

WYNIKI KONSULTACJI

DLA ZAŁOŻEŃ KONKURSU NA WYKONANIE PROJEKTU WIZUALIZACJI I IDENTYFIKACJI STACJI I PRZYSTANKÓW WKD „PRZYSTANEK DLA WKD”

I. INFORMACJE PODSTAWOWE

Przedmiotem niniejszego opracowania jest prezentacja i omówienie wyników konsultacji dla założeń konkursu na wykonanie projektu wizualizacji i identyfikacji stacji i przystanków WKD pn. „PRZYSTANEK DLA WKD”, przeprowadzonych w okresie od 08.04.2015 r. (środa) do 07.05.2015 r. (czwartek).

Konsultacje przeprowadzono w formie pisemnej za pośrednictwem anonimowego formularza zawierającego zestaw 17 zagadnień o charakterze mieszanym (pytania otwarte i zamknięte). Formularz z zagadnieniami w okresie prowadzonych konsultacji był udostępniony do pobrania ze strony internetowej WKD: www.wkd.com.pl w zakładce „Aktualności” pod adresem: <http://www.wkd.com.pl/aktualnosci/325-konsultacje-w-sprawie-konkursu-przystanek-dla-wkd.html> oraz w dodatkowym oknie na głównym widoku strony internetowej WKD www.wkd.com.pl pn. „WAŻNE INFORMACJE” pod następującym adresem: <http://www.wkd.com.pl/wazne-informacje/326-konsultacje.html>.

II. CEL I ZAKRES KONSULTACJI

Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. zamierza zrealizować przedsięwzięcie pn. **Modernizacja obiektów małej infrastruktury przystankowej w obrębie linii WKD**. Obejmie ono instalację na wszystkich 45 obiektach peronowych stacji i przystanków linii WKD nowych elementów wyposażenia służącego do komfortowej obsługi podróżnych oczekujących na przejazd, tj. m.in.: wiat przystankowych, ławek, oświetlenia, wygrodzeń, dróg dojścia dla osób o ograniczonej mobilności – na podstawie kompleksowego projektu architektonicznego wraz z identyfikacją wizualną. Realizacja przedsięwzięcia odbędzie się w ramach projektu pn. „Rozwój systemu publicznego transportu pasażerskiego w aglomeracji warszawskiej poprzez zwiększenie wydajności, niezawodności i bezpieczeństwa Warszawskiej Kolei Dojazdowej”, współfinansowanego przez Szwajcarię w ramach szwajcarskiego programu współpracy z nowymi krajami członkowskimi Unii Europejskiej.

Modernizacja obiektów małej infrastruktury przystankowej zostanie zrealizowana w formule „projektuj i buduj” z wykorzystaniem wstępnej koncepcji projektowej wizualizacji i identyfikacji, która zostanie przygotowana i przedłożona w ramach ogłoszonego otwartego konkursu. Celem projektu wizualizacji i identyfikacji jest stworzenie nowego, unikalnego dla WKD wzoru elementów infrastruktury przystankowej na bazie dowolnego połączenia figur i brył geometrycznych.

Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. w ramach ogłoszonych konsultacji, za pośrednictwem specjalnego formularza konsultacyjnego zwróciła się do wszystkich zainteresowanych o przedłożenie propozycji, opinii i wniosków w zakresie potrzeb i wymagań, które posłużą do sformułowania określonych założeń dla odpowiedniego i wyczerpującego opisu zadania będącego przedmiotem konkursu.

Publikację wyników konsultacji zaplanowano w ciągu 14 dni od daty ich zamknięcia, tj. do dnia 21.05.2014 r.

III. SPOSÓB UDZIAŁU W KONSULTACJACH

1. TERMIN, FORMA I MIEJSCE ZŁOŻENIA FORMULARZA

- A. Korespondencja elektroniczna: Formularz wypełniony elektronicznie (w formacie DOC/DOCX/PDF) lub skan formularza wypełnionego odręcznie (format JPG/PDF/PSD) należało przesłać do dnia 07.05.2015 r., godz. 23:59 na adres: marketing@wkd.com.pl z dopiskiem w tytule wiadomości: „konsultacje”.
- B. Korespondencja papierowa: Formularz wypełniony odręcznie lub elektronicznie należało wydrukować i przesłać w kopercie do dnia 07.05.2015 r. (decyduje data stempla pocztowego) na adres spółki: Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o., 05-825 Grodzisk Mazowiecki, ul. Batorego 23 lub złożyć osobiście do Sekretariatu spółki.

2. DODATKOWE INFORMACJE W ZAKRESIE WYPEŁNIENIA FORMULARZA

- A. Wersja elektroniczna: Obszar przeznaczony na udzielenie odpowiedzi może podlegać dowolnemu powiększeniu stosownie do zamieszczonej treści. Liczba znaków jest nieograniczona.
- B. Wersja papierowa: W przypadku braku wolnego miejsca w obszarze przeznaczonym na udzielenie odpowiedzi w ramach odręcznego wypełniania wydrukowanego uprzednio formularza dopuszczalne dołączenie dodatkowych stron z odniesieniem do numeru właściwego pytania. Dodatkowe strony powinny zostać ponumerowane – z zachowaniem kontynuacji numeracji.

IV. PODSUMOWANIE ILOŚCIOWE KONSULTACJI

W ramach konsultacji w wyznaczonym terminie wpłynęło 37 wypełnionych formularzy ankiet. Dodatkowo wpłynęła korespondencja od 4 nadawców, którzy nie przesłali wypełnionej ankiety, lecz zaprezentowali własne stanowisko w odniesieniu do wybranych elementów zawartych w pytaniach. Przedłożone uwagi w ramach przesłanej odrębnej korespondencji ujęto w niniejszym podsumowaniu. Zostaną one również uwzględnione podczas formułowania warunków nowego konkursu.

Wśród nadawców formularzy konsultacyjnych, z których większość stanowiły osoby fizyczne, znaleźli się również przedstawiciele lokalnych jednostek samorządowych oraz lokalnych wspólnot osiedlowych (Podkowa Leśna, Komorów).

V. PREZENTACJA I PODSUMOWANIE TREŚCI ZŁOŻONYCH FORMULARZY KONSULTACYJNYCH

Podsumowanie treści złożonych formularzy konsultacyjnych zaprezentowano w układzie obejmującym podział na poszczególne pytania. W polu przeznaczonym na odpowiedzi respondentów, które w niniejszym dokumencie zacytowano na szaro, przedstawiono omówienie przekazanych propozycji, uwag i spostrzeżeń – w układzie chronologicznym od występujących najczęściej do występujących jednostkowo.

GENERALNE UWAGI DO PODSUMOWANIA:

1. Niektóre formularze w przekazanych odpowiedziach jako dodatkowy element zawierały wiatę przystankową. Wiata jest podstawowym elementem przedsięwzięcia, o którym mowa w preambule, w związku z czym nie został powtórzony w liście zawartej w formularzu. Z tego również względu pominięto ten element w końcowych wnioskach z nadesłanych odpowiedzi.
 2. Niektóre formularze w przekazanych odpowiedziach jako dodatkowy element zawierały tablice dynamicznej informacji pasażerskiej wraz z ogólnymi uwarunkowaniami dla usytuowania oraz realizowanych funkcji (jak np.: wyświetlacze z informacją pasażerską powinny mieć możliwość wygłaszania komunikatów o czasie pozostałym do przyjazdu pociągów). Tablice informacji dynamicznej zostały już wcześniej objęte odrębnym innym projektem i nie stanowią przedmiotu analizy w ramach przygotowywanego konkursu na wizualizację i identyfikację stacji i przystanków osobowych linii WKD.
 3. Niektóre formularze w przekazanych odpowiedziach jako dodatkowy element zawierały popielniczki – jest to element niemożliwy do spełnienia z uwagi na całkowity zakaz palenia na obiektach przystankowych.
 4. Niektóre z udzielonych odpowiedzi przez respondentów odbiegające od podstawowej tematyki poszczególnych pytań zamieszczono w zbiorczym zestawieniu w punkcie 17: „Inne propozycje/wnioski/spostrzeżenia”.
-

PYTANIA I ODPOWIEDZI:

1. Projekt wizualizacji i identyfikacji obejmuje następujące elementy wyposażenia przystanków w obiekty małej infrastruktury peronowej:
- gabloty informacyjne i tablice z papierowymi rozkładami jazdy
 - tablice informacyjne z nazwą stacji/przystanku
 - plakaty informacyjne dotyczące najbliższego otoczenia peronu (dla pasażerów, mieszkańców i turystów)
 - ławki
 - oświetlenie peronowe
 - kosze na śmieci
 - elementy ogrodzenia i barierki
 - stojaki na rowery
 - skrzynie na piasek

Czy Pani/Pana zdaniem z powyższej listy należy usunąć jakikolwiek element jako zbędny?

W otrzymanych formularzach wskazano na następujące zbędne elementy:

- Oświetlenie
- Plakaty informacyjne dotyczące najbliższego otoczenia peronu (dla pasażerów, mieszkańców i turystów) – korzystny, ale najmniej istotny w przypadku konieczności zawężenia zakresu zamówienia z uwagi ograniczone fundusze
- Skrzynie na piasek
- Stojaki na rowery
- Brak sugestii (37)

Jakie dodatkowe elementy wyposażenia byłyby Pani/Pana zdaniem przydatne poza wymienionymi powyżej (co jeszcze projekt powinien obejmować)?

W otrzymanych formularzach wskazano na następujące dodatkowe elementy:

- Automaty na napoje
- Automaty biletowe
- Donice
- Elewacje budynków stacyjnych (3)
- Elewacje budynków zaplecza (3)
- Informacja poprzez megafony o opóźnieniach, wstrzymaniu ruchu i tego typu zdarzeniach
- Informacje o połączeniach w węzłach przesiadkowych z innymi środkami transportu
- Inne rodzaje zadaszeń (oprócz wiat przystankowych) (2)
- Kosze na śmieci uwzględniające możliwość segregacji odpadów
- Nawierzchnie peronów (4) – w tym: sposób ułożenia
- Nośnik logotypu spółki (np. słup)
- Oznaczenia w przejściach podziemnych (wspólne z ZTM)
- Popielniczki
- Projekt uwzględniający kolorystykę i stylistykę wdrażanego w Podkowie systemu informacji miejskiej
- Projekt zieleni (4)
- Projekt zieleni – praktyczny, nawiązujący do ogrodów dwudziestolecia międzywojennego
- Stacja do ładowania telefonów
- Stojaki na rowery – objęte monitoringiem
- Stojaki na rowery na stacji Komorów zbliżone do aktualnie zainstalowanych (15)
- Sygnalizacja dźwiękowa informująca o przyjeździe pociągu z czasowym wyprzedzeniem 30 s
- Szafy teletechniczne
- Tablice informacji dynamicznej (8)
- Tablice informacyjne powiązane z systemami innych operatorów
- Wiaty osłaniające przejścia podziemne
- Wystrój przejść podziemnych
- Zadanie stojaków na rowery
- Zaplecze techniczne (3)
- Zegary (5)
- Zgodność z TSI PRM
- Brak sugestii (10)

2. W ramach konkursu uczestnicy przedstawiają propozycje projektów wizualizacji – wyposażenia i zagospodarowania powierzchni peronów – **sześciu** stacji/przystanków.

Z uwagi na indywidualny charakter istniejącej infrastruktury, typowy dla części obiektów (sposób usytuowania peronów, wielkość potoków pasażerskich, nadzór konserwatorski), uznano za stosowne aby uczestnicy przedstawili projekty następujących **czterech** stacji/przystanków: **Warszawa Aleje Jerozolimskie, Michałowice, Pruszków WKD, Podkowa Leśna Główna**.

Jakie **dwa pozostałe** przystanki proponuje Pan/Pani uwzględnić w ramach konkursu? Obiekty te zostaną wskazane za pośrednictwem niniejszego formularza konsultacyjnego, jako obiekty o najwyższej liczbie głosów.

OBIEKT 1	
OBIEKT 2	

W otrzymanych formularzach wskazano na następujące lokalizacje:

- Komorów (23)
- Warszawa Śródmieście WKD (4)
- Grodzisk Mazowiecki Radońska (3)
- Opacz (3)
- Otrębusy (2)
- Podkowa Leśna Wschodnia (2)
- Podkowa Leśna Zachodnia (2)
- Warszawa Raków (2)
- Milanówek Grudów
- Warszawa Ochota WKD
- Warszawa Reduta Ordon
- Warszawa Zachodnia WKD
- Dowolny z jednoneronowych przystanków (np. Milanówek Polesie, Kazimierówka, Grodzisk Mazowiecki Jordanowice)
- Brak sugestii (7)

3. Czy Pani/Pana zdaniem wszystkie przystanki, a w ich obrębie wszystkie elementy infrastruktury peronowej powinny być zaprojektowane w jednolitym stylu/kolorystyce (zachowanie uniwersalności) czy każdy przystanek powinien zostać rozpatrzony indywidualnie?

Styl jednolity z uwzględnieniem indywidualnego charakteru z tytułu wielkości obsługiwanych potoków (15)
 Styl jednolity z zachowaniem indywidualnego (tradycyjnego) charakteru niektórych stacji (9)
 Styl jednolity (7)
 Styl jednolity z zachowaniem spójności z przystankami PKP PLK S.A. na terenie Warszawy
 Styl indywidualny
 Brak sugestii: (8)

4. Czy opowiada się Pani/Pan za projektem, w którym dominować powinna nowoczesność czy tradycja?

NOWOCZESNOŚĆ	TRADYCJA
--------------	----------

NOWOCZESNOŚĆ	11 ankiet
TRADYCJA	21 ankiet
BRAK SUGESTII	9 ankiet

5. Jakie kształty/figury/formy architektoniczne powinny zostać według Pani/Pana zastosowane przy projektowaniu elementów wyposażenia przystanków/stacji?

W otrzymanych formularzach wskazano na następujące rozwiązania:

- Formy proste i minimalizm (18)
- Nawiązanie do modernizmu (16)
- Zachowanie zasad Art Déco (15)
- Pozostawienie tego elementu do interpretacji uczestników konkursu (4)
- Formy zależne od otoczenia i współgrające z otoczeniem stacji (3)
- Kształty prostokątne (3)
- Kształty owalne (elipsy) (2)
- Nawiązanie do historii, szczególnie lat 20. XX wieku (2)

- Nowoczesne (2)
- Okręgi (2)
- Atrakcyjne
- Formy geometryczne
- Formy oparte na motywach roślinnych (dla Milanówka i Podkowy Leśnej)
- Formy spójne stylistycznie
- Kształt prostopadłościanu, ale z zaokrągleniami
- Łuki
- Płynne linie
- Ponadczasowe
- Strzały
- Zgodne z TSI PRM
- Brak sugestii (11)

6. Jakie według Pani/Pana powinny zostać zdefiniowane założenia w zakresie proponowanych rozwiązań technicznych?

W otrzymanych formularzach wskazano na następujące rozwiązania:

- Dostępność dla niepełnosprawnych, dla osób o ograniczonej mobilności oraz zgodność z TSI PRM (6)
- Ergonomia i funkcjonalność (4)
- Monitoring i bezpieczeństwo (4)
- Trwałość i solidność (4)
- Użyteczność dla podróżnych (w tym: ochrona przed wiatrem) (3)
- Współczesność (3)
- Ekonomia (2)
- Łatwa dostępność (2)
- Modułowość konstrukcji umożliwiającą szybką naprawę/wymianę w przypadku zniszczenia/zużycia (2)
- Odporność na akty wandalizmu (2)
- Estetyka
- Informacja poprzez megafony
- Instalacje niskoprądowe
- Lekkość konstrukcji
- Likwidacja barier komunikacyjnych i architektonicznych
- Możliwość zakupu biletów
- Oświetlenie LED
- Prostota
- Stojaki rowerowe umożliwiające przypięcie roweru zapięciem typu U-lock
- Wykonane zaprojektowanych elementów z materiałów łatwych w utrzymaniu/czyszczeniu
- Wysoka jakość architektury
- Brak sugestii (24)

7. Jakie według Pani/Pana powinny zostać zdefiniowane założenia w zakresie materiałów dopuszczonych do realizacji?

W otrzymanych formularzach wskazano na następujące rozwiązania:

- Materiały naturalne (w tym: drewno, kamień, beton szlachetny, cegła) (20)
- Trwałość i wytrzymałość (5)
- Drewno (3)
- Szkło (3)
- Odporność na akty wandalizmu (3)
- Beton (w tym: architektoniczny i dekoracyjny) (2)
- Elegancja (2)
- Ponadczasowość (2)
- Stal nierdzewna (2)
- Wykluczenie materiałów niskokosztowych (jak np.: blacha trapezowa, kostka brukowa) (2)
- Wykończenia drewniane (2)
- Wysoka jakość materiałów (2)
- Aluminium szczotkowane
- Bezpieczeństwo użytkowania
- Ergonomia
- Łatwość w utrzymaniu i konserwacji
- Materiały łatwo zmywalne

- Metal
- Odporność na warunki atmosferyczne
- Odporność na zanieczyszczenia charakterystyczne dla kolei
- Pozostawienie tego elementu do interpretacji uczestników konkursu
- Praktyczność elementów
- Tworzywa sztuczne (plexi dla zapewnienia przejrzystości)
- Wpisywanie się projektów w tradycję i historię WKD
- Współczesność
- Wykluczenie materiałów syntetycznych z uwagi na walory estetyczne, trwałość i niekorzystny proces starzenia się
- Wykluczenie szkła
- Brak sugestii (11)

8. Jakie według Pani/Pana powinny zostać zdefiniowane założenia w zakresie gabarytów (wymiarów) poszczególnych elementów (założenia co najmniej dla kluczowych elementów: wiatka, ławka, tablica informacyjna, plansza informacyjna)?

W otrzymanych formularzach wskazano na następujące rozwiązania:

- Wymiary odniesione do wielkości przystanku (20)
- Wymaga wizja lokalna na miejscu (13)
- Wielkość tablic informacyjnych oraz plansz z nazwami przystanków odniesiona do obecnie istniejących (4)
- Gabaryty wiatk większe od obecnie istniejących – podstawowo dla przystanków o dużej wymianie podróżnych (2)
- Ławki jednolite, dla kilku osób, na całej długości wiatki (wykluczenie pojedynczych siedzisk) (2)
- Podział przystanków na 2-3 grupy w zależności od dobowej wymiany pasażerskiej, co umożliwiłoby skalowanie rozwiązań (w sytuacji gdy przewidywana jest modułowość) (2)
- Pozostawienie tego elementu do interpretacji uczestników konkursu (2)
- Wymiary odniesione do charakteru miejsca (2)
- Gabaryty wiatki zależne od natężenia ruchu na danej stacji oraz prognoz rozwoju otoczenia
- Ławki o szerokości min. 6 m
- Plansze z nazwami stacji o zróżnicowanej wielkości
- Podstawowy model wiatki zapewniający schronienie dla 10 osób na miejscach siedzących oraz co najmniej 10 stojących (1 os / 1 m²), miejsce dla osoby niepełnosprawnej poruszającej się na wózku, miejsca dla 4-6 rowerów
- Powiększenie plansz z nazwami przystanków o 1,5 x względem obecnie istniejących
- Siedziska w wiatkach zwarte lub podzielone na dwa segmenty
- Wiatki dla rowerów niezależne od wiatki dla podróżnych
- Wiatki o długości min. 6 m: 1
- Wiatki o długości min. 8 m
- Wiatki o wymiarach 5x3 m
- Wielkość gablot o ujednoliconych wymiarach 70x100 cm
- Wielkość tablic informacyjnych w formacie A1
- Wykluczenie masywnych betonowych budynków
- Zastosowanie mniejszych tablic rozmieszczonych gęściej (w kilku miejscach)
- Zwiększenie liczby gablot w celu prezentacji mapy komunikacji miejskiej w Warszawie
- Zwiększenie liczby ławek na przystankach względem aktualnego stanu
- Brak sugestii (11)

9. Jakie według Pani/Pana powinny zostać określone szczególne rozwiązania dla wiatki (m.in. forma, kształt, materiały, oświetlenie wewnętrzne)?

W otrzymanych formularzach wskazano na następujące rozwiązania:

- Dobra widoczność nadjeżdżającego pociągu (w tym: przezroczystość lub półprzezroczystość z dostępem dla naturalnego oświetlenia) (4)
- Funkcjonalna i efektywna osłona przed warunkami atmosferycznymi (wiatr, deszcz, słońce) (4)
- Dopasowanie do charakteru miejsca (3)
- Oświetlenie wewnętrzne wiatki, w tym: reagujące na ruch i zmierzch (3)
- Trwałość (3)
- Współczesność (3)
- Dostosowanie do potrzeb użytkowników i wielkości peronów (2)
- Ekonomia (2)
- Elegancja (2)
- Funkcjonalna i efektywna osłona przed zawiewaniem z różnych kierunków (2)
- Lekkość konstrukcji (np. z zastosowaniem szkła) w celu uniknięcia zajmowania zbyt dużej przestrzeni (2)
- Materiały z przewagą szkła grubego i aluminium (2)
- Materiały z udziałem drewna krajowego i unikaniem drewna tropikalnego (2)

PROJEKT WSPÓŁFINANSOWANY PRZEZ SZWAJCARIĘ W RAMACH SZWAJCARSKIEGO PROGRAMU WSPÓŁPRACY
 Z NOWYMI KRAJAMI CZŁONKOWSKIMI UNII EUROPEJSKIEJ

- Ponadczasowość (2)
- Użyteczność (2)
- Bezpieczeństwo użytkownika
- Duża powierzchnia zadaszenia nawiązująca do otoczenia
- Ergonomia
- Formy i kształty nowoczesne, z zaokrągleniami
- Kolorystyka brązowo-ciemnozielono-biała
- Kolorystyka materiałów stonowana
- Kolorystyka nawiązująca do historycznych założeń: ciemny lub jasny brąz, ciemna zieleń
- Materiały dla ławek w ramach wiaty: beton i stal z wykończeniem drewnianym (drewno klejone, profilowane)
- Materiały z przewagą stali nierdzewnej, z ewentualnym dodatkiem drewna, szkła lub materiałów sztucznych
- Możliwość połączenia w konstrukcji materiałów drewnianych i murowanych
- Odporność na akty wandalizmu
- Oświetlenie wewnętrzne wiaty LED rozproszone, punktowe lub równomierne (od spodu)
- Oświetlenie wiaty poprzez latarnie na stacjach
- Pokrycie z dachówki (względnie blachy układanej w rąbek)
- Powierzchnie przeszkłone wyposażone w poprzeczki lub poziome pasy kontrastowe
- Pozostawienie tego elementu do interpretacji uczestników konkursu
- Prostota – w kształcie zbliżonym do prostokąta (bez elementów strzelistych)
- Uwzględnienie w konstrukcji zegara stacyjnego
- Wkomponowanie w zieleń otoczenia (naturalne zacienienie i ochrona przed wiatrem)
- Wykonanie z metalu (ewentualnie z dodatkiem murowanym/drewnianym w przypadku stacji: Komorów, Pruszków, Podkowa Leśna Główna)
- Zastosowanie materiałów częściowo przezroczystych
- Brak sugestii (22)

10. Jakie według Pani/Pana powinny zostać określone szczególne rozwiązania dla oświetlenia peronowego (m.in. forma, kształt, materiały)?

W otrzymanych formularzach wskazano na następujące rozwiązania:

- Oświetlenie peronowe powinno nawiązywać stylem i materiałami do pozostałych elementów przystanku i otoczenia (3)
- Trwałość (3)
- Współczesność (3)
- Ekonomia (2)
- Energooszczędne źródła światła (w tym: ogniwa fotowoltaiczne) (2)
- Lekkość formy i kształtu oświetlenia peronowego (2)
- Nowoczesność formy i kształtu oświetlenia peronowego (2)
- Użyteczność (2)
- Bezpieczeństwo użytkownika
- Dla stacji w Podkowie Leśnej punkty świetlne o tradycyjnym wzornictwie z oświetleniem LED
- Ergonomia
- Odporność na akty wandalizmu
- Oświetlenie peronowe ciepłobiałe (LED, metahalogen)
- Oświetlenie peronowe metalowe
- Oświetlenie peronowe podkreślające „kameralność” przystanku
- Oświetlenie peronowe powinno być rozmieszczone równomiernie na całej długości peronu
- Oświetlenie peronowe powinno w szczególności oświetlać tablice informacyjne i gabloty z rozkładami jazdy
- Oświetlenie peronowe stanowiące element dekoracyjny
- Oświetlenie peronowe średniej wysokości
- Oświetlenie peronowe w stylu klasycznym
- Oświetlenie wewnętrzne wiaty (na konstrukcji wiaty)
- Pozostawienie tego elementu do interpretacji uczestników konkursu
- Wykluczenie stosowania materiału PVC
- Brak sugestii (26)

11. Jakie według Pani/Pana powinny zostać określone szczególne rozwiązania dla ławek/siedzisk (m.in. forma, kształt, materiały)?

W otrzymanych formularzach wskazano na następujące rozwiązania:

- Ławki drewniane (6)
- Odporność na akty wandalizmu (4)
- Trwałość (3)
- Użyteczność i praktyczność (łatwość czyszczenia) (3)

- Współczesność (3)
- Duże rozmiary ławek (preferowane niższe ławki) (2)
- Ekonomia (2)
- Ergonomia i wygoda (2)
- Ławki jednolite z oparciem (2)
- Ponadczasowość (2)
- Bezpieczeństwo użytkownika
- Dla stacji w Podkowie Leśnej ławki o tradycyjnym wzornictwie z drewnianym siedziskiem i metalową/żeliwną konstrukcją
- Lekkość konstrukcji (zastosowanie aluminium)
- Materiał betonowy lub stalowy z wykończeniem drewnianym
- Materiał drewniany w naturalnym kolorze (pochodzenia krajowego)
- Nawiązanie do historii
- Nowoczesność formy i kształtu
- Oparcia niekonieczne
- Pozostawienie tego elementu do interpretacji uczestników konkursu
- Wykluczenie materiałów metalowych
- Wykluczenie stosowania materiału PVC
- Wyposażenie części siedzisk w poręcze wspomagające korzystanie z nich (do 1/3 siedzisk)
- Wyprofilowanie (zastosowanie wybolenia na krawędziach)
- Brak sugestii (25)

12. Jakie według Pani/Pana powinny zostać określone szczególne rozwiązania w zakresie ekologii?

W otrzymanych formularzach wskazano na następujące rozwiązania:

- Energooszczędność (w tym: oświetlenie peronowe typu LED) (6)
- Wykorzystanie paneli fotowoltaicznych oraz akumulatorów na dachu wiaty przystankowej dla celów oświetlenia (6)
- Wykorzystanie materiałów naturalnych: drewno, kamień naturalny (3)
- Niewielkie formy architektury na zieleń (w tym: donice) (2)
- Łatwość utrzymania
- Możliwie najmniejsza ingerencja w roślinność otaczającą przystanek
- Uwzględnienie zapisów obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania Podkowie Leśnej w zakresie ochrony środowiska
- Wydzielenie osobnego śmietnika lub jego fragmentu na odpady papierowe (gazety)
- Wykluczenie stosowania drewna tropikalnego
- Wykluczenie stosowania materiału PVC
- Wykorzystanie materiałów prostych, ułatwiających późniejszy odzysk
- Brak sugestii (27)

13. Jakie według Pani/Pana powinny zostać przyjęte szczegółowe rozwiązania dla ogółu elementów przystanku/stacji w zakresie spełniania wszelkich wymogów funkcjonalnych dla bezpiecznej i komfortowej obsługi osób korzystających z transportu publicznego, w tym osób o ograniczonej sprawności poruszania się?

W otrzymanych formularzach wskazano na następujące rozwiązania:

- Dostosowanie wysokości i szerokości peronów do pociągów niskopodłogowych (brak różnicy poziomów oraz minimalna według norm odległość pomiędzy krawędzią peronu i podłogi pojazdu) (5)
- Podjazdy dla wózków w ramach likwidacji lub ograniczenia do minimum barier architektonicznych (celem zapewnienia możliwie największej swobody przemieszczania się) (5)
- Oznakowanie dotykowe (zastosowanie napisów w języku Braille'a) (4)
- Zgodność z TSI PRM, ISO/FDIS 21542 oraz obowiązującymi przepisami (3)
- Dostępność do gablot z informacjami, automatów biletowych, kas biletowych dla osób poruszających się na wózkach (2)
- Oznaczenie krawędzi peronów specjalnymi wypustkami na peronach (2)
- Zastosowanie uwarunkowania w zakresie spełniania wszelkich wymogów funkcjonalnych dla bezpiecznej i komfortowej obsługi osób jako kryterium oceny (2)
- Rogatki przy przejazdach
- Sygnalizacja świetlna przy przejazdach
- Break sugestii (27)

14. Projekt wizualizacji powinien uwzględniać konieczność zastosowania barw WKD: niebieski RAL 5010 i czerwony RAL 3002. Zastosowanie innych barw pozostaje zależne od wizji uczestnika konkursu i obowiązujących trendów. Jakie jeszcze barwy powinny według Pani/Pana zostać wykorzystane jako dominujące oraz dopełniające?

PROJEKT WSPÓŁFINANSOWANY PRZEZ SZWAJCARIĘ W RAMACH SZWAJCARSKIEGO PROGRAMU WSPÓŁPRACY Z NOWYMI KRAJAMI CZŁONKOWSKIMI UNII EUROPEJSKIEJ

W otrzymanych formularzach wskazano na następujące uwarunkowania:

- Nadmiernie rozbudowana kolorystyka niewskazana (14)
- Barwy współgrające z otoczeniem i charakterem stacji (6)
- Barwy WKD będą wystarczająco reprezentowane w logo umieszczanym na elementach infrastruktury (w wersji kolorowej i monochromatycznej), w szczególności są wystarczające dla tablic informacyjnych (bez zastosowania do całej koncepcji infrastruktury) (4)
- Nie należy ograniczać projektantów w zakresie narzucania określonych barw (4)
- Powinny dominować kolory WKD, które są wystarczające (czerwony, niebieski, biały) (3)
- Budowanie infrastruktury w oparciu o logotyp lub jego kolorystykę to nienajlepsza praktyka (2)
- Projekt z możliwie minimalnym wykorzystaniem barw (2)
- Stonowany, współczesny charakter i kolorystyka (2)
- Zastosowanie naturalnych kolorów wynikających z zastosowanych materiałów (2)
- Dla stacji w Podkowie Leśnej uwzględnienie kolorystyki wdrażanego systemu informacji miejskiej
- Dla stacji w Podkowie Leśnej kostka betonowa na peronach koloru szarego i dodatkowe oznaczenia dla osób niewidomych/niedowidzących
- Dla stacji w Podkowie Leśnej lampy i elementy metalowe ławek w kolorze czarnym, a elementy drewniane w kolorze brązowym
- Dopuszczenie możliwości dodania elementów drewnianych w innych kolorach (nie mogą one jednak dominować)
- Kolory i formy graficzne stosowane na WKD oraz obecna identyfikacja wizualna są mocno nienowoczesne i będą w przyszłości wymagać odświeżenia
- Możliwość zastosowania naturalnego koloru drewna, stali inox, bezbarwnego lub półprzezroczystego (mleczne/matowione) szkła
- Negatywny odbiór zestawu barw: niebieski-czerwony-żółty zastosowanego u innego zarządcy infrastruktury
- Unikanie krzykliwych kolorów, np. żółtego
- Zastosowanie barw WKD (wraz z bielą) jako akcentów podkreślających markę (np. niebieska/czerwona listwa, obramowanie tablic itd.)
- Zastosowanie barw WKD nie powinno być wymagane dla obiektów małej infrastruktury
- Zastosowanie barwy białej
- Zastosowanie barwy białej i szarej; barwa czerwona i niebieska powinny pojawiać się jedynie w niektórych elementach
- Zastosowanie barwy grafitowej
- Zastosowanie barwy szczerkowanej stal/aluminium
- Zastosowanie barwy żółtej RAL1021
- Zastosowanie ciepłej barwy naturalnego drewna
- Zastosowanie podstawowo neutralnych kolorów: szary, srebrny, czarny
- Zastosowanie zestawu barw: czarny-brązowy/szary-srebrny-biały (przy tym zestawie pociągi w barwach niebiesko-czerwonych będą się dobrze prezentować)
- Brak sugestii (7)

15. Kryteria oceny prac konkursowych są następujące:

- a) Kryterium 1 – Koncepcja wizualna – 40%
- b) Kryterium 2 – Cena oferty konkursowej – 30%
- c) Kryterium 3 – Uwarunkowania konstrukcyjno-technologiczne – 10%
- d) Kryterium 4 – Rozwiązania architektoniczne – 10%
- e) Kryterium 5 – Sposób powiązania elementów wyposażenia peronów z najbliższym otoczeniem – 7%
- f) Kryterium 6 – Wiedza i doświadczenie – 3%

Jakie Pani/Pana zdaniem dodatkowe kryteria należałoby jeszcze uwzględnić i dlaczego?

Zaproponowane uwagi i dodatkowe kryteria:

- Wyżej punktowany sposób powiązania elementów z otoczeniem (16)
- Obniżenie wagi kryterium ceny (kryterium 2) do maksymalnie 20% (15)
- Kryterium koncepcji wizualnej oraz rozwiązań architektonicznych powinny stanowić jedno kryterium (4)
- Jakość rozwiązań (przestrzennych, użytkowych, ekonomicznych) jako wyłączone kryterium (2)
- Podwyższenie wagi kryterium sposobu powiązania elementów wyposażenia peronów z najbliższym otoczeniem (kryterium 5) do 20% (2)
- Doświadczenie ekspertów kluczowych
- Ergonomia, użyteczność dla podróżnych
- Koszty eksploatacji w okresie 10 (20) lat: 15-20%
- Koszty utrzymania, części zamiennych, obsługi gwarancyjnej i pogwarancyjnej
- Obniżenie wagi kryterium ceny (kryterium 2) do 25%
- Obniżenie wagi kryterium koncepcji wizualnej (kryterium 1) do 25%
- Oddzielne ocenianie elementów typografii i grafiki (napisy i plansze)
- Odwołanie do dobrych praktyk (np. zagranicznych)
- Podwyższenie wagi kryterium rozwiązań architektonicznych (kryterium 4) do 20%
- Podwyższenie wagi kryterium wiedzy i doświadczenia (kryterium 6) do 5-10% wraz z odniesieniem do osób (zamiast firm)
- Rekomendacje zrealizowanych i pozytywnie ocenionych w ewaluacji projektów
- Rozwiązania estetyczno-architektoniczne powinny stanowić 50% oceny

PROJEKT WSPÓLFINANSOWANY PRZEZ SZWAJCARIĘ W RAMACH SZWAJCARSKIEGO PROGRAMU WSPÓŁPRACY
Z NOWYMI KRAJAMI CZŁONKOWSKIMI UNII EUROPEJSKIEJ

- Uwzględnienie historii
- Brak sugestii (17)

Czy wśród wymienionych wyżej kryteriów Pani/Pana zdaniem znajdują się zbędne?

Zaproponowane uwagi i zbędne kryteria:

- Cena (4)
- Wiedza i doświadczenie (kryterium 6) (2)
- Przeniesienie kryterium 6 (wiedza i doświadczenie) do warunków dopuszczenia do udziału w konkursie
- Brak sugestii (17)

16. Jakimi podstawowymi kryteriami według Pani/Pana powinien kierować się Zamawiający przy ocenie i wyborze oferty?

W otrzymanych formularzach wskazano na następujące kryteria:

- Funkcjonalność (18)
- Estetyka (17)
- Tradycja (15)
- Sposób powiązania elementów wyposażenia peronów z najbliższym otoczeniem (6)
- Jakość koncepcji projektu (w tym również jako wyłączone kryterium) (5)
- Koncepcja wizualna (3)
- Rozwiązania architektoniczne (3)
- Uwarunkowania konstrukcyjno-technologiczne (3)
- Cena oferty konkursowej nie powinna być kryterium (2)
- Elementy decydujące o łącznym koszcie realizacji i utrzymania infrastruktury w długim okresie (2)
- Koncepcja wizualna i rozwiązania architektoniczne powinny stanowić jedno kryterium (2)
- Realna cena (2)
- Trwałość (2)
- Bezpieczeństwo użytkowania
- Ergonomia
- Kryteria jakościowe
- Odporność na akty wandalizmu
- Prostota i czytelność
- Rodzaj zastosowanych materiałów w zgodzie z konstrukcją
- Rozsądek w zakresie trwałości i wyglądu (w perspektywie wieloletniej eksploatacji)
- Sposób powiązania elementów wyposażenia peronów z historyczną architekturą
- Uniwersalność
- Wiedza i doświadczenie osób/zespołów projektowych
- Współczesny charakter
- Brak sugestii (9)

17. Inne propozycje/wnioski/spostrzeżenia

W otrzymanych formularzach wskazano na następujące dodatkowe uwarunkowania:

- Brak potrzeby całkowitej unifikacji wszystkich stacji oraz zachowanie indywidualności – każda ze stacji ma swój urok i styl, nawiązujący do charakteru danej miejscowości (2).
- Ważne uznanie historii WKD jako linii powstałej w latach dwudziestych XX wieku (2).
- Wspólna identyfikacja wizualna dotycząca informacji, tj. tablice z nazwami stacji i logo WKD (2).
- Barwy przewidziane do zastosowania powinny pozostać w całości do wyboru uczestników konkursu.
- Część przystanków zlokalizowanych na terenie Warszawy powinno być spójnych wizualnie z przystankami PKP PLK S.A. (Warszawa Śródmieście WKD, Warszawa Ochota WKD, Warszawa Zachodnia WKD i Warszawa Aleje Jerozolimskie).
- Dobrze rozwiązane literactwo plansz z nazwami miejscowości oraz obecność logo WKD może być dla podróżnych wystarczającą informacją o przynależności stacji do jednego przewoźnika.
- Ewentualne obudowanie części istniejących elewacji budynków okładzinami z drewna, metalu i zieleni (pnącej).
- Formy architektoniczne opierające się na konstrukcjach wykorzystujących beton powinny być stosowane dla rozwiązań o charakterze modernistycznym (np. Warszawa Ochota WKD).
- Formy architektoniczne opierające się na konstrukcjach wykorzystujących drewno powinny być stosowane dla rozwiązań o charakterze tradycyjnym (np. Podkowa Leśna, Kanie Helenowskie, Otrębusy).
- Formy architektoniczne powinny stwarzać wrażenie przytulności i naturalności w celu złagodzenia obyczajów.
- Indywidualne podejście – infrastruktura powinna wtapiać się w lokalne otoczenie, a elementem spajającym całość powinny pozostać tory i pociągi.
- Informacja o budżecie na projekt powinna być podana przez Zamawiającego, w tym: budżet na nagrody dla uczestników konkursu, projekt

wizualizacji i całą inwestycję.

- Kolorystyka stonowana i dopasowana do otoczenia.
- Konieczność przeprowadzenia wizji lokalnej przez uczestników konkursu we wszystkich miejscowościach.
- Konsultacja z ZTM koncepcji i projektów przystanków zlokalizowanych w obrębie m.st. Warszawy.
- Kryteria wyboru koncentrujące się na jakości architektonicznej, użytkowej, technicznej i ekonomicznej – z ograniczeniem roli kryterium ceny.
- Likwidacja tablic reklamowych na stacji Podkowa Leśna Główna.
- Małe stacje, jak Otrębusy, Malichy itp. powinny być raczej skromne i proste.
- Najlepsze propozycje powinny być przedstawione mieszkańcom danych miast, aby mogli się wypowiedzieć na ich temat.
- Niezbędne wykonanie indywidualnego projektu adaptacji budynku stacji oraz modernizacji peronu w Komorowie (jako miejscowości objętej ochroną konserwatorską).
- Ocena konkursu oraz ewentualne wdrożenie powinny być dokonane przez profesjonalistów.
- Powiązanie z otoczeniem powinno być bardziej podkreślone: aktualne przystanki mają zbyt krzykliwe barwy.
- Pozbycie się obaw w zakresie możliwości zastosowania różnorodności rozwiązań architektonicznych.
- Propozycja wzorowania się na Warszawskim Miejskim Systemie Informacji, gdzie dla Traktu Królewskiego przewidziano inny kolor.
- Propozycja zaprojektowania przystanków w dwóch stylach/kolorystyce, np. dla stacji w Podkowie Leśnej – bardziej tradycyjne, stonowane, zaś dla stacji w Warszawie bardziej nowoczesne.
- Przedmiotem opracowania konkursowego powinien być również projekt typowego przystanku (standardowa wiata wraz z infrastrukturą).
- Przyjęcie ewentualnego założenia, że przedmiotem opracowania konkursowego powinien być projekt typowej wiaty na typowym przystanku, która byłaby następnie dopasowana do indywidualnych wymagań.
- Przystanki i stacje powinny być zintegrowane z otoczeniem zamiast odcinać się od niego (pod względem kolorystyki i kształtu).
- Przystanki takie jak np. Reguły, Nowa Wieś (typowe przystanki komunikacyjne) powinny być jednolite, w stonowanych kolorach.
- Rozwiązanie projektowe oprócz małej infrastruktury wraz z zielenią powinno uwzględniać również całą infrastrukturę, w tym elewacje budynków stacyjnych i zaplecza technicznego – w celu stworzenia spójnej kompozycji z otoczeniem.
- Stacje takie jak Komorów i Podkowa Leśna Główna powinny być potraktowane indywidualnie i wpisywać się w charakter miejsca.
- Stacje takie jak np. Komorów, Podkowa Leśna Główna itp. są miejscami, w których ładnie wpisze się styl klasyczny, starodawny.
- Stylistyka i kolorystyka w Podkowie Leśnej powinny uwzględniać styl wdrażanego systemu informacji miejskiej.
- Szeroki skład sądu konkursowego.
- Ustanowienie nagród konkursowych.
- Uwzględnienie lokalnego charakteru przystanków względem otoczenia.
- Uwzględnienie wielkości obiektu wynikającej z liczby mieszkańców lub potoków podróżnych.
- W bezpośrednim sąsiedztwie wiaty, w miejscu wynikającym z trasy dojazdu powinny być ustawione zadane i objęte monitoringiem stacji stojaki rowerowe (w formie odwróconej litery U, nie zaś w formie stojaka do przypinania kół).
- W obrębie stacji (oraz w pociągach) powinno być dostępne WiFi.
- W obrębie stacji mógłby zostać zlokalizowany dystrybutor napojów/przekąsek.
- Wiaty powinny zawierać plansze przeznaczone na zamieszczanie lokalnych ogłoszeń.
- WKD ogólnie kojarzy się z tradycją, więc jakaś przesadna nowoczesność nie pasuje.
- Wkomponowanie logo WKD we wszystkie składniki projektu jako elementu łączącego.
- Wykluczenie kryterium wyboru oferty najlepiej zaprezentowanej graficznie na rzecz konieczności wykazania się wyobraźnią.
- Wykorzystanie na potrzeby koncepcji rozwiązań zastosowanych w Europie Zachodniej, m.in. w Holandii.
- Wymiana nawierzchni peronów – nowe elementy mogłyby nawiązywać kształtem i formą do nowych pociągów WKD.
- Wyróżnikiem powinno pozostać logo WKD estetycznie wkomponowane w elementy infrastruktury.
- Zapewnienie poszanowania charakteru miejsc i własnej tradycji z różnorodnością zamiast bezrefleksyjnej unifikacji może stać się reklamą i promocją ciekawej historii.
- Zbyt mała ilość projektów indywidualnych względem istniejącej różnorodności.
- Zmiana plastikowej stolarki okiennej w budynku stacji Podkowa Leśna Główna na rzecz drewnianej, w konstrukcji skrzynkowej.
- Różnicowana kolorystyka przy jednolitej stylistyce.
- Brak sugestii (9)

SERDECZNIE DZIĘKUJEMY ZA UDZIAŁ W KONSULTACJACH

Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.
05-825 Grodzisk Mazowiecki, ul. Batorego 23
tel.: +48 22 755 55 64; fax: +48 22 755 20 85
e-mail: wkd@wkd.com.pl
<http://www.wkd.com.pl>

PROJEKT WSPÓŁFINANSOWANY PRZEZ SZWAJCARIĘ W RAMACH SZWAJCARSKIEGO PROGRAMU WSPÓŁPRACY
Z NOWYMI KRAJAMI CZŁONKOWSKIMI UNII EUROPEJSKIEJ