

Toruńska komunikacja miejska ma już 130 lat

Pierwszy konny tramwaj wyjechał na ulice Torunia 16 maja 1891 roku, jednak historia naszych tramwajów sięga jeszcze wcześniej - 16 sierpnia 1890 roku, kiedy to została zawarta umowa między ówczesnym niemieckim zarządem twierdzy Toruń a prywatną firmą Havestadt Contag w Berlinie na ułożenie toru o prześwicie 1000 mm i eksploataowanie tramwaju konnego w mieście na trasie Bydgoskie Przedmieście - Dworzec Toruń Miasto.

Zajezdnia tramwajowa, mieszcząca się do dnia dzisiejszego przy ulicy Sienkiewicza, wyposażona została w warsztaty do konserwacji i remontu wozów oraz w stajnie dla koni. Przedsiębiorstwo posiadało wówczas 27 koni, 6 wozów zamkniętych, 7 otwartych i 2 otwarte omnibusy. Personel zakładu komunikacji składał się z 20 osób: inspektora ruchu, kowala podkuwacza, pomocnika podkuwacza, 6 konduktorów, 6 woźniców, głównego stajennego, 2 zwykłych stajennych, nocnego robotnika i dróżnika.

TRAMWAJE

Tramwaj już nie tylko konny

Pierwsze tramwaje elektryczne wyruszyły na jedyną wówczas trasę Bydgoskie Przedmieście - Dworzec Toruń Miasto 1 lutego 1899 roku. 21 grudnia 1901 roku koncesję na eksploatację tramwajów elektrycznych przejęły Zakłady Elektryczne (Elektrizitätswerke Thorn) miasta Torunia.

Od momentu elektryfikacji sieci ruszyła stopniowa rozbudowa linii tramwajowych. Pod koniec 1899 roku uruchomiono drugą linię na Mokre, a cztery lata później - pętlę obwodową od ulicy Sienkiewicza - Mickiewicza - Reja - Bydgoską do Sienkiewicza. 23 października 1907 roku ruszyła trzecią linią - Ratusz - Chełmińskie Przedmieście (do skrzyżowania z ulicą Grunwaldzką).

Wraz z rozbudową nowych linii tramwajowych przybywało taboru i rozbudowywano zajezdnie. W latach 1914-1915 w zajezdni były 4 kanały robocze i jeden tor postojowy, które mogły pomieścić 30 wozów. Były też warsztaty ślusarskie, kuźnia, stalownia, szatnie, umywalnie i biuro mistrza. W chwili uruchomienia trakcji elektrycznej toruńska komunikacja miejska dysponowała pięcioma wozami silnikowymi oraz kilkoma wozami przyczepnymi przerobionymi częściowo z trakcji konnej. W 1908 roku wozów silnikowych było 15 i przybyły 3 wozy przyczepne. Kolejne uzupełnienie taboru miało miejsce w 1915 roku, kiedy to zakupiono 4 wozy silnikowe i 6 wozów otwartych przyczepnych. Dalsze 4 wozy silnikowe otrzymano w 1916 roku. Powyższy stan utrzymywał się do połowy lat dwudziestych.

23 czerwca 1917 roku przedłużono linię na osiedle Mokre, doprowadzając tory do dworca kolejowego Toruń Wschodni. Od tego czasu coraz mniej starań i środków angażowano w utrzymanie torowisk, a stan taboru pogarszał się. W dniu przejęcia Torunia przez władze polskie większość wozów pod względem eksploatacyjnym była w opłakanym stanie i z tego powodu w 1921 roku trzeba było na trzy miesiące wstrzymać komunikację miejską. Nowe inwestycje poczyniono dopiero w 1926 roku, kupując 4 wozy silnikowe z firmy Siemens-Schuckert Werke z Hamburga. Kolejne 2 wozy sprowadzone zostały w 1929 roku z Fabryki Wagonów Zieleniewskiego w Sanoku. W 1935 roku zakupiono 2 wozy (bez silników) z Fabryki Wagonów w Gdańsku. Silniki nabyto zaś w poznańskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej.

W 1935 roku Przedsiębiorstwo Tramwaje Miejskie w Toruniu posiadało 19 wozów silnikowych i 18 wozów przyczepnych, z których większość była w eksploatacji przez kilkadziesiąt lat (m. in. 3 wozy z 1906 roku).

Wiosną 1927 roku, po latach zastoju, rozpoczęto pierwsze prace nad rozbudową i modernizacją linii. Ułożono wówczas dwutorową linię na ul. Chopina, łączącą tory z ul. Bydgoskiej z torami na placu Bankowym i rozebrano niepotrzebne już tory przy tzw. "Grzybie". W tym samym roku przedłużono także linię tramwajową od ulicy Grunwaldzkiej do wylotu ul. Wybickiego.

Po szynach przez most i pod Łukiem Cezara

W związku z budową mostu drogowego przez Wisłę wyłoniła się kwestia połączenia tramwajowego dworca Toruń Przedmieście (Toruń Główny) z prawobrzeżnym Toruniem. W połowie lipca 1933 roku przystąpiono do budowy linii tramwajowej, którą oddano do eksploatacji już po trzech miesiącach. Całkowite ukończenie prac przy moście drogowym oraz udostępnienie go do ruchu kołowego i pieszego nastąpiło oficjalnie 11 listopada 1934 roku.

W latach międzywojennych do 1934 roku ruch tramwajowy w mieście odbywał się na trzech liniach:

linia nr 1: Bydgoskie Przedmieście – Dworzec Miasto,

linia nr 2: Ratusz - Dworzec Mokre (obecnie Dworzec Wschodni),

linia nr 3: Ratusz - Chełmińskie Przedmieście.

W 1934 roku uruchomiono linię nr 4 na trasie plac Bankowy – Dworzec Toruń Przedmieście (obecnie Toruń Główny) prowadzącą przez most drogowy. We wrześniu 1934 roku przystąpiono do budowy jednotorowej linii tramwajowej na Jakubskie Przedmieście. Linia ta biegła na wydzielonym torowisku od placu 18 Stycznia (przy Dworcu Toruń Miasto) przez nowo budowaną wówczas ul. Traugutta do ul. Targowej. Uruchomienie komunikacji na tej linii nastąpiło 22 marca 1935 roku.

Po zakończeniu prac przy budowie linii na Jakubskie Przedmieście przystąpiono do układania dwutorowej linii od placu Bankowego i dalej wzdłuż alei 700-lecia do Wałów Gen. Sikorskiego. Równolegle prowadzono też prace przy ułożeniu dwutorowej linii do wylotu ul. Chopina wzdłuż placu Bankowego przez nowo przebite przejście pod kamieniczkami przy ul. Piekary i Różanej do Rynku Staromiejskiego. Pierwszy tramwaj pod Łukiem Cezara przejechał 24 września 1936 roku.

Pod koniec pierwszego kwartału 1939 roku ogólna długość torów tramwajowych w mieście wynosiła 19,5 km, z czego dla ruchu pasażerskiego wykorzystywano 17 km (w tym 10,4 km torów pojedynczych i 3,3 km torów podwójnych). Pozostałe 2,5 km stanowiły tory dojazdowe do zajezdni, w zajezdni i pomocniczo-gospodarcze.

W latach 1935-1937 po przebudowie i ułożeniu torów na placu Bankowym, wybudowaniu przejazdu pod Łukiem Cezara, przebudowie torów na placu Teatralnym oraz wybudowaniu linii na Jakubskie Przedmieście, nastąpiły zmiany w ruchu tramwajowym. Linię nr 3 skierowano do Dworca Przedmieście (Toruń Główny) oraz uruchomiono linię nr 5 z Bydgoskiego Przedmieścia na Jakubskie Przedmieście. Taki stan przetrwał do wybuchu drugiej wojny światowej.

Podczas działań wojennych, na skutek wysadzenia mostu drogowego, nie funkcjonowała linia plac Rapackiego – Dworzec Toruń Główny. Dopiero po wybudowaniu przez okupanta mostu drewnianego linię tę zastąpiono komunikacją autobusową, która łączyła Śródmieście z Dworcem Głównym do 1950 roku. W czasie wojny Niemcy, chcąc uzupełnić zniszczony tabor, sprowadzili 6 wozów silnikowych z Hagi w Holandii.

Po 1945 roku przez długi czas trzeba było odtwarzać tabor, naprawiać torowiska i sieć. Ruch tramwajowy wznowiono 1 maja 1945 roku. 23 maja w prasie ukazała się wiadomość o uruchomieniu następujących linii tramwajowych:

linia nr 1 Bydgoskie Przedmieście - Dworzec Miejski,
linia nr 2 Bydgoskie Przedmieście - Dworzec Mokre,
linia nr 3 Plac Teatralny - Chełmińskie Przedmieście.

Wraz z odbudową zniszczonego mostu drogowego przewidziano odbudowę linii tramwajowej do Dworca Toruń Główny. Otwarcie ruchu nastąpiło 1 października 1950 roku. W 1954 roku zlikwidowano przy Dworcu Głównym mijankę, a wybudowano pętlę jednotorową. W latach 1945-1946 tabor liczył 16 wozów silnikowych i 14 doczepnych. Liczba ta w kolejnych latach wzrosła poprzez sprowadzanie taboru z innych miast.

Przejazd tramwajów w kierunku na osiedle Mokre przez Rynek Staromiejski zlikwidowano w 1955 roku, a ruch odbywał się bezpośrednio z placu Rapackiego przez aleję 700-lecia i plac Armii Czerwonej (obecnie plac Teatralny). W tym samym czasie przedłużono linię do Dworca Toruń Północ, a rok później linię od ulicy Targowej do końca zabudowań Gazowni. Co ważne, pojawiły się wówczas w Toruniu pierwsze wozy typu 2N. Kolejna rozbudowa trakcji nastąpiła w 1958 roku, kiedy to linię łączącą Toruń Główny z Dworcem Toruń Północ wydłużono o dalszy kilometr do ulicy Lisiej. W ten sposób dzielnica Wrzosa uzyskała regularne połączenie tramwajowe z miastem.

Nowe linie

W latach 60-tych miała miejsce dalsza stopniowa rozbudowa tras tramwajowych. W 1964 roku dokonano istotnych zmian w układzie torowym na Bydgoskim Przedmieściu. Zlikwidowany został pojedynczy tor na ulicy Mickiewicza, a w zamian wybudowano torowisko podwójne na wydzielonym pasie ulicy Broniewskiego. Dokonano także generalnej przebudowy torowiska wzdłuż ulicy Bydgoskiej - tory przeniesiono na pobocze, oddzielając je od ruchu ulicznego.

W związku z powstaniem dużych zakładów pracy - Merinotexu i Elany, zlokalizowanych w zachodniej i wschodniej części miasta, wzrosło zapotrzebowanie na przewozy w te rejony. W 1969 roku rozpoczęto budowę dwutorowej linii wzdłuż ulicy Broniewskiego i Szosy Bydgoskiej do "Merinotexu". W rok później zlikwidowano przejazd tramwajów linii nr 1 przez Śródmieście, co było możliwe dzięki wybudowaniu tzw. małej obwodnicy staromiejskiej. Tym samym tramwaje zniknęły z okolic starówki. Trasę do Merinotexu uruchomiono w 1972 roku. Po jej ukończeniu przystąpiono do montażu torów na trasie do Elany. W tym samym roku zawieszono komunikację tramwajową na odcinku Dworzec Toruń Północny – Wrzosa. Dwa lata później pierwsze tramwaje dojechały do Elany, a na ulicach miasta pojawiły się nowe wozy przegubowe typu 803N.

Mimo że w tym okresie tramwaje były stopniowo wypierane przez autobusy, podjęto decyzję o dalszej rozbudowie trakcji szynowej. Pierwszą inwestycją było wybudowanie nowej, dwutorowej trasy do Dworca Wschodniego i połączenie jej z linią do Elany. Nowe torowisko

miało prowadzić od ulicy Uniwersyteckiej, trasą W-Z, ulicami Przy Kaszowniku, Warnęczyka, Kościuszki, nowym wiaduktem przez plac Fryderyka Skarbka i dalej ulicą Skłodowskiej-Curie do pętli na ulicy Wschodniej. Odcinki trasy otwierano stopniowo. W dwa lata od rozpoczęcia budowy, w lipcu 1980 roku, gotowa była cała trasa. W tym samym roku Toruń otrzymał pierwsze tramwaje typu 805 Na.

Kolejne zmiany nastąpiły w 1981 roku, kiedy osiedle Na Skarpie otrzymało komunikację tramwajową. Trzy lata później, w sierpniu 1984 roku, zawieszono linię przez most drogowy od placu Rapackiego do Dworca Głównego. W ostatni dzień roku 1986 uruchomiono trasę do pętli przy ulicy Olimpijskiej (linia nr 1). W następnym roku oddano do eksploatacji nowy odcinek prowadzący trasą W-Z od ulicy Sienkiewicza przez ulice Kraszewskiego, Czerwoną Drogę, Odrodzenia do ulicy Przy Kaszowniku. W 1988 roku zlikwidowano pętlę przy ulicy Śląskiego, a linię skierowano na pętlę przy ulicy Olimpijskiej. Trzy lata później, 16 lipca 1991 roku, zawieszono kursowanie ostatniej jednotorowej linii do Dworca Północnego.

Tramwaj pomknął na Bielany

Rozwój komunikacji tramwajowej to także ostatnie lata. Komunikacyjne oblicze miasta zmieniły projekty transportowe z dofinansowaniem unijnym.

W ramach pierwszego z tych przedsięwzięć, pn. „Rozwój sieci komunikacji tramwajowej w Toruniu w latach 2007 - 2013”, 24 czerwca 2014 r. uruchomiono nową linię do miasteczka uniwersyteckiego na Bielanach. Poprzednią tak dużą inwestycję – wspomnianą wcześniej trasę tramwajową do ul. Olimpijskiej - oddano blisko 28 lat wcześniej. Nową linię na Bielany powiązano z osiedlem Rubinkowo. Ponadto wybudowano zintegrowany węzeł przesiadkowy w al. Solidarności, zmodernizowano pętlę „Olimpijska”, zmodernizowano 18 sztuk wagonów tramwajowych, zaprojektowano i wdrożono system informacji przystankowej w czasie rzeczywistym, przeprogramowano, przebudowano i zbudowano nowe sygnalizacje świetlne oraz zmodernizowano lub wybudowano nowe przystanki tramwajowe dostosowane do obsługi osób niepełnosprawnych. Okres realizacji objął lata 2007 - 2015.

Drugi z projektów, „Integracja systemu transportu miejskiego wraz z zakupem taboru tramwajowego w Toruniu - BiT- City”, objął m.in. przebudowę torowiska tramwajowego od nowego węzła przesiadkowego na pl. 18-go Stycznia (przy Dworcu Toruń Miasto) do al. Solidarności, przebudowę starych i budowę nowych przystanków tramwajowych, rewitalizację Dworca Toruń Główny, budowę systemu monitorowania bezpieczeństwa pasażerów w komunikacji zbiorowej oraz modernizację systemu sterowania linii średnicowej dostosowanej do taboru niskopodłogowego. Kolejnym ważnym krokiem był zakup 17 nowoczesnych, niskopodłogowych, przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych tramwajów, w tym tramwajów dwukierunkowych.

Kilka miesięcy temu zakończyła się realizacja trzeciego dużego przedsięwzięcia - **„Przebudowy układu torowo-drogowego w ul. Wały gen. Sikorskiego i al. Jana Pawła II wraz z budową pasa tramwajowo-autobusowego w Toruniu – BiT City II”**

Inwestycja objęła m.in. przebudowę placu Rapackiego - jednego z najważniejszych miejsc w Toruniu, integrującego środki komunikacji miejskiej. Realizacja przedsięwzięcia wpłynęła przede wszystkim na poprawę stanu technicznego infrastruktury drogowej i tramwajowej, co przekłada się na wzrost sprawności i niezawodności komunikacji publicznej, wzrost bezpieczeństwa, zmniejszenie poziomu hałasu ulicznego, a przede wszystkim podniesienie komfortu podróży komunikacją publiczną w naszym mieście.

Zakres projektu objął przebudowę torowisk tramwajowych wzdłuż ulic Chopina, al. św. Jana Pawła II, Wały gen. Sikorskiego oraz Kraszewskiego i Czerwona Droga, a także budowę nowego odcinka torowiska łączącego pl. Artylerii Polskiej i pl. Niepodległości wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Długość zmodernizowanych i nowych torowisk w ramach tego projektu to ok. 2,7 kilometra toru pojedynczego. Wykonano je w technologii zapewniającej wysoki komfort podróży, ciszę oraz - dzięki zastosowaniu mat antywibracyjnych - minimalizację drgań. Przed każdym z łuków torowych zainstalowano smarownice, dzięki którym podczas pokonywania zakrętów koła tramwajów toczą się bez charakterystycznego pisku. Układ drogowy w obrębie modernizowanych torowisk został kompleksowo przebudowany. Jezdnia zyskała cichą nawierzchnię. Powstały też nowe chodniki i ścieżki rowerowe o przepuszczalnej nawierzchni, która nie utrudnia naturalnego nawadniania zieleni. W al. św. Jana Pawła II powstał nowoczesny węzeł przesiadkowy integrujący transport autobusowy z tramwajowym.

Projekt był współfinansowany z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Jego łączna wartość to 72,4 mln zł. Początkowo dofinansowanie wyniosło ponad 37,2 mln zł. Miasto ubiegało się o zwiększenie tej kwoty. Starania te zakończyły się sukcesem i 11 marca 2021 r. zawarto stosowny aneks z Urzędem Marszałkowskim. W myśl aneksu kwota dofinansowania zwiększyła się do 44,3 mln zł. Dofinansowanie wyniesie więc ponad 76,8 % kosztów całej inwestycji.

Obecnie trwa realizacja kolejnego projektu na wielką skalę - **„Poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej w Toruniu – BiT-City II”**. Przedsięwzięcie zawiera osiem zadań, dzięki którym zostanie usprawniony transport publiczny w mieście. Głównym jego punktem jest budowa linii tramwajowej na tzw. osiedle Jar. Nowa linia przebiegać będzie z centrum Szosą Chełmińską, ul. Długą, Legionów, Polną, Ugory i Watzenrodego do nawrotu w ul. Strobanda, co zapewni dodatkowy transport dla mieszkańców dynamicznie rozwijającego się osiedla. Po jej wybudowaniu długość torów tramwajowych będących w eksploatacji w naszym mieście zwiększy się o ok. 20 procent. W tej chwili mamy w eksploatacji 53,6 km toru pojedynczego, a tu powstanie kolejnych 11,5 km toru pojedynczego. Jest to kolejny krok w stronę nowoczesnego, ekologicznego transportu miejskiego. Pod koniec marca otworzyliśmy oferty w przetargu. Obecnie trwa ich ocena.

Projekt zakłada także modernizację czterech odcinków torowisk wraz z siecią trakcyjną. W listopadzie ub.r. podpisano umowy na modernizację trzech odcinków: w ciągu Szosy Lubickiej od pl. Daszyńskiego do ul. Śląskiego - o łącznej długości 3 066,70 metra toru pojedynczego, od placu Niepodległości do ul. Reja - o łącznej długości 2 754,35 metra toru pojedynczego i w ul. Bydgoskiej - o łącznej długości 2 509,85 metra toru pojedynczego. W efekcie powstaną nowe tory i sieć trakcyjna, zielone torowiska, wyposażone w sygnalizację świetlną przejścia dla pieszych, odnowione jezdnie i chodniki, rozbudowany system informacji pasażerskiej. Dwa pierwsze odcinki są już modernizowane, trzeci ruszy niebawem, a w późniejszym terminie będzie realizowana jeszcze modernizacja torowiska wraz z siecią trakcyjną i układem drogowym na odcinku od pl. Chrapka do ul. Podgórznej.

W ramach projektu zakupiono także pięć wspomnianych już składów tramwajowych, które trafią do Torunia w 2022 r., trzy pojazdy techniczne i sześć także już wspomnianych autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą (dostawy pod koniec pierwszego kwartału 2022 r.). 14 autobusów hybrydowych zakupionych w ramach projektu jeździ po Toruniu już od ok. 2 lat.

Całkowita wartość projektu to 400,4 mln zł, a kwota dofinansowania – 213,3 mln zł (66,17%).

Obecnie MZK posiada łącznie 65 wagonów tramwajowych. 45 to tramwaje typu Konstal 805Na (z czego 18 zmodernizowanych), 17 to nowoczesne tramwaje typu Swing, dwa wagony techniczne i jeden wagon turystyczny, wyprodukowany w 1960 r. i odrestaurowany w 1993 r.

Co nowego w taborze tramwajowym? W lipcu ub.r. podpisaliśmy umowę na dostawę pięciu nowoczesnych tramwajów, na kwotę 46,4 mln zł brutto. Będą to tramwaje jednokierunkowe, 32-metrowe, przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych, pięcioczęłowe, z całkowicie niską podłogą wyłożoną wykładziną antypoślizgową, klimatyzowane, wyposażone w monitoring wizyjny, komputer pokładowy, WiFi, gniazda ładowania USB, biletomaty, zapowiedzi głosowe i wizualne przystanków, system zliczania pasażerów, monitory reklamowe, o konstrukcji uwzględniającej najnowsze rozwiązania w dziedzinie technologii i projektowania. Trafiają one do Torunia w 2022 r.

AUTOBUSY

Autobusowe zawirowania

Pierwsze autobusy na ulicach Torunia pojawiły się 16 listopada 1924 roku. Były to cztery pojazdy marki Ford kursujące pomiędzy Dworcem Toruń Miasto a Dworcem Toruń Przedmieście (Główny). Rok później autobusy dojeżdżały do Podgórza i Jakubskiego Przedmieścia.

Z uwagi na nierentowność komunikację autobusową zawieszono już po kilkunastu miesiącach od uruchomienia. Wznowienie ruchu autobusowego nastąpiło w 1940 roku, kiedy okupant, nie mogąc odbudować zniszczonej linii tramwajowej przez most drogowy do Dworca Głównego, zakupił 9 nowych autobusów marki Gräf Stift i 11 przyczep. Autobusy te początkowo napędzane były benzyną, później przystosowano je na napęd ropny, a ostatecznie na gaz świetlny i drewno.

Pod koniec 1945 roku tabor autobusowy prawie w ogóle nie istniał. Część wozów zabrał okupant, a resztę zdekompletował. Pierwszy autobus po wojnie został uruchomiony 9 lutego 1946 roku, tworząc komunikację z Dworcem Głównym. Drugi autobus został oddany do eksploatacji 1 sierpnia i jeździł tą samą trasą, tylko że w nocy. 4 listopada został uruchomiony trzeci autobus, który kursował na linii łączącej plac Rapackiego z dzielnicą Podgórz. Były to autobusy montowane z części wozów pozostałych po wojnie.

Taki stan istniał do 1952 roku, kiedy do eksploatacji wprowadzono pierwszy nowy autobus Ikarus 30. Ponieważ była to kropla w morzu potrzeb, w 1953 roku zostały sprowadzone autobusy z tzw. "upłynnienia" marki Magirus oraz Mavag z Katowic. Ich eksploatacja była jednak krótkotrwała. Od 1955 roku następowała stopniowa poprawa stanu taboru autobusowego. Na ulicach pojawiły się autobusy krajowej produkcji typu Star-52. Pod koniec 1958 roku dysponowano czternastoma autobusami, które obsługiwały linie łączące Podgórz, Rudak i Bielany.

Lata 1945-1960 to pasmo ciągłych inwestycji, remontów, napraw i przeprowadzanych zmian technicznych. Kolejne lata to stopniowy rozwój komunikacji miejskiej zarówno autobusowej, jak i tramwajowej. Przyczynił się do tego rozwój miasta i w związku z tym zwiększenie

zapotrzebowania na przewozy. W ślad za tym nastąpiło zwiększenie taboru i linii. W latach 60-tych pasażerów przewoziły autobusy marki San (różne typy) i Jelcz.

Turbo, z windą i niskopodłogowe

Do połowy lat 70-tych liczba linii autobusowych wzrosła do ośmiu. Jedynym znacznym utrudnieniem w tym okresie był brak odpowiedniego miejsca postojowego i naprawczego dla autobusów. Pojazdy stacjonowały i były remontowane na terenie zajezdni tramwajowej. Wybudowany w 1949 roku garaż dawno już nie zaspokajał potrzeb. Na początku lat 70. zamknięto fragment ulicy Bema w celu zorganizowania prowizorycznego placu postojowego dla autobusów. Później podobnie uczyniono z placem obok stadionu żużlowego. Poważna zmiana nastąpiła we wrześniu 1976 roku, kiedy oddano do użytku zajezdnię autobusową wraz z zapleczem technicznym przy ulicy Legionów. Zajezdnia po modernizacjach przeprowadzonych w latach 1983 i 1984 wykorzystywana jest do dnia dzisiejszego.

W kolejnych latach w systemie komunikacji autobusowej wprowadzano zmiany poprzez wydłużanie istniejących połączeń, poprawianie jakości obsługi i uruchamianie nowych linii. Od 1984 roku po Toruniu jeździły tylko Jelcze PR 110. W 1992 roku wyjechał na ulice kolejny typ Jelcza - 120M posiadający turbodoładowane silniki. Rok później zakupiono dwa autobusy o małej pojemności (autosan H-6-20) służące do obsługi linii o małym natężeniu ruchu, głównie na trasie osiedle Brzezina - plac Teatralny.

W celu przystosowania komunikacji autobusowej dla potrzeb osób niepełnosprawnych zakupiono 10 pojazdów ze specjalnymi windami przeznaczonymi do transportu pasażerów na wózkach inwalidzkich oraz dwa autobusy z częściowo obniżoną podłogą typu Jelcz 121M z ekologicznym silnikiem i automatyczną skrzynią biegów. Od 1999 roku, w celu ograniczenia niekorzystnego wpływu autobusów na stan środowiska, na ulicach Torunia pojawił się autobus Jelcz 120M/3 z silnikiem ekologicznym polskiej produkcji - Wytwórni Silników "PZL - Mielec". W 2000 roku zakupiono dodatkowe trzy "małe" Jelcze M081 MBEDJ na podwoziu Mercedes-Benz Vario 814D oraz siedem sztuk Jelczy typu M120/3. W roku 2003 zakupiono pierwsze 3 autobusy marki MAN NL 283, w 2004 kolejne cztery i w 2005 - 8 sztuk.

W roku 2006 w ramach projektu „Odnowa infrastruktury transportu publicznego w Toruniu w latach 2005-2006” kupiono 10 autobusów niskopodłogowych MAN Lion City z klimatyzacją kabiny kierowcy. W tym samym roku dokupiono kolejnego MAN-a z całkowitą klimatyzacją przedziału pasażerskiego.

Rok 2007 to nowy rozdział w historii toruńskich autobusów. Zakład wzbogacił się o kolejnych 9 MAN-ów Lion City wyposażonych w automaty do sprzedaży biletów jednorazowych.

Od 2010 roku, przez 7 lat jedynym dostawcą floty autobusowej była firma Solaris, która w tym czasie dostarczyła model Urbino w różnej konfiguracji, w tym 5 autobusów długości 8,6 m, 50 autobusów 12 m (w tym 3 CNG i 1 hybrydowy) i 1 autobus 18 m. Na początku 2017 roku nasz tabor wzbogacił się o pięć autobusów marki Ursus, w tym 3 modele 12 m i 2 – 10 m.

Kolejnym etapem odnowy taboru toruńskiego przewoźnika była największa w historii dostawa 35 nowych autobusów, w tym 14 autobusów hybrydowych MAN-a i 21 pojazdów z klasycznym napędem diesla produkcji firmy Solaris. Autobusy rozpoczęły służbę przed końcem 2018 roku.

Co nowego? 30 września ub.r. podpisano umowy na dostawy sześciu autobusów elektrycznych i infrastruktury do ich ładowania. Nowe pojazdy dostarczy Solaris Bus & Coach S.A. za 16.730.091,00 zł brutto. Za zaprojektowanie oraz wybudowanie infrastruktury do ładowania autobusów elektrycznych odpowiada konsorcjum firm Ekoenergetyka – Polska i Westa Building za kwotę 4.679.190.26 zł brutto. Dostawa powinna zostać zrealizowana pod koniec pierwszego kwartału 2022 roku.

MZK złożył także wniosek aplikacyjny na dofinansowanie zakupu kolejnych 10 autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą w ramach programu „Zielony transport publiczny” realizowanego przez NFOŚiGW. Jeśli wniosek zostanie rozpatrzony pozytywnie, w tym roku ogłoszony zostanie przetarg, dostawy planowane są w 2023 r.

W tym roku MZK planuje również ogłoszenie przetargu na zakup kolejnych 5 nowych autobusów 12-metrowych zasilanych olejem napędowym, których dostawa będzie zrealizowana w 2022 roku.