



STOWARZYSZENIE  
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU  
METROPOLITALNEGO



# Standardy oznakowania i wykonania parkingów P&R i B&R oraz wybranych elementów małej architektury przystankowej na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego



STOWARZYSZENIE  
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU  
METROPOLITALNEGO

Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020



## ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

### WSTĘP

- 1.1 Podstawa prawna
- 1.2 Cel opracowania
- 1.3 Dokumenty wyjściowe
- 1.4 Podstawowe pojęcia i skróty ujęte w opracowaniu
- 1.5 Szczeciński Obszar Metropolitalny
- 1.6 System transportu publicznego

1

### PLANOWANIE

- 2.1 Zasady ogólne przy planowaniu węzłów przesiadkowych i przystanków transportu publicznego
- 2.2 Kategorie węzłów przesiadkowych i ich wyposażenie

2

### ZALECENIA TECHNICZNE

- 3.1 Perony kolejowe
- 3.2 Przystanki komunikacji miejskiej
- 3.3 Parkingi Park & Ride
- 3.4 Parkingi Bike & Ride
- 3.5 Parkingi Kiss & Ride
- 3.6 Postoje TAXI
- 3.7 Dostępność infrastruktury dla osób o ograniczonej mobilności i niedowidzących

3

### ZALECENIA DOTYCZĄCE MAŁEJ ARCHITEKTURY

- 4.1 Wytyczne techniczne
- 4.2 Wiaty przystankowe
- 4.3 Ławki i podpórki
- 4.4 Stojaki rowerowe i wiaty rowerowe
- 4.5 Kosze na śmieci
- 4.6 Inne elementy
- 4.7 Zieleni

4

### WYMAGANIA DOTYCZĄCE INFORMACJI PASAŻERSKIEJ

- 5.1 Logotypy w transporcie publicznym
- 5.2 Piktogramy uzupełniające
- 5.3 Numery linii środków transportu publicznego
- 5.4 Nazewnictwo przystanków komunikacji miejskiej
- 5.5 Mapy i schematy
- 5.6 Oznakowanie pojazdów komunikacji miejskiej
- 5.7 Informacja pasażerska na przystankach
- 5.8 Modyfikacje Instrukcji Ipi-2 PKP Polskich Linii Kolejowych S.A

5

### WYMAGANIA DOTYCZĄCE OZNAKOWANIE

- 6.1 Oznakowanie parkingów Park & Ride
- 6.2 Oznakowanie parkingów Bike & Ride
- 6.3 Oznakowanie parkingów Kiss & Ride
- 6.4 Oznakowanie kierunkowe w obszarze węzłów

6

1

Wstęp



## 1.1 Podstawa prawna

Podstawą prawną wykonania opracowania jest umowa nr 1/7/ZIT/SSOM/2017 z dnia 31.07.2017 roku w sprawie wykonania i dostawy opracowania pn. „Standardy oznakowania i wykonania parkingów P&R i B&R oraz wybranych elementów małej architektury przystankowej na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego” zawarta pomiędzy Stowarzyszeniem Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego a Pracownią Projektową Maciej Sochanowski.

## 1.2 Cel opracowania

Standardy mają na celu ujednoczenie zasad przy projektowaniu i planowaniu infrastruktury, służącej obsłudze użytkowników transportu publicznego na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych podstawowy dokument w oparciu o który przeprowadzana są inwestycje infrastrukturalne w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Zwraca on uwagę na spójność terytorialną, gospodarczą i społeczną jako podstawowe założenie programowania i realizacji polityki rozwoju Unii Europejskiej. Największą inwestycją realizowaną w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych jest projekt Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej stanowiącej kręgosłup komunikacyjny obszaru metropolitalnego. Projekt daje nowy punkt wyjścia do organizacji transportu publicznego. W ramach projektu podstawowego oraz inwestycji powiązanych powstaną zarówno nowe elementy infrastrukturalne jak i zreorganizowane zostanie funkcjonowanie istniejących elementów. Niniejsze opracowanie zawiera wytyczne pozwalające w sposób optymalny zaplanować i wykonać węzły przesiadkowe, dobrać elementy jego wyposażenia, zawiera warunki techniczne dla jego elementów oraz kwestie związane z oznakowaniem, służącym ułatwieniu w poruszaniu się w obrębie infrastruktury węzłów przesiadkowych jak i korzystania z transportu publicznego.

Spójne zasady tworzenia infrastruktury, pozwolą użytkownikom systemu transportowego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, odbierać system transportowy jako spójną całość i ułatwić intuicyjne jego wykorzystywanie, niezależnie



od miejsca rozpoczęcia i zakończenia podróży, także w sposób niedyskryminujący jakiegokolwiek grupy użytkowników.

Standardy są opracowaniem zalecanym do stosowania przez Zarządców infrastruktury drogowej, jednostek odpowiedzialnych za zarządzanie transportem publicznym, projektantów i wykonawców przy realizacji inwestycji związanych z infrastrukturą transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.



### 1.3 Dokumenty wyjściowe

**Przy wykonaniu dokumentu uwzględniono podstawy prawne zawarte w następujących przepisach:**

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach,
- Wytyczne w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020, MliR/H 2014-2020/16(01)/05/2015.

**Zalecenia oraz analizy zawarte w następujących opracowaniach:**

- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,
- Zintegrowany Plan Zrównoważonej Mobilności dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2016-2023,
- Opracowania w ramach projektu: „Wzmacnianie obszaru funkcjonalnego poprzez integrację transportu publicznego na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”,
- Zintegrowana Strategia Transportu Publicznego SOM na lata 2014-2020,
- Standardy Projektowe i Wykonawcze systemu rowerowego Miasta Szczecin,
- Katalog Mebli Miejskich Miasta Szczecin.
- Wytyczne architektoniczne dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych Ipi-1
- Wytyczne dla oznakowania stałego stacji pasażerskich Ipi-2



## 1.4 Podstawowe pojęcia i skróty ujęte w opracowaniu

<b>SSOM</b>	- Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
<b>ZIT</b>	- Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
<b>SKM</b>	Szczecińska Kolej Metropolitalna
<b>P&amp;R (P+R)</b>	Parking „ <b>Park and Ride</b> ” – parking: zaparkuj (samochód) i jedź (transportem publicznym)
<b>B&amp;R (B+R)</b>	Parking „ <b>Bike and Ride</b> ” – parking: zaparkuj (rower) i jedź (transportem publicznym)
<b>Kiss&amp;Ride</b>	-Parking do chwilowego zatrzymania pojazdów umożliwiający wysadzenie pasażera w obszarze węzła przesiadkowego
<b>ZDITM</b>	- Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie
<b>MZK</b>	- Miejski Zakład Komunikacyjny w Stargardzie
<b>KA</b>	- Komunikacja Autobusowa w Świnoujściu sp. z o.o.
<b>TS</b>	- Tramwaje Szczecińskie sp. z o.o.
<b>SPAK</b>	- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe Klonowica sp. z o.o.
<b>SPAD</b>	- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe Klonowica sp. z o.o.
<b>SPPK</b>	- Szczecińskie – Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o.

## 1.5 Szczeciński Obszar Metropolitalny

### **Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM)**

to organizacja bazująca na solidarnej współpracy samorządów i koordynującej prace zmierzające do stworzenia silnego ośrodka metropolitalnego. Wspólne prace polegają m.in.: na przygotowaniu koncepcji zarządzania Szczecińskim Obszarem Metropolitalnym, strategii rozwoju, wprowadzeniu uregulowań legislacyjnych, lobbingu i innych działaniach eksponujących atrakcyjność inwestycyjną, gospodarczą i kulturową obszaru. U podstaw powołania SSOM legło przeświadczenie, że obecny jednolity model gminy nie stwarza wystarczających możliwości rozwoju i realizacji ponadgminnych projektów infrastrukturalnych, których celem jest trwały i zrównoważony rozwój całego regionu, zwiększenie jego międzynarodowej roli oraz poprawa jakości życia wszystkich jego mieszkańców.

### **Członkami Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego są:**

- Województwo Zachodniopomorskie
- Gmina Miasto Szczecin
- Gmina Miasto Stargard
- Gmina Stargard
- Gmina Dobra
- Gmina Goleniów
- Gmina Gryfino
- Gmina Kobylanka
- Gmina Kołbaskowo
- Gmina Police
- Gmina Stare Czarnowo
- Gmina Miasto Świnoujście
- Gmina Nowe Warpno
- Gmina Stepnica
- Powiat Policki







## 1.6 System transportu publicznego

Elementami transportu publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego są:

### **Szczecińska Kolej Metropolitalna (system planowany)**

System kolejowej komunikacji szynowej obejmujący gminy: miejską Szczecin, miejską Stargard, wiejską Stargard, Police, Gryfino, Goleniów i Kobylanka. Organizatorem transportu na liniach SKM zgodnie z założeniami projektu będzie Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego w ramach uzupełnienia regionalnych przewozów pasażerskich na liniach kolejowych Województwa Zachodniopomorskiego. Operatorem przewozów na liniach kolejowych Województwa Zachodniopomorskiego są obecnie Przewozy Regionalne sp. z o.o. Oddział Zachodniopomorski.

### **Komunikacja tramwajowa**

System transportu szynowego funkcjonujący na terenie miasta Szczecin w ramach systemu transportu publicznego organizowanego przez Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie. Operatorem przewozów są Tramwaje Szczecińskie sp. z o.o.

### **Komunikacja autobusowa**

Przewozy autobusowe w transporcie publicznym organizowane są przez:

**Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego** na obszarze gmin: Szczecin, Police, Dobra i Kołbaskowo,

**Gminę miejską Stargard** na obszarze gmin: miejskiej Stargard, wiejskiej Stargard, Gmina Kobylanka oraz Stara Dąbrowa (nie należącej do SSOM),

**Gminę Gryfino** na obszarze gminy Gryfino oraz na liniach komunikacyjnych łączących Gryfino ze Szczecinem,

**Gminę Goleniów** na obszarze gminy Goleniów,

**Gminę Police** na linii łączącej Police z Trzebieżą,

**Gminę miejską Świnoujście** na obszarze miasta Świnoujścia oraz liniach łączących Świnoujście z Międzyzdrojami.



Przewozy w poszczególnych gminach realizowane są poprzez operatorów lub przewoźników autobusowych wybieranych w trybie zamówienia publicznego lub poprzez powierzenie usług w trybie wskazanym w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

### **Rower miejski**

System bezobsługowych wypożyczalni rowerów mających na celu przede wszystkim uzupełnienie transportu publicznego na obszarach centrów miast (tzw. system „ostatniego kilometra”). Aktualnie na terenie SOM system roweru miejskiego funkcjonuje w Szczecinie. Operatorem systemu jest spółka komunalna Nieruchomości i Opłaty Lokalne Sp. z o.o.

2

# Planowanie



## 2.1 Zasady ogólne przy planowaniu węzłów przesiadkowych i przystanków transportu publicznego

Tworzenie przestrzeni węzłów przesiadkowych powinno opierać się o zasady projektowania uniwersalnego. Obszar węzła poprzez zastosowanie powtarzalnych rozwiązań w skali Obszaru Metropolitalnego, użycie jednolitego systemu informacji oraz zasady tworzenia infrastruktury dostępnej dla osób o ograniczonej mobilności<sup>1</sup>.

Przestrzeń węzła powinna w sposób intuicyjny umożliwiać pasażerowi dotarcie do poszczególnych środków transportu lub jego zmianę, ciągami komunikacyjnym pozbawionymi barier architektonicznych możliwie najkrótszą drogą.

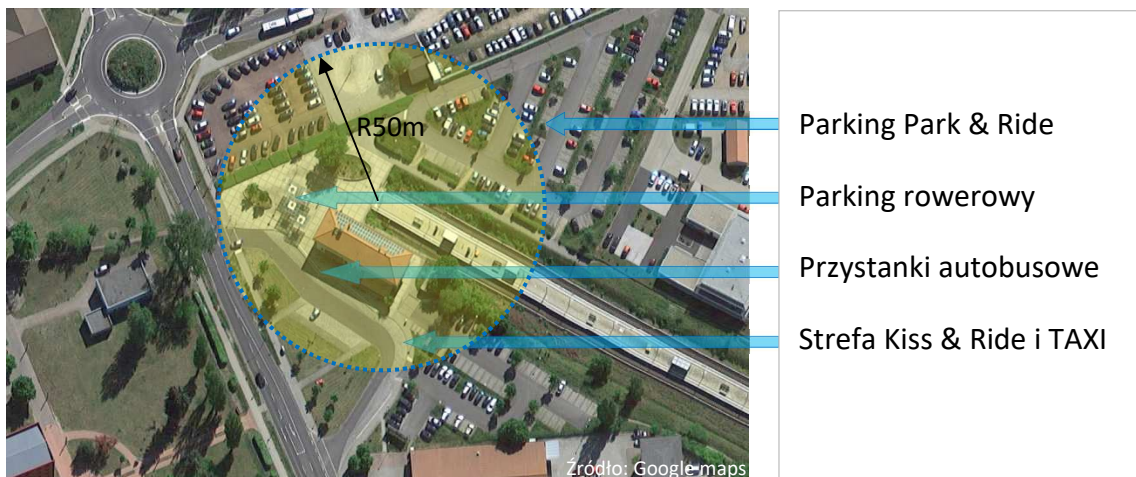
Prawidłowo zaprojektowany węzeł przesiadkowy powinien charakteryzować się przede wszystkim zwartością. Poszczególne elementy w obszarze węzła nie powinny być oddalone względem siebie o więcej niż 100m. Przy czym odległość w przypadku peronów kolejowych należy liczyć od punktu w którym następuje wejście/wyjście z peronu, a w przypadku parkingów Park & Ride od najbliższego ogólnodostępnego miejsca parkingowego.

Należy dążyć do zachowania priorytetu w lokalizacji miejsc dostępu do poszczególnych środków transportu. Np. po wyjściu z dworca kolejowego w pierwszej kolejności zlokalizowane powinny być przystanki komunikacji autobusowej i tramwajowej, parking rowerowy Bike & Ride w następnej kolejności postój TAXI i zatoka Kiss & Ride i na końcu parking Park & Ride. Takie rozplanowanie układu środków transportu względem siebie ma przede wszystkim ograniczyć straty czasu na przesiadkę pasażerom korzystającym wyłącznie z transportu publicznego oraz z transportu kombinowanego – alternatywnego do samochodu osobowego.

---

<sup>1</sup> Osoby o ograniczonej mobilności – m.in. osoby starsze, głuchonieme, niewidome, głuche, niepełnosprawne, opiekunowie z małymi dziećmi, dzieci szkolne, a także osoby o istotnych ograniczeniach zdolności do integracji społecznej lub zawodowej w wyniku upośledzenia swoich właściwości umysłowych, zmysłowych czy fizycznych, które wymagają niezbędnej interwencji społecznej. Dotyczy to także równości szans bez dyskryminacji płci, wieku, wykształcenia, aktywności zawodowej i życiowej, a także osób z obszarów wykluczonych społecznie. Określenie stosowane zamiennie z „osobami o ograniczonej ruchliwości”, z uwagi na różne nazewnictwo w dokumentach strategicznych niektórych członków SSOM.

Przykład rozplanowania węzła przesiadkowego pomiędzy koleją miejską a komunikacją miejską i indywidualną w miejscowości Strausberg w Niemczech.



Rozmieszczenie poszczególnych elementów węzła przesiadkowego powinno uwzględniać następujące priorytety w lokalizacji poszczególnych elementów:

PERON KOLEJOWY		<i>Droga dojścia</i>
PRZYSTANEK KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ		do 50m
PARKING ROWEROWY		do 50m
PARKING KISS & RIDE, POSTÓJ TAXI		do 75m
PARKING PARK & RIDE		do 100m

Ważnym aspektem który należy brać pod uwagę przy planowaniu jest jego dostępność piesza. Obszar węzła powinien być dostępny możliwie najkrótszymi drogami z każdej strony obszaru przyległego.



## 2.2 Kategorie węzłów przesiadkowych i ich wyposażenie

Z uwagi na rodzaj środków transportu obsługiwanych w danym węźle przesiadkowym węzły rozróżniamy następujące typy węzłów przesiadkowych:

**Typ W1** – Punkt łączący kolej z innymi środkami transportu,

**Typ W2** – punkt łączący transport tramwajowy z autobusowym, indywidualnym i rowerowym,

**Typ W3** – punkt łączący transport autobusowy z indywidualnym i rowerowym.

Zalecane elementy wyposażenia poszczególnych typów węzłów:

Typ	Przystanek A/T	Parking Park&Ride	Parking Bike&Ride	Parking Kiss& Ride	Postój TAXI
W1	podstawowy	podstawowy	podstawowy	podstawowy	opcjonalny
W2	podstawowy	opcjonalny	podstawowy	opcjonalny	opcjonalny
W3	podstawowy	opcjonalny	opcjonalny	opcjonalny	-

Rezygnacja z danego elementu powinna następować tylko w uzasadnionych przypadkach

W przypadku węzłów **W1** można też rozważyć lokalizację zamykanych szafek rowerowych lub wygrodzonych boksów z ograniczonym dostępem.

W przypadku węzłów typu **W1** i **W2** powinno się uwzględnić lokalizację ogólnodostępnych toalet.

W każdym typie węzła w przypadku gdy jest on przystankiem końcowym dla linii komunikacji miejskiej należy przewidzieć lokalizację punktu socjalnego dla kierowców.

3

# Zalecenia techniczne



### 3.1 Perony kolejowe

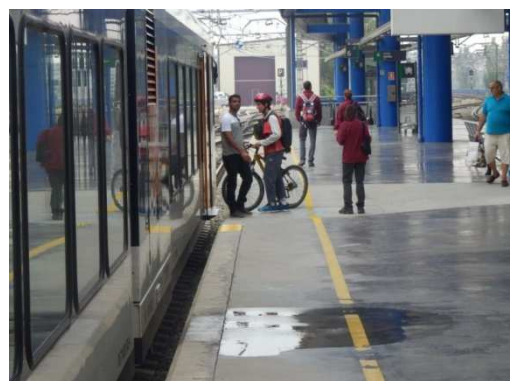
Perony kolejowe powinny spełniać wymagania określone w instrukcji Id-22.

Podstawowe typy pojazdów poruszających się po sieci kolei metropolitalnej w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym:

Elektryczne zespoły trakcyjne					
lp	Typ	Liczba członów	Długość [m]		Wys. wejścia [mm]
			Pojedynczy	skład	
1	EN57 i EN57AL	3	65,0	130	1153
2	EN63A Newag Impuls	3	58,5	117	760
3	ED78 Newag Impuls	4	74,5	149	760

Spalinowe zespoły trakcyjne					
lp	Typ	Liczba członów	Długość [m]		Wys. wejścia [mm]
			Pojedynczy	skład	
1	SA103	1	24,5	49	570
2	SA109	2	26,6	-	575
3	SA136 Pesa Atribo	3	55,6	111,2	600
4	SA139 Pesa Link	2	43,7	89,4	600

Długość peronów powinna być każdorazowo przedmiotem ustaleń z Zarządcą infrastruktury kolejowej tj. Polskimi Liniami Kolejowymi. Jako minimalną długość peronu na sieci Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej przyjęto 150 m co odpowiada możliwości obsługi pociągu zestawionego z dwóch elektrycznych zespołów trakcyjnych EN63A. Wysokość peronu powinna zapewniać obsługę każdego typu taboru. Z uwagi na dominujący udział pojazdów EZT na sieci, przyjęto jako podstawową wysokość peronu równą 760mm powyżej główki szyny.



W przypadku gdy na danej linii poruszają się także spalinowe zespoły trakcyjne zaleca się zastosowanie lokalnego obniżenia peronu na szerokość jednych drzwi do wysokości 550mm od główki szyny (przykład na zdjęciu powyżej).





## 3.2 Przystanki komunikacji miejskiej

Lokalizacja przystanków w obrębie węzła powinna umożliwiać możliwe najkrótszą drogę do pokonania przez pasażera zmieniającego środek transportu w obrębie węzła.

Przystanek powinien mieć długość dostosowaną do rodzaju obsługiwanego taboru oraz ilości obsługiwanych pojazdów.

Liczba peronów powinna uwzględniać obciążenie węzła przesiadkowego.

W przypadku przystanków przelotowych powinno się segregować linie tak, aby grupa linii jadących w danym kierunku odjeżdżała z jednego peronu.

W przypadku gdy dana linia wykonuje tzw. wjazd kieszeniowy w obszar węzła przesiadkowego i nie jest to jej przystanek końcowy to należy dążyć do tego aby odjazdy w kierunku jednego i drugiego jej końca odbywały się z różnych stanowisk.

W przypadku peronów końcowych z częstotliwością obsługi powyżej 4 odjazdów na godzinę należy wykonywać perony podwójne.

W przypadku peronów przelotowych z częstotliwością obsługi powyżej 6 odjazdów na godzinę należy stosować perony podwójne.

Standard wyposażenia peronu przystankowego powinien być dostosowany do funkcji danego przystanku i przede wszystkim do liczby obsługiwanych pasażerów. Z uwagi na takie wskazania ustala się 4 kategorie przystanków od P1 do P4.

W przypadku przystanków na obszarach wiejskich przy niskiej częstotliwości linii komunikacyjnej należy stosować wyposażony w wiatę przystanek typu P2, w celu zwiększenia poziomu komfortu najczęściej wydłużonego oczekiwania na pojazd komunikacji miejskiej.



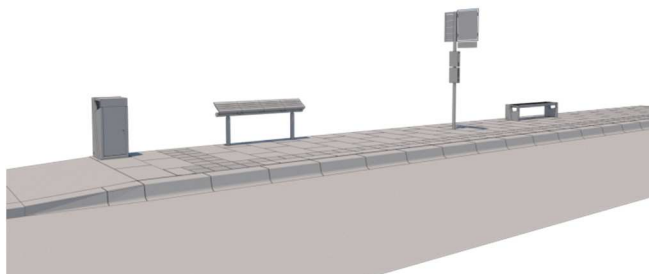
### PRZYSTANEK P1

👤 👤 <50 osób na godzinę

Kategoria przeznaczona dla przystanków obsługujących ruch wysiadający oraz obsługą pasażerską wsiadających w godzinie szczytu poniżej 50 osób.

#### Wyposażenie przystanku:

- słupek przystankowy
- ławka
- podpieraczka
- kosz na odpady



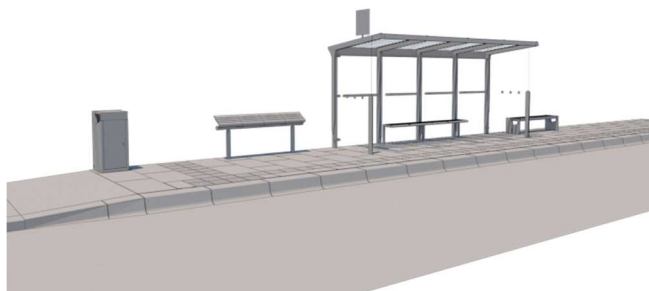
### PRZYSTANEK P2

👤 👤 <100 osób na godzinę

Kategoria przeznaczona dla przystanków obsługujących ruch wysiadający oraz obsługą pasażerską wsiadających w godzinie szczytu do 100 osób.

#### Wyposażenie przystanku:

- wiata przystankowa
- ławka
- podpieraczka
- kosz na odpady



### PRZYSTANEK P3

👤 👤 <300 osób na godzinę

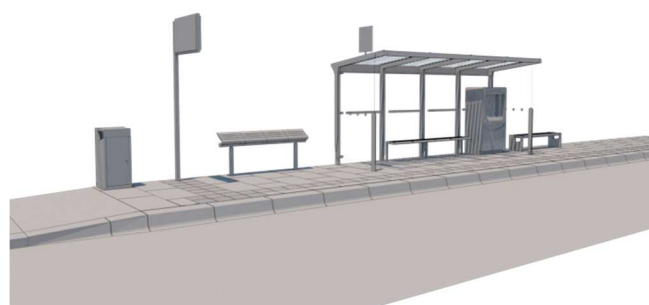
Kategoria przeznaczona dla przystanków obsługujących ruch wysiadający oraz obsługą pasażerską wsiadających w godzinie szczytu do 300 osób, uzupełniony w wyposażenie w środki telematyczne informacji pasażerskiej.

#### Wyposażenie przystanku:

- wiata przystankowa
- ławka
- podpieraczka
- kosz na odpady
- **P3D** z tablicą dynamicznej

informacji pasażerskiej

- **P3B** z biletomatem
- **P3DB** z tablicą dynamicznej informacji pasażerskiej i biletomatem



### PRZYSTANEK P4

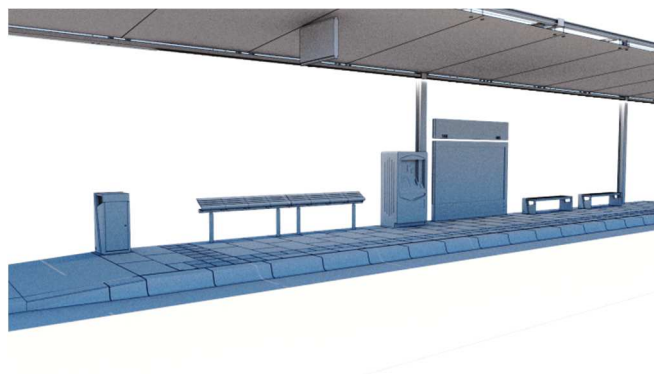
👤 👤 >300 osób na godzinę



Kategoria przeznaczona dla przystanków obsługujących duży ruch pasażerski na przystankach węzłowych oraz w obrębie węzłów przesiadkowych

#### Wyposażenie przystanku:

- zadaszenie peronu
- ławki
- podpieraczki
- kosz na odpady
- tablica dynamicznej informacji pasażerskiej
- biletomat



#### Wymagania techniczne dla przystanków





Długość peronów powinna być dostosowana do typu taboru planowanego do obsługi danej linii. Z uwagi na rodzaj taboru posiadany przez przewoźników z obszaru SOM, należy w opracowaniach przyjmować następujące długości peronów przystankowych:

- autobusowy pojedynczy: 20m (wyjątkowo 15m w przypadkach w których obsługa linii zapewniona jest wyłącznie taborem mini i maxi),
- autobusowy podwójny: 40m,
- tramwajowy i tramwajowo – autobusowy pojedynczy: 35m,
- tramwajowy i tramwajowo – autobusowy podwójny: 70m (wyjątkowo 65m).

Pomocniczo tabelarycznie przedstawiono podstawowe typy pojazdów używanych w transporcie publicznym przez przewoźników na terenie Szczecińskiego obszaru metropolitalnego:

TRAMWAJE (Tramwaje Szczecińskie sp. z o.o.)					
lp	Typ	Długość [m]		Szerokość [m]	Wys. Podłogi [mm]
		Pojedynczy	skład		
1	Konstal105N i pochodne	13,50	<b>27,0</b>	2,40	885
2	Tatra T6A2d	14,50	<b>29,0</b>	2,20	900
3	Tatra KT4dt	<b>18,11</b>	<b>36,2</b>	2,18	900
4	Pesa Swing 120NaS	<b>31,82</b>	-	2,40	350
5	Pesa Swing 120NaS2	<b>30,12</b>	-	2,40	350
6	Moderus Alfa	13,50	<b>28,0</b>	2,35	885
7	Moderus Beta	<b>28,25</b>	-	2,35	885
AUTOBUSY					
lp		klasa	długość	szerokość	występowanie

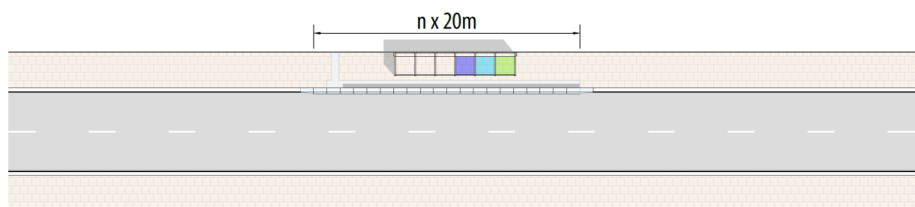


1		MINI	do 10,5m	2,50	SZ, SW, ST
2		MAXI	do 12m	2,50	SZ, SW, ST, GL, GR
4		MEGA	do 15m	2,50	SZ, GR
5		MEGA	do 18,75m	2,50	SZ, ST, GR

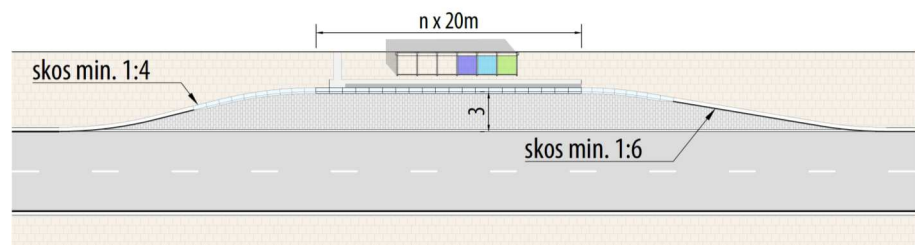
**SZ** – ZDiTM (Szczecin, Police, Dobra, Kołbaskowo); **SW** – Świnoujście; **ST** – Stargard; **GR** – Gryfino; **GL** - Goleniów

Podział przystanków z uwagi na lokalizację krawędzi przystankowej względem jezdni:

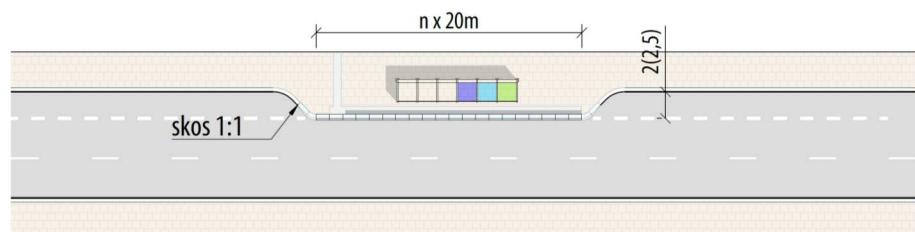
- przystanki zlokalizowane na pasie ruchu



- przystanki w zatokach



- przystanki zlokalizowane na pasie ruchu jako antyzatoki



Jako krawędź peronu przystankowego należy stosować specjalne krawężniki profilowane o gładkiej powierzchni umożliwiające podjazd autobusu jak najbliższej krawędzi peronu. Do wykonania krawężników należy stosować wysokiej klasy beton zapewniający trwałość krawężnika, lub wykonywać jako kamienne. Krawędź powinna

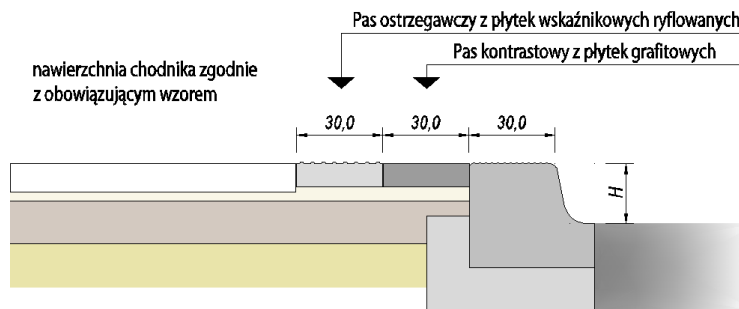


być rozpoczęta i zakończona krawężnikiem przejściowym z profilu tradycyjnego na przystankowy.

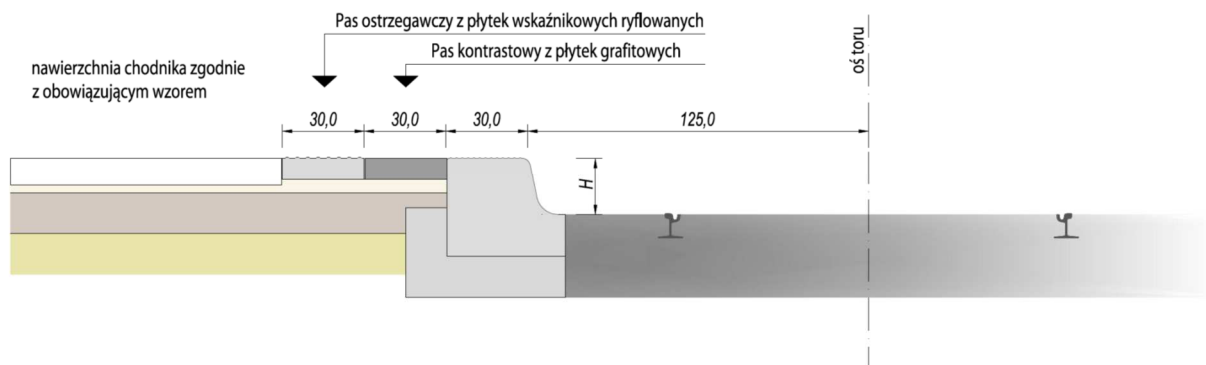
Konstrukcja jezdni przystanku autobusowego powinna być zgodna z wymaganiami określonymi w Warunkach Technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Jako nawierzchnię obszaru zatoki czy części jezdni wykorzystywanej jako przystanek zaleca się stosowanie:

- betonu cementowego,
- kostki kamiennej ciętej płomieniowanej,
- kostki betonowej niefazowanej,
- mieszanek mineralno – asfaltowych.

#### Przekrój charakterystyczny przystanku autobusowego:

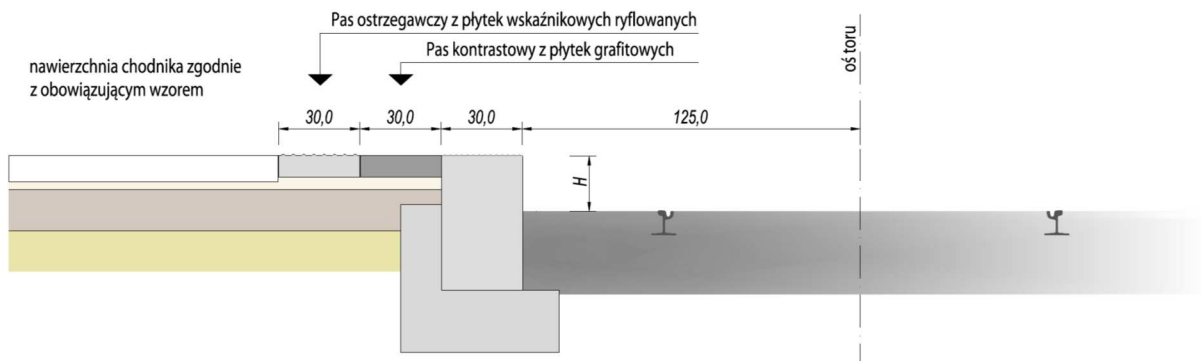


#### Przekrój charakterystyczny przystanku autobusowego - tramwajowego:





## Przekrój charakterystyczny przystanku tramwajowego:



Wysokość krawędzi peronu powinna wynosić:

- 18cm w stosunku do nawierzchni jezdni dla przystanków autobusowych. W przypadku zatok autobusowych dopuszcza się obniżenie krawędzi peronu do 16cm w strefie wjazdu autobusu do zatoki,
- 21cm przy krawędziach przystankowych do których zapewniony jest równoległy podjazd autobusu oraz na przystankach autobusowo – tramwajowych,
- 24cm przy krawędziach przystanków tramwajowych.

Wzdłuż peronu na jego nawierzchni należy wykonać pas ostrzegawczy dla osób niedowidzących. Pomędzy pasem ostrzegawczym a krawędzią peronu należy wykonać pas kontrastowy z płytek betonowych lub kamiennych koloru grafitowego. Wymagania dotyczące wykonania oznakowania dla osób niedowidzących oraz sposób ułożenia elementów przedstawiono w punkcie 3.7.



### 3.3 Parkingi Park & Ride

Parking Park & Ride powinien być lokalizowany przy każdym ważniejszym węźle przesiadkowym. Każdorazowo należy przeprowadzić analizę obszaru wpływu danego węzła czy przystanku pod kątem potencjalnego obszaru obsługi.

Zaleca się aby parking umożliwiał zaparkowanie minimum 50 pojazdów. Jednak w każdym należy brać pod uwagę możliwości terenowe. Mniejsza ilość jest dopuszczalna w przypadku ograniczonego terenu możliwego do zagospodarowania pod obszar węzła.

Najważniejsze zalecenia dotyczące parkingów Park & Ride:

- ilość miejsc minimum 50,
- nawierzchnia utwardzona z wyznaczonymi miejscami parkingowymi, opcjonalnie teren parkingu może być ogrodzony i zadaszony,
- lokalizacja nie dalej niż 100m od wejścia na skrajny peron przystanku/stacji kolejowej lub przystanek komunikacji miejskiej,
- zaleca się oświetlenie parkingu oraz objęcie go monitoringiem,
- przy większych i bardziej obciążonych parkingach zaleca się wyposażenie w system zliczający pojazdy z wyświetleniem ich zajętości na tablicach dojazdowych do parkingu,
- cały obszar węzła powinien być zagospodarowany w sposób fizycznie uniemożliwiający parkowanie pojazdów w sposób nieprzepisowy i utrudniający poruszanie się pieszych.

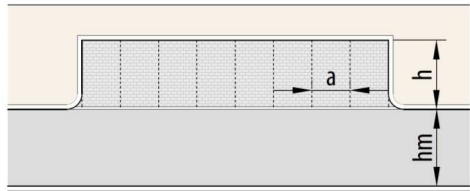
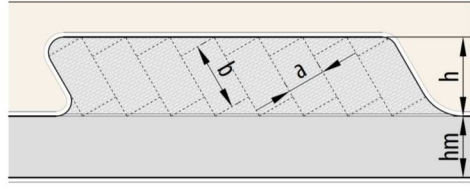
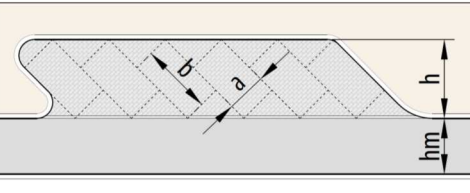
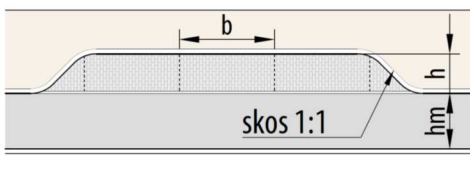
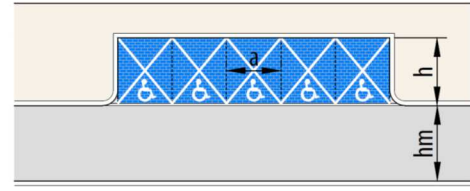
W obszarze parkingów należy stosować bogaty program zieleni. Pomędzy grupami miejsc parkingowych należy stosować nasadzenia zieleni wysokiej zapewniającej zacienienie miejsc. Wyspy kanalizujące oraz pasy pomiędzy miejscami parkingowymi należy obsadzać krzewami niskopiennymi lub trawą.

Zaleca się zrównoważone zagospodarowanie wód opadowych na terenie parkingów, w tym przede wszystkim do zasilenia zastosowanych nasadzeń, a w ostateczności do odprowadzenia do kanalizacji deszczowej.

Zaleca się stałe monitorowanie zapotrzebowanie miejsc parkingowych. W przypadku stałego średniego napełnienia powyżej 80% zaleca się zwiększyć ilość miejsc parkingowych.

### 3.1.1 Miejsca parkingowe

Zaleca się przyjmowanie następujących wymiarów miejsc i dróg manewrowych w obrębie parkingów Park & Ride:

Rodzaj parkowania	kąt [°]	a [m]	b [m]	h [m]	hm [m]
	45	2,50 (2,30)	4,50	4,50	5,00
	60	2,50 (2,30)	4,50	5,15	4,00
	45	2,50 (2,30)	4,50	4,95	3,50
	0	2,50	6,00	2,50	3,00
	90	3,60	5,00	3,60	5,00





Nawierzchnia parkingów i jezdni manewrowych powinna być wykonywana z następujących materiałów:

- mieszanki bitumiczne,
- kostka kamienna z górną powierzchnią ciętą, płomieniowaną,
- kostka betonowa nefazowana.

Miejsca parkingowe w obrębie parkingów Park & Ride powinny być obramowane krawężnikami o obniżonym świetle. Zaleca się przyjmowanie światła krawężników 3 do 6cm. Przy miejscach dla osób niepełnosprawnych krawężnik powinien być wtopiony.



### 3.4 Parkingi Bike & Ride

Parking Bike & Ride powinien być zlokalizowany w obszarze każdego węzła przesiadkowego. Dodatkowo można przeanalizować konieczność wykonania go przy pozostałych przystankach. Wielkość parkingu powinna być poprzedzona analizą obszaru obsługiwanego przed daną stacją/przystanek. Zaleca się lokalizację parkingów rowerowych przy przystankach zlokalizowanych na obszarach wiejskich, zwłaszcza gdy są one zlokalizowane w większej odległości od obszaru zabudowy.

Popyt na parkingi zależy od ilości potencjalnych pasażerów transportu publicznego w strefie wpływu przystanku, łatwości dostępu do niego pieszo lub przy pomocy innych środków transportu oraz jakości infrastruktury rowerowej.

Jako wskaźnik podstawowy do oszacowania ilości potrzebnych miejsc postojowych należy przyjąć 2% ogółu ruchu pasażerów wsiadających na danym przystanku. Jednak ilość stojaków rowerowych nie powinna być mniejsza niż:

- |   |                            |
|---|----------------------------|
| – stacje kolejowe                           | – co najmniej 30 stojaków, |
| – przystanki kolejowe                       | – co najmniej 20 stojaków, |
| – dworce autobusowe                         | – co najmniej 30 stojaków, |
| – węzły przesiadkowe                        | – co najmniej 30 stojaków, |
| – pętle tramwajowe i autobusowe             | – co najmniej 20 stojaków, |
| – główne przystanki autobusowe i tramwajowe | – co najmniej 10 stojaków, |
| – budynki użyteczności publicznej           | – co najmniej 10 stojaków. |

Z uwagi na rozwijający się charakter ruchu rowerowego obszar parkingów Bike & Ride należy projektować tak aby wraz ze wzrostem ruchu i zapotrzebowania możliwa była rozbudowa parkingu o kolejne stojaki rowerowe.

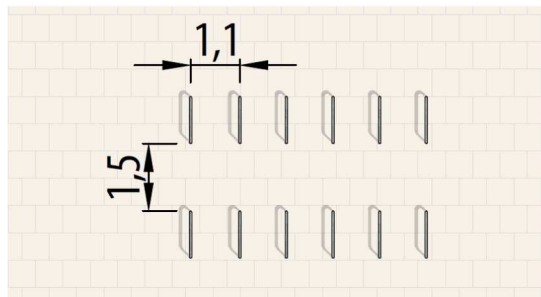
Na węzłach przesiadkowych typu W1 i W2 parkingi rowerowe powinny być zadane.

Stojaki rowerowe należy ustawiać w grupach koło siebie. Rozmieszczenie stojaków powinno zapewniać swobodny dostęp do każdego stojaka. Odległość pomiędzy stojakami ustawionymi w jednym rzędzie, nie powinna być mniejsza niż 110cm. Odległość pomiędzy dwoma rzędami stojaków nie powinna być mniejsza



niż 150cm. W przypadku gdy dostęp do stojaków ustawionych w dwóch rzędach następuje z ciągu komunikacyjnego pomiędzy nimi to odległość ta nie powinna być mniejsza niż 2,5m.

Odległość zespołu stojaków od przystanku komunikacji miejskiej lub peronu kolejowego nie powinna być większa niż 50m. Odległość ta dotyczy także stacji roweru miejskiego.



Stojaki rowerowe powinny być wykonane z rur stalowych ocynkowanych malowanych proszkowo lub ze stali nierdzewnej szczotkowanej. Trwale przymocowane do podłoże poprzez obetonowanie. W przypadku gdy istnieje konieczność wykonania stojaków przykręcanych do podłoża (rozwiązanie niezalecane) konieczne jest wykonanie w ramie stojaka dodatkowej poprzeczki.

Rozwiązaniem niedopuszczalnym jest stosowanie stojaków do mocowania koła, tzw. „wyrwikótek”, z uwagi na niemożność uzyskania oczekiwanego poziomu komfortu korzystania z miejsca postojowego oraz niski poziom bezpieczeństwa pozostawionego roweru.

Nawierzchnia parkingu rowerowego powinna być wykonana z mieszanek bitumicznych lub kostki betonowej nefazowanej.



## 3.5 Parkingi Kiss & Ride

### Zasady ogólne

Potrzeba lokalizacji w obszarze węzła przesiadkowego parkingu Kiss & Ride powinna być każdorazowo analizowana indywidualnie. Zatoka postojowa powinna umożliwiać postój jednocześnie minimum 3 pojazdów. Jednak ilość miejsc powinna być dostosowana do prognozowanego obciążenia węzła przesiadkowego.

### Zasady lokalizacji

Parking Kiss & Ride należy lokalizować jak najbliżej wejścia na peron kolejowy lub budynek stacji. Należy dążyć do tego aby zatoka Kiss & Ride była tak zlokalizowana, aby nie było konieczności przekraczania jezdni przez osoby wysiadające i udające się do środka transportu.

### Rozwiązania w planie i konstrukcja

Wymiary i rozwiązania zatok postojowych Kiss & Ride powinny odpowiadać zatokom postojowym do parkowania równoległego przedstawionym w pkt. 3.3.

## 3.6 Postoje TAXI

### Zasady ogólne

Potrzeba lokalizacji w obszarze węzła przesiadkowego postoju TAXI oraz parkingu Kiss & Ride powinna być każdorazowo analizowana indywidualnie.

### Zasady lokalizacji

Postój TAXI należy lokalizować jak najbliżej wejścia na peron kolejowy lub budynek stacji. Należy dążyć do tego aby postój TAXI nie wymagał przekraczania jezdni przez osoby wysiadające i udające się do środka transportu.

### Rozwiązania w planie i konstrukcja

Wymiary i rozwiązania zatok postojowych dla pojazdów TAXI powinny odpowiadać zatokom postojowym do parkowania równoległego przedstawionym w pkt. 3.3.



### 3.7 Dostępność infrastruktury dla osób o ograniczonej możliwości oraz niedowidzących

#### **Infrastruktura dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych**

Całość infrastruktury powinna uwzględniać pełną dostępność dla osób o ograniczonych możliwościach mobilnych oraz z dysfunkcją wzroku. Obszar kolejowy węzłów przesiadkowych powinien być zgodny ze standardami TSI PRM podsystem „Osoby z ograniczoną możliwością poruszania się”.

Na drogach dojścia do peronów system oznakowania dotykowego powinien być zgodny z Wytycznymi architektonicznymi dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych Ipi – 1.

Obszary pozakolejowe powinny umożliwiać poruszanie się osobom o ograniczonych możliwościach ruchowych ciągami pozbawionymi barier architektonicznych:

- krawędzie przejść dla pieszych w strefach dla osób poruszających się na wózkach powinny być obniżone do 0 cm,
- krawędzie peronów przystankowych autobusowych powinny być wyniesione na minimum 18cm,
- różnice terenowe powinny być pokonywane za pomocą wind lub pochylni, przy czym miejsca wykonania tych elementów nie powinny powodować nadmiernego wydłużenia drogi niezbędnej do pokonania,
- należy unikać wykonywania nawierzchni ciągów pieszych z drobnych kostek betonowych niefazowanych lub kamiennych łupanych.

#### **Oznakowanie dla osób niedowidzących.**

Standard oznakowania elementów przestrzeni publicznej wykonano w oparciu o normę DIN 32984. Poszczególne przypadki rozwiązań opierają się o wykorzystanie kombinacji płytek wskaźnikowych z dwoma rodzajami wypustek (bąbli i ryfli).

Jako standard przyjęto płytki z wysokiej jakości betonu cementowego o wysokiej klasie wytrzymałości zapewniającej odpowiednią trwałość wypustek na warunki atmosferyczne oraz wytrzymałość na możliwe przypadkowe uszkodzenia

mechaniczne w bieżącym użytkowania ciągów pieszych. Charakterystyczne wymiary elementów wskaźnikowych na płytkach powinny odpowiadać przedstawionym w niniejszej karcie, aby były one powtarzalne w przestrzeni miasta ułatwiając swoją strukturą osobom z dysfunkcją wzroku odnalezienie oznakowania.

#### Płytki wskaźnikowe do wykonania oznakowania:

		<p>Płytki wskaźnikowe z wypustkami w kształcie bąbli</p> <p>wymiary płytki 30x30x8cm (bez wypustki)</p> <p>wysokość wypustki 4,5-5,0mm</p> <p>wypustki ułożone w romb</p>
		<p>Płytki wskaźnikowe z wypustkami w kształcie ryfli</p> <p>wymiary płytki 30x30x8cm (bez wypustki)</p> <p>wysokość wypustki 4,5-5,0mm</p> <p>ryfle ułożone równolegle w rozstawie 35-40mm</p>

Górna powierzchnia wypustek powinna być antypoślizgowa klasa min R12 według DIN 51130  
Płytki powinny być wykonane z betonu cementowego klasy co najmniej C60/75 barwy białej (płytki barwione w masie). W obszarach ochrony konserwatorskiej należy stosować płytki kamienne z układem wypustek analogicznym do płytek betonowych

#### **Płytki z bąblami** w systemie zgodnie z normą DIN32984 stosuje się jako:

- oznakowanie stref decyzyjnych,
- miejsc w których osoba niedowidząca wprowadzana jest z obszaru bez oznakowania do strefy (np obszaru skrzyżowania) w której wykonane są ścieżki prowadzące ułatwiające pokonanie danego obszaru,
- krawędzi ostrzegawczej przed stopniami terenowymi.

#### **Płytki z ryflami** w systemie stosuje się jako:

- płytki prowadzące służące do wyznaczania ścieżek prowadzeni osoby niedowidzącej przez dany obszar,
- pas ostrzegawczy na krawędzi przejścia dla pieszych,
- pas ostrzegawczy na krawędzi przystanków autobusowy i tramwajowych,
- strefa wejścia do pojazdu komunikacji miejskiej.

### **Oznakowanie przejść dla pieszych**

Przed przejściem dla pieszych należy wykonać pas ostrzegawczy z płytek wskaźnikowych szerokości minimum 60cm. Pas ostrzegawczy należy wykonać z płytek



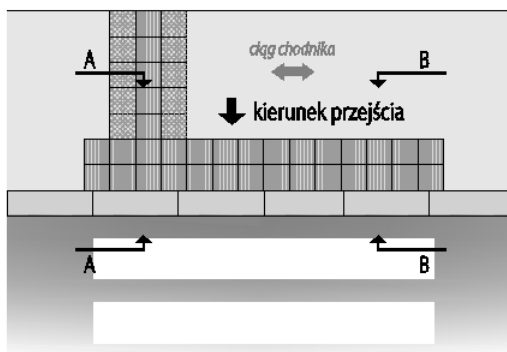
wskaźnikowych ryflowanych. Ryfle płytek powinny być ułożone tak aby ich kierunek wskazywał kierunek przejścia dla pieszych przez jezdnię.

Pomiędzy krawędzią przejścia a krawędzią chodnika należy wykonać pas przychwytyjący, ułatwiający osobie niedowidzącej poruszającej się w ciągu chodnika odnalezienie przejścia dla pieszych. Pas przechwytyjący powinien być wykonany z pasa płytek ostrzegawczych (bąbli), pasa prowadzącego do przejścia (ryfle) i z pasa płytek ostrzegawczych (bąbli).

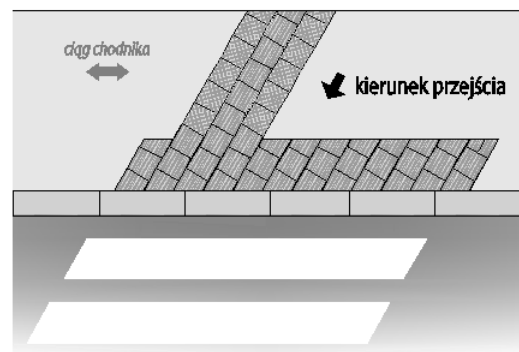
Przejście powinno posiadać dwie strefy:

- strefa prowadzenia osoby niedowidzącej (A-A). Na wysokości strefy naprowadzania osoby niedowidzącej gdzie krawężnik powinien zostać wyniesiony na 3cm (wysokość umożliwiającą osobie niewidomej lub niedowidzącej odnalezienie krawędzi jezdni),
- strefa dla pozostałych użytkowników przestrzeni publicznej (B-B), gdzie krawężnik obniżony jest do 0cm, ułatwiając przekroczenie jezdni osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich.

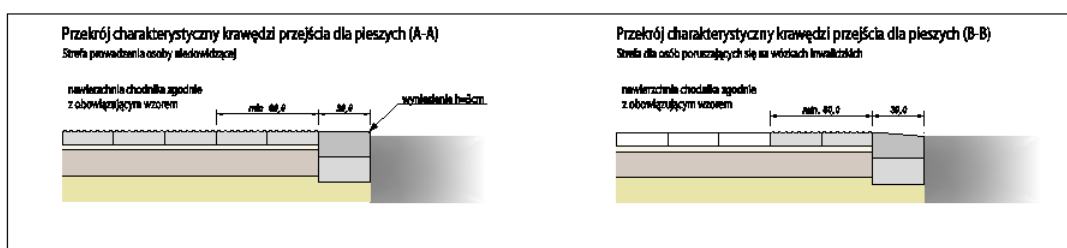
Przykład oznakowania krawędzi przejścia prostopadłego do jezdni



Przykład oznakowania krawędzi przejścia usytuowanego pod kątem do jezdni

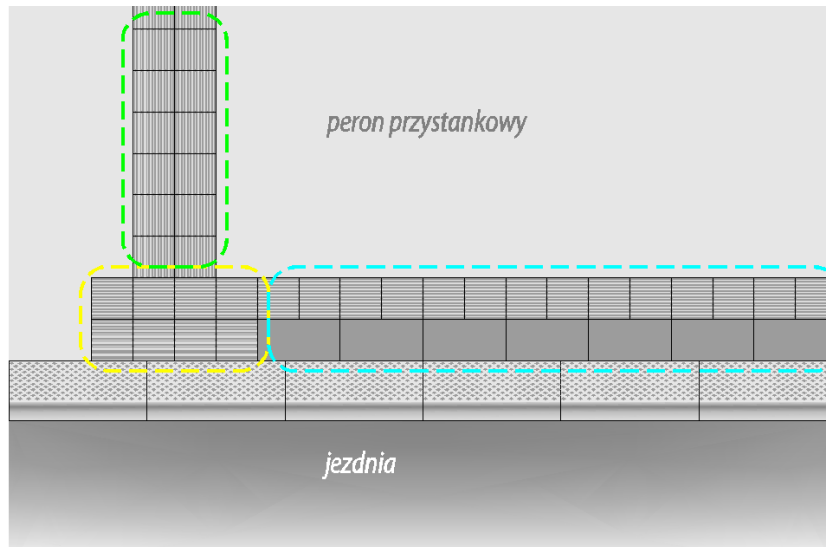


Przekroje charakterystyczne przejścia dla pieszych





## Oznakowanie rejonu przystanku



- **Pas ostrzegawczy** szerokości 30cm, wykonany z płytek wskaźnikowych ryflowanych ułożonych równoległe do krawędzi peronu na całej jego długości w odległości 60cm od krawędzi peronu. Pomiędzy krawężnikiem przystankowym a pasem ostrzegawczym należy ułożyć pas kontrastowy koloru grafitowego z materiału dostosowanego do wzoru chodnika obowiązującego na danym obszarze (np. płyty kamienne bazaltowe, płytki betonowe grafitowe).
- **Strefa wejścia do pojazdu** o wymiarach 120x60cm którą należy usytuować na początku peronu w miejscu, w którym po zatrzymaniu pojazd komunikacji miejskiej ma zlokalizowane pierwsze drzwi (ok. 1m od początku peronu). W przypadku przystanków podwójnych, pole wejścia należy powtórzyć w miejscu zatrzymania drugiego pojazdu (20m w przypadku przystanków autobusowych i 35m w przypadku przystanków tramwajowych i tramwajowo - autobusowych).
- **Pas naprowadzający** do przystanku szerokości 60cm wykonany z płytek ryflowanych ustawionych prostopadle do krawędzi peronu.

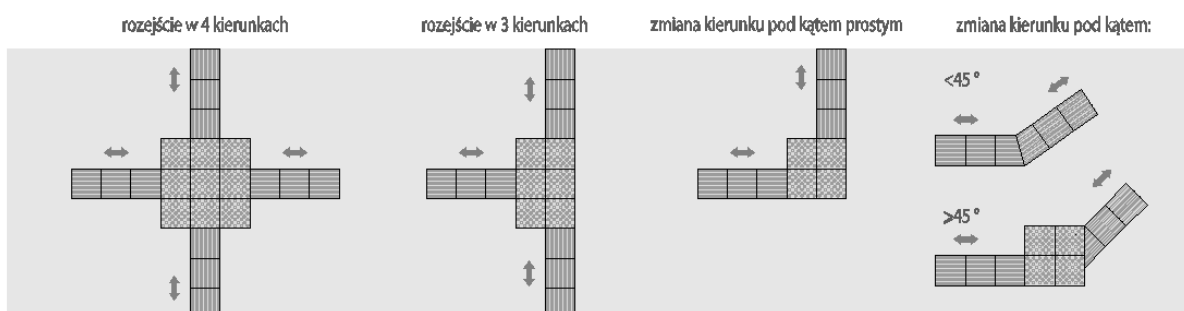


## Wykonanie ścieżek prowadzących

Ścieżki prowadzące należy wykonywać płytek wskaźnikowych ryflowanych układanych ryflami zgodnie z kierunkiem prowadzenia. Ścieżkę prowadzącą należy wykonać z jednego rzędu płytek (szerokość 30cm).

Na skrzyżowaniach ścieżek oraz na ich początku i końcu należy wykonywać pola decyzji. Pole takie daje osobie niedowidzącej sygnał o możliwości wyboru kierunku lub jego zmiany. Pole wyboru powinno mieć wymiary:

- 90x90cm w przypadku rozejścia we wszystkich kierunkach,
- 60x90cm w przypadku rozejścia w 3 kierunkach,
- 60x60cm na początku i końcu ścieżki oraz przy zmianach kierunku prowadzenie ścieżki o kąt większy od 45°.





4




# Zalecenia dotyczące małej architektury

## 4.1 Wytyczne techniczne




Wszystkie elementy małej architektury stosowane w obszarze infrastruktury obsługi pasażerskiej powinny być wykonane w sposób trwały. Do wykonania elementów zaleca się stosowanie następujących materiałów:

- Stal ocynkowana malowana proszkowo,
- Stal nierdzewna szczotkowana,
- Aluminium malowane proszkowo,
- Beton odlewniczy malowany,
- Beton architektoniczny,
- Drewno egzotyczne lakierowane,
- Konglomerat drewniany.


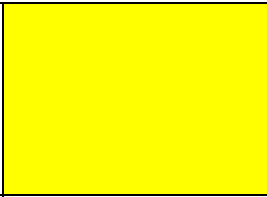
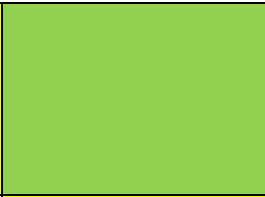



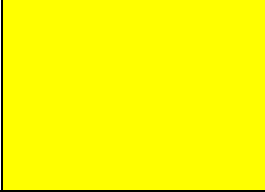


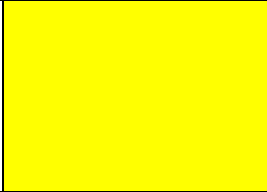
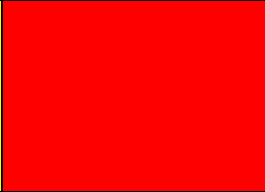



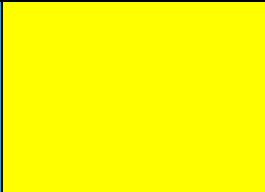


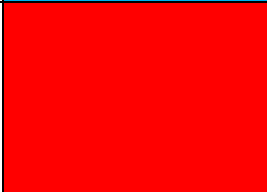



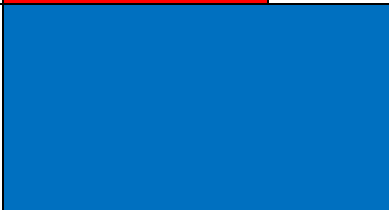
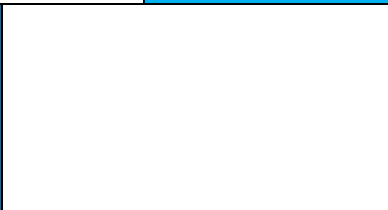


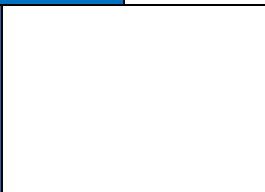


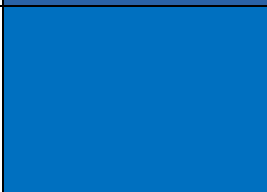
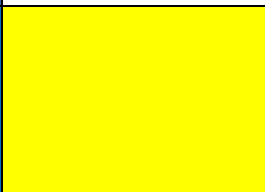


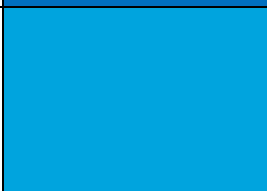

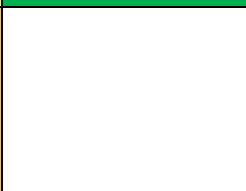
Podstawowymi kolorami elementów małej architektury są barwy szary i grafitowy. Dopuszczalnymi są naturalne barwy elementów stalowych, aluminiowych, stali nierdzewnej oraz betonu.

RAL 9007	
RAL 7016	
RAL 7021	

Na terenie poszczególnych gmin Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stosować można kolory uzupełniające nawiązujące do barw lub marki promocyjnej danej jednostki samorządu terytorialnego.

<p><b>Stowarzyszenie Szczecińskiego obszaru Metropolitalnego</b></p>	 <p>STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO</p>
<p><b>Miasto Szczecin</b></p> 	<p>RAL 5022</p> <p>RAL 5015</p> <p>RAL6018</p>
<p><b>Miasto Stargard</b></p> 	<p>Pantone 2768 C</p> <p>Pantone Process Cyan C</p> <p>Pantone 144 C</p> <p>Pantone 137 C</p>



<b>Police</b> 			
<b>Goleniów</b> 			
<b>Gryfino</b> 			
<b>Kobylanka</b> 			
<b>Gmina Stargard</b> 			
<b>Dobra</b> 			
<b>Stare Czarnowo</b> 			
<b>Stepnica</b> 			
<b>Świnoujście</b> 			

Zasady użycia elementów graficznych i kolorystyki poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego:

### - Stacje i przystanki kolejowe w obszarze kolejowym

Elementy małej architektury zgodne ze standardami PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Na małych wiatkach oraz szybach wiatrołapów należy stosować emblematy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz samorządu gminnego na którym znajduje się stacja/przystanek.



### - Przystanki poza obszarem kolejowym

Na wiatkach należy stosować emblematy samorządu gminnego na którym znajduje się stacja/przystanek.





## 4.2 Wiaty przystankowe

Na przystankach komunikacji miejskiej należy stosować wiaty dostosowane gabarytami do przewidywanej obsługi pasażerskiej. W ważniejszych lokalizacjach należy stosować wiaty o konstrukcji aluminiowej z przeszkleniem ze szkła hartowanego bezpiecznego o grubości minimum 8mm.

W pozostałych lokalizacjach można stosować wiaty o konstrukcji stalowej z przeszkleniami ze szkła bezpiecznego. Nie zaleca się stosowania wiat ze ścianami pełnymi. Konstrukcje o ścianach pełnych dopuszczalne są jedynie w obszarach narażonych na wandalizm. Kolorystyka konstrukcji wiat: RAL 9007.

Dach wiaty powinien być pełny nieprzezroczysty, zapewniający tłumienie promieni słonecznych.

Przykłady zalecanych konstrukcji zadaszeń przystankowych:

Konstrukcja: <b>aluminium</b> Wypełnienie ścian: <b>szkło hartowane</b> Szerokość: <b>174cm</b> Długość: <b>n x 150cm</b> Kolor : <b>RAL 9007</b>	
Konstrukcja: <b>aluminium</b> Wypełnienie ścian: <b>szkło hartowane</b> Szerokość: <b>170cm</b> Długość: <b>n x 145cm</b> Kolor : <b>RAL 9007</b>	
Konstrukcja: <b>aluminium</b> Wypełnienie ścian: <b>szkło hartowane</b> Szerokość: <b>140cm</b> Długość: <b>n x 140 cm</b> Kolor : <b>RAL 9007</b>	



Konstrukcja:	<b>blacha ocynkowana</b>	
Wypełnienie ścian:	<b>szkło hartowane</b>	
Szerokość:	<b>80(120)cm</b>	
Długość:	<b>360cm</b>	
Kolor :	<b>RAL 9007</b>	

Każda wiata powinna być wyposażona w gablotę zgodną z wymaganiami punktu 5.6.

Na wiacie powinien być umieszczony odpowiednio dwustronny znak D15 lub D17 w rozmiarze małym.

Na wiacie należy umieścić nazwę przystanku oraz umieścić numery linii komunikacji miejskiej zatrzymujących się na danym przystanku.

Na elementach wiaty należy wykorzystać system kolorystyki oraz elementy graficzne gminy w której jest ona zlokalizowana.

#### 4.3 Ławki i podpórki

ŁAWKA Konstrukcja: siedzisko: Kolor :	<b>beton odlewniczy</b> <b>drewno egzotyczne</b> lub <b>konglomerat drewniany</b> <b>beton: RAL 9007</b>	
PODPÓRKA Konstrukcja:  wysokość: szerokość: Kolor :	<b>stal nierdzewna</b> <b>stal ocynkowana malowana</b> <b>drewno egzotyczne</b> lub <b>konglomerat drewniany</b> <b>122cm</b> <b>150cm</b> <b>RAL 9007</b>	





## 4.3 Stojaki rowerowe i wiaty rowerowe

Typ Konstrukcja: wysokość: szerokość: średnica rury: Kolor :	<b>stojak typ „U”</b> <b>stal nierdzewna szczotkowana</b> <b>100cm</b> <b>100cm</b> <b>6cm</b> <b>naturalny stalowy</b>	
Typ Konstrukcja: wysokość: szerokość: średnica rury: Kolor :	<b>stojak typ „U”</b> <b>stal ocynkowana malowana</b> <b>proszkowo</b> <b>100cm</b> <b>100cm</b> <b>6cm</b> <b>RAL 7021</b>	
Typ: Konstrukcja: Wypełnienie ścian: Szerokość: Długość: Kolor :	<b>wiata rowerowa</b> <b>aluminium</b> <b>szkło hartowane</b> <b>140cm</b> <b>n x 140 cm</b> <b>RAL 9007</b>	

## 4.4 Kosze na śmieci

Typ Konstrukcja: Wysokość: Szerokość: Kolor :	<b>kosz bez segregacji</b> <b>beton odlewniczy</b> <b>stal nierdzewna szczotkowana</b> <b>90cm</b> <b>10cm</b> <b>RAL 7021</b>	
Typ Konstrukcja: Wysokość: Szerokość: Kolor :	<b>kosz bez segregacji</b> <b>stal ocynkowana malowana</b> <b>stal nierdzewna szczotkowana</b> <b>120cm</b> <b>40cm</b> <b>RAL 9007</b>	



Typ Konstrukcja:  Wysokość: Szerokość: Kolor :	<b>kosz z segregacją</b> <b>stal ocynkowana malowana</b> <b>stal nierdzewna szczotkowana</b> <b>120cm</b> <b>40cm</b> <b>RAL 9007</b>	
---	--	--

Przy wyborze modelu kosza na segregację należy wziąć pod uwagę Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 29 grudnia 2016 r. w sprawie szczegółowego sposobu zbierania wybranych frakcji odpadów. Na obszarach kolejowych i w pociągach wymaga się by kosze na odpady do selektywnej zbiórki odpadów powinny być wykonane z wytrzymałego, transparentnego tworzywa sztucznego.

#### 4.5 Inne elementy

typ Konstrukcja: wysokość: średnica: kolor :	<b>słupek</b> <b>stal nierdzewna szczotkowana</b> <b>90cm</b> <b>10cm</b> <b>naturalny stalowy</b>	
typ Konstrukcja: wysokość: średnica: kolor :	<b>słupek</b> <b>stal ocynkowany</b> <b>90cm</b> <b>10cm</b> <b>RAL7021</b>	
typ Konstrukcja: wysokość: średnica: kolor :	<b>słupek</b> <b>stal ocynkowany</b> <b>60cm</b> <b>20cm</b> <b>RAL7021</b>	





## 4.5 Zieleń

W pasach drogowych należy przy nasadzeniach zieleni zwracać uwagę na dobór gatunków drzew i krzewów które dobrze znoszą trudne warunki miejskie tj, przede wszystkim małą powierzchnię biologicznie czynną oraz spore zasolenie gleby wynikające z zimowego utrzymania dróg. Ważnym aspektem przy doborze gatunków jest także to aby drzewa nie owocowały i nie brudziły nawierzchni co utrudniałoby utrzymanie czystości.

Przykładowe gatunki drzew:

	Klon polny <i>Acer campestre L.</i>	Drzewo dorastające do 15-20m
	Platan klonolistny <i>Platanus 'Acerifolia'</i>	Drzewo o szerokiej rozłożystej koronie dorastające do 35m
	Głóg pośredni odm. Paul's Scarlet <i>Crataegus x media 'Paul's Scarlet'</i>	Niewielki drzewo dorastające do 6m wysokości. Obficie kwitnące. Odmiana nie zawiązuje owoców
	Dąb bezszypułkowy <i>Quercus petraea L.</i>	Drzewo dorastające do 40m. Korona jajowata rozłożysta.
	Dąb szypułkowy <i>Quercus robur L.</i>	Drzewo dorastające do 35m wysokości. Korona szeroka nieregularna.



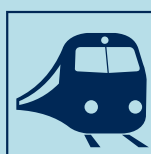
	<p>Robinia akacja <i>Robinia pseudoacacia L.</i></p>	<p>Drzewo dorastające do 25m o luźnej nieregularnej koronie</p>
	<p>Wiąz szypułkowy <i>Ulmus laevis Pall.</i></p>	<p>Drzewo o szerokiej koronie dorastające do wysokości 40m</p>

#### Przykładowe gatunki krzewów:

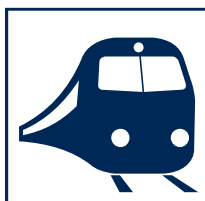
	<p>Ligustr pospolity <i>Ligustrum vulgare L.</i></p>	<p>Krzew dorastający do 2-3m wysokości o pokroju nieregularnym szeroko rozgałęziający się.</p>
	<p>Tawuła japońska odm. Anthony Waterer <i>Spiraea japonica 'Anthony Waterer'</i></p>	<p>Krzew dorastający do ok. 80cm wysokości o pokroju kulistym. Intensywnie kwitnący od początku lata.</p>
	<p>Róża pomarszczona <i>Salix purpurea L.</i></p>	<p>Krzew z licznymi pędami o wysokości do 1,5m. Tworzy gęste i rozległe zarośla.</p>
	<p>Tawuła wczesna <i>Spiraea arguta</i></p>	<p>Krzew dorastający do 2m wysokości o luźnym pokroju pokładający się z ozdobnymi białymi kwiatami</p>
	<p>śnieguliczka Chenaulta 'Hancock' <i>Symphoricarpos xchenaultii 'Hancock'</i></p>	<p>Krzew o wysokości do 1m o szeroko rozpostartych pędach. Sprawdzająca się jako roślina okrywowa pod koronami wysokich drzew.</p>

5

# Wymagania dotyczące informacji pasażerskiej



## 5.1 Logotypy w transporcie publicznym



Logotyp określający stację/przystanek kolejowy do zastosowania w tablicach kierunkowych, na mapach, schematach i w systemach informacji pasażerskiej.



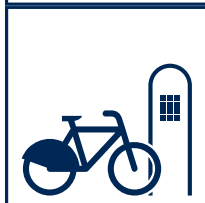
Logotyp określający stację/przystanek kolejowy w systemie SKM do zastosowania w tablicach kierunkowych, na mapach, schematach i w systemach informacji pasażerskiej.



Logotyp określający przystanek tramwajowy do zastosowania w tablicach kierunkowych, na mapach, schematach i w systemach informacji pasażerskiej.



Logotyp określający przystanek autobusowy do zastosowania w tablicach kierunkowych, na mapach, schematach i w systemach informacji pasażerskiej.



Logotyp określający stację roweru miejskiego do zastosowania w tablicach kierunkowych, na mapach, schematach i w systemach informacji pasażerskiej. W przypadku podjęcia decyzji przez członków SSOM o budowie systemu roweru metropolitalnego, piktogram może również wskazywać ten system roweru.



Logotyp określający parking zlokalizowany w obszarze węzła przesiadkowego, do zastosowania w tablicach kierunkowych, na mapach, schematach i w systemach informacji pasażerskiej.



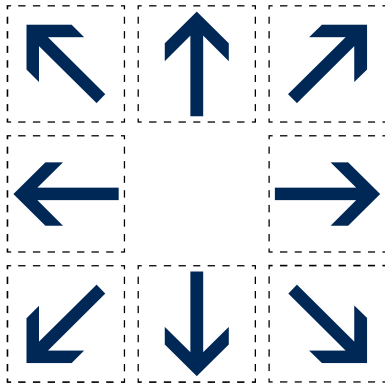
Logotyp określający parking rowerowy do zastosowania w tablicach kierunkowych, na mapach, schematach i w systemach informacji pasażerskiej.



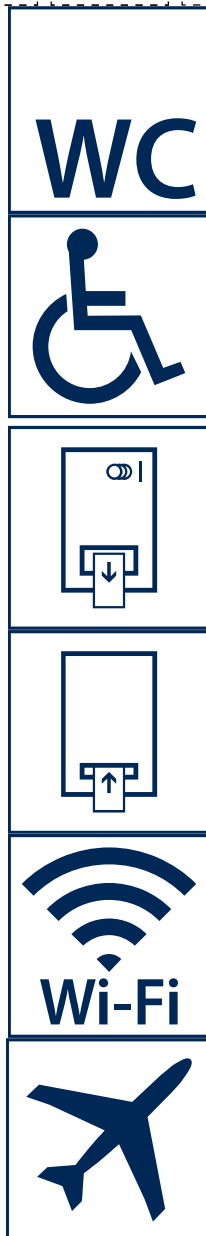
Logotyp określający postój Taxi



## 5.2 Piktogramy uzupełniające



Logotyp określający kierunki do zastosowania na tablicach kierunkowych



Logotyp określający toaletę ogólnodostępną.

Logotyp określający element infrastruktury dostępny dla osób o ograniczonej mobilności, np.: dojście do peronu, windy. Może występować łącznie z logotypem określającym toaletę w celu wskazania toalety przystosowanej do obsługi osób niepełnosprawnych.

Logotyp określający automat biletowy

Logotyp określający kasownik.

Logotyp określający obszar z bezprzewodowym dostępem do Internetu

Logotyp określający port lotniczy



## 5.3 Numery linii środków transportu publicznego



### Szczecińska Kolej Metropolitalna

Numeracja linii Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej opierać się będzie o kombinację literowo cyfrową składającą się z przedrostka „S” i numeru kolejnego linii SKM, np. S1, S2, S3 itd.

Wariantowe kursy będące trasami uzupełniającymi w stosunku do trasy podstawowej powinny być na następującej zasadzie:

- S11, **S12** itd. Jako kursy uzupełniające lub będące modyfikacją linii S1,
- S21, S22 itd. Jako kursy uzupełniające lub będące modyfikacją linii S2,
- S31, S32 itd. Jako kursy uzupełniające lub będące modyfikacją linii S3.

Wzór graficzny linii SKM

Każda linia uzyskuje swój indywidualny kolor, przy czym kursy wariantowe danej linii otrzymują kolor jak linia podstawowa. Kolory linii powinny być konsekwentnie stosowane we wszystkich elementach systemu informacji pasażerskiej, gdzie jest to możliwe. Numer linii w przypadku linii podstawowej oznaczany jest czcionką *Myriad Pro Bold*, w przypadku numeru linii wariantowej czcionką *Myriad Pro Bold Condensed*.





# S1 S2 S21 S3



:SKM Szczecin

Fot. FB



# Tram

## Komunikacja tramwajowa

Numeracja linii tramwajowych kursujących na terenie Szczecina składać się będzie z liczb z przedziału od  do

Oznaczenie linii należy wykonać czcionką Do oznakowania linii należy użyć czcionki *Myriad Pro Bold Condensed*. Obramowanie pola z numerem linii powinno być wykonane zgodnie z kolorem ikony oznaczającej komunikację tramwajową.



Fot. Mariusz Belko






## Komunikacja autobusowa

Oznakowanie linii autobusowych transportu publicznego składać się ze wskazanych w ramach poniższych przedziałów liczb, liter oraz ich kombinacji. Do

Zaleca się następujące przyporządkowanie linii komunikacji miejskiej na terenie SOM:

- linie od 51 do 99 – linie autobusowe zwykłe na obszarze Szczecina,
- linie od 101 do 149 – linie autobusowe zwykłe na obszarze powiatu polickiego (gminy Police, Nowe Warpno, Dobra i Kołbaskowo),
- linie od 151 do 199 – linie na terenie powiatu gryfińskiego (gminy Gryfino i Stare Czarnowo),
- linie od 301 do 349 – linie na terenie powiatu stargardzkiego (gmina miejska Stargard, gmina wiejska Stargard, gmina Kobylanka),
- linie od 401 do 449 – linie na terenie powiatu goleniowskiego (Gmina Goleniów i Gmina Stepnica),
- linie od 451 do 499 – linie na terenie miasta Świnoujścia,
- linie od 701 do 749 – linie transgraniczne wraz z wolnym zasobem rezerwowym,
- linie od X1 do X99 – linie pospieszne (cały obszar SOM),
- linie od B1 do B99 – linie bezpłatne,
- linie od M10 do M99 – linie metropolitalne – autobusowe przedłużenie SKM,
- linie od E1 do E99 – linie dodatkowe/specjalne,
- linie od P1 do P99 – linie prywatne,
- linie od N1 do N29 – linie nocne na obszarze Szczecina,
- linie od N30 do N99 – linie nocne poza Szczecinem.

**UWAGA!** Podane przedziały dla numerów linii autobusowych dziennych zwykłych nie obejmują cyfry 0 oraz liczb 50, 100, 200, 300, 400, 500, 600 i 700, zarezerwowanych dla linii turystycznych.

Linie dzienne	linie pospieszne	linie nocne
 322	 X1	 N51

Oznaczenie linii należy wykonać czcionką Do oznakowania linii należy użyć czcionki *Myriad Pro Bold Condensed*. Obramowanie pola z numerem linii powinno być wykonane zgodnie z kolorem ikony oznaczającej komunikację autobusową.

### Linie tymczasowe i ze zmienioną trasą

- linie tymczasowe (na czas remontów, trasy zastępcze, itp.) od **Z1** do **Z99**,
- linia z tymczasowo zmienioną trasą pozostaje z dotychczasowym numerem z dodatkowo dodanym żółtym (*Pantone 123C*) tłem np. **51** dla linii **51**.




fol. Mariusz Belko, MZK Stargard

## 5.4 Nazewnictwo przystanków komunikacji miejskiej

W sytuacji, gdy dany przystanek (zespół przystankowy) pełnić będzie funkcję styczną ze stacją SKM, zalecane jest stosowanie nazwy zespołu przystankowego według wzoru: nazwa stacji SKM + „SKM”. Jeśli jedna stacja SKM obsługiwana jest przez kilka zespołów przystankowych, należy po ukośniku dodać wyróżnik odróżniający te zespoły przystankowe. Spójne nazewnictwo stacji SKM i przystanków komunikacji miejskiej ułatwi pasażerom planowanie podróży.

Przykłady:

Nazwa stacji SKM	Nazwa zespołu przystankowego
Szczecin Główny	Szczecin Główny/Kolumba SKM
	Szczecin Główny/Owocowa SKM
Szczecin Załom	Szczecin Załom SKM
Goleniów	Goleniów SKM
Gryfino	Gryfino/Kolejowa SKM
	Gryfino/Sprzymierzonych SKM

W systemach informacji pasażerskiej dopuszczalne jest przedstawianie nazwy takiego zespołu przystankowego również w postaci nazwa stacji + symbol SKM, np. Goleniów .

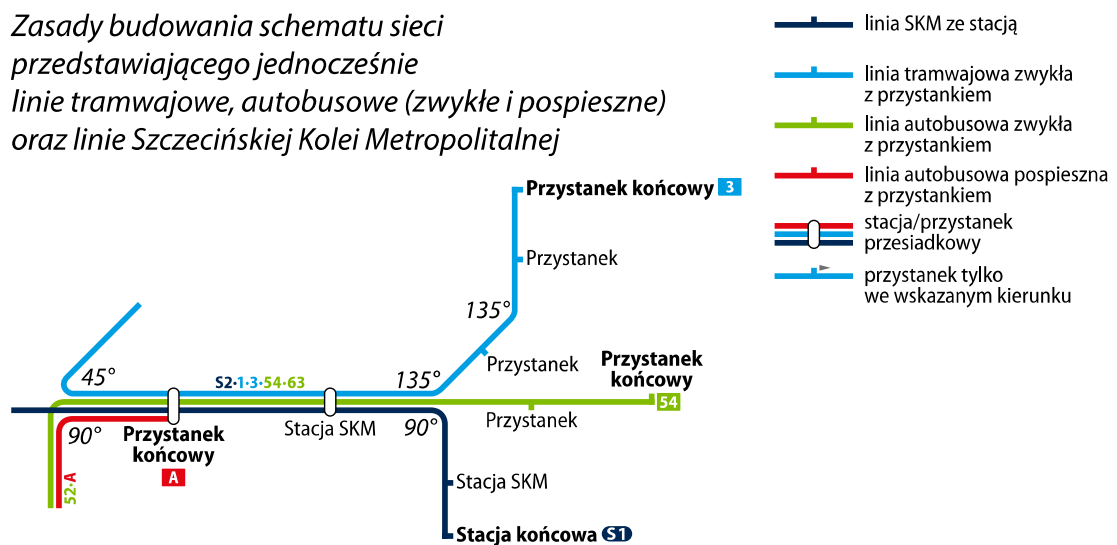
## 5.5 Mapy i schematy

### Wzór schematu komunikacji miejskiej

Schemat komunikacji miejskiej powinien obejmować sieć połączeń w danej jednostce samorządu terytorialnego. W obszarach ściśle powiązanych ze sobą schemat może obejmować więcej niż jedną jednostkę.

Zaleca się tworzenie wspólnych schematów w ramach jednej strefy numeracyjnej.

*Zasady budowania schematu sieci przedstawiającego jednocześnie linie tramwajowe, autobusowe (zwykłe i pospieszne) oraz linie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej*



### Schemat SKM

Schemat uproszczony przedstawiający w uproszczony sposób, bez uwzględnienia kierunków geograficznych, przebieg linii SKM, możliwości przesiadkowe na poszczególnych stacjach oraz lokalizację parkingów P+R. Przewidziany jest do umieszczania w gablotach informacyjnych oraz w pociągach SKM.

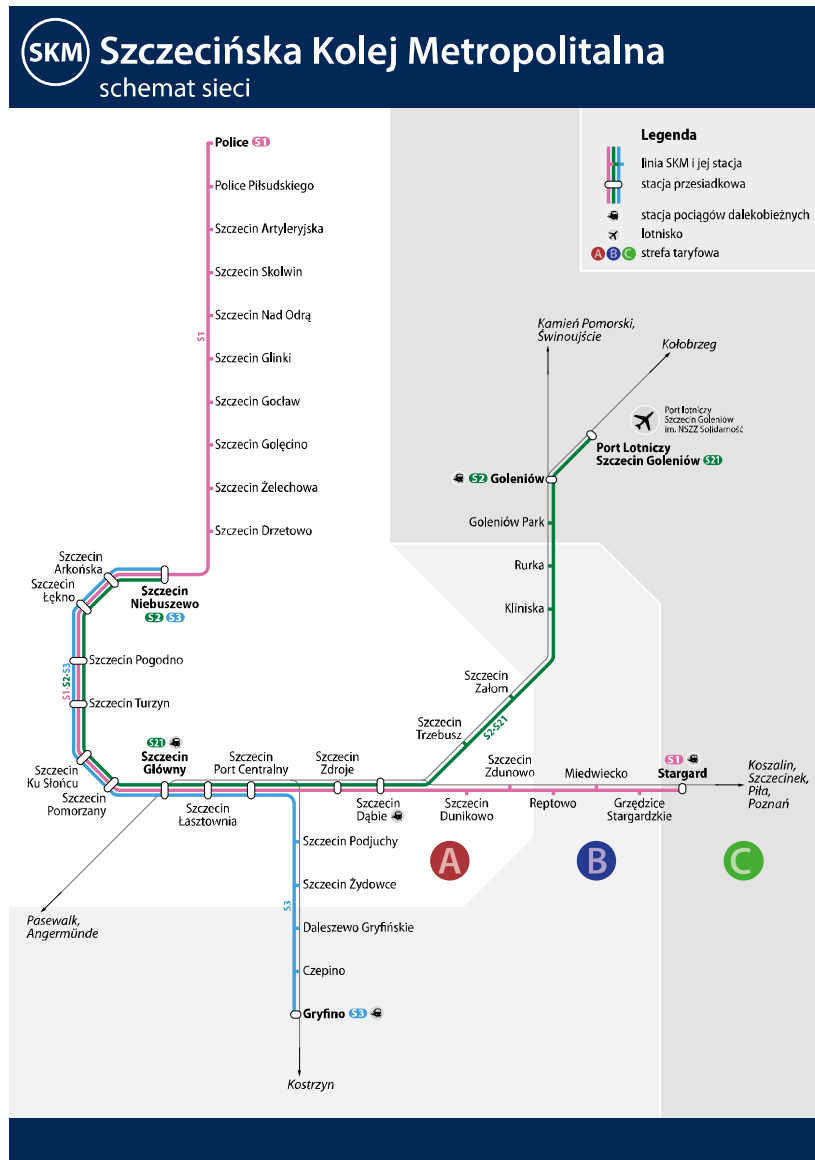
*Wersja do umieszczenia w pociągach:*



Wersja do umieszczenia w gablotach, z zaznaczeniem lokalizacji:



Schemat szczegółowy przedstawiający w uproszczony sposób, z uwzględnieniem kierunków geograficznych, przebieg linii SKM, możliwości przesiadkowe na poszczególnych stacjach oraz lokalizację parkingów P+R. Przewidziany jest do umieszczenia w gablotach informacyjnych oraz w pociągach SKM.





## Schemat obszaru węzła przesiadkowego

Schemat obszaru węzła przesiadkowego powinien być umieszczony w gablotach informacyjnych zarówno na peronie kolejowym jak i na poszczególnych przystankach w obszarze węzła przesiadkowego.

Schemat powinien zawierać w szczególności:

- układ linii komunikacji miejskiej wraz z lokalizacją przystanków,
- układ dojazdów do peronów kolejowych z zaznaczeniem dojścia dostosowanego do obsługi osób o ograniczonej mobilności,
- lokalizację parkingu rowerowego,
- lokalizację parkingu Park & Ride,
- lokalizację postoju TAXI,
- lokalizację toalety,
- nazwy i lokalizacje ważniejszych obiektów w rejonie węzła przesiadkowego.





## 5.6 Oznakowanie pojazdów komunikacji miejskiej

### Oznakowanie kierunkowe

Każdy pojazd komunikacji miejskiej powinien być oznakowany w sposób jednoznacznie określający linię i kierunek. W przypadku gdy pojazd wyposażony jest w elektroniczne tablice kierunkowe do oznakowania kierunku należy wykorzystywać zamontowany system. W pozostałych przypadkach pojazd powinien być wyposażony w tablic kierunkowe w sposób czytelny prezentujący niezbędne informacje:

### Czoło pojazdu

- numer linii oraz przystanek docelowy,
- numer linii, przystanek docelowy w górnym wierszu, w dolnym wierszu przystanek charakterystyczny przez który przebiega linia, w przypadku gdy przystankiem pośrednim jest stacja kolejowa, w dolnym wierszu powinna znaleźć się taka informacja.



### Bok pojazdu

- numer linii oraz przystanek docelowy na wysokości górnej części okien lub powyżej ich linii,
- numer linii w dolnej linii okien za pierwszymi drzwiami.

### Tył pojazdu

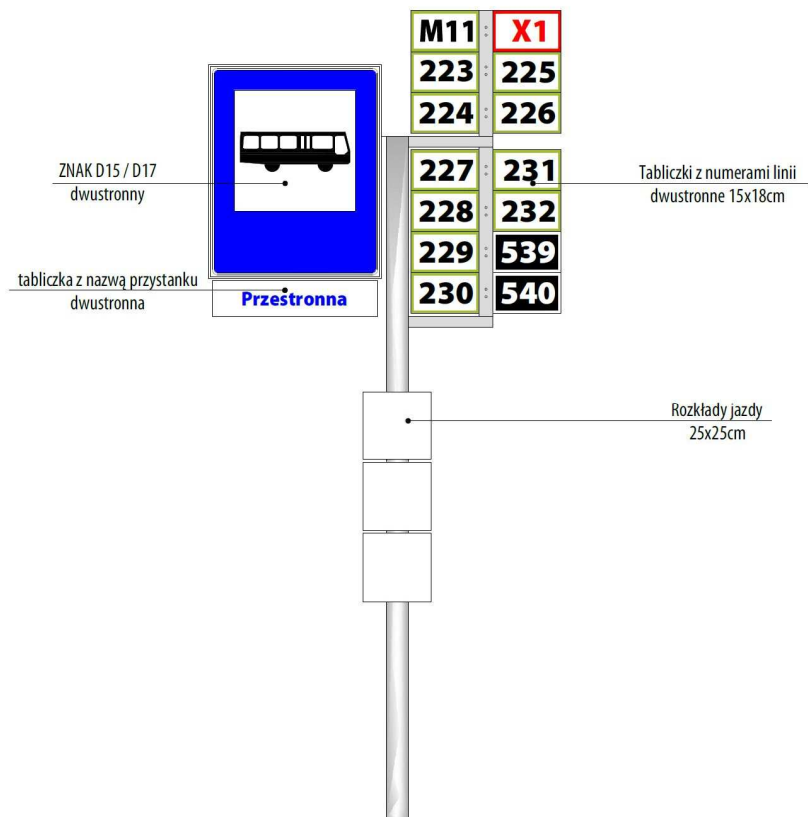
- numer linii.





## 5.7 Informacja pasażerska na przystankach

### Wzór słupka przystankowego



#### Konstrukcja słupka:

- stal ocynkowana średnica min. 80cm,
- stal nierdzewna szczotkowana (w przypadku lokalizacji w obszarach wymagających podwyższonej estetyki).

Słupek powinien być wkopany i obetonowany. Do słupka należy przymocować elementy umożliwiające przymocowanie wyposażenia.

#### Wyposażenie słupka:

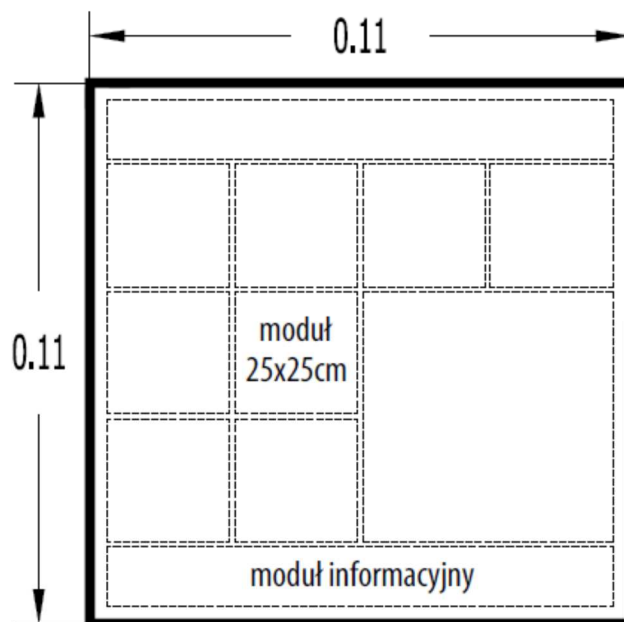
- znak D15 lub D17 średni (600x750mm) dwustronny,
- tabliczka z nazwą przystanku (600x150mm) dwustronna,
- tabliczki z numerami linii (180x150mm) dwustronne → pkt 5.3,
- rozkład jazdy (250x250mm),
- informacja taryfowa.



## Wzór gabloty informacyjnej

Gablotka informacyjna powinna umożliwiać wywieszenie informacji według określonych modułów. Podstawowym modułem w informacji pasażerskiej jest kwadrat 25x25cm.

Gablotka powinna być wykonana z profili aluminiowych z przeszkloną ścianą czołową. Ściana tylna gablotki powinna umożliwiać przytwierdzenie informacji za pomocą magnesów. Drzwi gablotki powinny być otwierane i zamykane na zamek uniemożliwiający otwarcie osobom postronnym.



### Wyposażenie gablotki:

- moduł informacyjny górny: nazwa i numer przystanku,
- rozkłady jazdy – 1 moduł – 250x250mm,
- informacja taryfowa – 1 moduł – 250x250mm,
- mapa z siecią komunikacyjną – 4 moduły – 500x500mm → pkt 5.4,
- moduł informacyjny dolny: informacja na temat organizatora przewozów.

## Tablica dynamicznej informacji pasażerskiej

Tablica zmiennej treści, systemu dynamicznej informacji pasażerskiej powinna wskazywać odjazdy pojazdów w czasie rzeczywistym. W przypadku gdy w danym rejonie linii obsługują pojazdy nie są wyposażone w osprzęt umożliwiający określenie pozycji pojazdu dopuszcza się wyświetlanie czasu rozkładowego.

Tablica powinna być wyposażona w następujące pola:

- nazwa przystanku – pole statyczne,
- zegar – pole dynamiczne,
- numer linii – pole dynamiczne,
- kierunek – pole dynamiczne,
- odjazd – pole dynamiczne.

Zaleca się także wskazywanie na tablicy informacji o tym czy dany kurs na linii obsługuje pojazd dostosowany do obsługi osób niepełnosprawnych

Goleniów Dworzec		13:55
Linia	Kierunek	Odjazd
401	Park Przemyslowy	2min
402	Stepnica	10min
404	Os. Helenów	14:32

Tablica dynamicznej informacji pasażerskiej powinna być umieszczona osobno dla każdego peronu.

Tablicę umieszcza się prostopadle do krawędzi peronu. Tablica powinna być dwustronna.

W przypadku węzłów przesiadkowych zaleca się dodatkowo zamontowanie tablicy zbiorczej informującej o wszystkich odjazdach z obszaru węzła przesiadkowego. W przypadku tablic zbiorczych informujących o odjazdach z kilku peronów, tablica powinna pokazywać także numer peronu z którego będzie realizowany dany kurs.

**UWAGA:** Wymagania dotyczące systemu dynamicznej informacji pasażerskiej dla transportu kolejowego określają Wytyczne w sprawie wyświetlaczy dynamicznej informacji pasażerskiej (Załącznik do uchwały Nr 502/2011 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 1 sierpnia 2011 r.)



## Rozkłady jazdy

Wzór rozkładu jazdy linii SKM:

# SKM Szczecińska Kolej Metropolitalna



## Szczecin Niebuszewo → Goleniów

stacja: **Szczecin Port Centralny**

rozkład jazdy ważny od 00.12.2017 do 00.12.2018

dni robocze		soboty		niedziele i święta	
00		00		00	
01		01		01	
02		02		02	
03		03		03	
04	35	04	35	04	35
05	05 35	05	15 55	05	15 55
06	05 25 45	06	35	06	35
07	05 25 45	07	15 55	07	15 55
08	05 25 45	08	35	08	35
09	05 35	09	15 55	09	15 55
10	05 35	10	35	10	35
11	05 35	11	15 55	11	15 55
12	05 35	12	35	12	35
13	05 35	13	15 55	13	15 55
14	05 25 45	14	35	14	35
15	05 25 45	15	15 55	15	15 55
16	05 25 45	16	35	16	35
17	05 25 45	17	15 55	17	15 55
18	05 35	18	35	18	35
19	05 35	19	15 55	19	15 <sup>A</sup> 55
20	05 35	20	35	20	35 <sup>A</sup>
21	05 35	21	15 55	21	15 55 <sup>A</sup>
22	35	22	35	22	35
23		23		23	

	strefa taryfowa
Szczecin Niebuszewo	A
Szczecin Arkońska	
Szczecin Łęčno	
Szczecin Pogodno	
Szczecin Turzyn	
Szczecin Ku Słońcu	
Szczecin Pomorzany	
Szczecin Główny	
Szczecin Łasztownia	
<b>Szczecin Port Centralny</b>	<b>A</b>
Szczecin Zdroje	
Szczecin Dąbie	
Szczecin Trzebusz	
Szczecin Załom	A
Kliniska	B
Rurka	B
Goleniów Park	C
Goleniów	

A – nie kursuje 24, 25, 26.12, 1.01

### Dodatkowe informacje:

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Aliquam ligula nunc, semper vitae pharetra a, faucibus eleifend urna. Praesent ac ullamcorper nisi. Suspendisse faucibus velit quis odio gravida consectetur. Mauris enim leo, condimentum ac placerat in, consectetur eu magna. In eleifend ex vitae turpis egestas hendrerit. Morbi ex lorem, lacinia at pretium pulvinar, aliquam a odio. Fusce ut tincidunt magna, at efficitur elit. Suspendisse erat urna, rhoncus at lectus eget, molestie consectetur magna. Donec nec libero aliquam, egestas diam et, suscipit erat. Duis nec rutrum nunc. Sed enim eros, dignissim eu semper id, scelerisque ut risus. Vivamus rutrum quam placerat purus tincidunt, egestas imperdiet nunc molestie. Phasellus sed lectus scelerisque, varius augue in, feugiat lorem. Sed eu pulvinar sem, ut sodales dolor. Mauris in nibh elementum, laoreet ligula eget, mollis augue.



Wzór rozkładu jazdy linii tramwajowej lub autobusowej:

**linia zwykła / normal line / Normallinie**

# 54

WAŻNY OD 29.08.2015 z popr. od 01.01.2017

przystanek / stop / Haltestelle:  
**Zdroje Dworzec**

**czas przejazdu / travel time / Reisezeit:**

**trasa linii / route / Linienverlauf:** BAZEN GÓRNICZY → Leszczynowa → Walecznych → Pszenna → Osiedle Słoneczne → Dąbska → Zoologiczna → KJEWO → ZAKŁADY MIĘSNE wydruk: 24.10.2017

**Dni powszednie**  
*Working days / Werktage*

4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
20 <sup>b</sup>	07 <sup>b</sup>	08 <sup>b</sup>	08 <sup>b</sup>	28	28 <sup>b</sup>	28	28	28	21 <sup>b</sup>	28 <sup>b</sup>	08 <sup>b</sup>	08	18	22	17	17	17 <sup>b</sup>	17	
47 <sup>b</sup>	27 <sup>b</sup>	28 <sup>b</sup>	28 <sup>b</sup>	58	58	58	58	58	58	48 <sup>b</sup>	28 <sup>b</sup>	28 <sup>b</sup>	48 <sup>b</sup>	47	47	47	47 <sup>b</sup>	48 <sup>b</sup>	
		48 <sup>b</sup>	48	58							48 <sup>b</sup>	58 <sup>b</sup>							

**Soboty**  
*Saturdays / Samstage*

4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	32 <sup>b</sup>	17 <sup>b</sup>	17	17	02	03 <sup>b</sup>	28	28	28	28	28	28	28	07 <sup>b</sup>	17	17	47 <sup>b</sup>	48 <sup>b</sup>	
	47	47 <sup>b</sup>			33	28	58 <sup>b</sup>	58	58 <sup>b</sup>	58	58 <sup>b</sup>	58		47	47	47			
						58													

**Niedziele i dni świąteczne**  
*Sundays and public holidays / Sonn- und Feiertage*

4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	32 <sup>b</sup>	17 <sup>b</sup>	17	17	33	03	28	28	28	28	28	28	28	07	17	17	37	37	
	47	47	57 <sup>b</sup>			28	58	58	58 <sup>b</sup>	58	58 <sup>b</sup>	58		47	47	47			
						58 <sup>b</sup>													

**Wielkanoc, Boże Narodzenie i Nowy Rok**  
*Easter, Christmas and New Year / Ostern, Weihnachten und Neujahr*

4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	47	47	57		08	18	18	18	18	18	18	18	18	18	27	27	27	32	32

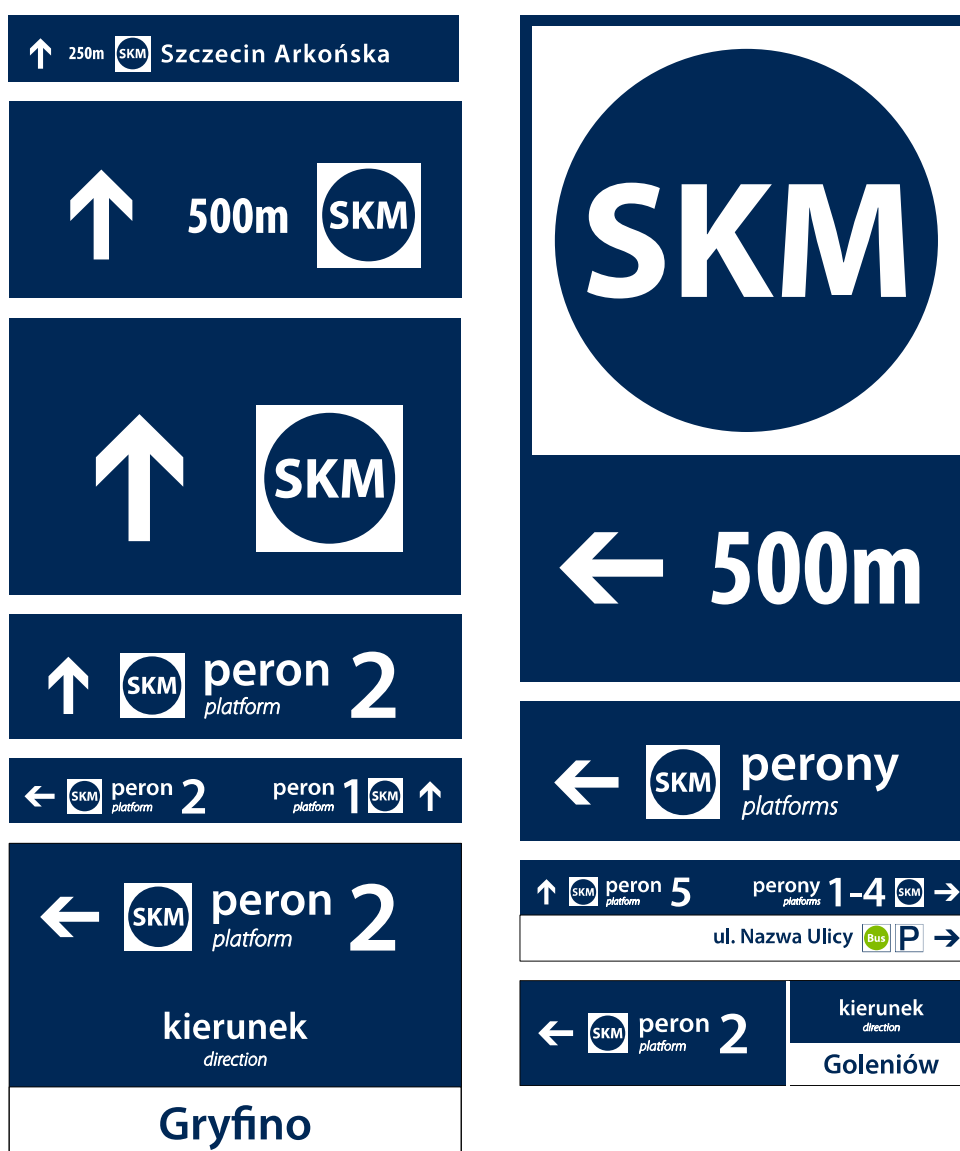
**legenda:**  
b – Kurs do Zakładów Mięśnych (pozostałe tylko do Kijewa)  
b – Podkreśleniem wyróżniono kursy obsługiwane taborem niskopodłogowym

**Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego**  
 71-241 Szczecin, ul. Klonowica 5 • tel. 19285 lub 91 480 04 01 • www.zditm.szczecin.pl  
 linię obsługuje: **SPA Dąbie Sp. z o.o.** • 70-784 Szczecin, ul. Struga 10 • tel. 91 464 36 02

## 5.8 Modyfikacje Instrukcji Ipi-2 PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Celem ujednolicenia informacji w obszarach węzłów przesiadkowych i ułatwieniu w orientacji pasażerom, zaleca się wprowadzić modyfikację piktogramów poszczególnych środków transportu zawartych w Wytycznych dla oznakowania stałego stacji pasażerskich Ipi-2 (Załącznik do uchwały nr 100/17 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 7 lutego 2017). Niniejsze modyfikacje dotyczą wszystkich stacji i przystanków pasażerskich zlokalizowanych na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

### Tablice wskazujące drogę dojścia do stacji (§20 instrukcji Ipi-2)



## Fryzy na gablotach informacyjnych SKM



### Wzory piktogramów (§27 instrukcji Ipi-2)



Logotyp określający stację/przystanek kolejowy w systemie SKM do zastosowania w tablicach kierunkowych, na mapach, schematach i w systemach informacji pasażerskiej.

Logotyp określający przystanek tramwajowy do zastosowania w tablicach kierunkowych, na mapach, schematach i w systemach informacji pasażerskiej.

Logotyp określający przystanek autobusowy do zastosowania w tablicach kierunkowych, na mapach, schematach i w systemach informacji pasażerskiej.

Logotyp określający stację roweru miejskiego do zastosowania w tablicach kierunkowych, na mapach, schematach i w systemach informacji pasażerskiej. W przypadku podjęcia decyzji przez członków SSOM o budowie systemu roweru metropolitalnego, piktogram może również wskazywać ten system roweru.

6

# Wymagania dotyczące oznakowania





## 6.1 Oznakowania parkingów Park & Ride

### Zasady ogólne

Na drogach dojazdowych do parkingów należy ustawić tablice kierunkowe wskazujące dojazd do parkingu. Oznakowanie należy rozstawić tak aby właściwie oznakować dojazd z dróg zbierających ruch z obszaru dla którego przeznaczony jest parking.

Każdy parking powinien mieć nadaną nazwę, która jednoznacznie pozwoli użytkownikowi zidentyfikować parking w systemie transportu publicznego. Nazwa parkingu powinna w pierwszej kolejności być zgodna z nazwą stacji lub przystanku przy którym został on zlokalizowany. Nazwę można uzupełnić o dodatkową informację ułatwiającą jego lokalizację np. „**Dąbie północ**”.

Oznakowanie kierunkowe na tablicy powinno zawierać ikonę podstawowego środka transportu na jaki można przesiąść się na danym parkingu tj.: pociąg, tramwaj lub autobus. Dopuszcza się w przypadkach szczególnych umieszczenie ikon dwóch środków transportu.

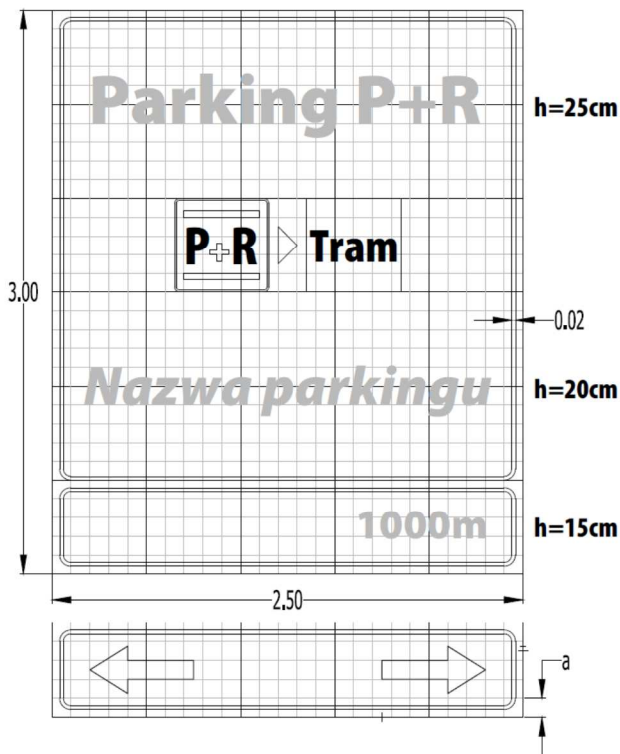
Na drogach o dopuszczalnej prędkości równej i większej niż 70km/h umieszcza się tablice duże.

Na drogach na terenie zabudowanym o prędkości dopuszczalnej poniżej 70km/h stosować należy tablice małe.

Na ulicach klasy L, D, w strefach „30” oraz w strefie zamieszkania, dopuszcza się stosowanie znaków małych zmniejszonych do 75% wielkości.



## Wzory tablic (Tablica duża)



□ a=10cm  
czcionka: Myriad Pro Black

CMYK 100:0:0:0  
RAL 5015  
RGB 0:156:221  
PANTONE Process Cyan C

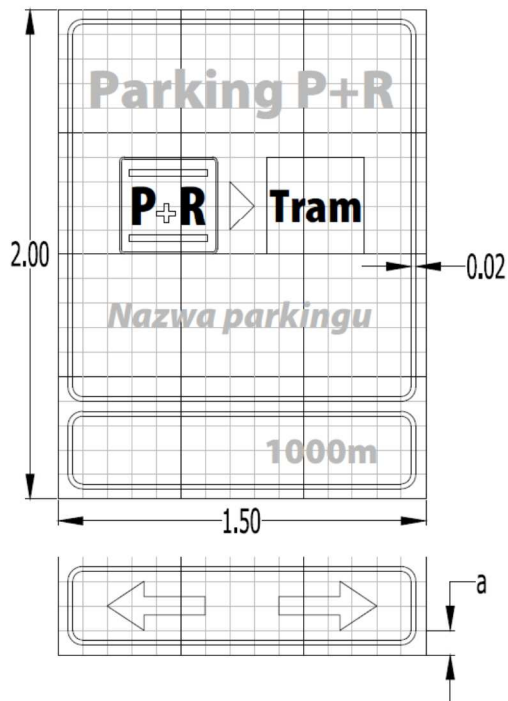
Symbole transportu publicznego użyte na tablicach:

	Stacja Kolejowa Intercity, Regio
	Stacja Kolejowa Intercity, Regio, SKM
	Stacja/przystanek SKM
	Przystanek tramwajowy
	Przystanek autobusowy



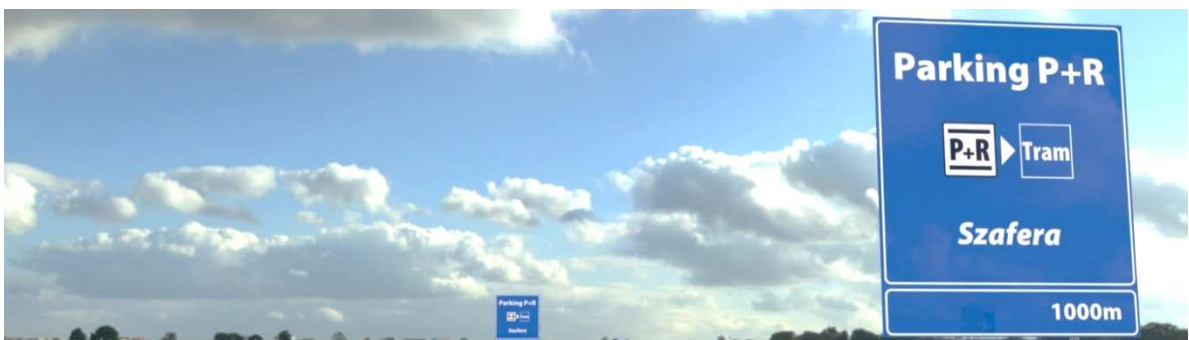


## Wzory tablic (Tablica mała)



□ **a=10cm (7,5cm)**  
**czcionka: Myriad Pro Black**

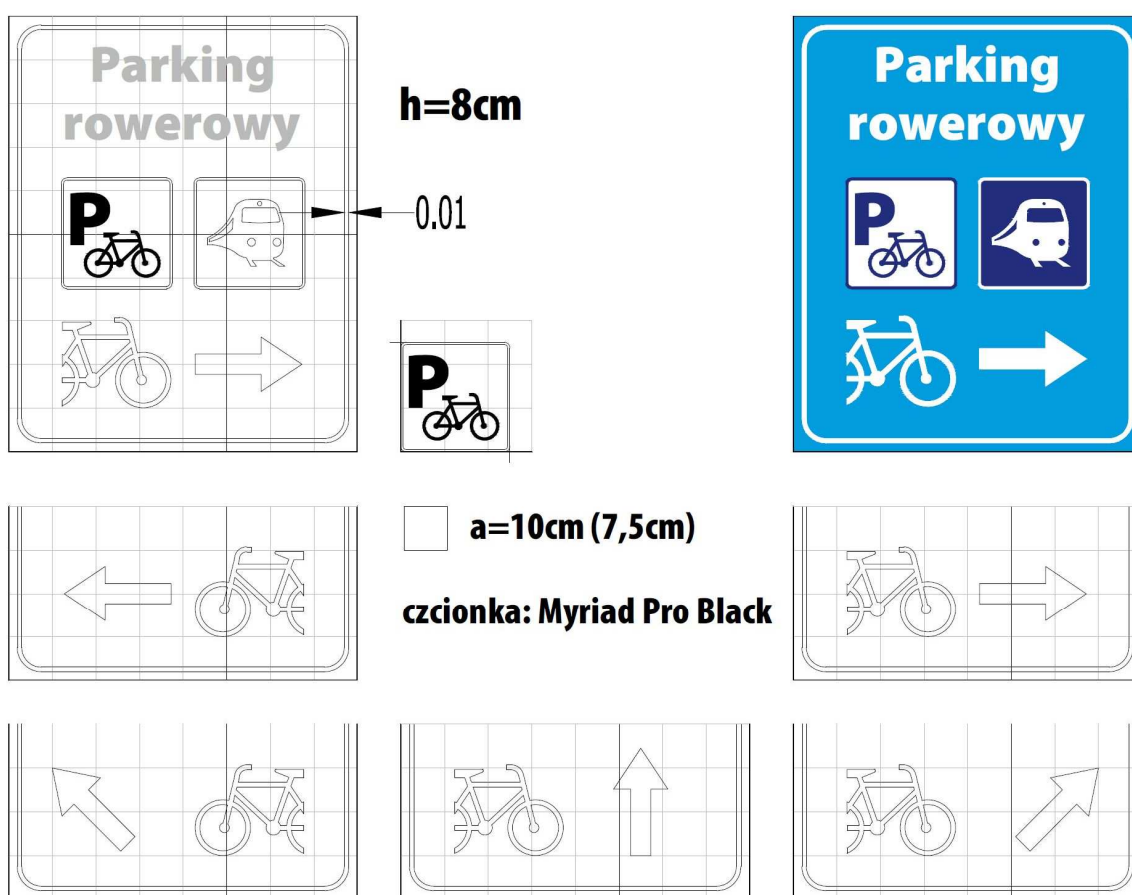
CMYK 100:0:0:0  
RAL 5015  
RGB 0:156:221  
PANTONE Process Cyan C



## 6.2 Oznakowania parkingów Bike & Ride

Oznakowanie dojazdowe do parkingu rowerowego powinno być usytuowana na infrastrukturze rowerowej oraz drogach wykorzystywanych przez rowerzystów w danym obszarze. Oznakowanie dojazdu powinno wskazywać drogę dojazdową z głównych ciągów komunikacyjnych z obszaru wpływu danej stacji lub przystanku. Oznakowanie dojazdowe powinno być rozmieszczone w promieniu 1km od stacji przystanku.

Wzór tablicy kierunkowej:



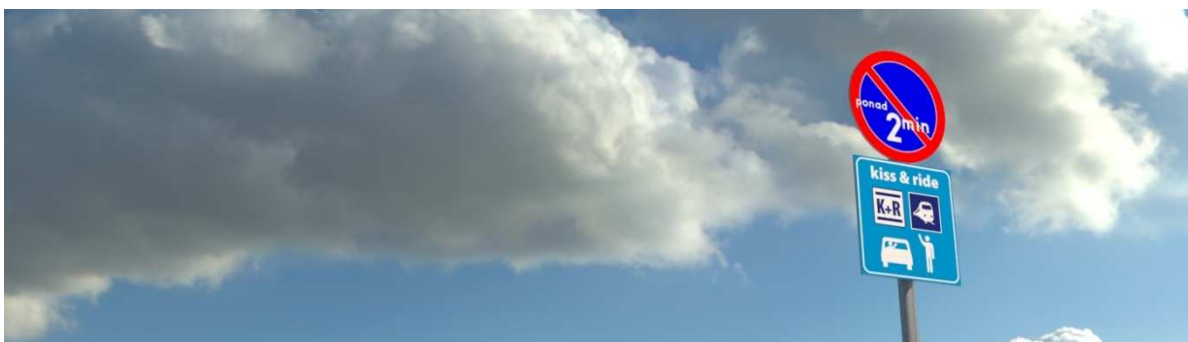


## 6.3 Oznakowania parkingów Kiss & Ride

Zatoki postojowa dla chwilowego postoju pojazdu umożliwiającego odwiezienie lub odebranie pasażera samochodem z obszaru dworca lub przystanku, powinna być oznakowana znakiem B-37 z określonym na nim maksymalnym dopuszczalnym czasem postoju. Zaleca się aby czas określony na znaku nie był większy niż 2 minuty.

Pod znakiem należy umieścić dodatkową tabliczkę informacyjną kwadratową o wymiarze boku wynikającym ze średnicy znaku B-37 zastosowanym w danym miejscu.

Na tabliczce analogicznie do znaków informacyjnych o parkingach należy umieścić obok symbolu K+R, symbol środka transportu na jaki w danym miejscu można dokonać przesiadki.





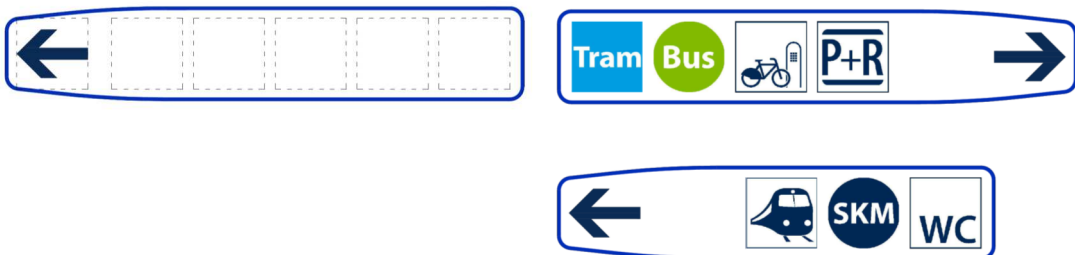
## 6.4 Oznakowania kierunkowe w obszarze węzłów

Na węzłach przesiadkowych typu W1 i W2 należy w obszarze węzła rozmieścić dodatkowo oznakowanie kierunkowe ułatwiające orientację pasażerom w obszarze węzła. Do oznakowania należy stosować ikony poszczególnych elementów węzła zgodnie z punktem 5.1. niniejszego opracowania.

Oznakowanie powinno wskazywać drogę dojścia w szczególności do:

- peronu kolejowego / SKM,
- przystanku tramwajowego i autobusowego,
- stacji roweru miejskiego/metropolitalnego,
- parkingu Park & Ride,
- parkingu Bike & Ride.
- toalety.

Sposób kształtowania tablicy kierunkowej:



Konstrukcja słupka:

- stal ocynkowana średnica min. 80mm,
- stal nierdzewna szczotkowana (w przypadku lokalizacji w obszarach wymagających podwyższonej estetyki).

Konstrukcja tablicy:

- stal ocynkowana, lico: folia odblaskowa II generacji.

Uwaga: w obszarze stacji i przystanków kolejowych oznakowanie kierunkowe powinno być wykonane zgodnie z wymaganiami Wytycznych dla oznakowania stałego stacji pasażerskich Ipi-2



Na wszystkich węzłach przesiadkowych należy ustawić w pasie drogowym w miejscu zapewniającym najlepszą widoczność pylon informacyjny z symbolem systemu SKM oraz informacją o nazwie stacji/przystanku oraz środkach transportu obsługujących dany węzeł przesiadkowy.



**Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 2017**

pl. Kilińskiego 3, 71-414 Szczecin

tel. 91 421 71 60

Opracowanie:

Pracownia Projektowa Maciej Sochanowski

ul. św. Ducha 5b/10, 70-205 Szczecin



**Fundusze Europejskie**  
Pomoc Techniczna



STOWARZYSZENIE  
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU  
METROPOLITALNEGO

**Unia Europejska**  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020*