 r poz. 2778 t.j)

**zarządza się co następuje :**

§1. Określa się standardy przystanków komunikacyjnych będących własnością lub zarządzanych przez Gminę Miasto Włocławek, udostępnianych Operatorom i Przewoźnikom, zawarte w Załączniku nr 1 do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Wykonanie Zarządzenia powierza się Dyrektorowi Wydziału Dróg, Transportu Zbiorowego i Energii.

§ 3. Nadzór nad wykonaniem zarządzenia powierza się właściwemu w zakresie nadzoru Zastępcy Prezydenta Miasta Włocławek.

§ 4. Traci moc Zarządzenie Nr 40/2014 Prezydenta Miasta Włocławek z dnia 12 lutego 2014 r w sprawie określenia standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych będących własnością lub zarządzanych przez Gminę Miasto Włocławek, udostępnianych dla Operatora i Przewoźników.

§ 5.1. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

2. Zarządzenie podlega podaniu do publicznej wiadomości poprzez ogłoszenie w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Włocławek.

PREZYDENT MIASTA

*Krzysztof Kukucki*  
Krzysztof Kukucki

RADCA PRAWNY

*Tomasz Paskal*  
Tomasz Paskal  
Tr(W)-213

*17.09.2024*

*Projekt zarządzenia  
od zarządcy  
gminy włocławek*

## UZASADNIENIE

Do zadań Organizatora publicznego transportu zbiorowego należy m.inn zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie : standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych i dworców.

Mając na względzie powyższe opracowane zostały podstawowe wytyczne dla projektowanej infrastruktury publicznego transportu zbiorowego stanowiące załącznik do niniejszego zarządzenia, w których określono jednolity i spójny standard przystanku komunikacji miejskiej we Włocławku.

ZASTĘPCA PREZYDENTA  
  
Jarosław Zdanowski

KIEROWNIK REFERATU  
  
Renata Frydrychowska

DYREKTOR WYDZIAŁU  
  
Paweł Zyzalewicz

Załącznik Nr 1 do Zarządzenia Nr.....381/2024.....

STANDARDY  
DLA INFRASTRUKTURY PUBLICZNEGO TRANSPORTU  
ZBIOROWEGO.

Ujednolicenie wyglądu i parametrów technicznych elementów wyposażenia przystanków, w tym wiat peronowych, które powinno następować sukcesywnie przy okazji prowadzenia prac remontowych i realizacji nowej infrastruktury z zakresu publicznego transportu zbiorowego, ma na celu uporządkowanie elementów małej architektury umieszczanych w przestrzeni publicznej miasta Włocławek.

Obowiązującym kolorem dla lokalizowanych w przestrzeni publicznej miasta Włocławka elementów infrastrukturalnych, takich jak np.: wiaty, kosze na śmieci, jest kolor RAL 7016. W szczególnych przypadkach dopuszcza się stosowanie odmiennej kolorystyki, wynikającej z wprowadzanych indywidualnych rozwiązań lub z uwarunkowań dotyczących oznakowania drogowego (np. bariery U-11 lub ławki wewnątrz wiat w kolorze naturalnym).

W zakresie ochrony interesu osób niepełnosprawnych należy stosować rozwiązania z jednej strony likwidujące bariery architektoniczne, a z drugiej strony poprawiające bezpieczeństwo (i wygodę) poruszania się osób z dysfunkcjami narządów ruchu, słuchu czy wzroku.

Kształtując infrastrukturę przystankową należy mieć na uwadze konieczność kreowania wobec osób mniej sprawnych przestrzeni umożliwiającej ich samodzielne funkcjonowanie, zgodnie z polityką ukierunkowaną na wyzwalamie zasobów własnych poszczególnych jednostek, przy jednoczesnym uwzględnieniu ich potrzeb, zwłaszcza funkcjonalnych. W związku z powyższym opracowywane dokumentacje projektowe należy przedkładać do zaopiniowania przez Powiatową Społeczną Radę ds. Osób Niepełnosprawnych.

W celu zapewnienia obsługi transportowej możliwie wszystkim mieszkańcom, dojeżdżającym do przystanków należy projektować z uwzględnieniem potrzeb zarówno osób z ograniczoną mobilnością, jak również osób z innymi upośledzeniami (wzroku, słuchu itd.), a także z uwzględnieniem potrzeb osób starszych czy rodzin z dziećmi (przede wszystkim osób z wózkami dziecięcymi).

Projektując przystanki dla publicznego transportu zbiorowego oraz ich otoczenie należy mieć także na uwadze aspekt bezpieczeństwa społecznego, który nabiera szczególnego znaczenia w porze nocnej. Wszelkie obiekty inżynierskie (jak np. przejścia podziemne), złe oświetlenie czy wąskie chodniki wpływają na subiektywne poczucie bezpieczeństwa pasażerów i mogą zniechęcać do korzystania z przystanków w ogóle lub na dojeżdżaniu z określonej strony. Istotną rolę w subiektywnym poczuciu bezpieczeństwa społecznego odgrywa też ukształtowanie zieleni oraz lokalizacja i charakter obiektów małej architektury. Oprócz stosowania monitoringu wizyjnego na peronach publicznego transportu zbiorowego, skutecznym sposobem zwiększania poczucia bezpieczeństwa jest przede wszystkim dobre oświetlenie oraz transparentność miejsca (m.in. brak pełnych wygradzeń czy zieleni niskiej zasłaniającej widoczność peronów itp.).

W przypadku projektowania pętli publicznego transportu zbiorowego czy dworców miejskich każdorazowo należy wystąpić do UM Włocławek o wytyczne dla danej lokalizacji i szczegółowe warunki techniczne.

## Część I

### Wytyczne dotyczące przystanków publicznego transportu zbiorowego

1. Przystanki należy projektować jako: zintegrowane z chodnikiem (wówczas nie należy oddzielać strefy peronowej od strefy ciągu pieszego barierami, ani żadnym innym wygrozdzeniem), wyspowe (wówczas należy dążyć, aby dojścia z chodników na perony były po obu ich końcach, a perony należy bezwzględnie oddzielić od jezdni tzw. błotochronem), wyklucza się wsiadanie pasażerów do pojazdów publicznego transportu zbiorowego z poziomu jezdni

2. Minimalna długość krawędzi peronowej dla przystanków autobusowych wynosi 20,0 m (odcinek prosty w zatoce autobusowej, mierzony od końców wszelkich zaokrągłeń krawężników, powinien również wynosić 20,0 m). Zatoki autobusowe należy wykonywać o parametrach nie mniejszych niż te, które zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

3. Należy projektować możliwie szerokie platformy przystankowe; preferowana szerokość = 3,0 ~ 5,0 m (w zależności od wielkości i natężenia potoków pasażerskich).

Dla peronów autobusowych, przy zastosowaniu krawędzi peronowej typu „TA” (czyli krawężników o specjalnie ukształtowanym licu, umożliwiającym bezpieczne podjechanie autobusu do samej krawędzi peronowej, przy jednoczesnym zastosowaniu równej i gładkiej powierzchni płaszczyzny czołowej, chroniącej koła podjeżdżających autobusów i redukującej zużycie opon) wysokość platformy przystankowej powinna wynosić również 18,0 cm.

Krawężnik „TA” winien być wykonany z elementów prefabrykowanych stanowiących rozwiązanie systemowe, uwzględniające krawężniki przejściowe, specjalnie wyprofilowane w celu łagodnego połączenia elementów zwykłego krawężnika z krawędzią peronową typu „TA”. Górna powierzchnia krawężników winna zapewniać maksymalną odporność na poślizgnięcie.

4. Do wykonania krawędzi platform przystankowych należy zastosować krawężniki wykonane z betonu z dodatkami polimerów lub granitowe, wzdłuż których na długości całej krawędzi peronowej, w odległości 0,80 m należy umieścić fakturę ostrzegawczą o szerokości 0,30 ~ 0,40 m (z wypustkami), wykonaną z prefabrykowanych płyt betonowych, litych, barwionych na żółto w całej swojej objętości.

5. Na wszystkich dojściach do przystanków jak i nawierzchniach peronów oraz w obrębie węzłów przesiadkowych (w tym na platformach przystankowych) powinno się stosować reliefowe powierzchnie prowadzące (o fakturze kierunkowej) oraz ostrzegawcze (powierzchnie wypukłe), które dzięki czytelnemu

i logicznemu wyznaczeniu głównych tras komunikacyjnych są bardzo pomocne dla osób niewidomych i niedowidzących w codziennej komunikacji pieszej.

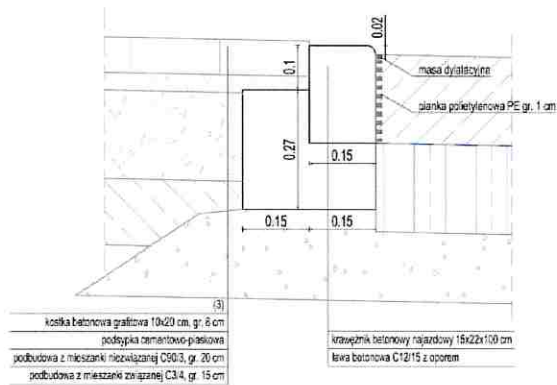
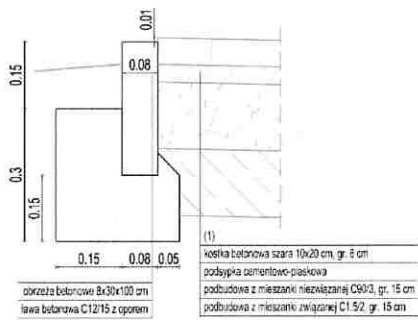
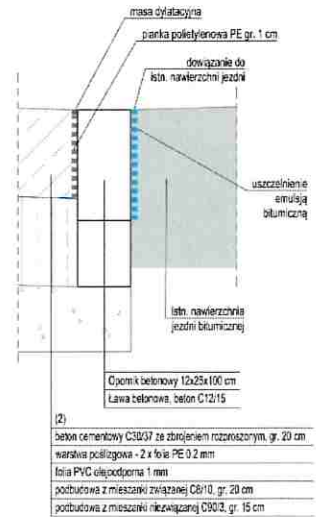
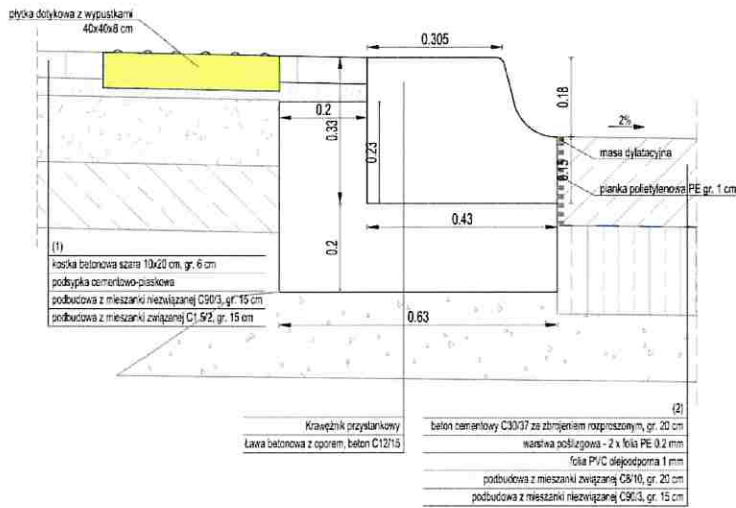
Na peronach powierzchnie kierunkowe winny być umieszczane wzdłuż powierzchni wypukłych na długości krawędzi peronowej, a także doprowadzać do tablic Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP). W zakresie ww. elementów należy stosować płyty betonowe prefabrykowane, lite barwy żółtej w całej objętości. W uzasadnionych przypadkach (lokalizacjach) dopuszcza się odstępianie od stosowania płyt kierunkowych (każdorazowo do uzgodnienia z UM Włocławek i Powiatową Spółeczną Radą ds. Osób Niepełnosprawnych).

6. Preferowanym rozwiązaniem w zakresie posadzek chodników i nawierzchni peronowych są płyty betonowe o wymiarach 33 cm x 33 cm. Dopuszcza się odstępstwa od ww. wytycznych, po akceptacji UM Włocławek.

7. Wszelkie elementy małej architektury (wiaty, tablice, kosze na śmieci, ławki itp.) powinno się rozmieszczać na peronach tak, aby poruszanie się po przystankach było jak najbardziej płynne, bezpieczne i komfortowe, przede wszystkim dla osób niepełnosprawnych. Wytyczne dotyczące konstrukcji wiat oraz pozostałych elementów wyposażenia peronów opisano w części II niniejszego opracowania.

8. Należy projektować odpowiednią kanalizację kablową dla podłączenia energii elektrycznej do przystanków, zabezpieczając jednocześnie możliwość podłączania dodatkowych urządzeń w przyszłości (np. biletomatów, tzw. infokiosków czy innych elementów informacyjnych).

9. Na wskazanych przez UM Włocławek przystankach publicznego transportu zbiorowego należy projektować tablice SDIP, których konstrukcja i parametry techniczne winny być bezwzględnie zgodne z już funkcjonującymi tablicami na terenie miasta. Projektant, przed przystąpieniem do opracowywania dokumentacji technicznej, jest zobowiązany uzyskać szczegółowe wytyczne dotyczące ww. systemu od właściwych komórek merytorycznych : UM Włocławek ds. publicznego transportu zbiorowego, Miejskiego Zarządu Infrastruktury Drogowej i Transportu.





## Część II

### Wytyczne dotyczące wyposażenia przystanków publicznego transportu zbiorowego

Na terenie miasta rozróżnia się następujące typy przystanków:

Typ A – przystanki o dużej przepustowości

Typ B – przystanki o średniej przepustowości

Typ C – przystanki o niskiej przepustowości

#### WIATY

Wiaty peronowe powinny być lokalizowane możliwie jak najbliżej zewnętrznej krawędzi platformy przystankowej (najdalej wysunięta krawędź wiaty winna być w linii wygradzenia peronu), tak, aby pozostawić jak najszerszą przestrzeń między wiatą a przednią krawędzią peronową. Minimalna szerokość platformy przystankowej, mierzona pomiędzy krawędzią peronową a najdalej wysuniętym elementem konstrukcji wiaty (nie dotyczy zadaszenia), powinna wynosić minimum 1,50 m (przystanki autobusowe). Na szczególnie wąskich peronach należy stosować wiaty bez ścian bocznych, z samym zadaszeniem (tzw. wiaty wspornikowe). Ilość i długość wiat należy każdorazowo uzgodnić z UM Włocławek. Wszędzie tam gdzie jest to możliwe należy przewidzieć podłączenie wiaty do monitoringu miejskiego i jej oświetlenie.



### Konstrukcja wiat – typ A:

- należy stosować materiały bezpieczne i lekkie;
- należy używać konstrukcji aluminiowej lub stalowej o podwyższonej odporności na korozję (stal ocynkowana ogniowo), połączonej ze szkłem bezpiecznym (szkło hartowane lub tożsame grubości minimum 8,0 mm); należy stosować kolor infrastruktury w wybarwieniu RAL 7016;
- należy stosować wiaty z własnym oświetleniem typu LED (barwa ciepła biała, pomiędzy 2700 ~ 3000 K, o natężeniu minimum 200 lx);
- należy stosować prosty, pełny dach; dach w rzucie z góry winien być pozbawiony ostrych kątów (połączenie ścian zamknięte łukiem); średnica okręgu, na której opisany jest łuk dachu wiaty wynosi 35,0 cm ( $r = 17,50$  cm); dolna krawędź dachu (i wszystkie elementy znajdujące się w jej świetle) winna znajdować się na wysokości minimum 2,40 m od powierzchni peronu (chodnika), ale nie większej niż 2,50 m, natomiast wysokość atyki winna wynosić 20,0 cm; na atyce od strony frontowej, w środkowej jej części, należy zastosować napis z nazwą przystanku, wg obowiązującego standardu do uzgodnienia z UM Włocławek na etapie wykonawstwa (wysokość wielkiej litery winna wynosić 10,0 cm); napis należy wkomponować w płaszczyznę atyki (zabrania się lokalizacji dodatkowych elementów poza obrysem frontu atyki), natomiast pole przeznaczone pod napis (nazwę przystanku) winno mieć kształt prostokąta o podstawie = 2,0 m i boku = 14,0 cm; napis z nazwą przystanku należy umieszczać w środkowej części ww. pola, jako folię samoprzylepną o tle w kolorze RAL 7016 (folia kryjąca, nietransparentna) i białymi literami przeziernymi, dobrze widocznymi zarówno przy oświetleniu nocnym jak i w dzień; na atyce od strony boków wiaty, winna znajdować się numeracja linii publicznego transportu zbiorowego, wielkość (średnica) kółek oraz długość boków kwadratów z numerami linii odpowiada wysokości wielkiej litery napisu z nazwą przystanku na froncie atyki wiaty i wynosi 10,0 cm;
- należy stosować konstrukcje modułowe (segmentowe), o szerokości każdego z modułu (również bocznych, chyba, że z uwagi na zbyt wąski peron stosuje się wiaty o węższych ścianach bocznych lub wspornikowe) wynoszącej standardowo około 1,40 m (należy stosować wiaty nie krótsze niż 4- segmentowe – każdorazowo do uzgodnienia z UM Włocławek);
- dach wiaty winien być szerszy i wystawać poza część frontową i tylną wiaty, a jego szerokość winna wynosić między 1,90 m a 2,0 m (nie dotyczy wiat o węższych ścianach bocznych lub

wspornikowych, w których z uwagi na uwarunkowania konstrukcyjne dopuszcza się zawężenie szerokości dachu wiaty w stosunku do określonego standardu);

- podstawy kolumn winny być wykończone kolnierzem z blachy stalowej, kwasoodpornej (do wysokości dolnej krawędzi szyby);
- dwustronne znaki drogowe D-15 należy umieszczać na dachu wiaty, na słupku będącym optycznym przedłużeniem elementów konstrukcyjnych (dopuszcza się inny, estetyczny sposób montażu zaproponowany przez wykonawcę, po akceptacji UM);
- podświetlany, dwustronny panel reklamowy należy lokalizować na ścianie tylnej lub szybie wiaty (od strony odjazdowej); w zależności od ilości paneli („pleców”) powierzchnie reklamowe nie powinny zajmować więcej niż 25% powierzchni ściany tylnej wiaty;
- w każdej wiacie należy przewidzieć gablotę informacyjną UM Włocławek na rozkład jazdy i informację pasażerską, która winna być mocowana do ramy wiaty na wysokości 1,10 m od powierzchni peronu; dostęp do gabloty powinien być zabezpieczony dwoma zamkami (u góry i u dołu gabloty) na klucz (jeden wzór klucza dla całego miasta) – do uzgodnienia z UM Włocławek na etapie wykonawstwa wiaty; zawiasy w gablocie powinny być zamieszczone z boku gabloty (umożliwiając otwarcie drzwi na bok), po stronie panelu reklamowego, natomiast zamki od strony ławek; gablota informacyjna winna mieć zabezpieczenie przed jej otwarciem powyżej kąta 100° oraz być podświetlona światłem typu LED, umożliwiającym swobodne odczytanie zamieszczonych informacji; wewnątrz gabloty, na całej powierzchni jej ściany tylnej, należy umieścić wkład „mleczny”, nieprzeźroczysty, na którym należy umieścić przeźroczyste (transparentne) kieszonki na poszczególne wydruki — układ i wymiary gablot oraz kieszonek na wkładach wewnętrznych należy każdorazowo uzgodnić z UM Włocławek na etapie wykonawstwa; na górze wkładu do gabloty należy zaprojektować dodatkowy panel (w formie naklejki), wysokości 10,0 cm, z nazwą przystanku: wysokość wielkiej litery wynosi 6,0 cm na grafitowym tle – RAL 7016); panel z dodatkową nazwą przystanku należy umieścić wewnątrz gabloty (zabrania się lokalizacji dodatkowych elementów poza obrysem gabloty);
- wewnątrz wiat należy stosować ławki o konstrukcji nośnej ze stali ocynkowanej malowanej proszkowo w kolorze RAL 7016 i siedziskiem drewnianym o głębokości 45,0 cm, przepuszczającym wodę, umieszczonym na wysokości 47,0 -50,0 cm od powierzchni peronu, z oparciem oraz podłokietnikami na skrajach ławki o wysokości 20,0 cm; montaż ławki do podłoża należy przewidzieć w sposób „niewidoczny” (ławki nie mogą być mocowane do konstrukcji wiaty, ani umieszczane bezpośrednio pod gablotą informacyjną);

- na szybach wiat należy zastosować pas ostrzegawczy koloru białego (efekt „szronionego szkła”), o wysokości 10,0 cm, który należy umieszczać na wysokości 1,0 m od powierzchni peronu (chodnika).

#### **Konstrukcja wiat – typ B i C:**

- należy stosować materiały bezpieczne i lekkie; należy używać konstrukcji stalowej o podwyższonej odporności na korozję (stal ocynkowana ogniowo), połączonej ze szkłem bezpiecznym (szkło hartowane lub tożsame grubości minimum 8,0 mm);
- należy stosować kolor infrastruktury w miejskim wybarwieniu RAL 7016; należy stosować wiaty z własnym oświetleniem typu LED (barwa ciepła biała, pomiędzy 2700 ~ 3000 K, o natężeniu minimum 200 lx); dopuszcza się stosowanie wiat bez oświetlenia (każdorazowo do uzgodnienia z UM Włocławek );
- należy stosować prosty, pełny dach; dach w rzucie z góry winien być pozbawiony ostrych kątów (połączenie ścian zamknięte łukiem); średnica okręgu, na której opisany jest łuk dachu wiaty wynosi 35,0 cm ( $r = 17,50$  cm); dolna krawędź dachu (i wszystkie elementy znajdujące się w jej świetle) winny znajdować się na wysokości minimum 2,40 m od powierzchni peronu (chodnika), ale nie większej niż 2,50 m, natomiast wysokość atyki winna wynosić 20,0 cm; na atyce od strony frontowej, w środkowej jej części, należy zastosować napis z nazwą przystanku, – do uzgodnienia z UM Włocławek na etapie wykonawstwa (wysokość wielkiej litery winna wynosić 10,0 cm); napis należy wkomponować w płaszczyznę atyki (zabrania się lokalizacji dodatkowych elementów poza obrysem frontu atyki), natomiast pole przeznaczone pod napis (nazwę przystanku) winno mieć kształt prostokąta (w całości równomiernie podświetlonego) o podstawie = 2,0 m i boku = 14,0 cm; napis z nazwą przystanku należy umieszczać w środkowej części ww. pola, jako folię samoprzylepną o tle w kolorze RAL 7016 (folia kryjąca, nietransparentna) i białymi literami przeziernymi, dobrze widocznymi zarówno przy oświetleniu nocnym jak i w dzień; dopuszcza się stosowanie wiat bez oświetlenia (do uzgodnienia z UM Włocławek ) – wówczas napis należy wykonać w technologii odblaskowej; na atyce od strony boków wiaty, winna znajdować się numeracja linii publicznego transportu zbiorowego, wielkość (średnica) kółek oraz długość boków kwadratów z numerami linii odpowiada wysokości wielkiej litery napisu z nazwą przystanku na froncie atyki wiaty i wynosi 10,0 cm
- należy stosować konstrukcje modułowe (segmentowe), o szerokości każdego z modułu (również bocznych, chyba, że z uwagi na zbyt wąski peron stosuje się wiaty o węższych ścianach bocznych lub wspornikowe) wynoszącej standardowo około 1,40 m – 1,50 m (należy stosować wiaty odpowiednio: typ B – nie krótsze niż 3-segmentowe, oraz typ C – 2-segmentowe – każdorazowo do uzgodnienia z UM Włocławek); dach wiaty winien być szerszy i wystawać poza

część frontową i tylną wiaty, a jego szerokość winna wynosić między 1,90 m a 2,0 m (nie dotyczy wiat o węższych ścianach bocznych lub wspornikowych);

- podstawy kolumn winny być wykończone kołnierzem z blachy stalowej, kwasoodpornej (do wysokości dolnej krawędzi blachy); dwustronne znaki drogowe D-15 należy umieszczać na dachu wiaty, na słupku będącym optycznym przedłużeniem elementów konstrukcyjnych (dopuszcza się inny, estetyczny sposób montażu zaproponowany przez wykonawcę, po akceptacji UM).

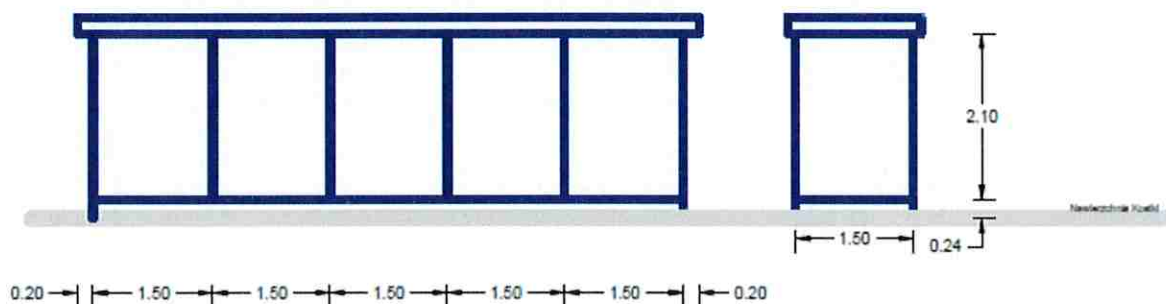
typ B: podświetlane, dwustronne panele reklamowe należy lokalizować tylko na ścianie odjazdowej każdej z wiat lub tylnej w zależności od ilości paneli („pleców”) powierzchnie reklamowe nie powinny zajmować więcej niż 25% powierzchni ściany tylnej wiaty; w wiatkach bez oświetlenia rezygnuje się z umieszczania paneli reklamowych (do uzgodnienia z UM Włocławek );

typ C: nie należy stosować paneli reklamowych;

- w każdej wiacie należy przewidzieć gablotę informacyjną UM Włocławek na rozkład jazdy i informację pasażerską, która winna być mocowana do ramy wiaty na wysokości 1,10 m od powierzchni peronu; dostęp do gabloty powinien być zabezpieczony dwoma zamkami (u góry i u dołu gabloty) na klucz (jeden wzór klucza dla całego miasta) – do uzgodnienia z UM Włocławek na etapie wykonawstwa wiaty; zawiasy w gablocie powinny być zamieszczone z boku gabloty (umożliwiając otwarcie drzwi na bok), po stronie panelu reklamowego, natomiast zamki od strony ławek; gablotka informacyjna winna mieć zabezpieczenie przed jej otwarciem powyżej kąta 100° oraz być podświetlona światłem typu LED, umożliwiającym swobodne odczytanie zamieszczonych informacji; wewnątrz gabloty, na całej powierzchni jej ściany tylnej, należy umieścić wkład „mleczny”, nieprzeźroczysty, na którym należy umieścić przeźroczyste (transparentne) kieszonki na poszczególne wydruki — układ i wymiary gablot oraz kieszonek na wkładach wewnętrznych należy każdorazowo uzgodnić z UM Włocławek na etapie wykonawstwa; na górze wkładu do gabloty należy zaprojektować dodatkowy panel (w formie naklejki), wysokości 10,0 cm, z nazwą przystanku: wysokość wielkiej litery wynosi 6,0 cm, treść i forma jest analogiczna do napisu z nazwą przystanku panel z dodatkową nazwą przystanku należy umieścić wewnątrz gabloty (zabrania się lokalizacji dodatkowych elementów poza obrysem gabloty);
- wewnątrz wiat należy stosować ławki o konstrukcji nośnej ze stali ocynkowanej malowanej proszkowo w kolorze RAL 7016 i siedziskiem drewnianym o głębokości 45,0 cm, przepuszczającym, umieszczonym na wysokości 47,0- 50,0 cm od powierzchni peronu, z oparciem oraz podłokietnikami na skrajach ławki o wysokości 20,0 cm; montaż ławki do podłoża

należy przewidzieć w sposób „niewidoczny” (ławki nie mogą być mocowane do konstrukcji wiaty, ani umieszczane bezpośrednio pod gablą informacyjną).

Na przystankach typu B i C należy stosować wiaty z mniejszymi powierzchniami szklanymi (typ B lub C – z panelem reklamowym lub bez – do uzgodnienia z UM Włocławek ), dopuszcza się po uzgodnieniu z UM Włocławek stosowanie konstrukcji, których od dołu, do 1/3 wysokości stosuje się blachę grubości minimum 1,5 mm w kolorze RAL 7016. Dla tego typu przystanków dopuszcza się stosowanie wiat bez oświetlenia (każdorazowo do uzgodnienia z UM Włocławek ).



Rysunek wiaty

## ZIELEŃ

Przy wiatkach należy dodatkowo stosować nasadzenia roślin, ze względu na ich pozytywne oddziaływanie na mikroklimat. Tylne ściany powinny być pokryte ulistnionymi przez cały rok lub kwitnącymi pnączami (np. bluszcz w przypadku miejsc nienasłonecznionych, wiciokrzew Henry'ego w nasłonecznionych – utrzymujące liście w zimie, rdest Auberta i wiciokrzew przewiercień), zasadzonymi w gruncie a w przypadku braku możliwości sadzenia w gruncie należy posadzić pnącza w skrzyni retencyjno-infiltracyjnej, zapewniającej zasilanie roślin w wodę i chroniącej je przed mrozem, wyposażoną w dodatkowe elementy odprowadzające nadmiar wody. Celem stworzenia pasa roślinności na zielonych ścianach można go wesprzeć konstrukcją opartą na kształtownikach ze stali nierdzewnej z oplecionymi linkami stalowymi. Może być on zaprojektowany z gatunków roślin takich jak trzmielina, rozchodniki, owsica wieczniezielona, lawenda. Przy każdym przystanku należy projektować nasadzenia drzew, proponowane gatunki: klon czerwony w odmianach kolumnowych lub kulistych, wiśnia piłkowana Amonogawa, jabłoń ozdobna w odmianach z wąską koroną. W przypadku dostatecznej powierzchni i zapewnienia braku kolizji rozrastających się koron ze skrajnią można stosować inne odmiany tych gatunków. Drzewa winny być sadzone z zastosowaniem krat ochronnych, które zapewniają dopływ do korzeni drzew wód opadowych, wszędzie tam, gdzie jest to utrudnione.



fot. trzymielina



fot. rozchodnik



fot. owsica wieczniezielona



fot. lawenda



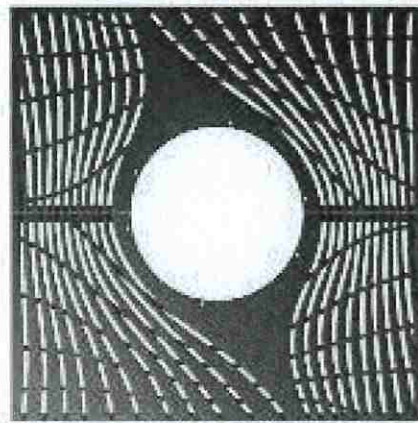
fot. jabłoń ozdobna



fot. jabłoń ozdobna



fot. klon kolumnowy



fot. krata ochronna na nasadzenia drzew



fot. zielony przystanek



## **ŁAWKI:**

Na przystankach gdzie nie jest możliwe bądź celowe ustawienie wiat należy lokalizować ławki przystankowe o parametrach :

- wysokość ławki: ok. 450 mm – 500 mm
- długość ławki: ok. 1700 mm
- wysokość siedziska: ok. 450 mm – 500 mm
- głębokość siedziska: ok. 400 mm – 450 mm
- szczepki z drewna iglastego - świerk skandynawski
- szczepki ławki: szer. ok. 80 mm, gr. ok. 38 mm, dł. ok. 1800 mm
- szczepki malowane lakierobejcą teak: PN -EN 927 -I: 2000
- sposób montażu: do podłoża lub do zabetonowania
- stopa ławki malowana na kolor RAL 7016

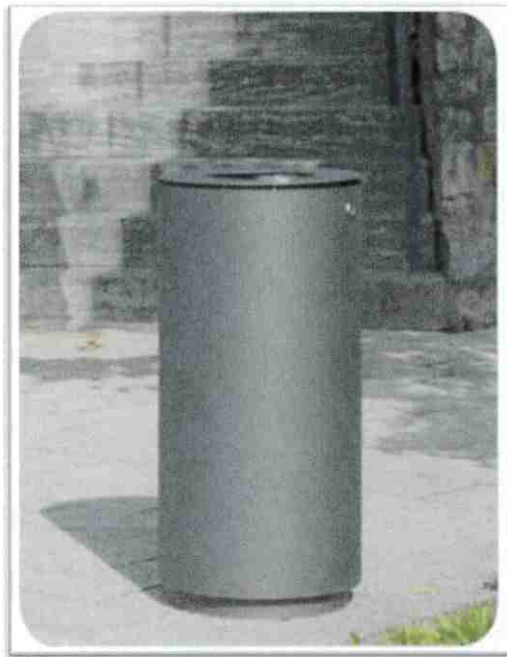


## **KOSZE NA ŚMIECI :**

Na przystankach kosze winny być wkomponowane w kolorystykę przystanku i spełniać poniższe normy:

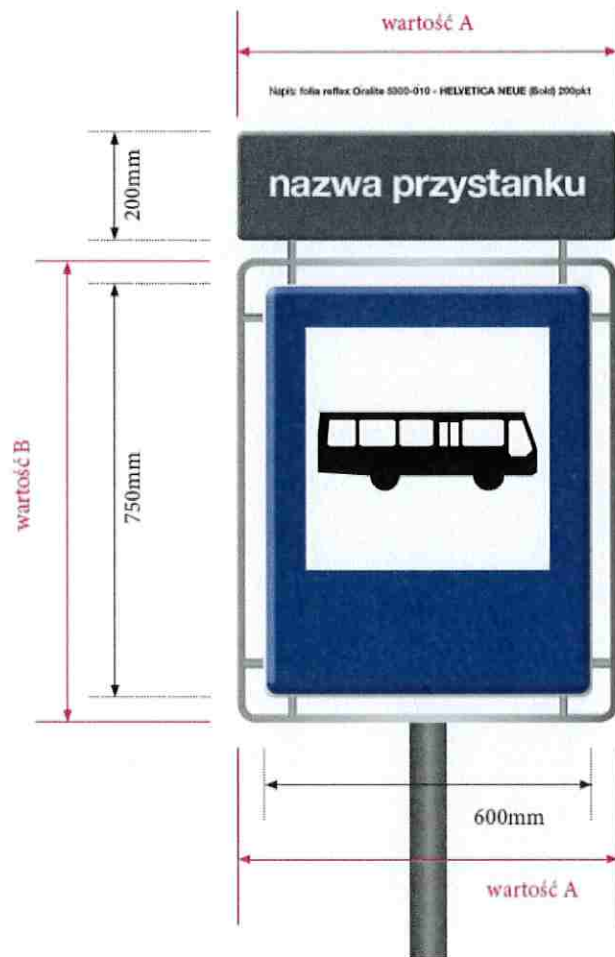
- Kolor RAL 7016
- pojemność 60l
- Rama - stal ocynkowana malowana proszkowo
- Obudowa- stal ocynkowana malowana proszkowo min.-1,5 mm

- Konstrukcja – stal nierdzewna
- Wkład z blachy ocynkowanej



### ZNAK D-15

Na przystankach, na których nie montuje się wiaty (np. perony tylko dla wysiadających w obrębie pętli, przystanki „na żądanie”, „typu B lub C) należy stosować dwustronne znaki D-15 z dwustronną tablicą z nazwą przystanku, wykonaną z blachy ocynkowanej, przymocowaną do obramowania konstrukcyjnego znaku (zgodnie z poniższym rysunkiem poglądowym). Tablica powinna posiadać zaokrąglone narożniki ( $r = 1,20$  cm), a jej długość powinna odpowiadać wymiarem obramowaniu konstrukcyjnemu znaku. Napis z nazwą przystanku należy wykonać wg obowiązującego standardu, w formie naklejki dopasowanej wymiarem do wielkości tablicy: białe litery – na grafitowym tle – RAL 7016. Rozmiar frontów to 200 pkt przy interlinii 200 pkt (dopuszcza się zastosowanie tablic o wysokości  $h = 22,0$  cm i  $h = 24,0$  cm dla nazw wielocłonowych). Tekst należy równać do strony lewej z zachowaniem odstępu od krawędzi tablicy równym dużej literze „O”, zgodnie z poniższym schematem. Nazwy przystanków należy każdorazowo uzgadniać z UM Włocławek. Na słupku winna być zamontowana gabłota na rozkłady jazdy

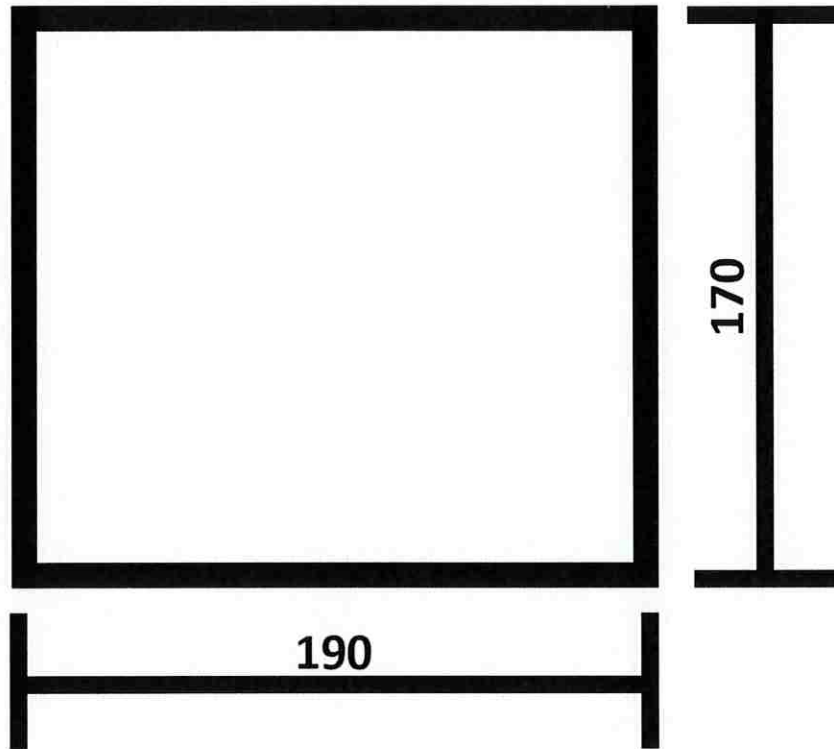


fot. słupek z gablotą



fot. pylon

Przykładowe tabliczki rozkładowe – obowiązujące wymiary



Przykładowy wygląd rozkładu jazdy

4

Organizator publicznego transportu zbiorowego: Gmina M. Włocławek, Zielony Rynek 11/13

Przystanek: **Promienna (Pętla) 01**

Kierunek: **Łęg 01**

*Promienna (Pętla) 01*  
 *Dworzec "Zamczek" 01*  
 *Budowlanych 01*  
 *KESEM 01*  
 *Urząd Pracy 01*  
 *Centrum Prasarskie Dworzec PKP 01*  
 *Polskiej Organizacji Wojskowej 01*  
 *Św. Antoniego 01*  
 *Chmielna 01*  
 *Ogólna 01*  
 *Zespół Szkół Chemicznych 01*  
 *Centrum Kultury Browar B 02*  
 *Okężna 01*  
 *Caluźszowa 02*  
 *Teligi 02*  
 *WORD 02*  
 *Gabeń 02*  
 *Duninowska 02*  
 *Płocka (bloki) 02*  
 *Zakład Usługociężar Spółdzielni 02*  
 *Port Rzeczny 02 nr3*  
 *Graniczna 02 nr3*  
 **Łęg 01**

Dni robocze								
04:56	05:16	05:36	06:06	06:32	07:04	07:27S	07:30D	07:59
08:59	09:59	10:59	11:59	12:39	12:59	13:34	14:04	14:34
15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:58	18:59	20:00	21:00
22:20								
Soboty								
05:00	06:00	07:00	08:00	08:58	09:58	10:58	11:58	12:58
13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:59	19:58	21:00	22:00
Niedziele i święta								
05:00	06:00	07:00	07:30	08:30	09:30	10:28	11:28	12:28
12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:59	19:58	21:00
22:00								

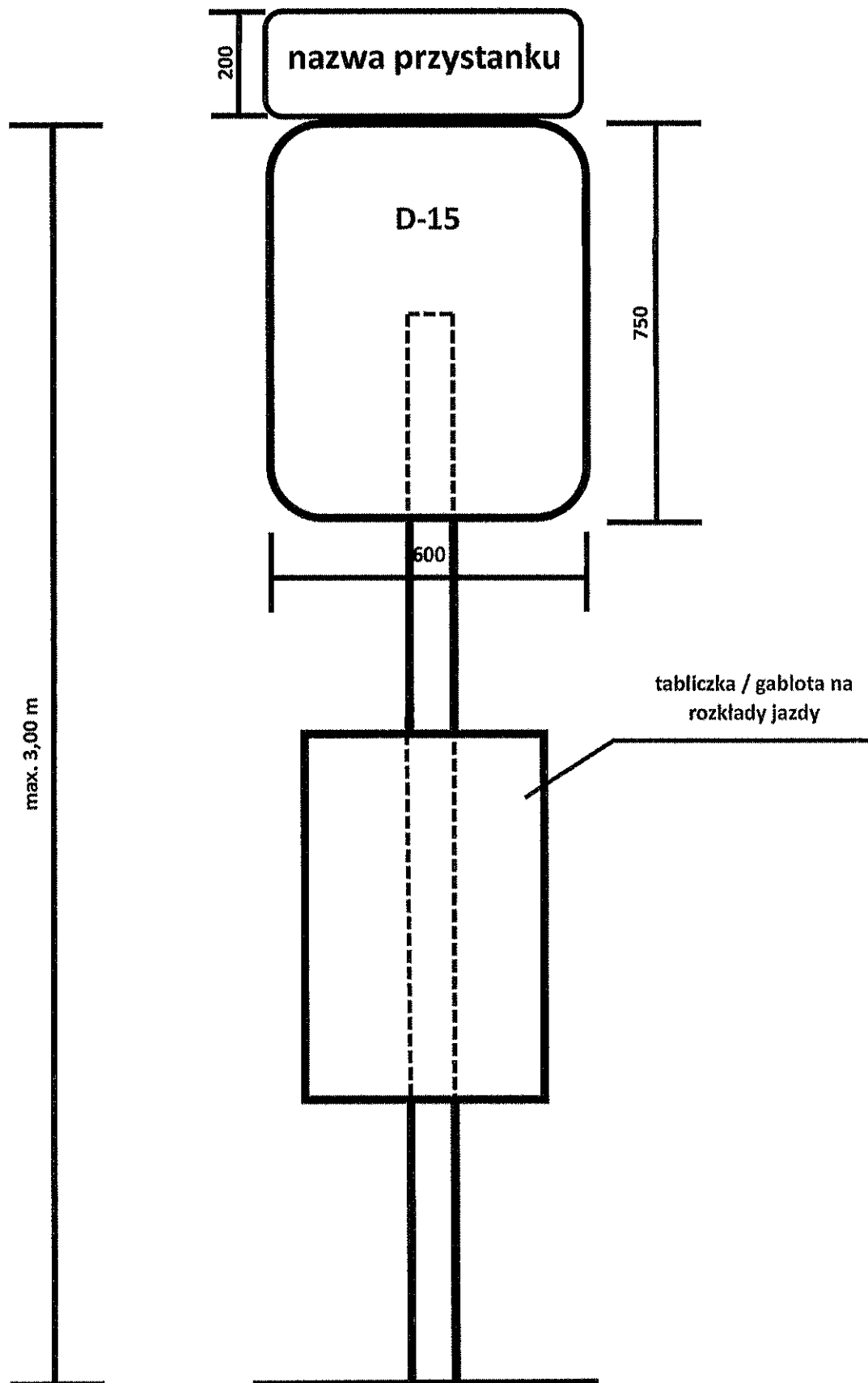
S - kursuje w okresie szkolnym jako linia 4S przez: Z.S.Chemicznych, Browar

D - kursuje poza okresem szkolnym

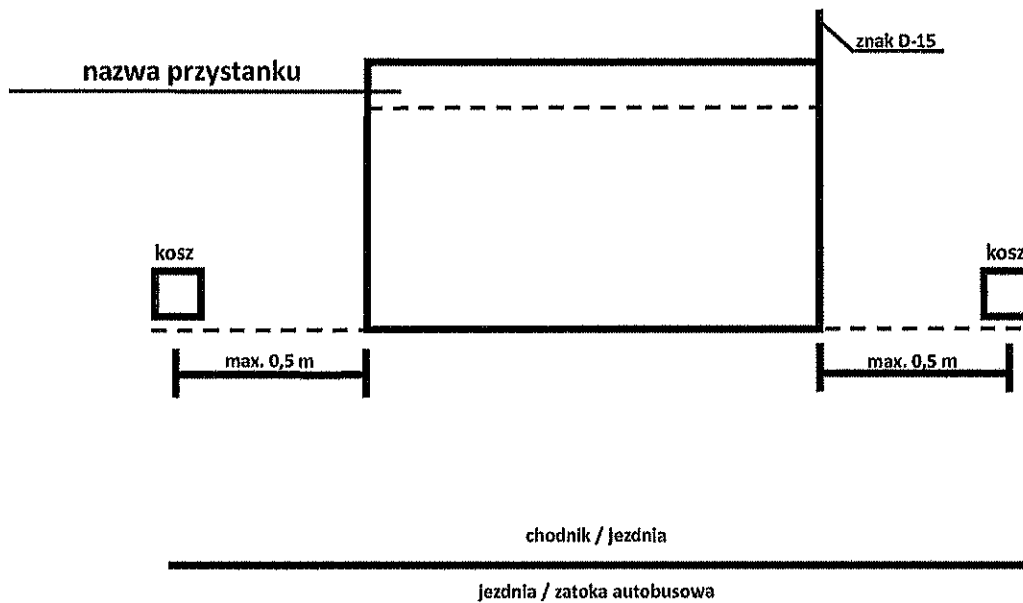
Na linii nr 4 kursują autobusy przystosowane do osób niepełnosprawnych

Dopuszczalne odchylenie:  
+/- 2 minuty

Rozmieszczenie na słupku tabliczki / gabloty z rozkładami jazdy

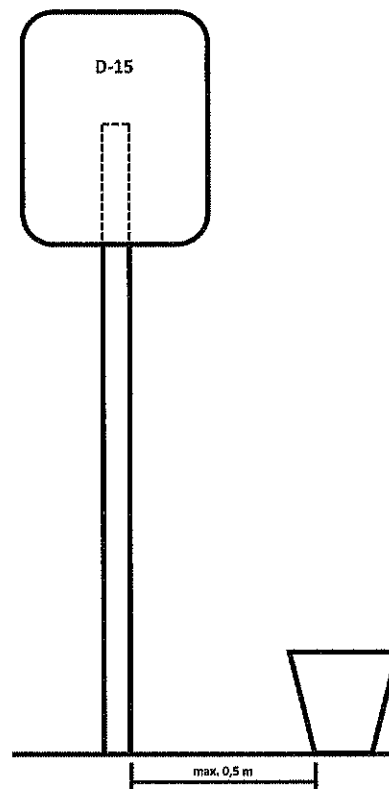


## Rozmieszczenie słupków i koszy na odpady na przystankach wyposażonych w wiaty przystankowe



Rozkłady jazdy powinny zostać umieszczone w gablocie znajdującej się wewnątrz wiaty przystankowej. Kosz przystankowy winien być umieszczony max. w odległości 0,5 m od wiaty przystankowej.

## Rozmieszczenie koszy na śmieci na przystankach wyposażonych wyłącznie w słupek przystankowy



### **Część III:**

#### **Wytyczne dotyczące infrastruktury towarzyszącej i tymczasowej organizacji ruchu**

Należy projektować, w oparciu o wytyczne Straży Miejskiej, system monitoringu wizyjnego.

W obszarze inwestycji należy budować kanalizację teletechniczną z dwóch rur RHDPE Ø100/6, z których każda będzie umożliwiała wybudowanie kanalizacji wtórnej z rur 2xHDPE Ø40/3,7. Zastosowanie rur Ø40 jest zgodne z normami i możliwe dzięki osłaniającemu działaniu rury Ø110. Rury Ø110 powinny być ułożone w jednej warstwie połączonych przekładkami dystansowymi z tworzywa sztucznego. W miejscach szczególnie narażonych na obciążenia należy ułożyć rury przeciskowe Ø110 metodą przecisku sterowanego.

Na całej projektowanej trasie infrastruktury należy przewidzieć odpowiednią ilość studni kablowych, które umożliwią umieszczenie w nich wyposażenia linii kablowych i zapasów kablowych. Należy projektować studnie o rozmiarach minimum SKR-2. Wszystkie studnie kablowe powinny być zabezpieczone pokrywami PIOCH wyposażonymi w kłódki typu Abloy, zgodne z wzorem klucza systemowego użytkowanego przez WZKiB. Wietrzniki pokryw studni kablowych winny posiadać logo Urzędu Miasta Włocławka.

W przypadku zaprojektowania rurociągu kablowego o przekroju 2 x 110 mm należy wzdłuż całej jego trasy zaprojektować doziemny kabel sygnalizacyjny o pojemności minimum dwóch czwórek kablowych układany bezpośrednio przy rurociągu. Zakończenie kabla sygnalizacyjnego powinno być wykonane w hermetycznej puszcze w studni kablowej.

Na obszarach zielonych należy stosować zasobniki lub studnie nie mniejsze niż SKR-2. W obszarach ścisłej zabudowy komunikacyjnej (np. platformy przystankowe) należy stosować studnie SKR-2. Na całej trasie kabel telekomunikacyjny należy zaciągać w pierwszy otwór Ø40, drugi otwór pozostaje dla sygnalizacji i monitoringu, trzeci dla systemu zasilania. Jeden otwór rurociągu zawsze pozostaje wolny i jest otworem zapasowym w przypadku awarii kabla.

Projekty tymczasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia robót budowlanych należy opracowywać ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i opiniować z właściwymi interesariuszami.

W okresie prowadzenia robót budowlanych dla ruchu pieszych należy wytyczać trasę wolną od przeszkód, czyli elementów niosących ryzyko potknięcia się, upadku lub zderzenia, z uwzględnieniem osób z dysfunkcją narządu wzroku i ruchu, koniecznie z odpowiednimi oznaczeniami ciągu ruchu.

W przypadku różnic wysokości w terenie sugeruje się montaż pochylni zamiast wysokich krawężników lub schodów:

- wyznaczona trasa musi być utwardzona i wykonana z chropowatej powierzchni zabezpieczającej przed poślizgnięciem (także w niekorzystnych warunkach atmosferycznych);
- wszelkie rampy, kładki, obejścia muszą utrzymać ciężar minimum 250 kg; należy także zabezpieczyć konstrukcję krawędzią bezpieczeństwa o wysokości minimum 0,1 m;
- konstrukcje zamontowane nad wykopami należy wyposażyć w poręcze oraz cokoly (zaleca się montaż poręczy w odległości minimum 45 mm od ściany, z pochwytem o średnicy 30 ~ 40 mm; poręcz należy mocować od dołu);
- zalecana szerokości chodnika dostępnego dla pieszych wynosi minimum 1,8 m;
- maksymalna różnica wysokości pomiędzy chodnikiem dla pieszych a kładką lub innym elementem służącym obejściu robót powinna wynosić nie więcej niż 0,02 m;
- należy zadbać o stabilność wszelkich elementów rozdzielających miejsce robót od chodnika czy drogi; jednym z elementów rozdzielających powinny być deski zamontowane na wysokości 0,2 m od powierzchni podłoża o szerokości 0,1 m, służące również jako krawędź, wzdłuż której będą poruszać się osoby niewidome.

W przypadku stosowania zapory drogowej, powinna ona mierzyć od dołu od 0,9 m do 1,1 m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do górnej krawędzi.

Zalecana wysokość dla znaków drogowych wynosi 2,2 m od powierzchni chodnika; jeżeli ze względów technicznych nie można umieścić znaku na takiej wysokości, znak można zamontować w odległości 1,0 m licząc od powierzchni chodnika do dolnej krawędzi znaku ale poza skrajnią ruchu pieszego.

W przypadku, gdy prace drogowe znajdują się także na obszarze miejsc parkingowych, z których korzystać mogą osoby z niepełnosprawnościami, należy wskazać nowe miejsce parkingowe dla osób niepełnosprawnych możliwie jak najbliżej zajętego miejsca.