Otwarcie węzła już w sobotę



[1]

Przypominamy, że już w sobotę 27 lutego 2021 r. o godz. 10:00 zostanie oddany do użytku nowy zintegrowany węzeł przesiadkowy w al. św. Jana Pawła II. Od tej pory pasażerowie będą mogli zmieniać środki transportu publicznego w ramach jednej platformy przesiadkowej.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy przejmie funkcję wszystkich dotychczasowych przystanków komunikacji miejskiej w rejonie pl. Rapackiego: przystanków tramwajowych w ul. Chopina oraz przystanków autobusowych w al. św. Jana Pawła II - **te przystanki nie będą już funkcjonowały**. Od 27 lutego 2021 r. autobusy linii dziennych nr 10,11,12,13,14,20,22,27,32,36 oraz linii nocnych: 01 i 03, a także tramwaje linii 1,1N, 2 i 3N będą zatrzymywały się na nowym węźle.

Komunikacja miejska będzie funkcjonowała tak jak dotychczas, zatem **w rozkładach jazdy nic się obecnie nie zmieni.** Będą jednak prowadzone obserwacje i jeśli zajdzie taka potrzeba, rozkłady jazdy zostaną dostosowane do nowych warunków.

Autobusy **komunikacji regionalnej będą się zatrzymywały w zatokach**, które do tej pory służyły również autobusom komunikacji miejskiej. Obydwie zatoki zostały zmodernizowane i wyposażone w nowe wiaty przystankowe.

Węzeł przesiadkowy w al. św. Jana Pawła II zintegruje transport autobusowy z tramwajowym. Zmiana środka transportu będzie nie tylko łatwiejsza, ale przede wszystkim **bezpieczniejsza**. Wcześniej pasażerowie by, np. przesiąść się z autobusu jadącego od strony mostu im. J. Piłsudskiego do tramwaju, musieli pokonać ruchliwą ulicę około 20-metrowej szerokości i dopiero dojść na przystanek tramwajowy na ul. Chopina. Dzięki nowemu węzłowi stanie się to znacznie prostsze, gdyż został on zaprojektowany tak, by zmieniając środek transportu pasażer nie musiał przekraczać jezdni. Przejść przez ulicę trzeba tylko, by dotrzeć na platformę, ale nad bezpieczeństwem przechodniów będzie czuwała sygnalizacja świetlna. Została ona zaprogramowana w taki sposób, aby każdy zdążył bezpiecznie przejść przez ulicę.

Platformy przesiadkowe na nowym węźle mają około 75 metrów długości i nieco ponad 3 metry szerokości. Przy natężeniu ruchu, jaki odbywa się w tym rejonie, są to wymiary zapewniające wysoki komfort pasażerom oczekującym na autobus czy tramwaj oraz przemieszczającym się w obrębie przystanku. **Nawierzchnia peronu jest podgrzewana**, by w okresie przymrozków nie zalegał na niej lód i śnieg.

Na całej długości na platformach wybudowano wiaty dla pasażerów. **Wiosną wykonane zostaną nasadzenia**, które pokryją tylne ściany wiat i platforma zyska formę tzw. „zielonego przystanku". Bluszcz, który z czasem obrośnie wiaty będzie pełnił nie tylko funkcję estetyczną, ale dawał ochronę przed promieniami słonecznymi i pochłaniał zanieczyszczenia powietrza generowane przez ruch drogowy. Wiaty są wyposażone w ławeczki z oparciem, kosze na śmieci, podświetlane gabloty z rozkładami jazdy i gabloty reklamowe.

Dzięki odpowiedniemu położeniu peronów i wiat pasażer będzie mógł wejść do pojazdu i z niego wyjść tzw. „suchą nogą". Z kolei wygrodzenia oddzielające ruch drogowy od wyspy zapewnią ochronę przed ruchem ulicznym.

Oba perony wyposażono w **dziesięciowierszowe tablice dynamicznej informacji pasażerskiej**, zamontowane na słupach przy wejściu na perony oraz w tablice trzywierszowe, podwieszone do konstrukcji wiat. Na obu peronach **przygotowano miejsce do podłączenia biletomatów. Po wyłonieniu dostawcy urządzenia staną w wyznaczonych miejscach.**

Nowy węzeł jest **przyjazny dla osób niepełnosprawnych** oraz **z ograniczoną możliwością poruszania się**. Przejścia przez jezdnie i torowisko oraz dojścia do peronów przystankowych są jednopoziomowe, a krawężniki na przejściach przez jezdnie i torowisko mają wysokość zaledwie dwóch centymetrów. Pozostawienie tej różnicy było konieczne, gdyż stanowi ona element ostrzegawczy dla osób niewidomych lub niedowidzących.

W tablicach informacji pasażerskiej zastosowano odpowiedni kontrast wyświetlanych komunikatów oraz funkcję informacji dźwiękowej dla osób niewidomych lub niedowidzących. Komunikaty głosowe emitowane będą po wciśnięciu przycisku z wypukłym opisem zainstalowanym na słupie, na którym zamontowana jest tablica.

Wysokość peronów jest dostosowana do obsługi taboru niskopodłogowego. Dodatkowym udogodnieniem jest system informacji fakturowej (czyli płytki ostrzegawcze i reliefowe powierzchnie prowadzące) oraz wizualnej (żółty pas bezpieczeństwa). Dźwięk towarzyszący sygnalizacji świetlnej dla pieszych zostanie dostosowany do otoczenia.

Tekst: Łukasz Liczmański

Fot. Adam Zakrzewski

Odnośniki:
[1] https://torun.pl/sites/default/files/bit_8_0.jpg