

# WYPOSAŻENIE I WIZERUNEK PRZYSTANKÓW TRAMWAJU PLUS WE WROCŁAWIU<sup>1</sup>

KRZYSZTOF KOŁODZIEJCZYK

mgr, Zakład Geografii Regionalnej i Turystyki, Uniwersytet Wrocławski, pl. Uniwersytecki 1, 50-137 Wrocław, tel. 509 311 435, krzysztof.kolodziejczyk@uni.wroc.pl

**Streszczenie.** Artykuł stanowi drugą część analizy przystanków związanych z liniami Tramwaju Plus. W poprzedniej części (2012/9) zajmowano się głównie funkcjonalnością i dostępnością przystanków, natomiast w niniejszej pracy skupiono się na wizerunku, jaki tworzy wyposażenie miejsc zatrzymań nowej oferty przewozowej Wrocławia. Wygląd poszczególnych przystanków nie jest jednolity, a często nie jest nawet zbliżony do siebie. Największe różnice zauważalne są pomiędzy poszczególnymi typami przystanków. Te nowo wybudowane posiadają futurystyczne wiaty, duże tablice z nazwami przystanków i elektroniczne tablice informacji pasażerskiej, co upodabnia je do stacji metra. Istniejące wcześniej, a przebudowane przystanki, otrzymały zróżnicowaną stylistykę, w jednym przypadku podobną do miejsc zatrzymań z pierwszej grupy, w innych odmienną, przy czym nie stosowaną dotychczas w mieście, a w innych typową dla zwykłych linii tramwajowych. Całości mozaiki dopełniają przystanki w ogóle niezmieniane o dwójakiej stylistyce. Można było liczyć, że znaczące inwestycje związane z projektem Tramwaju Plus pozwolą na stworzenie nowego wizerunku miejskiego transportu zbiorowego. Temu celowi mogła służyć jednolita i unikalna stylistyka miejsc zatrzymań. Niestety liczne niekonsekwencje i nieprawidłowości, będące często efektem pozornych oszczędności, pozwalają dojść do wniosku, że pod względem krajobrazowym nie udało się nadać projektowi Tramwaju Plus cech jednolitego produktu rynkowego, który byłby w stanie poprawić wizerunek wrocławskiej komunikacji zbiorowej. Przystanki analizowanych linii nie stały się miejscami jednolitymi znaczeniowo, które można by zawsze bezpośrednio utożsamiać z nową ofertą transportu publicznego we Wrocławiu. W artykule poruszono również kwestie przystosowania infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz nie zawsze trafnych nazw przystanków.

**Słowa kluczowe:** Tramwaj Plus we Wrocławiu, przystanki tramwajowe, wizerunek, przystosowanie dla niepełnosprawnych, nazwy przystanków

## Wprowadzenie

Artykuł stanowi drugą część analizy przystanków związanych z liniami Tramwaju Plus. Pierwszy, poświęcony funkcjonalności przystanków, ukazał się w tegorocznym TMiR, numer 9 [1].

Przystanek to miejsce, z którego rozpoczyna się podróż komunikacją zbiorową, stanowi więc on obok taboru jej swoistą wizytówkę. Szczególnego znaczenia wygląd przystanków nabiera w przypadku linii o funkcjach turystycznych, wiodących z lotnisk, dworców kolejowych czy autobusowych do miejsc zainteresowania: zabytkowych centrów miast lub innych walorów krajoznawczych, bądź też obiektów widowiskowych o znaczeniu ponadlokalnym. Z linii takich, przynajmniej okresowo, w większym stopniu korzystają przyjezdni niż stali mieszkańcy, często wówczas wyrabiając sobie pierwsze zdanie o danym mieście. Stąd

duża uwaga powinna być w tym przypadku przykładana nie tylko do funkcjonalności przystanków, ale też do ich wyglądu, projektu wyposażenia, kolorystyki, które powinny być zgodne z systemem identyfikacji wizualnej miejsc promowanych przez miasto. Jednak charakter przystanków ma również duże znaczenie dla codziennie z nich korzystających mieszkańców danej miejscowości.

Przykładami linii łączących główne dworce: kolejowy i autobusowy oraz centrum miasta z potężnym obiektem widowiskowym (Stadionem Miejskim na EURO 2012) są trzy linie Tramwaju Plus we Wrocławiu. Przybliżenie całego projektu Tramwaju Plus oraz szersza charakterystyka niektórych aspektów funkcjonalności jego przystanków została zawarta w poprzednim artykule autora, natomiast niniejsza praca skupia się na elementach wyposażenia przystanków (które też wpływają na ich funkcjonalność) i ich wizerunku.

Przestrzeń służące pieszym, a więc również przystanki i drogi dojścia do nich, powinny być kształtowane odmiennie niż tradycyjne ulice, ponieważ stworzenie otoczenia przyjaznego pieszym wymaga więcej detali służących innym celom, a te trzeba staranniej opracować. Oświetlenie, zieleń, fontanny, nawierzchnie, słupy i wiaty przystankowe, ławki, kosze na śmieci, słupy ogłoszeniowe, kioski, inne obiekty małej architektury, a być może nawet dzieła sztuki<sup>2</sup> – to wszystko elementy „umeblowania przestrzeni publicznej”, mogącego stworzyć obiekty o unikatowym charakterze [2]. Niestety potencjał interesującego ukształtowania tej przestrzeni, przy okazji tworzenia linii Tramwaju Plus, nie został wykorzystany.

Badania terenowe krajobrazu przystanków przeprowadzono w marcu i kwietniu 2012 roku w momencie uruchomienia wszystkich trzech linii Tramwaju Plus po stałej trasie. Wyposażenie badanych przystanków najlepiej analizować osobno dla trzech grup przystanków przedstawionych w poprzednim artykule. Wyróżniono w nim trzy typy:

- 24 przystanki na nowo wybudowanych trasach, które cechują się w miarę jednolitym wyglądem, choć i w tym względzie można zauważyć pewne niekonsekwencje;
- 15 przystanków przebudowywanych, rozlokowanych wzdłuż istniejących wcześniej tras, które otrzymały

<sup>1</sup> © Transport Miejski i Regionalny, 2012.

<sup>2</sup> Warto tu podać przykłady francuskie: w Paryżu przy paryskiej linii T3 Sophie Calle i Frank Gehry ustawili rzeźbę Le Téléphone, w Bordeaux przy moście Pont de Pierre znajduje się biały „lew empatyczny” projektu Xaviera Veilhana, dzieła sztuki są też wystawiane przy linii tramwajowej na Place Masséna w Nicei [2].

zróznicowaną stylistykę, jednocześnie – poza jednym wyjątkiem – odmienną od miejsc zatrzymań pierwszej grupy;

- 49 przystanków w ostatnim czasie niezmiennych, typowych dla obszaru całego miasta, a posiadających dwójaki wygląd: inny w centrum, a inny poza nim.

Dobór i charakter elementów zastosowanych w przypadku każdej z tych grup różni się. W efekcie niemożliwe jest jednoznaczne utożsamianie wyglądu przystanków z liniami mającymi zapewniać wyższą jakość podróżowania. Korzystają one zarówno z przystanków nowoczesnych pod względem wyposażenia, jak i z istniejącej już od wielu lat infrastruktury. Sytuacja ta pozostaje w sprzeczności ze światową tendencją, zgodnie z którą każde miasto wypracowuje typowe dla siebie formy przystanków, stosowane na całym swoim obszarze.

### Wyposażenie nowo wybudowanych przystanków tramwajowych

Nawierzchnia nowo wybudowanych przystanków (fot. 1, 2) wykonana jest z szarych granitowych płyt, a pasy wskazujące skrajnię peronów z płyt piaskowcowych lub granitowych o żółtym odcieniu. Te drugie posiadają specjalne guzki, przy czym w przypadku trasy na Gaj zostały one wyrzeźbione w kamieniu, co się nie sprawdziło<sup>3</sup>, stąd tworząc trasę na Kozanów i Stadion Miejski, zastosowano guzki wykonane z metalu. Pochylone odcinki dojściowe na perony posiadają nawierzchnię z drobnej kostki granitowej, przy czym w przypadku trasy na Kozanów i Stadion Miejski jest ona nieobrobiona, nierówna (fot. 3), stwarzając niebezpieczeństwo potknięcia się, zwłaszcza jeśli potencjalny pasażer będzie biegł do tramwaju. Stanowi to też utrudnienie dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich i kobiet chodzących w butach na wąskich obcasach.

Wystrój przystanków przy nowo wybudowanych odcinkach nawiązuje do rozwiązań stosowanych w metrze. Świadczą o tym głównie tablice z nazwami przystanków, które zostały umieszczone na potężnych stojakach równolegle do kierunku jazdy. W każdym miejscu zatrzymania ustawiono po kilka takich tablic, czasem w odległości zaledwie kilku metrów od siebie (fot. 13). Niestety znaczna powierzchnia tablic nie została w efektywny sposób wypełniona napisem z nazwą przystanku, ponadto nietypowe jest jego usytuowanie (tekst nie jest wyśrodkowany, tylko oddalony o stałą odległość od lewej krawędzi, co przy dłuższych napisach sprawia dziwne wrażenie (fot. 4a,b). Dotychczas we Wrocławiu nazwy przystanków były umieszczane prostopadle do kierunku jazdy na szczycie słupków przystankowych, stąd nowe rozwiązanie pozostaje w sprzeczności z przyzwyczajeniami wrocławian. Zgodnie z przyjętą praktyką nazwy przystanków powinny być umieszczane konsekwentnie w tych samych lub podobnych miejscach w całym mieście, stąd wskazanym jest, by pojawiły się (także) na potężnych słupach przy-



Fot. 1  
Stylizacja przystanków zlokalizowanych przy nowo wybudowanych trasach tramwajowych na Kozanów (przystanek „Pilczycka (Anima)”)



Fot. 2.  
Stylizacja przystanków zlokalizowanych przy nowo wybudowanej trasie tramwajowej na Gaj (przystanek „Bardzka”).



Fot. 3.  
Wybrukowane nierówną kostką dojście do nowo powstałego przystanku „Kolista” ze stojącym pośrodku słupkiem, na którym zainstalowany będzie przycisk detekcji pieszych na przejściu przez torowisko. W głębi widoczny potężny słup przystankowy, na którym nie umieszczono napisu z nazwą przystanku. Widnieje ona dopiero na osobnej tablicy niejako ukrytej za tym słupem. Po prawej fragment zadaszzonego parkingu dla rowerów.

stankowych zastosowanych przy nowych trasach. Znajdują się na nich tylko znaki D-17 (przystanek tramwajowy; ewentualnie również D-15 – przystanek autobusowy), tablica elektroniczna informacji pasażerskiej, przeszklona gablota i czasami napis mówiący o tym, że przystanek jest podwójny (fot. 5). Warto zwrócić uwagę, że we Francji zwykle nie stosuje się symbolu przystanku, gdyż indywidualna architektura przystanku jest już wystarczającym znakiem, czasem stając się nawet dominantą przestrzeni. Miluza jako symbol tramwaju przyjęła parę pionowych pierścieni, Montpellier – po cztery podświetlone wieczorem szpiczaste słupy, Lyon – po dwa, a Strasburg – wysokie kolumny w środku peronu. Jedynie Nicea wprowadziła tarczę z wyciętą literą „T” na wysokim, widocznym z daleka słupie [2]. W Polsce jednak obowiązek umieszczenia odpowiedniego znaku jest narzucony przez prawo.



Fot. 4. Nieefektywne wykorzystanie powierzchni tablic z nazwami przystanków: a) przystanek Gaj, b) przystanek Świeradowska

<sup>3</sup> Zapewne pod wpływem mrozu część guzków uległa rozkruszeniu. Być może zastosowano za mało odporny materiał.



Fot. 5.  
Jeden z potężnych słupów przystankowych, jakie stoją na większości przystanków przy nowo wybudowanych trasach tramwajowych, oraz jedna z tablic z nazwą przystanku, ustawionych przy wszystkich nowych miejscach zatrzymań

Wiaty, z reguły dość długie, pozbawione są bocznych ścianek, w związku z czym umiarkowanie chronią od wiatru, a skośny, wznoszący się dach powoduje, że nawet lekko zacinający deszcz pada pod schronieniem. Ich rola ochronna jest więc niewielka, pełnią bardziej funkcje symboliczne, określając przeznaczenie przestrzeni. Wiaty składają się z szarego, metalowego stelażu, pomiędzy którym znajdują się przezroczyste tafle szkła. Jedynym akcentem kolorystycznym są zielone wykończenia ścian i obramowania tablic z informacją pasażerską, na których dodatkowo znajduje się nazwa przystanku. Na szczęście uniknięto błędu z poprzednich lat, gdy często rozkłady umieszczane były nad ławkami. Tych w stosunku do długości wiat jest za mało. Ławki posiadają wydzielone metalowymi przegródkami siedziska, uniemożliwiające leżenie, co ma przeciwdziałać okupowaniu ich przez bezdomnych. Ponadto na wyposażenie składają się kubły na śmieci, stojaki służące opieraniu się (fot. 6) i barierki (niektóre ze stylizowaną literą W) – wszystko wykonane z metalu, w kolorze szarym, co stanowi utrudnienie dla osób słabowidzących. Na niektórych przystankach umieszczono jeszcze automaty biletowe, a na przystankach „Kolista” i „Morwowa” – jako jedynych z nowo zrealizowanych – zadaszone parkingi dla rowerów (w ramach dopiero rozwijającej się we Wrocławiu idei „bike & ride” – fot. 3, 13).



Fot. 6.  
Stojak mający służyć pasażerom do opierania się i tablica z nazwą na przystanku stosowana na przystankach przy nowych trasach na Gaj, Kozanów i do Stadionu Miejskiego.

### Wyposażenie pozostałych przystanków Tramwaju Plus

Wyposażenie pozostałych przystanków Tramwaju Plus jest bardzo zróżnicowane. W podobny sposób do nowo powstałych przystanków wyposażono znacznie przebudowane przystanki „Dworzec Autobusowy”, przy czym w tym przypadku w ogóle zrezygnowano z zielonych akcentów, stąd całość utrzymana jest w szarych barwach (fot. 7). Wiaty otrzymały

tu ścianki boczne (wykorzystywane do ekspozycji reklam) i razem z potężnymi słupami przystankowymi utrudniają przejście na i tak wąskich peronach. Najgorzej sytuacja ma się jednak na sąsiednim przystanku autobusowym, gdzie pomiędzy krawędzią peronu a ściankami wiat jest mniej niż 1 metr, a żółty pas określający skrajnię ogranicza tę odległość do mniej niż 0,5 metra. W trójkątnej przestrzeni pomiędzy przystankami tramwajowymi a wspomnianym przystankiem autobusowym zaaranżowano dodatkowe miejsce oczekiwania na pojazd i odpoczynku z metalowymi ławkami ułożonymi w wycinki kół i niskimi lampami ciągnącymi się wzdłuż krawędzi chodników. Niestety przez długi czas w przestrzeni tej nie posadzono żadnej zieleni, przez co stwarzała ona wyjątkowo przygnębiające wrażenie (fot. 8a, b), natomiast obecnie rosną tu niskie krzewy, które nie wypełniają jednak całej powierzchni klombów i nie tworzą atrakcyjnej kompozycji. A przecież miejsce to powinno stać się reprezentacyjnym salonem miasta, budzącym pozytywne emocje zaraz po opuszczeniu dworca autobusowego lub kolejowego. Ponadto układ ścieżek utrudnia przejście pomiędzy przystankami różnych środków transportu, a dodatkowo nie zostały do niego dostosowane wiaty na przystanku tramwajowym, zmuszając do deptania zasadzonej roślinności (fot. 9a, b).



Fot. 7.  
Utrzymane w szarych barwach wyposażenie przystanku „Dworzec Autobusowy”



a)



b)

Fot. 8 a, b. Trójkątny skwer pomiędzy przebudowanymi przystankami tramwajowymi a przeniesionym przystankiem autobusowym przy centralnym dworcu autobusowym przed obsadzeniem roślinnością.



a)



b)

Fot. 9. Niedostosowanie układu wiaty na przystanku tramwajowym „Dworzec Autobusowy” w kierunku Gaju do układu ścieżek na skwerze rozciągającym się w kierunku sąsiedniego przystanku autobusowego (widoczny w głębi na fot. 9b).

Trzeba z przykrością przyznać, że żaden z nowych lub przebudowanych przystanków związanych z Tramwajem Plus nie został w interesujący sposób ozdobiony zielenią, na co zwykle pozwalało miejsce. Otoczenie obsiano trawą, dodając czasem żywopłot, natomiast wzdłuż niektórych odcinków nowych tras zasadzono platany. W żadnym przypadku nasadzenia nie tworzą atrakcyjnej kompozycji geometrycznej, nie cechują się zróżnicowaną lub kontrastową kolorystyką. A przecież odpowiednio ukształtowana zieleń może stanowić znaczącą wartość dodaną, podkreślać ekologiczne zalety komunikacji szynowej i uprzyjemniać oczekiwanie na pojazd. Wielką rolę do zieleni towarzyszącej przywiązuje się we Francji, np. w Orleanie przy okazji budowy pierwszej linii tramwajowej posadzono 1300 drzew [2]. Nigdzie też w obręb lub otoczenie przystanków nie wprowadzono dzieł sztuki. Wyniki obserwacji odnoszące się do przystanków linii Tramwaju Plus potwierdzają badania dotyczące wrocławskich rond [3], w przypadku których stwierdzono brak przemyślanej koncepcji ich zagospodarowania, sprowadzającego się z reguły do najprostszego obsiania wyspy pośrodku ronda trawą. Władze miasta nadal wydają się nie przykładając należytej wagi do zieleni miejskiej, chyba nie zdając sobie sprawy z jej wpływu na kształtowanie wizerunku nowoczesnego miasta. Otoczenie przystanków powinno być tak ukształtowane, żeby nie tylko prowadziły do nich wygodne dojścia, ale także zapewnione były przyjemne warunki oczekiwania. Niestety, jeśli są one umieszczone „pośrodku niczego” (gdy otoczenie nie jest w ogóle bądź jest tylko tymczasowo zagospodarowane) albo w zgiełku wielopasmowej arterii, to wrażenie wywierane na potencjalnych pasażerach nie jest pozytywne.

Inne przebudowane przystanki uzyskały wyposażenie standardowych miejsc zatrzymań we Wrocławiu, co nie po-

maga w budowaniu przekazu o nowej jakości podróżowania liniami Tramwaju Plus. Wyróżnia się tu przystanek „Kamienna” w kierunku centrum z elektroniczną tablicą informacji pasażerskiej<sup>4</sup> i nową formą słupka przystankowego, przy czym oba te elementy umieszczono zbyt blisko siebie i za blisko barierki, przez co do części rozkładów i komunikatów osoby na wózkach inwalidzkich nie mają w ogóle dostępu (fot. 10). Szczególnie dziwi zastosowanie typowej infrastruktury na przystankach na ulicy Glinianej, których rozwiązanie stanowi nowość w skali całego miasta, wprowadzoną specjalnie dla Tramwaju Plus, co można było dodatkowo podkreślić ich wyposażeniem. Zbyt wąskie przystanki „Galeria Dominikańska” otrzymają nowe wiaty bez ścianek bocznych, co ma poprawić możliwość przejścia<sup>5</sup>.



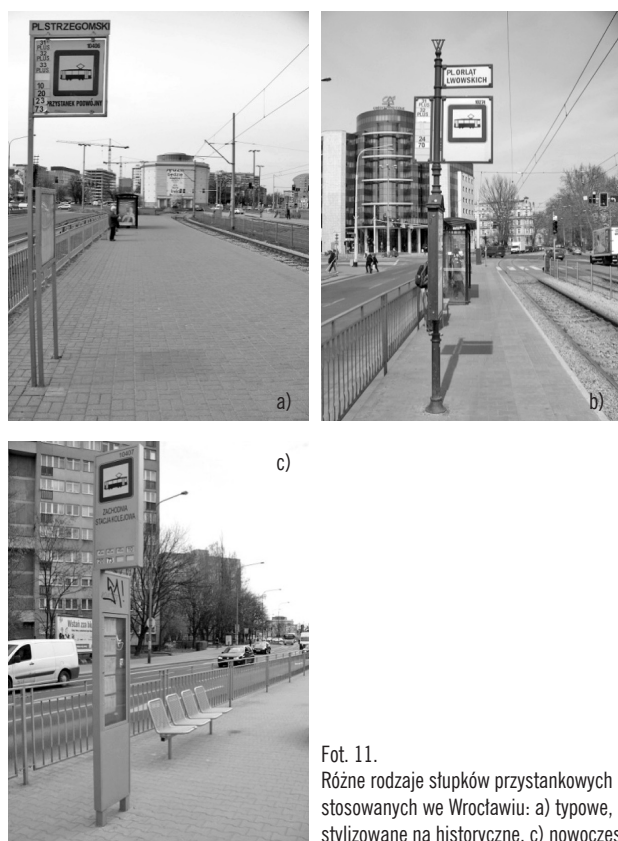
Fot. 10.

Zbyt blisko siebie ustawione słupki przystankowy, podpora elektronicznej tablicy informacyjnej i barierka utrudniają korzystanie z przystanku „Kamienna” osobom na wózkach inwalidzkich (nie są one w stanie zapoznać się z rozkładami i innymi informacjami dla pasażerów umieszczonymi w gablocie z tyłu słupka). Do liczby kursujących tu linii nie dostosowano liczby miejsc na słupku przystankowym służących wpisywaniu ich numerów.

Zarówno przystanki przebudowywane, jak i te niezmienniane, posiadają obecnie trzy rodzaje słupków przystankowych: typowe, dawniej niebieskie, a obecnie szare, stosowane w kilku podobnych wariantach od kilkudziesięciu już lat (fot. 11a), stylizowane na historyczne, lokalizowane od trzech lat w centrum miasta (fot. 11b) oraz wprowadzane od niedawna słupki składające się z ułożonych w dwóch płaszczyznach dwóch spłaszczonych prostopadłościanów (fot. 11c). Ten ostatni typ ma niestety zbyt mało miejsca na rozkłady i komunikaty dla pasażerów, a w niektórych przypadkach również zbyt mało pól do wpisywania numerów linii (wspomniany przypadek przystanku „Kamienna”). Ponadto nazwa przystanku jest na nim umieszczona dopiero pod znakiem D-17. Takie zróżnicowanie (do trzech wyżej wymienionych dochodzi jeszcze czwarty typ słupka stawiany przy nowych trasach) nie jest zjawiskiem pozytywnym i również nie sprzyja powstawaniu jednoznacznych skojarzeń związanych z Tramwajem Plus. Na przystankach, które

<sup>4</sup> W tablice elektroniczne została również wyposażona większość przystanków w ciągu ulicy Legnickiej, w tym również autobusowe, chociaż z większości z nich przy obecnym, zmienionym układzie linii odjeżdżają wyłącznie autobusy nocne oraz podmiejskie, a tych drugich system nie obejmuje. Tablice elektroniczne do lipca br. zamontowano na większości przystanków Tramwaju Plus, jednak nadal pozostają w fazie testów.

<sup>5</sup> W marcu 2012 r. nowe wiaty otrzymał wyłącznie przystanek w kierunku Stadionu Olimpijskiego. Również w przypadku tego niewielkiego projektu widać niekonsekwencję, gdyż zamontowana infrastruktura to trzy krótkie wiaty, natomiast na przystanku w przeciwnym kierunku stanie jedna wieloprzędłowa wiata (jednak do lipca jeszcze tego nie uczyniono).



Fot. 11.  
Różne rodzaje słupków przystankowych stosowanych we Wrocławiu: a) typowe, b) stylizowane na historyczne, c) nowoczesne

nie zostaną wyposażone w elektroniczne tablice informacji pasażerskiej, wskazane byłoby przygotowanie odpowiednio dużych napisów o możliwych kierunkach podróży z określonego przystanku. Dzięki temu osoby przyjezdne, nie znające dobrze miasta i jego sieci komunikacji miejskiej, nie będą zmuszone do studiowania rozkładów, tylko już zbliżając się do przystanku, będą w stanie zorientować się, czy odjeżdżają z niego pojazdy w interesującym je kierunku.

Podobnie jak na innych wrocławskich przystankach komunikacji miejskiej w miejscach zatrzymań Tramwaju Plus niedostateczna jest informacja pozwalająca turystyce czy innemu przyjezdnemu na odnalezienie się w przestrzeni miasta. W tym względzie jedyne, co się zmieniło w stosunku do badań z końca 2010 roku [4], to większa liczba standów z planami fragmentów miasta, z których część zlokalizowano w pobliżu przystanków. Standy te związane są jednak bardziej z ciągami ruchu pieszych niż z infrastrukturą komunikacji miejskiej, podobnie stylizowane kierunkowskazy, z których żaden nie pojawił się bezpośrednio na lub przy przystanku. Do lipca 2012 roku na przystankach nie pojawiły się schematy komunikacji miejskiej<sup>6</sup>, nie mówiąc już o postulowanym wpisaniu w nie głównych atrakcji turystycznych miasta [4]. A doskonale do tego nadawałyby się potężne słupy przystankowe czy długie wiaty przy nowych trasach tramwajowych. Odpowiednie schematy dostępne są tylko na stronach internetowych miasta, co jest przydatne jedynie na etapie planowania podróży, a nie jej realizacji.

Trudno wymagać, aby turysta – często przyzwyczajony do rozbudowanej informacji terenowej w innych miastach – wcześniej drukował sobie schemat z Internetu. Należy więc tylko potwierdzić wniosek Chylińskiej i Kosmali [4], że dla osób odpowiedzialnych za rozwój turystyki we Wrocławiu środki transportu miejskiego nie są istotne i zakłada się, że odwiedzający Wrocław będą poruszać się pieszo.

### Przystosowanie infrastruktury przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych

Wyposażając przystanki Tramwaju Plus, w zbyt małym stopniu zadbano o potrzeby osób niepełnosprawnych. Przygotowując elektroniczne tablice przystankowe, informujące o kolejności i godzinie przyjazdu poszczególnych linii oraz czasie oczekiwania na nie, nie zadbano o wyposażenie ich w zestaw głośnomówiący, który niewidomy mógłby samodzielnie uruchomić przyciskiem. Tego typu tablice znajdują się na przykład na wybranych przystankach na zmodernizowanej trasie tramwajowej na Alejach Jerozolimskich w Warszawie [5]. Problemem dla osób poruszających się na wózkach i słabo widzących są też zbyt wysoko umieszczone rozkłady jazdy. Dotyczy to w zasadzie wszystkich rodzajów przystanków. W większości miejsc zatrzymań Tramwaju Plus znajduje się tylko jedna gablota z rozkładami i papierową informacją pasażerską, podczas gdy dość długie wiaty i potężne słupy przystankowe na nowo powstałych przystankach umożliwiały przygotowanie przynajmniej dwóch gablot, z których chociaż jedna mogła znajdować się nieco niżej. Warto też przypomnieć, że relatywnie mały napis z nazwą przystanku w stosunku do całej tablicy na nowo powstałych przystankach, jak również brak konsekwencji w miejscu umieszczenia nazw na przystankach należących do różnych grup, nie ułatwiają korzystania z tramwajów osobom słabo widzącym. Dużo ciężiej jest im najpierw zlokalizować, a potem jeszcze odczytać nazwę przystanku, jadąc pojazdem komunikacji zbiorowej.

Wyposażenie wszystkich nowych przystanków (takie jak barierki, ławki, kosze na śmieci czy niektóre gabloty z rozkładami) nie wyróżnia się swoją kolorystyką. Elementy te są zwykle jednakowo szare, co przy granitowym tle nawierzchni utrudnia dojrzenie ich przez osoby słabo widzące. Taki sam problem mogą sprawiać szklane ściany wiat, oznaczone tylko kilkoma trawionymi kółkami. Niestety, jak w wielu innych przypadkach, projektanci przedłożyli elegancki wygląd infrastruktury ponad bezpieczeństwo osób niepełnosprawnych. Zastosowanie kontrastujących ze sobą barw zamiast szarości z pewnością zmniejszyłoby możliwość wpadnięcia na wystające elementy wyposażenia peronu [5] lub dojrzenie nośników ważnych informacji. Na szczęście wyposażenie jest z reguły poprawnie rozmieszczone, to znaczy w odległości przynajmniej 1 metra od skrajni, tak by osoby poruszające się na wózkach mogły bez problemu je ominąć, a osoby słabo widzące i niewidome nie ryzykowały wyjściem z pojazdu wprost na metalowy śmietnik czy słupki przystankowy [5]. Negatywny wyjątek stanowi tu zbyt wąskie przystanki w otoczeniu dworców, wspomniani już przystanek „Kamienna” w kierunku centrum

<sup>6</sup> Jedyne na czas rozgrywek EURO 2012 powieszono w gablotach przystankowych i w pojazdach schematy dojazdu na stadion z zaznaczoną siecią wszystkich (w tym specjalnych) linii tramwajowych oraz specjalnych linii autobusowych.

oraz przystanek „Kolista”, gdzie prawie pośrodku wejścia na peron stoi słupek z przyciskiem detekcji pieszego na przejściu dla pieszych (fot. 3).

Pod jednym względem wszystkie przystanki linii Tramwaju Plus wyróżniają się pozytywnie. Skrajnia peronów, jak również ich początek i koniec, są wyraźnie oznakowane płytkami chodnikowymi w żółtym kolorze i o innej fakturze, z tzw. guzami (fot. 12). Oznakowanie skrajni niewątpliwie znacząco wpływa na zwiększenie bezpieczeństwa osób niewidomych i słabo widzących, które są w stanie zarówno wyczuć, gdzie zaczyna się obszar przystanku, jak i gdzie nie należy stawać, a co za tym idzie, są bezpieczne w jego obrębie. Prowadzący pojazd ma znacznie ułatwioną pracę, gdyż ograniczone zostaje zagrożenie zahaczenia niewidomego lusterkiem [5].



Fot. 12. Wyróżnienie skrajni peronu na przystanku „Bardzka” w kierunku Gaju. Widoczny jest również specjalny krawężnik, mający ułatwić obsługę przystanku przez autobusy (podjazd jak najbliższej krawędzi peronu), które w związku z obecną organizacją ruchu jednak się tu w ogóle nie zatrzymują.

## Nazwy przystanków

Prawidłowo opracowane nazwy przystanków mogą przekazać podróżnemu wiele niezbędnych informacji. Z perspektywy turystów najlepiej, żeby jednoznacznie kojarzyły się z atrakcjami turystycznymi. Niestety, jak zauważyli Chylińska i Kosmała [4], nazwy wrocławskich przystanków rzadko przekazują treści przydatne dla turystów, a zbudowanie nowych tras i uruchomienie nowych linii niewiele w tym względzie zmieniło (tab. 1). Określenia przystanków sprowadzają się zwykle do nazwy ulicy, przy czym z reguły przecznicy, a nie ulicy, którą przebiega linia komunikacji miejskiej, nawet jeśli znajduje się na niej tylko jeden przystanek. W ostatnim czasie zauważa się jednak w tym względzie pewną poprawę, wprowadza się bowiem w nawiasach nazwy obiektów użyteczności publicznej czy instytucji, np. „Zachodnia (stacja kolejowa)” czy „Pilczycka (Anima)” w pobliżu domu kultury „Anima”. Wiele nazw jest jednak w związku z tym zbyt długich, ponadto brak jest konsekwencji w zapisie pomiędzy tablicami na przystankach a komunikatami wyświetlanymi w pojazdach (nawiasy w pierwszym przypadku, średnik oddzielający człony w drugim). Nadal jednak wiele ważnych dla turysty obiektów pozostaje anonimowych z perspektywy pasażera komunikacji miejskiej. Jako przykłady można wskazać Muzeum Narodowe (przy przystanku „Urząd Wojewódzki”), Filhar-

monię (przy przystanku „Plac Legionów”), Muzeum Sztuki Nowoczesnej (przy przystanku „Plac Strzegomski”) czy park Szczytnicki przy wschodnim skraju linii 33Plus.

Budowa nowych tras tramwajowych pociągnęła za sobą powstanie tylko jednego przystanku o nazwie, która turystom może się jednoznacznie kojarzyć z obiektem z ich perspektywy interesującym, chodzi mianowicie o Stadion Miejski. Linie Tramwaju Plus, chociaż obsługują większość głównych i drugorzędnych węzłów komunikacyjnych, zatrzymują się przy dużo mniej niż połowie przystanków rozpoznawalnych turystycznie (5 z 14). Przy czym największe znaczenie ma tu przecinająca okolice Rynku linia 33Plus (cztery przystanki należące do tej grupy), podczas gdy linia 31Plus obsługuje z tej grupy wyłącznie przystanek „Stadion Wrocław (Królewiecka)”, natomiast linia 32Plus – żadnego.

Linie 31Plus i 32Plus w kierunku Stadionu Miejskiego posiadają osobne przystanki przy centralnym dworcu autobusowym i głównym dworcu kolejowym, natomiast w kierunku Gaju – tylko jeden, określany wyłącznie nazwą „Dworzec Autobusowy”. Osoby nieznające topografii miasta, a pragnące udać się po zakończonym meczu na stację kolejową, mogą uznać, że wymienione linie wcale nie jadą w interesującym ich kierunku. Warto dodać, że przystanek „Dworzec Główny PKP” dzieli od najbliższego wejścia na dworzec ponad 300 m (i jedno przejście dla pieszych), a od wejścia do korytarza prowadzącego na perony ponad 400 m (mowa tu o właściwym dworcu, nie o dworcu tymczasowym na czas remontu tego pierwszego). Ponadto, dworca z tego przystanku nie widać. Z kolei przystanek „Dworzec Autobusowy” dzieli od tylnego wejścia i jednocześnie wspomnianego korytarza 300 m (i przynajmniej dwa przejścia dla pieszych), a trzeba dodać, że po zakończeniu remontu dworca również przy tylnym wejściu będą działać kasy biletowe. Nie są to odległości godne nowoczesnego węzła multimodalnego, ponadto wskazują, że nazwy przystanków

Tabela 1

Główne i drugorzędne węzły komunikacyjne Wrocławia oraz przystanki tramwajowe o nazwach „czytelnych” turystycznie po uruchomieniu linii Tramwaju Plus		
Główne węzły komunikacyjne (zewnątrzna dostępność komunikacyjna)	Drugorzędne węzły komunikacyjne (wewnętrzna dostępność komunikacyjna)	Przystanki o nazwach „czytelnych” turystycznie
1. Dworzec Główny PKP	1. Arkady	1. Hala Targowa
2. Dworzec Autobusowy	2. Galeria Dominikańska	2. Katedra
3. Dworzec Nadodrże	3. Kromera	3. Most Grunwaldzki
4. Port Lotniczy	4. Plac Grunwaldzki	4. Ogród Botaniczny
5. Zachodnia (stacja kolejowa)/stacja kolejowa Wrocław Mikołajów	5. Plac Jana Pawła II	5. Opera
		6. Podwale
		7. Rynek
		8. Stadion Olimpijski
		9. Stadion Wrocław (Królewiecka)
		10. Stadion Wrocław (Lotnicza)
		11. Świdnicka
		12. Uniwersytecka
		13. Uniwersytet
		14. Zoo

Uwagi: Jednostki dodane przez autora wyróżniono kursywą. Nazwy przystanków związanych z Tramwajem Plus wyróżniono podkreśleniem. Na stacji Wrocław Mikołajów, jako jedynej poza Dworcem Głównym, zatrzymują się pociągi klasy InterCity, zapewnia ona dobrą dostępność do zachodniej części miasta, w tym do Stadionu Miejskiego, stąd uznanie jej za główny węzeł komunikacyjny. Jako ważny węzeł komunikacyjny określana jest też w planach władz miejskich. Z przystankiem „Stadion Wrocław (Lotnicza)” związany jest przystanek kolejowy Wrocław Stadion, jednak zatrzymują się na nim tylko pociągi osobowe na mało znaczącej w turystycznym ruchu przyjazdowym do Wrocławia linii z Głogowa, w związku z czym nie uznano tego miejsca za węzeł główny.

nie są chyba najlepszą podpowiedzią dla osób niezorientowanych w topografii miasta. Warto tu tylko zwrócić uwagę, że wygodny węzeł przesiadkowy powinien charakteryzować się przede wszystkim możliwie najkrótszymi i najwygodniejszymi drogami, które pokonuje się przy przesiadaniu, staje się tu niezbędne pogodzenie sprzeczności pomiędzy wymogami rozległej przestrzeni przeznaczonej dla pojazdów a atrakcyjnym, wygodnym i bezpiecznym dojściem [2].

Wątpliwości budzą również niektóre określenia przystanków na nowo wybudowanych odcinkach sieci. Nazwy krańcówek linii 31Plus i 32Plus (odpowiednio: „Stadion Wrocław (Królewiecka)” i „Kozanów (Dokerska)”) zbudowane są odwrotnie niż inne tego typu określenia w mieście (najpierw nazwa ulicy, potem obiektu). Położona na zachodnim krańcu osiedla krańcówka „Kozanów (Dokerska)” znajduje się w znacznym oddaleniu od pętli autobusowej „Kozanów”, przy której z kolei zlokalizowano przystanki tramwajowe „Kozanowska” i „Modra”. Podobne zamieszanie ma miejsce na osiedlu Gaj, gdzie przy utworzonej w ramach budowy linii tramwajowej pętli autobusowej „Gaj pętla” znajduje się przystanek tramwajowy „Morwowa” (fot. 13), a krańcówka „Gaj” oddalona jest o dwa przystanki. Wprowadzenie linii Tramwaju Plus wymaga nie tylko stworzenia określeń dla nowych przystanków tramwajowych, ale także ich ujednolicenia z istniejącym stanem dla linii autobusowych.



Fot. 13. Przystanek tramwajowy „Morwowa” sąsiaduje z przystankiem autobusowym „Gaj pętla”. W głębi pośrodku widoczna jest przedmiotowa pętla autobusowa, a po prawej – jeden z dwóch położonych przy nowych przystankach zadaszonych parkingów dla rowerów. Na przystanku tramwajowym umieszczono aż cztery tablice z nazwą miejsca zatrzymania.

## Podsumowanie

Współcześnie niezwykle ważna z perspektywy pasażera staje się estetyka i funkcjonalność urządzeń wyposażenia tras komunikacji zbiorowej. „Czym innym jest dojście i oczekiwanie na pojazd w otoczeniu, w którym dominuje ruch kołowy, a pieszemu pozostawia się zajeżdżony przez parkujące samochody wąski chodnik czy owianą spaliniami wysepkę, a czym innym w otoczeniu, gdzie pieszy ma przestrzeń dostosowaną do swoich potrzeb ruchowych i estetycznych” [2]. Potencjalny pasażer musi mieć poczucie, że jednostki odpowiedzialne za transport zbiorowy w mieście o niego dbają. Przystanek musi być więc łatwo dostępny, ale również łatwo rozpoznawalny, co można

osiągnąć przez stworzenie miejsc czytelnych znaczeniowo. Te pozornie marginalne problemy decydują o humanizacji przestrzeni, a uwzględnienie tych aspektów w czasie realizacji rozległego projektu Tramwaju Plus ułatwiłoby kształtowanie jednoznacznie pozytywnych skojarzeń z nową ofertą komunikacyjną Wrocławia, a być może nawet zmieniłoby sposób percepcji komunikacji miejskiej i wypromowało ją jako atrakcyjną alternatywę dla transportu indywidualnego. Ponadto, ze względu na rolę, jaką pełnią linie Tramwaju Plus, stanowiąc połączenie ze Stadionem Miejskim, zlokalizowane przy nich przystanki mają niebagatelne znaczenie w tworzeniu wizerunku miasta na zewnątrz.

Niestety w przypadku przystanków rozlokowanych wzdłuż linii Tramwaju Plus zauważalny jest brak jednolitej koncepcji kształtowania ich krajobrazu. Miejsca zatrzymań znacznie się różnią pod względem wyposażenia: jego doboru, projektu, stylistyki i kolorystyki. Nowe linie korzystają zarówno z nowoczesnych przystanków z futurystycznymi wiatami i elektronicznymi tablicami informacji pasażerskiej, jak również z infrastruktury istniejącej już od wielu lat, co nie sprzyja tworzeniu wizerunku przyszłościowego środka transportu. Projektując zagospodarowanie, brano pod uwagę głównie jego elegancki wygląd i praktyczność utrzymania, natomiast w zbyt małym zakresie uwzględniono ich funkcjonalność, w tym potrzeby osób niepełnosprawnych. Niektóre z rozwiązań pozostają w sprzeczności z dotychczasowymi przyzwyczajeniami wrocławian (np. miejsca umieszczania nazwy przystanku), co zwłaszcza w początkowym etapie eksploatacji może rodzić komplikacje.

Niestety, pomimo pewnych pozytywnych aspektów, całość rozważań pozwala stwierdzić, że pod względem krajobrazowym nie udało się nadać projektowi Tramwaju Plus cech jednolitego i atrakcyjnego dla wrocławian i turystów produktu rynkowego. Poza nowoczesnym, dwukierunkowym taborem, który posiada nieco inne niż pozostałe wagony malowanie, oraz numerem powyżej 30, oferta Tramwaju Plus niczym szczególnym się nie wyróżnia w stosunku do pozostałych, „zwykłych” linii tramwajowych. Poprzez brak konsekwencji i oszczędności zmarnowano szansę wykreowania nowego wizerunku miejskiej komunikacji zbiorowej.

## Literatura

1. Kołodziejczyk K., *Funkcjonalność przystanków linii Tramwaju Plus we Wrocławiu*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2012, nr 9.
2. Wesołowski J., *Miasto w ruchu. Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego*, Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź 2008.
3. Chylińska D., Kosmala G., *Krajobraz rond we Wrocławiu*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2010, nr 7–8.
4. Chylińska D., Kosmala G., *Turystyczne funkcje miejskiego transportu zbiorowego na przykładzie Wrocławia (zarys problematyki)*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2011, nr 3.
5. Zadrożny P., *Dostępna komunikacja miejska*, Fundacja Instytut Rozwoju Regionalnego, Kraków 2009.