

1. Przez ostatnie lata obiecano mieszkańcom Torunia Kartę Miejską. Do tej pory nie doczekaliśmy się jej. Obecnie jesteśmy jedynym miastem z 20 największych miast Polski bez Karty Miejskiej. Czy wprowadzi Pan w Toruniu Kartę Miejską w najbliższej kadencji?

Tak. Obecnie trwają prace mające na celu wdrożenie systemu biletu elektronicznego w komunikacji miejskiej w Toruniu. Zakłada się, że wprowadzenie systemu jednolitych, prostych płatności za przejazdy jednorazowe czy czasowe oraz bilety okresowe podniesie standard korzystania ze środków lokalnego transportu publicznego i zwiększy ich wykorzystanie. Karta miejska powinna być wykonana wg najnowszych trendów i technologii. Przewidujemy wykorzystanie kart bezstykowych, aplikacji mobilnej na smartfony oraz kart bankowych. Zakłada się, że wprowadzenie systemu biletu elektronicznego nastąpi do końca 2020 r.

2. W 2016 r. dokonano rewolucji w taryfie biletowej wprowadzając bilety czasowe, następnie dokonano kilku zmian w ofercie biletów miesięcznych. Po 2 latach funkcjonowania nowej taryfy można pokusić się o małe podsumowanie. Jak Pan ocenia po 2 latach funkcjonowania obecną taryfę biletową? Czy coś należałoby jeszcze w niej zmodyfikować?

Oceniam ją dobrze, wszelkie korekty zostały wprowadzone na wnioski mieszkańców. Mimo, iż nie docierają do mnie negatywne opinie na temat poszczególnych biletów, uważam, że taryfa biletowa powinna być cały dostosowywana do potrzeb transportowych jakie występują w naszym mieście i dlatego gdy pojawią się głosy mieszkańców o konieczności zmiany taryfy na pewno zostaną przeanalizowane i uwzględnione.

3. Wprowadzenie biletów czasowych było dużym krokiem naprzód do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego w Toruniu. Pomimo możliwości przesiadki bez kupowania dodatkowego biletu, w naszym mieście obowiązują bilety miesięczne na jedną linię. Był to popularny typ biletu w przeszłości, obecnie większość pasażerów korzysta z biletów sieciowych, które są bardziej wygodne, gdyż dają możliwość podróży w różne miejsca w mieście. W miastach, w których obowiązują bilety czasowe, odchodzi się od biletów miesięcznych na jedną linię. Czy Pan byłby skłonny zrezygnować z tego typu biletów na rzecz biletów miesięcznych sieciowych?

Tak

4. Od początku 2018 r. w Warszawie nie jest możliwy zakup biletów u kierowcy / motorniczego, nawet jeśli w pojeździe nie ma biletomatu czy biletomat jest niesprawny. Ponadto, dla przykładu w Bydgoszczy, zakup biletu u kierowcy / motorniczego jest możliwy w wybranych godzinach. Takie rozwiązania przekładają się na znacznie większą punktualność transportu publicznego w mieście w szczycie oraz poza szczytem przewozowym. Czy wprowadziłby Pan zakaz lub ograniczenie godzinowe zakupu biletów u kierowcy / motorniczego w Toruniu?

Całkowita rezygnacja możliwa jest dopiero po wprowadzeniu karty miejskiej i sieci biletomatów.

5. Obecna polityka biletowa w Toruniu wywyższa, preferuje komunikację tramwajową względem komunikacji autobusowej oferując bilety miesięczne tylko na linię tramwajową, czy sieć tramwajową za niższą cenę niż bilety miesięczne na komunikację autobusową oraz autobusowo – tramwajową. Przez takie działania zamiast spajać różne środki transportu publicznego, rozdzielamy je, tworząc oddzielne systemy komunikacyjne, co jest sprzeczne ze zrównoważonym transportem publicznym w mieście. Ponadto faworyzujemy mieszkańców mających bliski dostęp do tramwaju. Czy byłby Pan skłonny zrównać cenowo lub zlikwidować bilety miesięczne na tramwaj?

Tańsze bilety miesięczne na linie tramwajowe są elementem zachęcającym do korzystania z tego rodzaju środka komunikacji, który w mojej opinii należy promować w sytuacji gdy linie tramwajowe nakładają się na linie autobusowe.

6. W wielu miastach oprócz miejskiego przewoźnika jakim w Toruniu jest MZK Toruń, funkcjonują prywatni przewoźnicy, którzy obsługują linie autobusowe na zlecenie organizatora transportu

publicznego. Czy dopuściłby Pan w Toruniu prywatnych przewoźników do obsługi linii komunikacji miejskiej o odpowiednio wysokiej jakości obsługi na zlecenie organizatora transportu publicznego?

Nie.

7. W ocenie mieszkańców funkcjonowanie transportu publicznego w Toruniu pozostawia wiele do życzenia. Wykonujący zadania organizatora transportu publicznego Wydział Gospodarki Komunalnej UM Toruń ma poza transportem publicznym wiele innych zadań. Czy zdecydowałby się Pan na zmiany w systemie funkcjonowania transportu publicznego w Toruniu, np. poprzez utworzenie oddzielnego zarządu, spółki, która zajmowałaby się tylko transportem publicznym, tak jak w innych polskich miastach lub wprowadzenie innych pomysłów poprawy funkcjonowania systemu transportu publicznego w naszym mieście?

Sondaż wykonany w 2017 r. na zlecenie Gazety Wyborczej”, ujawnił, że aż 83% badanych ocenia komunikację miejską w Toruniu bardzo dobrze i dobrze. Stąd stanowczo nie można się zgodzić ze stwierdzeniem, że „ w ocenie mieszkańców funkcjonowanie transportu publicznego w Toruniu pozostawia wiele do życzenia.” Natomiast powinno nastąpić wydzielenie takiego zarządu.

8. Obecne stawki pieniężne, za jakie wykonuje przewozy MZK Toruń, nie są wystarczające na obsługę linii komunikacji miejskiej na wysokim poziomie jakości (mamy na myśli bieżące utrzymanie pojazdów, pensje dla pracowników, jak ich motywacje do pracy, itp.). Czy chciałby Pan zwiększyć nakłady na transport publiczny, aby były one wykonywane na wysokim poziomie jakości?

Tak, pod warunkiem że bez zmian pozostanie wykaz osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych.

9. W paru mniejszych miastach w Polsce wprowadzono darmową komunikację miejską, a największym na świecie miastem z taką komunikacją miejską jest 400-tysięczny Tallin. Czy Pana zdaniem wprowadzenie darmowej komunikacji miejskiej w Toruniu miałyby sens? Jeśli tak, to dla kogo miałyby być darmowa – wszyscy, mieszkańcy, dzieci?

Nie. Zwracam uwagę, że w Tallinie wprowadzone darmowe przejazdy spowodowały wzrost użytkowników komunikacji miejskiej jedynie o 3 proc.

<https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/efekty-darmowego-transportu-w-tallinie-znikome-1682.html>

10. W ostatnim czasie w części miast wprowadzana jest darmowa komunikacja miejska dla uczniów. Na co Pan przeznaczyłby pieniądze miejskie, jeśli miałyby do wyboru wprowadzenie darmowej komunikacji miejskiej dla uczniów lub zwiększenie częstotliwości kursowania linii komunikacji miejskiej?

Nie ma łatwej odpowiedzi na to pytanie, ponieważ oba rozwiązania są ważne dla mieszkańców. Natomiast jeżeli chcemy zwiększyć nakłady na usługi transportu publicznego, aby były one wykonywane na wysokim poziomie jakości (patrz pkt 6) i chcemy inwestować w nowoczesny (bardzo drogi) tabor ekologiczny musimy postawić na zwiększenie częstotliwości kursowania linii komunikacji miejskiej.

11. W obecnej perspektywie UE będzie budowana trasa tramwajowa na JAR oraz przeprowadzone zostaną remonty istniejących torowisk tramwajowych, lecz już teraz powinniśmy zająć się planowaniem dalszego rozwoju sieci tramwajowej, ponieważ okres przygotowania takich inwestycji jest długotrwały. Jakie ma Pan plany odnośnie rozwoju komunikacji tramwajowej? Co miało być priorytetem? Budowa nowej zajezdni, budowa torowiska przez Rubinkowo, budowa torowiska na lewobrzeże, wymiana taboru, czy jeszcze inna inwestycja rozwijająca komunikację tramwajową?

I. Wymiana taboru - przede wszystkim dotyczy to autobusów. W tym roku zakupione zostanie 35 pojazdów (w tym 14 hybrydowych). W kolejnych latach planowane są dalsze zakupy w tym pierwsze autobusy elektryczne (6 szt.). Na ich zakup w części pozyskamy środki zewnętrzne. W

ramach budowy nowych linii tramwajowych będzie zakupowany również tabor.

II. Rozwój infrastruktury we wschodniej części miasta (budowa linii tramwajowej na Rubinkowie i budowa nowej zajezdni), które muszą być poprzedzone szerokimi konsultacjami z mieszkańcami. Te zadania odłożyliśmy na później, ponieważ dziś środki unijne na tego typu inwestycje zostały już podzielone.

12. Jako szybki środek transportu publicznego w mieście uznawana jest kolej miejska. Czy byłby Pan skłonny wprowadzić taki środek transportu publicznego w Toruniu? Jeśli tak, to czy na zasadzie honorowania biletów komunikacji miejskiej w pociągach regionalnych jeżdżących na terenie miasta, czy oddzielnej kolei, a może w inny sposób?

Na zasadzie honorowania biletów

13. Co sądzi Pan na temat zakupu niskoemisyjnych autobusów w Toruniu? Jaki napęd pojazdów Pan zaproponowałby (LNG, CNG, hybrydowy, hybrydowy CNG, hybrydowy zasilany wodorem, biodiesel, elektryczny)?

Uważam, że naszym obowiązkiem względem mieszkańców jest inwestowanie w nisko- i zeroemisyjny tabor, który emituje jak najmniejszą ilość substancji szkodliwych do powietrza. Natomiast obecnie autobusy elektryczne są ponad dwukrotnie droższe od popularnych diesli, dlatego ich zakup powinien być wspierany w ramach programów unijnych lub rządowych. Tak się dzieje. Dlatego w bieżącym roku po Toruniu już będą jeździć nowe autobusy hybrydowe, a w 2021 pasażerowie będą mogli cieszyć pierwszymi 6 autobusami elektrycznymi. To nie koniec, w ramach porozumienia zawartego w 2017 roku z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju, planowany jest zakup nawet do 50 szt. „elektryków” – oczywiście z dofinansowaniem. Startujemy też w innych programach gdzie możemy pozyskać dofinansowanie na zakup elektrycznego taboru i infrastruktury do ładowania.

14. Jak w każdym mieście z komunikacją miejską, są w Toruniu linie mocno i mniej oblegane przez pasażerów. Czy zdecydowałby się Pan na wprowadzenie w Toruniu kolejnych autobusów o innych długościach niż standardowe 12-metrowe, a konkretniej przegubowych (18m) oraz krótszych 10-, 9-metrowych do obsługi tych linii, które są przepełnione oraz tych mało obleganych?

W Toruniu zawsze część linii będzie obsługiwanych przez autobusy o mniejszych gabarytach, a także autobusami 18 metrowymi na liniach o bardzo dużych potokach pasażerskich. Dlatego będziemy inwestować w jedne i drugie.

15. Co sądzi Pan o wprowadzeniu w Toruniu biletomatów stacjonarnych? Jeśli tak, to jakie lokalizacje dla tych automatów Pan zaproponowałby?

W ramach prac związanych z wdrożeniem systemu biletu elektronicznego rozważany jest zakup 8 biletomatów stacjonarnych, zlokalizowanych w strategicznych punktach miasta (węzły komunikacyjne – Al. Solidarności i Pl. Rapackiego, dworce – 3 kolejowe i 1 autobusowy, okolice UMK na Bielanach i os. Na Skarpie). W biletomaty wyposażone będą również parkingi P&R przy ul. Dziewulskiego, ul. Okrężnej, ul. Olimpijskiej i ul. Turystycznej.

16. Co sądzi Pan o wyposażeniu w biletomaty mobilne wszystkich pojazdów komunikacji miejskiej?

Docelowo wszystkie pojazdy komunikacji miejskiej zostaną wyposażone w biletomaty mobilne m.in. z funkcjonalnością płacenia kartą elektroniczną i kartami płatniczymi.

17. Wprowadzenie inteligentnych systemów transportowych w wielu miastach pozwoliło na przyspieszenie komunikacji miejskiej, zwiększenie przepustowości ulic, parkingów. Jaki pogląd ma Pan na wprowadzenie takich systemów w Toruniu? Jeśli tak, to czy początkowo obszar działania systemów miałby objąć cały Toruń czy tylko centralną część miasta?

Obecnie realizujemy niewielki zakres ITS-u jakim jest rozbudowa systemu informacji pasażerskiej na przystankach autobusowych. Ten projekt realizujemy z dofinansowaniem unijnym. Niestety na

inne rozwiązania ITS środków z Unii nie ma. Natomiast doceniając znaczenie tego typu rozwiązań elektronicznych w zarządzaniu ruchem na drogach, planujemy od 2019 przygotowywać dokumentację do wdrożenia systemu na strategicznych ciągach komunikacyjnych, a od 2020 roku wdrażać te rozwiązania na ulicach miasta. Niestety sfinansujemy to z własnych środków, dlatego okres wdrożenia będzie wymagał dłuższego czasu niż przy pozyskaniu dofinansowania

1.

18. W Toruniu obecnie funkcjonuje jeden buspas na ul. Rydygiera oraz jeden trambuspas na al. Solidarności. W najbliższych latach powstaną kolejne odcinki trambuspasów w centrum za sprawą remontu al. Jana Pawła II oraz Wałów gen. Sikorskiego. Czy Pana zdaniem te buspasy i trambuspasy są wystarczające? Czy należałoby zwiększyć ich ilość? Jeśli tak, to gdzie takie rozwiązania mogłyby powstać?

Buspasy powinny powstawać w miejscach, w których ich zastosowanie ułatwi ruch komunikacji autobusowej. Na drogach buspasy można wyznaczyć drogach o co najmniej dwóch pasach ruchu. Wtedy dla ruchu ogólnego pozostałoby co najmniej jeden pas. W Toruniu na drogach o dwóch pasach ruch odbywa się płynnie. Natomiast zawężanie ruchu szczególnie na skrzyżowaniach może spowodować zatory drogowe. Dlatego typu rozwiązania mogą być wdrażane za przyzwoleniem społecznym. Obecnie w Toruniu nie ma takich miejsc, dla których wprowadzenie buspasów byłoby niezbędne, z wyjątkiem wymienionych przez Państwa w treści pytania.

19. W dużych miastach w obszarach centrum ogranicza się ruch samochodowy i dostosowuje się go dla pieszych, rowerzystów, transportu publicznego. Czy Pana zdaniem w centrum Torunia należałoby ograniczyć ruch samochodowy? Jeśli tak, to w jaki sposób?

To mieszkańcy wybierają jakim środkiem komunikacji chcą podróżować, władze mogą stwarzać tylko elementy zachęty do wyboru konkretnego środka transportu. Natomiast mieszkańcy Torunia pokazują, że na razie w większości wybierają samochody. I trzeba to uszanować, dlatego jesteśmy w trakcie budowy i przebudowy szkieletowego układu drogowego miasta. Natomiast, rzeczywiście jest potrzeba ograniczenia ruchu w niektórych obszarach Torunia, zwłaszcza w ścisłym centrum, poprzez jego przeniesienie z Wałów Gen. Sikorskiego i Placu Św. Katarzyny na dwujezdniowy układ ulic Przy Kaszowniku – Odrodzenia – Czerwona Droga. To częściowo już się wydarzyło. Przez realizację projektu BiT City w 2015 roku przekazaliśmy do użytkowania zmodernizowany ciąg od ul. Traugutta do Pl. Teatralnego z nową infrastrukturą tramwajową wraz z przystankami wiedeńskimi (uspokojenie ruchu) oraz ciągami rowerowymi ograniczającymi szerokość jedni dla samochodów. To samo dotyczyć będzie kolejnego odcinka ul. Wały Gen. Sikorskiego od Al. Solidarności do Pl. Artylerii, gdzie po modernizacji zostanie wprowadzony pas tramwajowo autobusowy kosztem pasa ruchu dla samochodów. Wartym rozważenia są też tzw. strefy czystego transportu, które mogłyby powstać w obrębie Zespołu Staromiejskiego.