

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, wygradzeń, 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.

**KONKURS NA OPRACOWANIE KONCEPCJI ARCHITEKTONICZNEJ OBIEKTÓW MAŁEJ ARCHITEKTURY ORAZ ELEMENTÓW INFORMACJI WIZUALNEJ
DLA PERONÓW WKD JAKO CZĘŚĆ SYSTEMU IDENTYFIKACJI WIZUALNEJ WKD**

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 zaciemniono 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
 - plansze 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
- Plansze 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)

KONKURS NA OPRACOWANIE KONCEPCJI ARCHITEKTONICZNEJ OBIEKTÓW MAŁEJ ARCHITEKTURY ORAZ ELEMENTÓW INFORMACJI WIZUALNEJ DLA PERONÓW WKD JAKO CZĘŚĆ SYSTEMU IDENTYFIKACJI WIZUALNEJ WKD

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	

<p>W otrzymanych formularzach wskazano na następujące lokalizacje:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 jednoperonowych 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?

<p>W otrzymanych formularzach wskazano na następujące rozwiązania:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Formy proste i minimalizm (18) ▪ Nawiązanie do modernizmu (16) ▪ Zachowanie zasad Art Déco (15) ▪ Pozostawienie tego elementu do interpretacji uczestników konkursu (4)

KONKURS NA OPRACOWANIE KONCEPCJI ARCHITEKTONICZNEJ OBIEKTÓW MAŁEJ ARCHITEKTURY ORAZ ELEMENTÓW INFORMACJI WIZUALNEJ DLA PERONÓW WKD JAKO CZĘŚĆ SYSTEMU IDENTYFIKACJI WIZUALNEJ WKD

- 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. Jakże 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. Jakże 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)

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

KONKURS NA OPRACOWANIE KONCEPCJI ARCHITEKTONICZNEJ OBIEKTÓW MAŁEJ ARCHITEKTURY ORAZ ELEMENTÓW INFORMACJI WIZUALNEJ DLA PERONÓW WKD JAKO CZĘŚĆ SYSTEMU IDENTYFIKACJI WIZUALNEJ WKD

- 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: wiata, 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 wiat większe od obecnie istniejących – podstawowo dla przystanków o dużej wymianie podróżnych (2)
- Ławki jednolite, dla kilku osób, na całej długości wiaty (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 wiat 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 wiaty 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 wiatach zwarte lub podzielone na dwa segmenty
- Wiaty dla rowerów niezależne od wiat dla podróżnych
- Wiaty o długości min. 6 m: 1
- Wiaty o długości min. 8 m
- Wiaty o wymiarach 5x3 m
- Wielkość gablot o ujednoczonych 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 wiaty (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)

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

KONKURS NA OPRACOWANIE KONCEPCJI ARCHITEKTONICZNEJ OBIEKTÓW MAŁEJ ARCHITEKTURY ORAZ ELEMENTÓW INFORMACJI WIZUALNEJ DLA PERONÓW WKD JAKO CZĘŚĆ SYSTEMU IDENTYFIKACJI WIZUALNEJ WKD

- Oświetlenie wewnętrzne wiaty, 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)
- Ponadczasowość (2)
- Użyteczność (2)
- Bezpieczeństwo użytkownika
- Duża powierzchnia zadaszona 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 przeszklone 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

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

KONKURS NA OPRACOWANIE KONCEPCJI ARCHITEKTONICZNEJ OBIEKTÓW MAŁEJ ARCHITEKTURY ORAZ ELEMENTÓW INFORMACJI WIZUALNEJ DLA PERONÓW WKD JAKO CZĘŚĆ SYSTEMU IDENTYFIKACJI WIZUALNEJ WKD

- 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

KONKURS NA OPRACOWANIE KONCEPCJI ARCHITEKTONICZNEJ OBIEKTÓW MAŁEJ ARCHITEKTURY ORAZ ELEMENTÓW INFORMACJI WIZUALNEJ DLA PERONÓW WKD JAKO CZĘŚĆ SYSTEMU IDENTYFIKACJI WIZUALNEJ WKD

- 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?

- 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 szczotkowanej stal/aluminium
 - Zastosowanie barwy żółtej RAL1021
 - Zastosowanie cieplej barwy naturalnego drewna
 - Zastosowanie podstawowo neutralnych kolorów: szary, srebrny, czarny
 - Zastosowanie zestawu barw: czarny-brązowy/szary-srebrny-biały (przy tym zestawie pociągi w barwach niebieskoczerwonych 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%

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

KONKURS NA OPRACOWANIE KONCEPCJI ARCHITEKTONICZNEJ OBIEKTÓW MAŁEJ ARCHITEKTURY ORAZ ELEMENTÓW INFORMACJI WIZUALNEJ DLA PERONÓW WKD JAKO CZĘŚĆ SYSTEMU IDENTYFIKACJI WIZUALNEJ WKD

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 wyłączne 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
- 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 wyłączne 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 użytkownika
- 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)

**KONKURS NA OPRACOWANIE KONCEPCJI ARCHITEKTONICZNEJ OBIEKTÓW MAŁEJ ARCHITEKTURY ORAZ ELEMENTÓW INFORMACJI WIZUALNEJ
DLA PERONÓW WKD JAKO CZĘŚĆ SYSTEMU IDENTYFIKACJI WIZUALNEJ WKD**

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 literonstwo 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. Reguly, 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 zadaszone 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.

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

**KONKURS NA OPRACOWANIE KONCEPCJI ARCHITEKTONICZNEJ OBIEKTÓW MAŁEJ ARCHITEKTURY ORAZ ELEMENTÓW INFORMACJI WIZUALNEJ
DLA PERONÓW WKD JAKO CZĘŚĆ SYSTEMU IDENTYFIKACJI WIZUALNEJ WKD**

- 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.
- Zróżnicowana 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