

Poznań, 23 września 2019 r.

**Polskie Koleje Państwowe S.A.
Al. Jerozolimskie 142A
02-305 Warszawa**

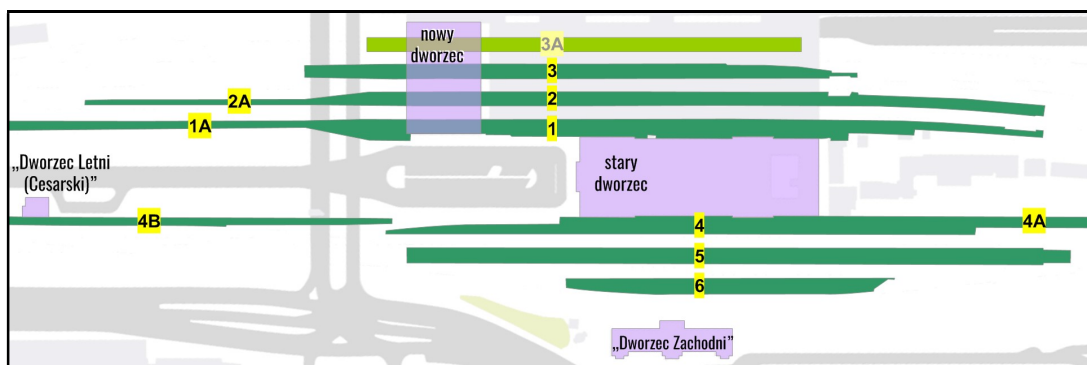
Stowarzyszenie Inwestycje dla Poznania (idp.org.pl) zwraca się o uporządkowanie numeracji peronów na stacji Poznań Główny poprzez wprowadzenie jednego z niżej opisanych schematów numeracji. Naszą propozycję przedstawiamy w sposób głęboko umotywowany.

Wprowadzenie

Na stacji Poznań Główny (druga pod względem liczby pasażerów stacja w Polsce) z powodów historycznych występuje numeracja peronów, która powszechnie uchodzi za niezrozumiałą i zagmatwaną. Nie bez znaczenia jest tu także obserwowany wpływ tzw. „tempa życia” oraz starzenie się społeczeństwa; to ostanie zjawisko powoduje, że **wszelka informacja podawana publicznie musi być coraz łatwiejsza w odbiorze także przez osoby o złym wzroku lub pogorszonej sprawności ogólnej lub orientacji** w bardzo licznych elementach otoczenia, której to wielość starsze osoby nie zaznały w ciągu ich życia.

Ponadto PKP rozpoczęło ważną inwestycję, jaką jest budowa kolejnego peronu po stronie wschodniej. Z racji wspomnianej „zagmatwanej” numeracji peron ten nazwano roboczo (choć być może planuje się także jego docelową nazwę w tej postaci) jako 3A.

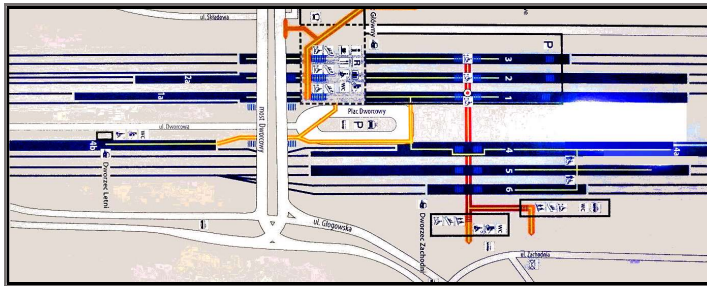
Obecny schemat numeracji peronów wygląda jak na ilustracji:



Sytuacji na stacji Poznań Główny nie ułatwia fakt, iż (również z przyczyn historycznych):

- stacja Poznań Główny obecnie jest wyposażona aż w cztery budynki dworcowe (trzy z nich są używane) leżące od siebie w odległościach 400 m lub więcej,
- zagmatwane są trasy przejścia między ważnymi punktami w obrębie stacji oraz do komunikacji publicznej i ulic (poniżej reprodukcja „oficjalnego” schematu dojścia ogłaszanego podróżnym, schemat nie oddaje jednak konieczności pokonywania

kilku- kilkunastometrowych różnic poziomów do pokonania dwukrotnie schodami nieruchomymi):



- niektóre perony oddalone są od siebie wzajemnie (według najkrótszej trasy przejścia między środkami platform) nawet o 650 m (!) (między peronami 4A i 1A; między peronami 1 i 4B droga wynosi 540 m);
- brak wygodnych przejść między peronami (tu poruszamy ten problem w kontekście koniecznych szybkich przemieszczeń po nietrafieniu pasażera na właściwy peron i zorientowaniu się w pomyłce; takie przemieszczenia są w realiach poznańskiej stacji niełatwe i męczące);
- obecnie istnieje *de facto* 10 peronów (dysponujących 15 krawężnikami), lecz numeracja ich przebiega tylko zakres liczbowy od 1 do 6;
- perony stanowiące przedłużenie peronów zasadniczych są od wielu dziesięcioleci oznaczane dodatkowymi literami (1A, 2A, 4A, 4B), przy tym po stronie wschodniej perony z literą A znajdują się na północ od peronów bez liter, a po stronie zachodniej peron z literą A położony jest na południe od peronu bez litery; istnieje także peron 4B położony na północ od peronu 4 (tzw. dworzec letni lub cesarski);
- ewentualne oznaczenie nowo budowanego peronu jako 3A spowoduje dodatkowy zamęt wśród podróżnych, gdyż tym razem peron z dodatkiem literowym w ogóle nie byłby przedłużeniem żadnego peronu zasadniczego, lecz platformą samodzielną w grupie peronów strony wschodniej. Ewentualne oznaczenie nowo budowanego peronu „pierwszym wolnym” numerem 7 spowoduje chaos orientacyjny jeszcze większy niż obecnie, gdyż z przyczyn niezrozumiałych dla przybyszów spoza Poznania peron 7 znalazłby się obok peronu 3.

Jak z tego wynika organizacja stacji Poznań Główny jest daleka od stanu pożądanego przez podróżnych, spotykanego na innych stacjach o mniejszym „obciążeniu historycznym”. Przy tym – powtarzamy – jest to stacja obsługująca ogromne rzesze podróżnych.

Numeracja peronów stacji Poznań Główny po wybudowaniu nowego peronu po stronie wschodniej

W tej sytuacji uważamy wraz z licznymi użytkownikami stacji Poznań Główny wypowiedzającymi się na ten temat w mediach, iż budowa nowego peronu roboczo nazywanego „3A” jest okazją dla

uporządkowania obecnego chaosu i zrównania numeracji peronów tej specyficznej stacji do standardów powszechnie spotykanych w Europie.

Dotychczasowe oznaczenia i polska „tradycja” numeracji peronów nie mają już na Poznaniu Głównym żadnej racji bytu. Wnosimy zatem o wprowadzenie całkowicie nowej numeracji wszystkich peronów.

Stowarzyszenie „Inwestycje dla Poznania”, które od lat zajmuje się między innymi sprawami stacji Poznań Główny i jakością obsługi Pasażerów, przeprowadziło w sierpniu 2019 r. ankietę w założeniu, iż najlepiej jest wysłuchać opinii użytkowników stacji na temat pożądanego kierunku zmian w numeracji peronów. W ankiecie wzięło udział aż 479 uczestników, przy czym liczba głosów dających się wziąć pod uwagę wyniosła 417. Uważamy, iż jest to liczna grupa opiniodawcza, z której głosu warto skorzystać. Nie podchodzimy do nich bezkrytycznie i uzupełniamy je naszymi własnymi propozycjami. Wyniki ankiety przedstawiliśmy na naszej witrynie internetowej pod adresem <http://idp.org.pl/wyniki-ankiet-perony/>.

Ponieważ leży nam na sercu taka numeracja peronów, która nie tylko przestanie robić wrażenie nieopisanego chaosu, ale także numeracja, która w maksymalnym stopniu pozwoli na uniknięcie zamieszania, przeanalizowaliśmy uwagi respondentów naszej ankiety.

Propozycje nowej numeracji w oparciu o preferencje mieszkańców Poznania i okolic oraz własne stowarzyszenia Inwestycje dla Poznania

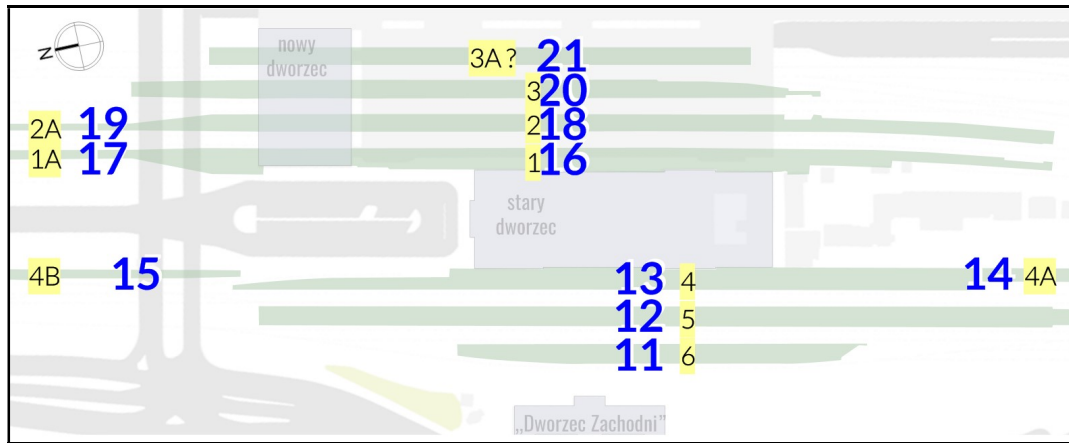
Poniżej nasze propozycje nowej numeracji. Naszym zdaniem każda z nich jest możliwa do zastosowania, gdyż nie narusza żadnych dokumentów oficjalnych obowiązujących na szczeblu PKP lub w prawie powszechnym.

Oczywiście przedstawiona wcześniej „dziwaczna i chaotyczna” sytuacja z peronami na stacji Poznań Główny powoduje konieczność wprowadzenia niestandardowego systemu oznaczeń. **Innego wyjścia nie ma i konieczność takiego niestandardowego działania wyraźnie tu podkreślamy.**

- Większość uczestników opowiedziała się za numeracją całkowicie liczbową. Taka numeracja jednak musi być zastosowana ostrożnie – jeżeli w nowej numeracji zostaną zastosowane liczby od 1 do 6, powinny one dotyczyć tych samych peronów co obecnie. Inaczej część pasażerów działających „na pamięć” (numery te obowiązują co najmniej sto lat!) zostanie wprowadzona w błąd. To jednak nie jest sensowną zmianą, gdyż wówczas:
 - nowo budowany peron musi otrzymać numer co najmniej 7, zatem peron 7 będzie leżał koło 3 – jest to niedopuszczalne,
 - perony z oznaczeniami literowymi (1A, 2A, 4A i 4B) będą musiały otrzymać numery od 8 do 11, zatem także peron np. 4 będzie sąsiadował z peronem np. 8 – i to jest niedopuszczalne,

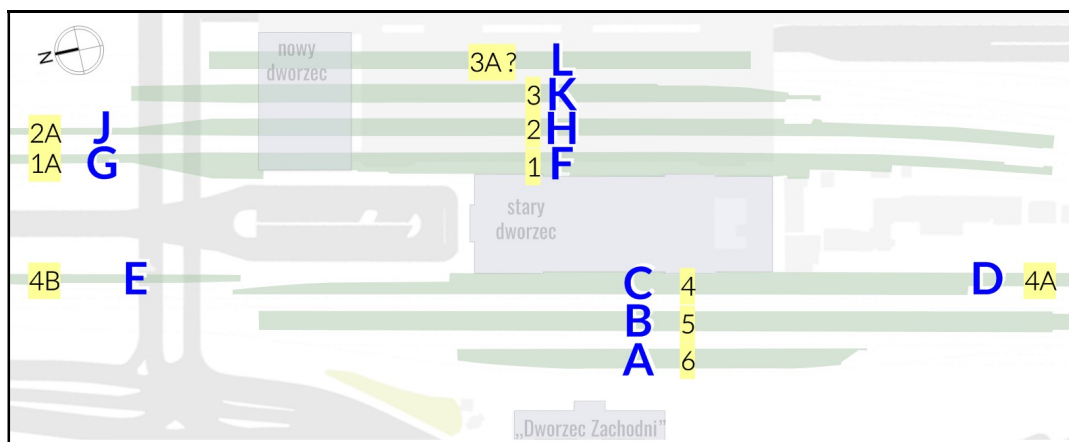
dlatego konieczna jest istotna modyfikacja obecnej numeracji.

Nasza propozycja numer 1: wprowadzenie numeracji całkowicie liczbowej **wyłącznie dwucyfrowej na przykład według formatu „peron 11, 12 ... 21”**. Proponujemy następujący schemat numeracji (kolejność według preferencji większości respondentów opowiadających się za numeracją całkowicie liczbową):



2. Część uczestników poparła zaproponowaną przez nas numerację całkowicie literową.

Nasza propozycja numer 2: wprowadzenie numeracji całkowicie literowej według formatu „peron A, B ... L” (z pominięciem litery I jako niejednoznacznej – sekwencja ... G, H, J, K ...). Najwięcej głosów zdobyła propozycja jak na ilustracji:

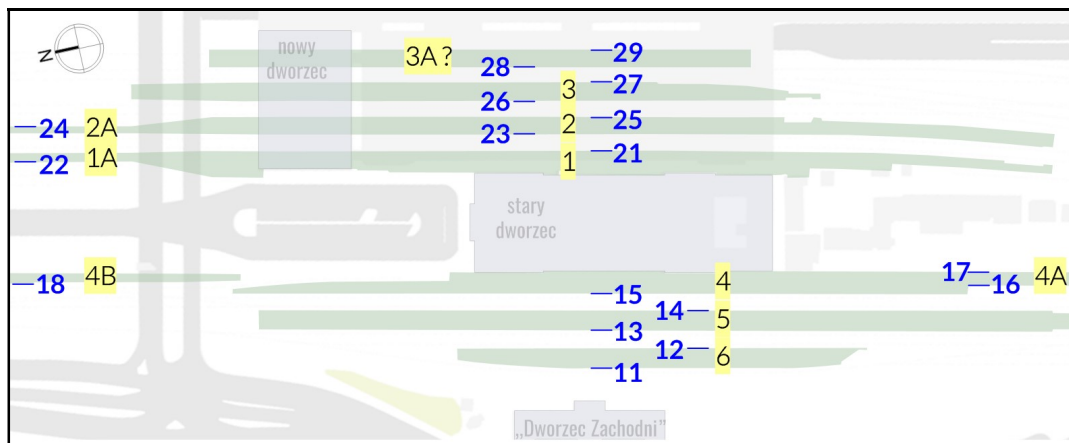


3. Bardzo interesująca jest propozycja pewnej części uczestników ankiety, która jest próbą dostosowania numeracji peronów tej skomplikowanej stacji do standardów spotykanych w wielu krajach.

Z naszej działalności wiemy, iż brak takiej właśnie numeracji peronów budzi zdziwienie cudzoziemców, dla których polski sposób informowania Pasażerów (peron + tor) jest zupełnie niezrozumiały. Jest on zresztą niezrozumiały także na stacji Poznań Główny – oprócz zamieszania z numeracją peronów, tory wg Ir-1 numerowane są przecież nieintuicyjnie dla publiczności, a dodatkowo tory stacyjne strony wschodniej są numerowane począwszy od 51.

Omawiana propozycja polega na:

- a. zrezygnowaniu z tradycyjnego numerowania peronów rozumianych jako platformy peronowe;
- b. nazwaniu słowem „peron” poszczególnych krawędzi peronowych, a nie platform;
- c. przypisaniu tym „peronom” numeracji liczbowej (lub literowej) według kolejności sugerowanej przez większość respondentów naszej ankiety;
- d. alternatywnie względem podpunktu b: nazwanie krawędzi peronowej (wyłącznie na potrzeby informowania Pasażerów!) słowem „tor” i zastosowanie dla nich numeracji ciągłej liczbowej (lub literowej) według kolejności sugerowanej przez większość respondentów naszej ankiety. Podkreślamy: **nie chodzi tu o zmianę numeracji torów w znaczeniu służbowym PKP**, lecz jedynie o wprowadzenie określeń czytelnych dla publiczności, która bez problemu zrozumie odesłanie do toru (czyli krawędzi peronowej) o numerze układającym się w czytelnej kolejności na planie tej rozproszonej stacji. Inna możliwość: użycie słowa „krawędź”, jest to jednak propozycja raczej nietrafiona, gdyż nazwa „krawędź peronowa” nie jest powszechnie używana przez Pasażerów.



Taki system numeracji, choć całkowicie nowy na polskiej sieci, byłby z pewnością najbardziej zrozumiały dla publiczności krajowej i zagranicznej.

Zatem budowa nowego peronu stacji Poznań Główny ma szansę wyzwolić kilka pozytywnych zmian:

- uporządkować w końcu numerację peronów w sposób czytelny dla Pasażerów, a przy tym w sposób niepowodujący zamieszania z powodu nabytych przyzwyczajeń o położeniu peronów o konkretnym numerze,
- wprowadzić wreszcie na polskich stacjach – szczególnie tych o złożonym układzie, peronów i budynków dworcowych, jak Poznań Główny – sposób numeracji peronów (krawędzi peronowych) powszechnie znany z kolei zagranicznych.

Oczywiście w ślad za zmianą muszą nadążać wszystkie oznakowania stacyjne kierujące pasażerów po terenie stacji.

Podkreślamy, że w warunkach obecnego chaosu numeracji peronów przedstawione tu propozycje uważamy wraz z naszymi czytelnikami i czytelnikami innych portali społecznych za jedyny właściwy kierunek postępowania.

Propozycje nowej numeracji a przepisy

Jak już zaznaczyliśmy, nie znajdujemy w naszych propozycjach sprzeczności z obowiązującymi przepisami. Wspomniana instrukcja Ir-1 określa zasady numeracji torów, jednak nasze propozycje w żaden sposób nie ingerują w tę numerację. Instrukcja Ipi-2 wyznacza zasady oznakowania, a nie ich nazywania. Instrukcja Ipi-9 dotycząca komunikatów głosowych także zawiera dyrektywy dostosowujące te komunikaty do warunków stacji, a nie jest jej celem ustalanie zasad nazywania peronów. Inne dokumenty odnoszą się do warunków technicznych peronów jako budowli.

W roku 2014 posłanka Sekuła-Szmajdzińska wystosowała interpelację (nr 27977) dotyczącą zlikwidowania dwuelementowych informacji pasażerskich: podawania zarówno peronu, jak i toru. Posłanka uznała, podobnie jak czynimy to my w odniesieniu do szczególnie „zagmatwanej” stacji Poznań Główny, że obecny utrwalony system informacji jest nieczytelny, trudny do zrozumienia i zastosowania przez wiele osób (w tym dla osób o mniejszej sprawności czy orientacji).

Odpowiedź na tę interpelację (udzielił jej wiceminister Z. Klepacki) nie jest zadowalająca, miejscami należy ją uznać za nietrafną. Znalazły się w niej takie stwierdzenia:

- gdyby poprzestać na numerowaniu samego toru (bez podawania peronu), podróżni mieliby jeszcze większy problem, gdyż tory (zgodnie z instrukcją Ir-1, której meritum nikt nie kwestionuje) są numerowane w sposób wynikający z bezpieczeństwa służby, lecz kolejne tory mają niesąsiadujące numery. Tak właśnie jest, dlatego jedna z propozycji dotyczy wprowadzenia zupełnie innej numeracji torów, które proponujemy nazwać „peronami”, torami w znaczeniu informacji pasażerskiej lub „krawędziami” i odstępianie od używania służbowej numeracji torów w kontaktach z Pasażerami;
- zmiana numeracji torów (w rozumieniu nowej zasady „służbowej” numeracji podanej w Ir-1) byłaby skomplikowana, kosztowna i „trudna mentalnie” – owszem, dlatego takiej zmiany nie postulujemy; argument jednak o mentalnych kłopotach pracowników PKP jest zadziwiający;
- tekst odpowiedzi na interpelację w jednym z akapitów również proponuje podwójną numerację – „służbową” wg Ir-1 i „pasażerską”, a zatem Ministerstwo rozważało wprowadzenie systemu, który proponujemy dla stacji Poznań Główny (nasza propozycja nr 3). Jednak Ministerstwo odrzuciło ją, gdyż „na 92% spośród 3000 stacji komunikaty megafonowe wygłaszają dyżurni ruchu, a więc zastosowanie podwójnej numeracji torów mogłoby w przypadku pomyłki spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu”.



Pozwalamy sobie potraktować ten argument jako *curiosum*, gdyż jest to typowy argument pozorny, mający upozorować „słuszność niemożności”;

- z zaciekawieniem należy odnotować, że w teście odpowiedzi na interpelację Ministerstwo rozważało także *explicite* wprowadzenie numeracji krawędzi peronowych zamiast peronów. Przyznano przy tym, że jest to rozwiązanie „mniej ryzykowne” i uprościłoby to informację pasażerską. Kolejne zdanie odpowiedzi natychmiast zanegowało efekt uproszczenia i potraktowało pasażerów jako osoby nieporadne nawet przy prostych zmianach: „... zapewne część podróżnych będzie skarżyć się na dezorientację w przypadku [...] zmiany peronu odjazdu pociągu. Obecnie informacja o zmianie peronu wskazuje jednoznacznie na konieczność przejścia na inny peron [rozumiany jako zupełnie inna platforma – przypis IdP] tunelem, kładką bądź w poziomie szyn – a nie na drugą stronę tej samej budowli”.

I tym razem pozwalamy sobie na zakwalifikowanie tego argumentu jako kuriozalnego: naprawdę zrozumienie, że należy wykonać cztery kroki w bok, szczególnie że można w komunikacji głosowym jasno powiedzieć „na tej samej platformie” – nie przekracza możliwości zrozumienia pasażerów.

Szczególnie jest to widoczne na stacji Poznań Główny. Tu trudno sobie wyobrazić większy chaos niż ten, który panuje tu obecnie.

Dlatego prosimy o rzetelne odniesienie się do naszych propozycji i wdrożenie jednej z nich w stacji Poznań Główny. Deklarujemy gotowość ścisłej współpracy w tym zakresie.

Arkadiusz Borkowski

Prezes Stowarzyszenia
Inwestycje dla Poznania

Otrzymują także:

- Polskie Koleje Państwowe S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu
Al. Niepodległości 8 61-875 Poznań
- Ministerstwo Infrastruktury Departament Kontroli
ul. Chałubińskiego 4/6 00-928 Warszawa
- Zespół Doradców Gospodarczych „TOR” Spółka z o.o.
Pl. Bankowy 2, 00-095 Warszawa (p. Witold Urbanowicz - „Transport Publiczny”)
- media poznańskie i społecznościowe

