**Załącznik 2 do Kryteriów wyboru projektów**

**Działanie:** 5.3 Infrastruktura kolejowa

**Oś priorytetowa:** 5 Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu

**Priorytet Inwestycyjny:** 7d Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu

**Cel szczegółowy:** Zwiększona dostępność kolejowa regionu

**Schemat**: infrastruktura punktowa do obsługi transportu pasażerskiego

**Standardy wyposażenia technicznego punktów kolejowej odprawy pasażerskiej**

**Wariant 1:**

Beneficjentem projektu jest jednostka samorządu terytorialnego (jako lider) w partnerstwie   
z podmiotem zarządzającym infrastrukturą kolejową.

Maksymalna wartość dofinansowania wyniesie 2 mln zł.

W ramach projektu realizowane mają być następujące elementy[[1]](#footnote-1):

1. budowa/przebudowa peronu/peronów;
2. budowa wiat peronowych zadaszonych wraz z siedziskami;
3. budowa/przebudowa sieci telekomunikacyjnej (nagłośnienie, WI-FI);
4. budowa systemu monitoringu wraz z zasilaniem;
5. przebudowa sieci oświetleniowej;
6. montaż tablic informacyjnych i piktogramów (system informacji pasażerskiej);
7. elementy małej architektury przed/wokół przystanku, w tym montaż koszy na śmieci (odporne na dewastację i zniszczenia);
8. montaż biletomatów;
9. nasadzenia zieleni (zadrzewienia i zakrzewienia będą stanowiły do 10% powierzchni objętej projektem);
10. budowa wiaty dla rowerów;
11. budowa parkingu dla samochodów;
12. budowa zatoczki autobusowej;
13. budowa, przebudowa ciągu pieszego lub pieszo- rowerowego w celu uzupełnienia i zapewnienia połączenia z istniejącymi ciągami pieszymi lub pieszo-rowerowymi.

Dofinansowanie ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego nie może przekroczyć 5% wartości dofinansowania projektu.

Perony: budowa/przebudowa peronów w zależności od lokalizacji wraz z doprowadzeniem zasilania do oświetlenia peronów i systemu monitoringu. Budowa wejść/zejść na perony – schody (stopnie betonowe, konstrukcja stalowa). Zakłada się, że powierzchnia peronów powinna być dostosowana do: spodziewanej wielkości wymiany podróżnych, miejscowych uwarunkowań przestrzennych i istniejącej infrastruktury. Zarówno krawędzie peronowe, jak i nawierzchnie peronów powinny być wykonane z prefabrykatów betonowych, zapewniających odpowiedni poziom jakości tych elementów, dostosowanych do warunków atmosferycznych i technicznych. Istotne jest, by cała nawierzchnia peronu była antypoślizgowa, a pas szerokości ok. 70 cm od krawędzi peronu był wykonany z prefabrykatów w jaskrawym kolorze, widocznym dla osób niedowidzących. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987) wysokość peronów zasadniczo powinna wynosić, dla peronów budowanych i modernizowanych – 0,55 m.

Wiaty peronowe: rekomenduje się zakup nowych wiat peronowych, które spełniają warunki wymagane dla obiektów do obsługi podróżnych (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie). Wstępna analiza wykazała, że koszt remontu dotychczasowych wiat oraz zakup nowych jest zbliżony. Nowe wiaty będą estetyczne i zintegrowane razem z ławkami. Ochronią przed deszczem i wiatrem. Część ścian wiat powinna pełnić funkcje informacyjne, z zamieszczonymi rozkładami, schematami, planami. Wiaty mogą mieć zintegrowany punkt sprzedaży biletów, prasy   
i napojów.

Monitoring: zakłada się budowę systemu monitoringu wraz z zasilaniem. Ilość kamer zostanie dostosowana do powierzchni terenu i peronów tak, aby zarówno perony oraz teren okołoprzystankowy pokryty został monitoringiem.

System informacji pasażerskiej: na peronach, dojściach do peronów oraz przyległych ciągach komunikacyjnych dla pieszych należy umieścić odpowiednią ilość tablic informacyjnych   
i piktogramów zapewniających właściwą organizację potoków ruchu pieszych.

Parkingi samochodowe: istotne jest zapewnienie możliwości pozostawienia samochodu na parkingu jak najbliżej peronów.

Wiaty rowerowe: budowa zadaszeń ze stojakami na poziomie istniejącego peronu, pod dozorem obsługi dworca kolejowego. Stojaki rowerowe powinny umożliwiać przypięcie ramy roweru i obu kół (ten warunek spełniają np. odpowiednio zabetonowane kształtowniki). Wyposażenie parkingu dla rowerów: wiaty zadaszone, stojaki dla rowerów.

Zatoczki autobusowe: mają na celu integrowanie przez projekt różnych środków transportu.

Elementy małej architektury przed/wokół przystanku/stacji: przewiduje się zagospodarowanie terenu wokół dworca w takie elementy małej architektury, jak: ławki, lampy, kosze na śmieci, itp.

Ułatwienie dostępu osobom niepełnosprawnym: istotne jest także dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych poprzez przygotowanie odpowiednich podjazdów do peronów   
i innych miejsc użyteczności publicznej. Na wszystkich stacjach należy zapewnić jednopoziomowe, utwardzone i odpowiednio oznaczone dojścia do peronów przystosowane dla niepełnosprawnych oraz wygrodzenia chodników i innych powierzchni użytku publicznego względem pobliskich torowisk oraz miejsc niebezpiecznych. Dostęp do peronów powinien być zapewniony poprzez wykonanie chodników o nawierzchni utwardzonej, które stanowić będą połączenie danego obiektu z istniejącymi ciągami komunikacyjnymi.

**Wariant 2:**

Beneficjentem projektu jest jednostka samorządu terytorialnego.

Maksymalna wartość dofinansowania wyniesie 1 mln zł.

W ramach projektu realizowane mają być następujące elementy[[2]](#footnote-2):

1. przebudowa peronu/peronów;
2. budowa/remont wiat peronowych;
3. przebudowa sieci oświetleniowej;
4. montaż tablic informacyjnych i piktogramów (podstawowy system informacji pasażerskiej);
5. elementy małej architektury przed/wokół przystanku, w tym montaż koszy na śmieci (odporne na dewastację i zniszczenia);
6. montaż biletomatów;
7. nasadzenia zieleni (zadrzewienia i zakrzewienia będą stanowiły do 10% powierzchni objętej projektem);
8. budowa wiaty dla rowerów;
9. budowa parkingu dla samochodów;
10. budowa zatoczki autobusowej;
11. budowa, przebudowa ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego w celu uzupełnienia i zapewnienia połączenia z istniejącymi ciągami pieszymi lub pieszo-rowerowymi.

Dofinansowanie ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego nie może przekroczyć 5% wartości dofinansowania projektu.

Perony: przebudowa peronów w zależności od lokalizacji wraz z doprowadzeniem zasilania do oświetlenia peronów. Budowa wejść/zejść na perony – schody (stopnie betonowe, konstrukcja stalowa). Zakłada się, że powierzchnia peronów powinna być dostosowana do: spodziewanej wielkości wymiany podróżnych, miejscowych uwarunkowań przestrzennych i istniejącej infrastruktury. Zarówno krawędzie peronowe, jak i nawierzchnie peronów powinny być wykonane z prefabrykatów betonowych, zapewniających odpowiedni poziom jakości tych elementów, dostosowanych do warunków atmosferycznych i technicznych. Istotne jest, by cała nawierzchnia peronu była antypoślizgowa, a pas szerokości ok. 70 cm od krawędzi peronu był wykonany z prefabrykatów w jaskrawym kolorze, widocznym dla osób niedowidzących. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987) wysokość peronów zasadniczo powinna wynosić, dla peronów modernizowanych – 0,55 m.

Wiaty peronowe: rekomenduje się zakup nowych wiat peronowych, które spełniają warunki wymagane dla obiektów do obsługi podróżnych (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie). Wstępna analiza wykazała, że koszt remontu dotychczasowych wiat oraz zakup nowych jest zbliżony. Wiaty będą estetyczne, ochronią przed deszczem i wiatrem. Część ścian wiat powinna pełnić funkcje informacyjne, z zamieszczonymi rozkładami, schematami, planami. Wiaty mogą mieć zintegrowany punkt sprzedaży biletów, prasy i napojów.

System informacji pasażerskiej: na peronach, dojściach do peronów oraz przyległych ciągach komunikacyjnych dla pieszych należy umieścić odpowiednią ilość tablic informacyjnych i piktogramów zapewniających właściwą organizację potoków ruchu pieszych.

Parkingi samochodowe: istotne jest zapewnienie możliwości pozostawienia samochodu na parkingu jak najbliżej peronów.

Wiaty rowerowe: budowa zadaszeń ze stojakami na poziomie istniejącego peronu, pod dozorem obsługi dworca kolejowego. Stojaki rowerowe powinny umożliwiać przypięcie ramy roweru i obu kół (ten warunek spełniają np. odpowiednio zabetonowane kształtowniki). Wyposażenie parkingu dla rowerów: wiaty zadaszone, stojaki dla rowerów.

Zatoczki autobusowe: mają na celu integrowanie przez projekt różnych środków transportu.

Elementy małej architektury przed/wokół przystanku/stacji: przewiduje się zagospodarowanie terenu wokół dworca w takie elementy małej architektury, jak: ławki, lampy, kosze na śmieci, itp.

Ułatwienie dostępu osobom niepełnosprawnym: istotne jest także dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych poprzez przygotowanie odpowiednich podjazdów do peronów i innych miejsc użyteczności publicznej. Na wszystkich stacjach należy zapewnić jednopoziomowe, utwardzone i odpowiednio oznaczone dojścia do peronów przystosowane dla niepełnosprawnych oraz wygrodzenia chodników i innych powierzchni użytku publicznego względem pobliskich torowisk oraz miejsc niebezpiecznych. Dostęp do peronów powinien być zapewniony poprzez wykonanie chodników o nawierzchni utwardzonej, które stanowić będą połączenie danego obiektu z istniejącymi ciągami komunikacyjnymi.

1. chyba, że wskazany element już funkcjonuje w ramach punktu kolejowej odprawy pasażerów. [↑](#footnote-ref-1)
2. chyba, że wskazany element już funkcjonuje w ramach punktu kolejowej odprawy pasażerów. [↑](#footnote-ref-2)