

Stanisław Sitarek

NOWA LINIA TRAMWAJOWA DO DWORCA KOLEJOWEGO „BYDGOSZCZ GŁÓWNA”

Budowa nowej linii tramwajowej do dworca kolejowego była największym przedsięwzięciem komunikacyjnym, w naszym mieście od ponad 40 lat. Na ta ważną inwestycję oczekiwali nie tylko mieszkańcy, ale podróżni - od 22 lat. W tym miejscu warto wspomnieć, że pierwszy tramwaj ruszył z przed dworca 18 maja 1888 r., a ostatni odjechał do centrum 25 stycznia 1990 roku o godzinie 16.10. Bezpośrednią przyczyną wstrzymania ruchu tramwajowego na tym odcinku było ulatnianie się gazu z ułożonej pod torowiskiem nieszczelnej sieci gazowej. Stąd niezwłocznie ul. Dworcową zamknięto dla ruchu i wszczęto poszukiwanie miejsca przedostawania się gazu. Początkowo sądzono, że potrwa tylko kilka dni, jednak dokładne pomiary wykazały, że właściwie gazociąg na odcinku 300 metrów (między ulicami Warmińskiego i Marcinkowskiego) przypomina przysłowiowe sito. Nie miało sensu usuwanie jednej nieszczelności i wznowienie kursowania tramwajów, by w parę dni potem powtarzać „manewry”, stąd zapadła decyzja aby rozpocząć wymianę całości sieci. Przyjęto, że przy korzystnych warunkach atmosferycznych potrwa to około 2 miesiące. Kiedy Zakłady Gazownicze uporał się z nieszczelnościami, przystąpił do wymiany wcześniej zaplanowanego odcinka gazociągu. Roboty miały być sfinalizowane do września 1990 r., kiedy to sieć miała zostać napełniona gazem ziemnym, o wiele bardziej niebezpiecznym w przypadku nieszczelności od dotychczas stosowanego gazu miejskiego. W tej sytuacji, władze miasta zaproponowały pozostałym użytkownikom instalacji podziemnej ich wymianę. Tym sposobem na ul. Dworcowej pojawili się energetycy, wodociągowcy i spece od telekomunikacji. Wiadomo było, że wszystkie prace rozłożą się na wiele miesięcy.

Kiedy roboty trwały w pełnym toku odezwały się głosy niektórych decydentów, poparte przez kupców i zarządców instalacji podziemnych, aby tramwaj z ul. Dworcowej całkowicie wyrugować, a pasażerów z dworca do centrum wozić autobusami. Okazało się, że największe spustoszenie robią drgania powodowane przez tramwaje i tzw. „prądy błędzące” pod ziemią. Lobby to było na tyle skuteczne, że kontrowersyjny projekt poparł 21 marca 1990 r. wiceprezydent Bydgoszczy Bogdan Pachura, a ostateczną decyzję o likwidacji tramwaju na ul. Dworcowej podjęli radni w dniu 18 lipca 1990 r.. Od tej pory Bydgoszcz, przez długie lata, jako jedyne w Polsce miasto „z tramwajami”, nie miało połączenia tramwajowego dworca

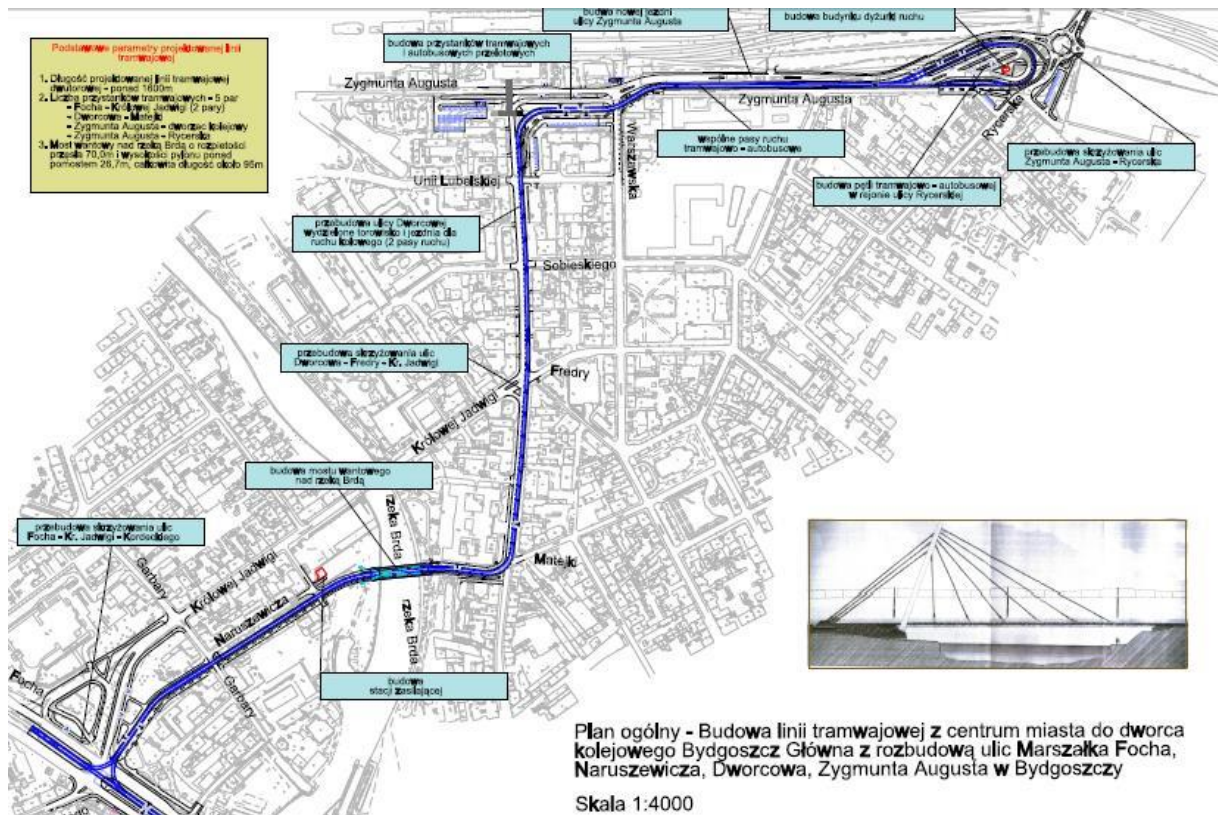
kolejowego z centrum i pozostałymi dzielnicami miasta. Od tej pory na ul. Dworcowej pozostał jedynie tor technologiczny po którym poruszały się wagony techniczne i wozy kierowane do remontu w warsztatach tramwajowych, zlokalizowanych przy ul. Zygmunta Augusta 2.

Wkrótce po tym do poszukiwania nowych alternatywnych dróg do dworca dla tramwajów włączyli się projektanci. Co by jednak nie wymyślono i przedstawiono kończyło się i tak na stosie zapisanych papierów – przyszłą inwestycję najbardziej hamował brak pieniędzy. Dopiero otwarcie na fundusze UE sprawiło, że linia tramwajowa do dworca znów stała się aktualna.

Budowa trasy do dworca rozpoczęła się na początku 2009 roku od konsultacji społecznych. Mieszkańcy mogli opiniować trzy warianty. Pierwszy zakładał wybudowanie nowego torowiska wzdłuż ulic Grunwaldzkiej, Granicznej i Zygmunta Augusta. Drugi to również trasa z mostem przez Brdę, ale na przedłużeniu ulicy Naruszewicza. Dalej linia na wysokości budynku przychodni kolejowej miała skręcać w Dworcową i dochodzić do planowanej pętli u zbiegu Zygmunta Augusta i Rycerskiej. W tym miejscu został zaplanowany wygodny węzeł przesiadkowy na autobusy i pociągi regionalne. Trzecia trasa to odtworzenie dawnego torowiska wzdłuż Dworcowej. Wybrano ten drugi, który w październiku 2009 r. uzyskał pozytywną decyzję środowiskową.

Dlatego kiedy z końcem stycznia 2010 r. wpłynęło do ratusza „Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej” wszyscy przyjęli to z wielką ulgą. Stosowny dokument sprawił, że z już w dniu 2 lutego 2010 r. w dzienniku urzędowym Unii Europejskiej został zamieszczony przetarg ograniczony na realizację tej inwestycji. W wyznaczonym terminie (5 marca) zgłosiło się dziewięć firm, spośród których komisja przetargowa wyłoniła najpierw piątkę, do których wysłano zaproszenia. Cała piątka otrzymała: specyfikację istotnych warunków zamówienia, dokumentację techniczną i wzór kosztorysu ofertowego. Dopiero wówczas zaproszeni wykonawcy mogli składać swoje oferty cenowe. Jednym z warunków było zakończenie wszystkich prac w ciągu 27 miesięcy od daty podpisania umowy. Z przesłanych ofert komisja konkursowa wybrała 28 czerwca 2010 r. najbardziej korzystną. Zwycięzcą okazało się konsorcjum firm, którego liderem była grupa ZUE Kraków. Konsorcjum firm: Zakład Usług Energetycznych i Komunikacyjnych Kraków, Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów Kobylarnia, Spaw-Tor Kraków i Tor-Krak Kraków zażyczyło sobie za wszystkie prace – 70 mln 421 tys. złotych. Pozostałe oferty były już wyższe i wynosiły od 72,9 do 91,1 mln zł. Tymczasem miasto przeznaczyło na budowę nowej trasy tramwajowej 89,7 mln zł, z czego 42,565 mln zł. miało pochodzić z dofinansowanie Unii Europejskich, z programu Regionalnego Programu Operacyjnego. Podpisanie umowy nastąpiło 23 sierpnia, a tydzień później – 30 sierpnia przekazano plac budowy. Tak więc długo zapowiadana inwestycja wreszcie ruszyła z miejsca na początku października 2010 roku. Wszystkie prace podzielono na 14 etapów. W pierwszej kolejności wycięto drzewa, które rosły na planowanej trasie oraz wyburzono 15 obiektów, przede wszystkim budynki gospodarcze, garaże, ale również domy mieszkalne oraz dyskotekę Vanila Club. Nowa linia brała swój początek na skrzyżowaniu ul. Marszałka Focha z Królowej Jadwigi, dalej biegła ul. Naruszewicza, nowym mostem na Brdzie, Dworcową i Zygmunta Augusta. Trasa kończy się pętlą tramwajowo-autobusową u

zbiegu ul. Zygmunta Augusta i Rycerskiej. Tuż obok dworca kolejowego „Bydgoszcz Główna” zostały ulokowane tylko przystanki przelotowe. W dalszych nie sprecyzowanych planach linia ma być przedłużona od pętli „Rycerska” do ulicy Gdańskiej.





Rozbórka domów na skrzyżowaniu ul. Garbary i Naruszewicza. Foto Stanisław Sitarek



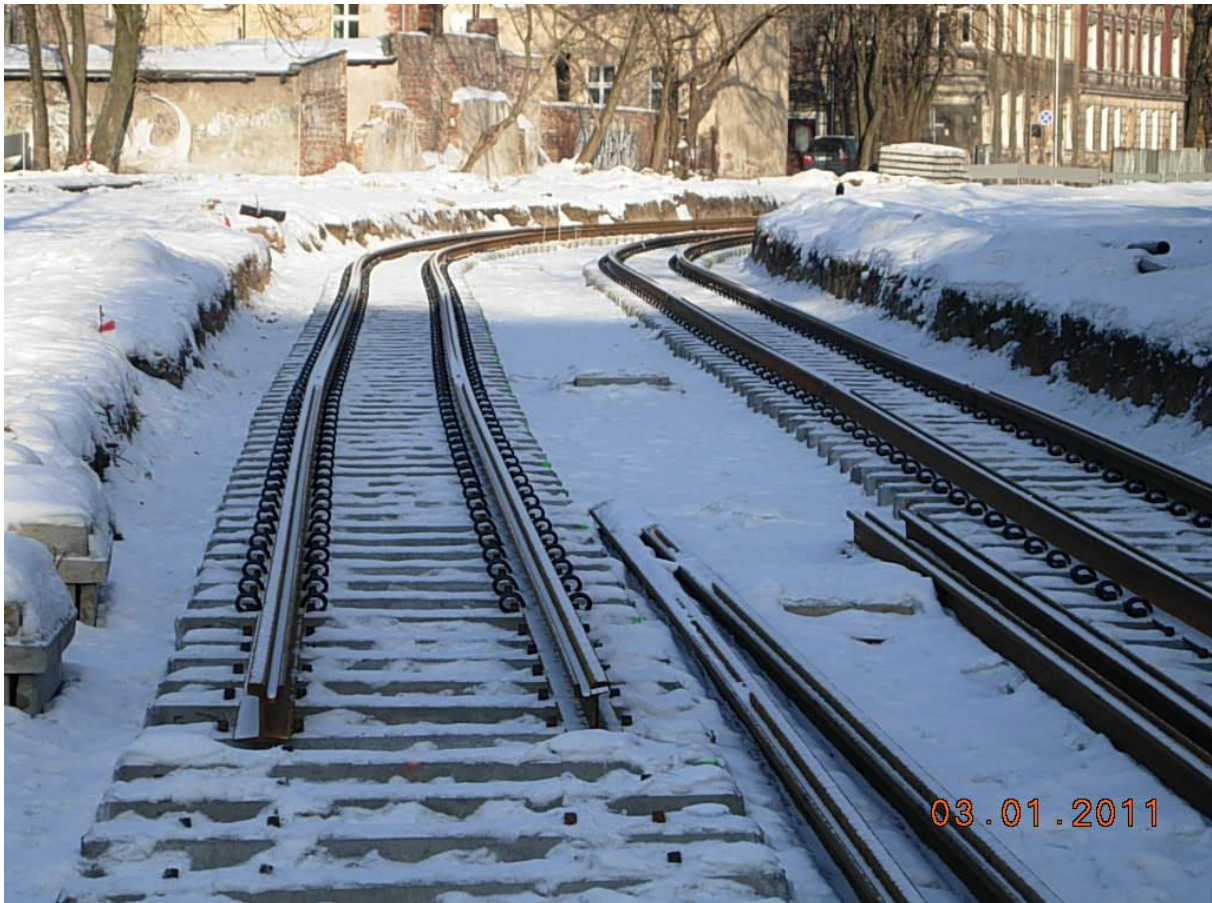
Tablica informacyjna budowy linii tramwajowej do dworca Bydgoszcz Główna.

Foto Stanisław Sitarek

W październiku prace przy budowie linii tramwajowej do dworca Bydgoszcz Główna zaczęły nabierać tempa. Od 20 października 2010 r. rozpoczęły się prace drogowe na skrzyżowaniu

ul. Marszałka Focha i Kordeckiego, przez co ul. Kordeckiego stała się nie przejezdna. W związku z tym trzeba było skrócić trasę autobusową nr „92” do ronda Grunwaldzkiego. A dokładnie autobusy kończyły bieg na przystanku przy centrum handlowym „Rondo”. Oznaczało to nieznaczną korektę rozkładu jazdy na tej linii. Zmiany obowiązywały przez 3 miesiące.

Zaraz po Nowym Roku 2011 krakowski wykonawca linii tramwajowej do dworca kolejowego przystąpił do układania nowych torów. Prace koncentrowały się wzdłuż ulicy Królowej Jadwigi, pomiędzy ulicą Marszałka Focha a Garbarami. Mimo zimowej pory i mrozów roboty przy budowie linii trwały w najlepszym i niestety wiązały się to z coraz większymi utrudnieniami dla kierowców. Drogowcy wyłączyli kilka pasów ruchu na Focha, zamknęli fragment Dworcowej i skrzyżowanie z ul. Matejki. Zanim prace torowe weszły na ul. Dworcową przed tym weszli inni podwykonawcy którzy przystąpili do przebudowy całej infrastruktury podziemnej.



Budowa nowej linii tramwajowej do dworca kolejowego. Foto. Stanisław Sitarek

Począwszy z dniem 14 maja 2011 r. nastąpiła kolejna zmiana w organizacji komunikacji miejskiej. Całe zamieszanie spowodowane było z budową dwóch najważniejszych inwestycji komunikacyjnych, linii tramwajowej do dworca kolejowego oraz Trasy Uniwersyteckiej. Tramwaje przez dwa miesiące nie jeździły ul. Marszałka Focha, przez rondo Grunwaldzkie, ul. Nakielską na Wilczak, i przez dwa tygodnie przez Babią Wieś na odcinku pomiędzy rondem Jagiellonów a rondem Toruńskim. W tym czasie drogowcy na skrzyżowaniu ul.

Marszałka Focha i Królowej Jadwigi rozpoczęli montaż rozjazdów i wpinanie torowiska w kierunku dworca PKP.

Natomiast w okolicach Babiej Wsi na ul. Żupy wykonano objazd w miejscu budowanej estakady trasy Uniwersyteckiej. Na czas robót linia nr „1” została zawieszona, a linia nr „3” została skierowana z ronda Jagiellonów ul. Gdańską do Lasu Gdańskiego. Z kolei „dwójka” i „szóstka” przestały kursować pomiędzy rondem Jagiellonów a Toruńskim i jeździły objazdem przez ul. Jagiellońską, dworzec autobusowy i rondo Fordońskie. Natomiast „ósemka” kursowała na trasie Kapuściska - rondo Toruńskie - rondo Fordońskie - Jagiellońska - rondo Jagiellonów - Zbożowy Rynek - Babia Wieś. Była to zresztą jedyna linia tramwajowa która obsługiwała Babią Wieś. Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej mimo tych zmian w kursowaniu tramwajów nie wprowadził zastępczej komunikacji autobusowej na Wilczak. Rolę linii zastępczych przyjęły autobusy nr 51, 56 i 58, których przystanek końcowy został przeniesiony na rondo Jagiellonów. Autobusy w ogóle nie wjeżdżały na plac Kościeleckich, gdzie miały dotychczas swoją pętlę. Dodatkowo natomiast zatrzymywały się na Zbożowym Rynku, a linia nr „56” na ul. Nakielskiej przy każdym przystanku tramwajowym. W tym czasie całkowicie od komunikacji publicznej zostały odcięte przystanki: plac Teatralny i Opera Nova, a po wschodniej stronie ronda Jagiellonów (naprzeciwko Banku Poczтового) uruchomiono przystanek zastępczy dla linii nr „2”, „3”, „4”, „6” i „8” w obu kierunkach.



Montaż rozjazdów na skrzyżowaniu ul. Królowej Jadwigi i Marszałka Focha. Foto. Stanisław Sitarek

Po dwóch miesiącach przerwy, z dniem 16 lipca znów został przywrócony ruch tramwajowy na ul. Marszałka Focha i Nakielskiej do Wilczaka. Na swoje stałe trasy wróciły tramwaje nr „3” i „8. Na skrzyżowaniu ul. Marszałka Focha i Królowej Jadwigi powstał nowy układ torowy, w kształcie trójkąta, nowy układ jezdni oraz sygnalizacja świetlna. Tymczasem na drugim końcu ul. Naruszewicza, nad brzegiem Brdy, powstała potężna konstrukcja żelbetowa na której zaczęła powstawać jak po drożdżach konstrukcja nowego mostu tramwajowego.



Budowa południowego przyczółka mostu tramwajowego. Foto. Stanisław Sitarek

Z kolei na ul. Dworcowej od Matejki do Królowej Jadwigi wybudowano nowe torowisko tramwajowe.



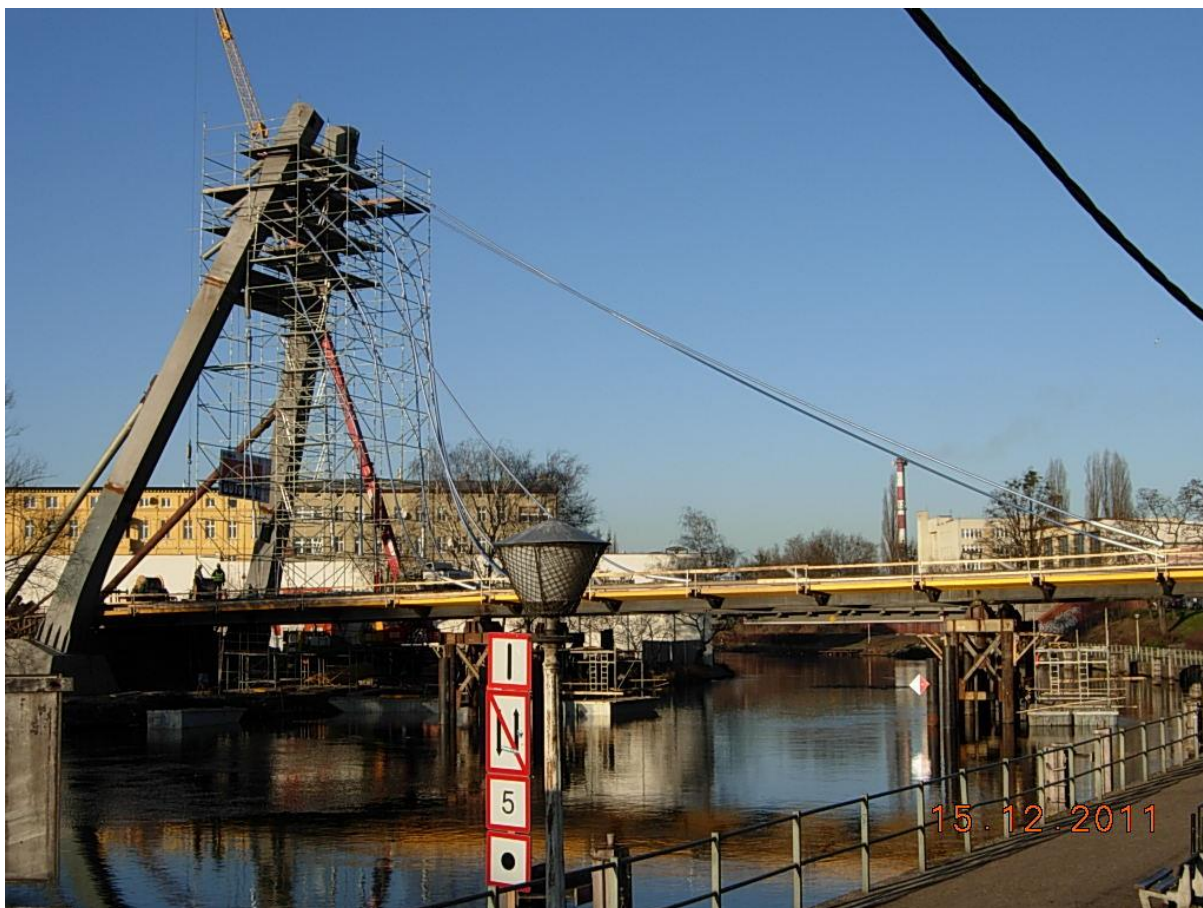
Budowa torowiska na ulicy Dworcowej. Foto. Stanisław Sitarek

W sierpniu budowa torów łączących dworzec kolejowy z centrum miasta powoli zaczęła zbliżać się do półmetka. Ale już w kwietniu ZDMiKP ujawnił plany związane z nowym układem komunikacji tramwajowej po zakończeniu inwestycji. Powrócić miała zawieszona od 1 maja 1991 r. „piątka”, ale za to miała zniknąć linia nr „9”.



Budowa linii tramwajowej do dworca kolejowego. Foto. Stanisław Sitarek

W listopadzie i grudniu, mimo jesiennej pory, prace przy największej inwestycji tramwajowej linii tramwajowej do dworca PKP trwały w najlepszym. Obok mostu Królowej Jadwigi wyrosła wyraźna konstrukcja sąsiadującej nowej przeprawy dla tramwajów. W tym czasie firma „Gotowski” kończyła montaż pylon mostu i rozpoczęła szalować płytę jego pomostu. Z końcem listopada ruszyło betonowanie, a po miesiącu wszystko związało na tyle, że jeszcze przed świętami Bożego Narodzenia konstrukcja osiągnęła planowane parametry nośne. Tym czasem na drugim końcu linii, drogowcy ułożyli torę wzdłuż ulicy Zygmunta Augusta oraz zamontowali szyny na nowej pętli Rycerska. Plan na ten rok został wykonany w stu procentach, a nawet wyprzedzał harmonogram.



Budowa mostu tramwajowego na trasie linii do dworca PKP. Foto Stanislaw Sitarek



Budowa pętli tramwajowej „Rycerska”. Foto. Stanisław Sitarek

9 stycznia 2012 r. budowa linii tramwajowej do dworca kolejowego weszła w kolejny etap. Tym razem chodziło o odcinek ul. Dworcowej, od skrzyżowania ul. Królowej Jadwigi do Unii Lubelskiej, czyli chyba najbardziej niewralgicznego odcinka ścisłego centrum. Drogowcy oprócz ułożenia nowej nawierzchni i torowiska musieli też wymienić całą podziemną instalację. Do tego nie mogli zrobić tego równoległe, tylko do wszystkiego zabrać się po kolei. Blokada nowego odcinka Dworcowej oznaczała spore kłopoty. Cały ruch, który często potrzebował aż trzech pasów na Dworcowej, został skierowany na uliczki boczne. Zamknięcie tego odcinka ulicy spowodowała spore zmiany w usytuowaniu przystanków oraz zmian trasy autobusów miejskich. Blokada tego odcinka ul. Dworcowej trwała do 30 kwietnia 2012 r. Równoległe w tym samym czasie rozpoczęły się trudne i skomplikowane prace związane z podwieszaniem płyty mostu tramwajowego do stalowego pylonu, która do tej pory opierała się na stelażach i wbitych w dno rzeki palach. Całość prac związanych z podwieszaniem mostu zakończyła się po koniec stycznia.



Przebudowa ul. Dworcowej – 13.03.2012 rok. Foto Stanislaw Sitarek

Wiosną jak to zwykle bywało drogowcy zabrali się za remont torowisk. Tego roku w swoich planach mieli zapisane kilka remontów najbardziej wyeksploatowanych odcinków. Na liście prac znalazł się odcinek na ul. Toruńskiej (od Filmowej do Kazimierza Wielkiego), mosty tramwajowe na ul. Marszałka Focha, ul. Gdańska od Mickiewicza do Chodkiewicza oraz ul. Chodkiewicza od Gdańskiej do Sułkowskiego. Na pierwszy ogień poszedł remont mostów tramwajowych w ciągu ul. Marszałka Focha. W związku z tym od 1 kwietnia tramwaje przestały docierać do Wilczaka. Od tej pory została zawieszona linia tramwajowa nr „1”, a tramwaje linii nr „3” skierowano z Wyścigowej do Lasu Gdańskiego. Z kolei „ósemkę” skierowano ruchem okrężnym, z Kapuścisk przez Babią Wieś, rondo Bernardyńskie, rondo Jagiellonów, Jagiellońską, dworzec autobusowy, rondo Fordońskie, most Pomorski – z powrotem na Kapuściska. W celu zabezpieczenia komunikacji z Wilczakiem, na czas zawieszania ruchu tramwajowego wprowadzono zmiany tras przebiegu linii autobusowej nr „51”, „56” i „58”. Przystanki początkowe dla w/w linii z placu Kościeleckich zostały przeniesione na początek zatoki przystankowej na rondzie Jagiellonów, od strony ul. Bernardyńskiej. Ponadto dla linii nr „56” w obu kierunkach uruchomiono czasowo, dodatkowe przystanki: Nakielska/Wrocławska, Nakielska/Słoneczna i Nakielska/pętla tramwajowa. W tym też czasie system A+T był honorowany na zmienionej trasie linii tramwajowej nr „3” od pętli Wyścigowej do przystanku Gdańska/Dworcowa.

Na mostach „Solidarności” nie tylko wymieniano tory, ale wzmocniono całą płytę obu mostów. Do tego wzmocniono konstrukcję innych elementów przeprawy, przełożono wszystkie instalacje oraz wzmocniono przyczółki mostowe. Wszystkie prace były bardzo czasochłonne i mocno złożone, stąd ich termin wykonania określono wstępnie na 5 miesięcy, ale się przeciążyły o kolejny i trwały do końca września.

W kwietniu budowa linii tramwajowej do dworca PKP weszła w kolejną fazę robót. Był to jeden z ostatnich etapów budowy nowej trasy. 14 kwietnia 2012 r. drogowcy zamknęli dla ruchu odcinek ulicy Dworcowej, od Unii Lubelskiej do Zygmunta Augusta oraz plac autobusowy przed budynkiem dworca i zaczęli układać szyny w bezpośrednim sąsiedztwie dworca. Dodatkowo zostało przeniesione i wyremontowane wejście do tunelu prowadzącego na dworzec kolejowy oraz przebudowana cała instalacja podziemna. W związku z przebudową tego rejonu miasta, od 14 kwietnia nastąpiły wielkie zmiany w ruchu autobusów obok dworca kolejowego Bydgoszcz Główna. Zamknięcie ul. Dworcowej oraz likwidacja starej pętli i placu postojowego oznaczało sporo kłopotów dla pasażerów komunikacji miejskiej. Tydzień później ruszyło układanie torowiska na nowym moście tramwajowym nad Brdą. Kiedy i z tym się uporano do zakończenia budowy linii tramwajowej do dworca PKP pozostało jedynie gruntowna przebudowa skrzyżowania ul. Dworcowej z Królowej Jadwigi, z którym się uporano w lipca i sierpnia 2012 roku.



Zdjęcie z galerii Expressu Bydgoskiego



Przebudowa ulicy Dworcowej w rejonie dworca PKP – 22.05.12. Foto Stanisław Sitarek

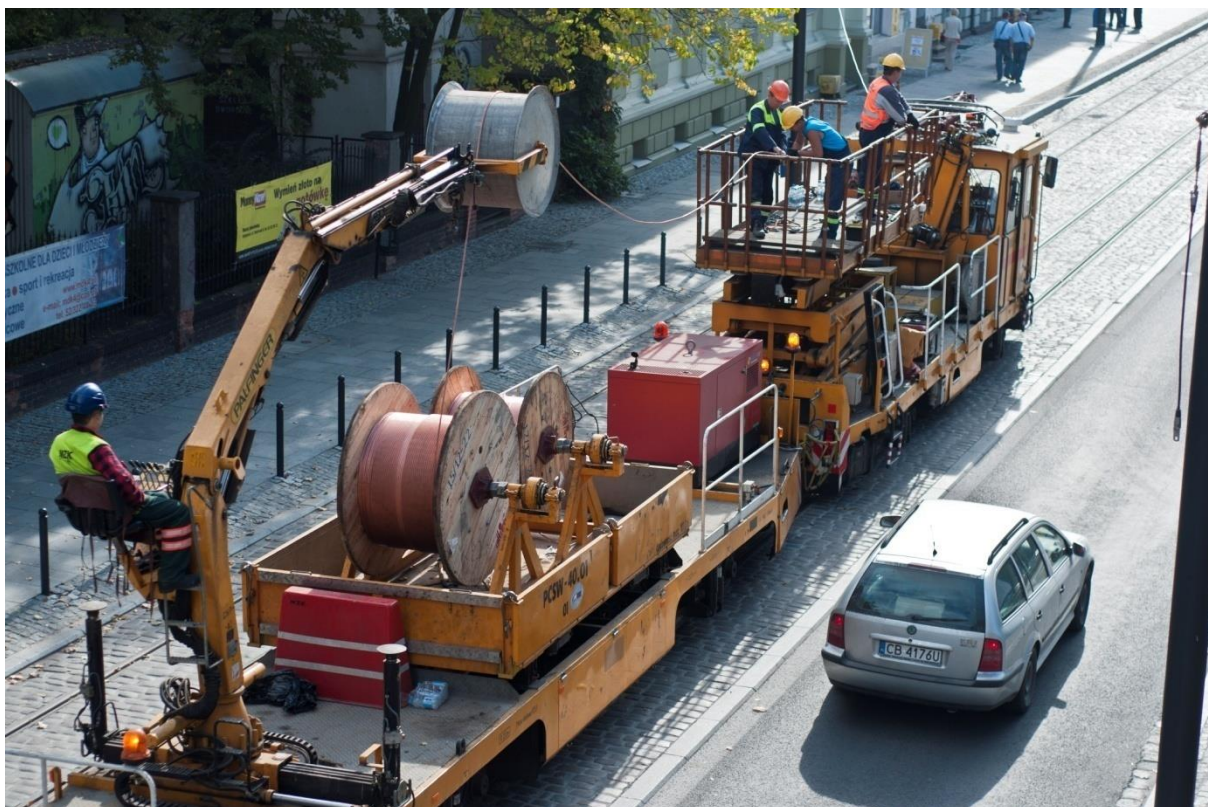
Z końcem czerwca budowa linii tramwajowej do Dworca PKP weszła w ostatni etap realizacji. Tym razem drogowcy zabrali się za skrzyżowanie ul. Dworcowej z Królowej Jadwigi i Fredry. W sobotę – 30 czerwca ruch autobusów podążających od Rycerskiej skierowano przez nowy plac przed dworcem kolejowym. Równocześnie drogowcy otworzyli dla ruchu zamknięty do tej pory fragment ul. Dworcowej, od Zygmunta Augusta do Unii Lubelskiej i zabrali się za przebudowę i układanie torów na tym newralgicznym skrzyżowaniu. Prace prowadzono połówkowo, tak aby przejazd był możliwy w jednym kierunku. Prace na tym skrzyżowaniu znów wymusiły zmiany w przebiegu poszczególnych linii łączących rejon dworca z poszczególnymi dzielnicami.

W lipcu dotarły dobre informacje z placu budowy bydgoskiej inwestycji drogowej – linii tramwajowej do dworca kolejowego. Otóż, zgodnie z planem, zakończono podciąganie mostu tramwajowego. Dzięki temu konstrukcja osiągnęła już ostateczną geometrię, a pracownicy firmy Gotowski mogli zabrać się za prace wykończeniowe. Próbnego obciążenia przeprawy zostało zaplanowane w połowie września.



Most tramwajowy im. Wł. Jagielly. Foto Stanisław Sitarek

Również 26 września na nowo wybudowanej linii do dworca pojawił się pierwszy tramwaj. Wprawdzie nie był to wóz liniowy lecz techniczny z którego pomostu rozwieszono sieć trakcyjną, ale i tak na ten widok czekało wielu bydgoszczan. Specjalny wóz techniczny wjechał na tory od strony ulicy Focha, skąd majestatycznie poruszał się w kierunku pętli „Rycerska”. Za pomocą niego rozwieszano i mocowano przewód jezdny na wcześniej rozwieszonych drutach poprzecznych. Wszystkie prace sieciowe zakończono w połowie października, a 14 listopada przeprowadzono próbę generalną trasy. Skład dwóch wagonów „805 Na” dwukrotnie przejechał nową trasą i po wszystkich rozjazdach. Próba przyniosła pomyślny rezultat i tym samym linia była gotowa do eksploatacji.



Specjalny zestaw wagonów technicznych w trakcie podwieszania sieci trakcyjnej



Przejazd techniczny – Pętla „Rycerska”. Foto Michał Grossmann



Zdjęcie z galerii Expressu Bydgoskiego

We wrześniu, warta prawie 100 mln złotych nowa inwestycja, czyli budowa nowej linii tramwajowej do dworca kolejowego powoli zbliżała się do końca. Jeszcze 10 września na nowym moście tramwajowym im. Władysława Jagiełły odbyły się próby obciążeniowe. Na obiekt wjechały cztery ciężarówki, załadowane piaskiem. Każda z nich ważyła około 30 ton. Testy wypadły bardzo dobrze. Oczywiście budowlańcy przy wjeździe pierwszych pojazdów tradycyjnie stali pod mostem. Testy pod czujnym okiem inżynierów z Politechniki Gdańskiej trwały cały dzień. Zaplanowano dwa rodzaje testów: statyczne – z rozmieszczeniem w różnej konfiguracji załadowanych ciężarówek oraz dynamiczne – z ciężarówkami przejeżdżającymi przez kilkucentymetrowy próg na płycie mostu. Specjaliści z Gdańska sprawdzili łącznie kilkadziesiąt parametrów. Głównie to: wartość ugięcia przęsła i czas powrotu do poziomu sprzed obciążenia, odchylenie pylonu, czy naprężenia kilku z dwunastu lin, na których podwieszono płytę mostu. Jak podkreślał wykonawca, firma „Gotowski”, w niektóre dni w budowę zaangażowana była setka pracowników. Największym wezwaniem był montaż 30-metrowego pylonu mostu. Jest on pochylony w dwóch płaszczyznach. Poza tym to pierwszy podwieszany most, budowany z myślą o ruchu tramwajowym. Na koniec na konstrukcji zainstalowano efektowną iluminację. Wieczorem most może zmieniać kolory na żółty, zielony, fioletowy, czerwony lub niebieski.

To był historyczny moment, który w pobliże nowego mostu tramwajowego im. Władysława Jagiełły, mimo nie najlepszej pogody, przyciągnął blisko pół tysiąca osób! Tak więc po 22 latach przerwy – 22 listopada znów została uruchomiona linia tramwajowa do dworca

kolejowego. W uroczystościach oprócz najwyższych władz miasta, województwa, wykonawcy udział wzięli przedstawiciele MZK, ZDMiKP oraz liczni dziennikarze łącznie z lokalną telewizją.



Tramwaje przygotowane do okolicznościowej parady. Foto Robert Sawicki



Zdjęcia z galerii Expressu Bydgoskiego

- Myślę, że wszyscy czekamy, aby tą trasą przejechać, dlatego będę mówił krótko – zaznaczył na chwilę przed przecięciem wstęgi prezydent Bydgoszczy Rafał Bruski. – To jest nasza wspólna inwestycja. Kosztowała немало, ale doskonale wpisuje się w plany rozbudowy transportu – powiedział prezydent. – Wkrótce ruszy inwestycja budowy linii do Fordonu. Są

plany i zamierzenia i spodziewamy się, że będą środki unijne, na budowę linii tramwajowej wzdłuż ul. Kujawskiej czy ulicą Solskiego do Pięknej i dalej ul. Szubińską do ronda Grunwaldzkiego, tak jak sugerują specjaliści z Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego. Tego typu inwestycję należy realizować, bo jest to oczekiwany kierunek rozwoju – dodał Rafał Bruski.

Po tym, jak prezydent podziękował wykonawcom za realizację inwestycji, a mieszkańcom za przybycie na otwarcie linii, nastąpił długo oczekiwany moment przecięcia wstęgi. Nic już nie stało na przeszkodzie, aby pierwsze tramwaje oficjalnie przejechały nową trasą do pętli Rycerska zlokalizowanej w pobliżu dworca. Jako pierwszy na trasę wyruszył zabytkowy, odrestaurowany wagon typu „Herbrand” z 1896 roku. Zaskoczeniem dla podróżnych był fakt, że za sterami zabytkowego wagonu zasiadł sam prezydent Bruski. Drugi w kolejności pojawił się zabytkowy dziadek „Herbrand” z otwartymi pomostami, a po nim nieco młodsza bo z 1960 r. „eNka”, czyli wagon „5N”. Dalej w tej niecodziennej parady tramwajów pojawił się kolejno, przegubowa PESA – 122N, zestaw wagonów 805NM, a całość zamykał tradycyjny zestaw wagonów „805Na”.

Jeszcze tego samego dnia, tuż po zakończeniu uroczystości pomiędzy Babią Wsią a Rycerską ruszyła specjalna linia „D”, którą obsługiwały: dwa zabytkowe wagony, niskopodłogowy tramwaj 122N oraz zestaw wagonów „805 Na”, w odstępach co 15 minut. Otwarcie trasy do dworca świętowano przez dwa dni – 22 i 23 listopada, a przejazd linią „D” był darmowy.

W tych dniach największą furorę robił obudowany „Herbrand” z 1896 r., który notabene pojawił się po raz pierwszy na torach. Dlatego z kronikarskiego obowiązku wypada poświęcić mu kilka słów.

Wagon „Herbrand” typ VNCB-80 został zbudowany w pierwszej połowie 1896 r. przez znaną niemiecką wytwórnię wagonów „Herbrand & Co w Kolonii. Do Bydgoszczy trafił w czerwcu 1896 r. i był jeden z 16 silnikowych wozów elektrycznych, które zastąpiły tramwaje konne. Od samego początku nosił numer boczny – „14”. Około 1935 roku wagon poddano głębokiej modernizacji. W wyniku przebudowy otrzymał nowe, całkowicie zabudowane nadwozie z wydłużonymi pomostami, na których, po obu bokach umieszczono przesuwane drzwi. Z kolei w przedziale pasażerskim, w miejscu dotychczasowych dwóch wzdłużnych ław, pojawiły się pojedyncze siedzenia, zwrócone bokami do siebie (podobnie jak w wagonach typu „N”). W tym czasie wagon był dwukierunkowy. Po zakończeniu działań wojennych, w 1945 r. wyjechał na ulicach Bydgoszczy jako jeden z pierwszych. W niezmienionym kształcie służył bydgoszczanom aż do końca lat 50. ubiegłego wieku. Dopiero kiedy w naszym mieście pojawiły się nowe „eNki” został wycofany z ruchu, i będąc już nikomu niepotrzebny trafił do zakładowego ośrodka wypoczynkowego w Babilonie k/Chojnic, gdzie został zaadaptowany na domek campingowy. Dziewięć lat później, w 1969 r. stary „Herbrand” trafił do zagrody miejscowego leśniczego, który urządził w nim kurnik (stąd ten przydomek - kurnik).

Tak było do 23 kwietnia 1997 r., kiedy za sprawą v-ce prezes MZK Mariusz Reszka ponownie powrócił do Bydgoszczy. Z początku nikt nie chciał wierzyć, że można go odbudować i że kiedyś wróci na tory. Brak środków na ten cel sprawił, że stał sobie gdzieś w zakamarkach zajezdni i czekało na lepsze czasy. Opłakany stan „kurnika”, bo taką nosił

wagon nazwę w żargonie tramwajarzy wywoływał u każdego uśmiech politowania i stał się przyczyną wielu dowcipów. Jednak głównymi orędownikami jego odbudowy był wspomniany v-ce prezes Reszka oraz autor niniejszej monografii. Zanim do tego doszło, jeszcze w 2006 r. za sprawą Stowarzyszenia Kupców z ulicy Długiej narodził się pomysł ustawienia go na niewielkim odcinku toru przy ulicy Długiej, gdzie miał służyć jako punktu „Centrum Informacji Turystycznej”. Na szczęście ostatecznie wybór padł na dużo młodszą „eNkę”. Tymczasem „kurnik” nadal stał na placu zajezdni i czekał na lepsze czasy. Aż wreszcie przyszedł rok 2010, kiedy to w ratuszu narodził się pomysł utworzenie turystycznej linii tramwajowej. Wprawdzie MZK dysponowały już dwoma zabytkowymi tramwajami, ale w razie niepogody dziadek „Herbrand”, z otwartymi pomostami nie bardzo mógł opuścić bram zajezdni. Wówczas to za sprawą byłego prezesa MZK p. Pawła Czarnego uznano, że najlepszej do tego celu będzie się nadawał zrekonstruowany stary „Herbrand”. Pomysł wszystkim się spodobał i jeszcze w drugiej połowie 2010 r. znalazły się pieniądze i można było przystąpić do odbudowy. Najpierw MZK przygotowały szczegółowy kosztorys oraz harmonogram prac. W tym miejscu trzeba wspomnieć, że sprowadzone z Babilonu stare nadwozie nie posiadało wózka jezdny, które należało odtworzyć od podstaw. Jedynym plusem całego przedsięwzięcia były rysunki techniczne, które wcześniej, na podstawie szczegółowych pomiarów i zdjęć przygotowali koledzy z Warszawy. I tak jeszcze w IV kwartale 2010 roku przystąpiono do pierwszych prac związanych z rekonstrukcją wagonu. Najpierw zabrano się za budowę wózka jezdny. W tym celu wykorzystano stary wózek jezdny od wycofanego z ruchu wagonu typu „N”. Ramę nośną skrócono o 80 cm, na której zamontowano dwa silniki trakcyjne oraz układ hamulca ręcznego i szynowego. Następnie, bez żadnych rozgłosów i fleszy, stare nadwozie w pierwszych dniach czerwca – 2011 r. wtoczono do hali zajezdni i rozpoczęto jego rozbiórkę na czynniki pierwsze. Wszystkie elementy nadwozia ponumerowano i przygotowano do transportu do stolarza. Następnie brygada ślusarzy pod wodzą Zbigniewa Skórcza przystąpiła do rekonstrukcji ramy, na której zostało oparte całe nadwozie. Kolejną czynnością jaką wykonano było zespolenie ramy nadwozia z wcześniej zbudowanym wózkiem jezdny. Kiedy z tym się uporano, rama nadwozia trafiła do Zakładu Stolarskiego p. Roberta Kendry w Pruszcza k/Świecia gdzie na podstawie rysunków i dostarczonych elementów szkieletu nadwozia wykonano całkiem nową karoserię. Szkielet nadwozia zbudowano z drzewa dębowego. Mimo, że zlecenie było bardzo nietypowe, a stolarze mieli z takim zleceniem do czynienia po raz pierwszy to uporała się z nim, w ciągu zaledwie czterech miesięcy. Pod koniec listopada gotowy szkielet nadwozia ponownie trafił do zajezdni MZK gdzie brygada ślusarzy przystąpiła do kolejnych prac. Najpierw na bokach nadwozia pojawiło się oblachowanie, następnie hamulec ręczny, stopnie i wiele innych elementów metalowych. Od podstaw został zbudowany dawny „pantograf” czyli odbierak prądu. Kiedy brygada Skórcza zakończyła podstawowe czynności, do pracy wkroczyli elektrycy, którzy musieli ułożyć wiele metrów różnych kabli, zamontować całą aparaturę elektryczną, podłączyć silniki i podłączyć na dachu odbierak prądu. W miarę jak poszczególne ekipy kończyły swoją pracę weszli stolarze którzy rozpoczęli wykańczać wnętrze i montować siedziska dla pasażerów. Ostatnim etapem prac był montaż okien, malowanie i wszelkie prace wykończeniowe. Cały czas pracami koordynował i czuwał nad ich prawidłowym przebiegiem pomysłodawca całego przedsięwzięcia v-ce prezes Reszka oraz kierownik Zakładu Tramwajowego Jan Ciechomski. Z końcem września wagon był

gotowy i czekał na próbną jazdę. Kolejnym etapem, który umożliwił wyjazd na tory był proces rejestracji wagonu w ewidencji ruchomych zabytków techniki w Narodowym Instytucie Dziedzictwa. Kiedy tramwaj został zarejestrowany pozostało jedynie wykonanie badań technicznych, które wykonał Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej w W-wie. Odbudowany „Herbrand” po pomyślnych badaniach i próbach wreszcie otrzymał odpowiedni certyfikat i stosowne zezwolenie dopuszczające do ruchu.

I tak dzięki wyjątkowej pracy dużej grupy bezimiennych ludzi, ten 116-letni wagon znów pojawił się na torach. (pełen opis konstrukcji, charakterystykę i danych technicznych można znaleźć w specjalnie przygotowanym opracowaniu przygotowanym przez autora niniejszej kroniki). Od tej pory „kurnik” cieszy się wielkim powodzeniem wśród wielu bydgoszczan i sympatyków komunikacji miejskiej. Służy on głównie latem do obsługi tras turystycznych i okazjonalnych przejazdów i jest bez wątpienia wielką atrakcją miasta.



Wagon „HERBRAND” przed przebudową. Foto Stanisław Sitarek



Ten sam wagon „HERBRAND” po odbudowie. Foto Stanisław Sitarek

I jeszcze tak na zakończenie wracając do otwarcia linii tramwajowej do dworca warto przytoczyć kilka podstawowych liczb związanych z tą inwestycją:

Inwestycja „Budowa linii tramwajowej z centrum miasta do dworca PKP Bydgoszcz Główna z rozbudową ulic: Marszałka Focha, Naruszewicza, Dworcowej i Zygmunta Augusta” trwała 2 lata i kosztowała miasto ponad 79,672 mln zł. Z czego projekt uzyskał dofinansowanie w wysokości ponad 34 mln zł w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007 – 2013; (Priorytet 1. Rozwój infrastruktury technicznej, działanie 1.2. Infrastruktura transportu publicznego).

Długość dwutorowej linii tramwajowej wynosi – 1760 metrów;

Liczba przystanków tramwajowych – 5 par

- Focha – Królowej Jadwigi (2 pary)
- Dworcowa – Matejki
- Zygmunta Augusta – dworzec kolejowy
- Zygmunta Augusta - Rycerska

Most wantowy nad rzeką Brda ma rozpiętość przęsła – 70 m, szerokość pomostu – 14,2 m, a całkowita długość wynosi – 82,65 m. Wysokość pylonu to – 34 metry (w tym 26,7 m ponad płytę pomostu). Pylon trzyma sześć lin zakotwiczonych w ogromnych betonowych blokach, natomiast do samego pylonu, na dwunastu linach podwieszono jest przęsło pomostu. Całość zaprojektowano na obciążenie do 30 ton. Co ciekawe konstrukcja została zaprojektowana i wykonana w tzw. systemie węgierskim. Oznacza to, że w pomost wmontowano dwa tory tramwajowe z możliwością przejazdu po nich samochodów. Po jednej stronie mostu jest chodnik dla pieszych, a po drugiej ścieżka rowerowa.

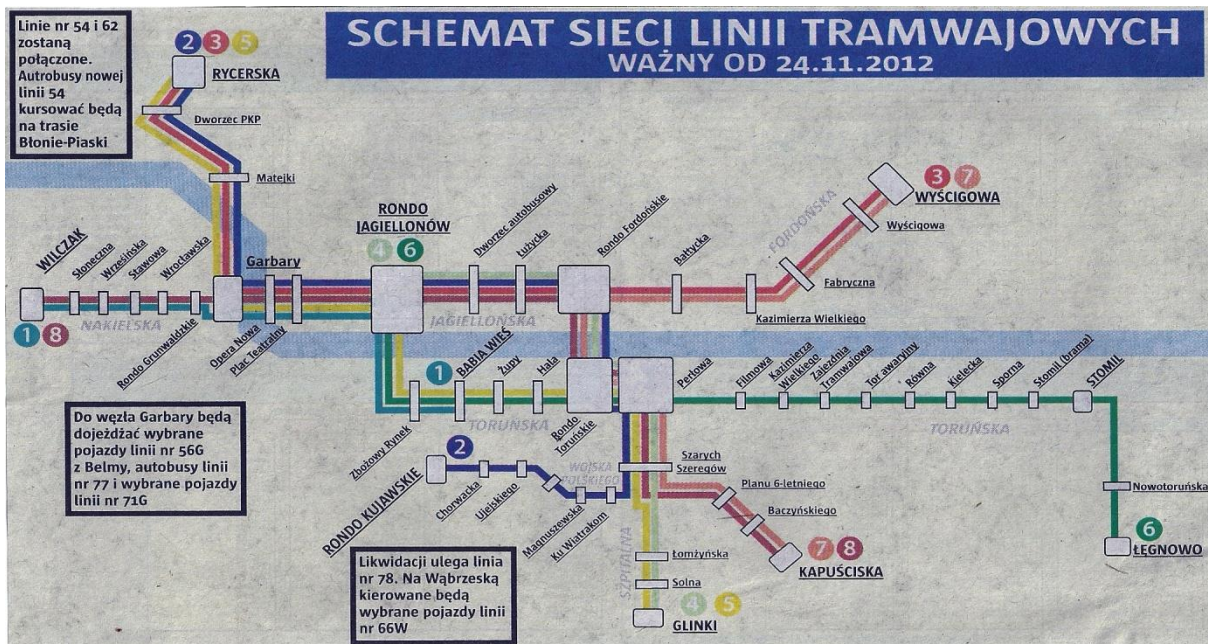
Na trasie przejazdu powstała nowa podstacja trakcyjna przy ul. Naruszewicza, której moc wynosi 3 x 1200 kVA

Na całej trasie zainstalowano 46 szt. wyświetlaczy LCD.

Regularne połączenie tramwajowe z dworcem kolejowym i dalej z pętlą „Rycerska” nastąpiło dwa dni później, w sobotę – 24 listopada 2012 r. Otwarcie nowej linii wiązało się z dużymi zmianami w całej sieci komunikacji miejskiej w Bydgoszczy. Tego dnia, łącznie pięć z siedmiu linii tramwajowych zmieniły na stałe lub czasowo trasy, do tego po 20 latach przerwy na tory powróciła linia nr „5”. A jak od tego dnia przedstawiał się układ sieci tramwajowej:

- linia nr 1: Wilczak – Babia Wieś (linia szczytowa)
- linia nr 2: Rondo Kujawskie – Dworzec Autobusowy – Rycerska
- linia nr 3: Wyścigowa – Dworzec Autobusowy – Rycerska
- linia nr 4: Glinki – Dworzec Autobusowy – Rondo Jagiellonów
- linia nr 5: Glinki – Babia Wieś – Rycerska
- linia nr 6: Łęgowo – Babia Wieś – Rondo Jagiellonów
- linia nr 7: Kapuściska – Wyścigowa
- linia nr 8: Kapuściska – Dworzec Autobusowy – Wilczak

Taka organizacja wymusiła dodatkowe komplikacje na liniach nr „4” i „6”. Obie na rondzie Jagiellonów zmieniały się numerami. Czyli, kiedy do ronda, przez Babia Wieś przyjeżdżała „szóstka” to za rondem ten sam tramwaj odjeżdżał już jako „czwórka” i odwrotnie. Nowy układ sieci tramwajowej budził wiele emocji, a nawet niezadowolenia, szczególnie mieszkańców Miedzyna i Wilczaka, którym zabrano linię nr „3”.



Równocześnie z otwarciem linii tramwajowej do dworca Bydgoszcz Główna pasażerowie otrzymali nowe, rewolucyjne narzędzie tzw. ITS. Mowa o tzw. małym Inteligentnym Systemie Transportowym (z ang. Intelligent Transportation Systems), czyli systemie super aktualnych informacji dotyczących rozkładów jazdy bydgoskiej komunikacji miejskiej. Dzięki niemu pasażer wiedział, co do minuty czas przyjazdu autobusu, albo tramwaju na dowolnie wybranym przystanku. Od tej pory dokładny czas przyjazdu można było sprawdzić na trzy sposoby:

- na stronie internetowej;
- za pomocą specjalnej aplikacji w telefonach komórkowych;
- oraz na specjalnych monitorach (tablicach) zamontowanych na nowych przystankach powstałych w ramach budowy linii tramwajowej do dworca – od węzła „Garbary” do pętli „Rycerska”.

Jak pisał lokalna prasa: „Ten etap wdrażania ITS kosztował około 4,2 mln zł. W kolejnym, na który ZDMiKP otrzymał już 56 mln zł z Unii Europejskiej, jednym z elementów będzie stawianie elektronicznych tablic z rozkładami jazdy na innych, najważniejszych przystankach w całym mieście, a tramwaje otrzymają priorytet w ruchu na skrzyżowaniach”.

Nowo uruchomiona linia tramwajowa do dworca kolejowego zainspirowała do przygotowania w gmachu Archiwum Państwowego wystawy „Tramwajem po Dworcowej”. Było to wspólne dzieło Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Transportu Publicznego, Archiwum Państwowego w Bydgoszczy i Miejskich Zakładów Komunikacyjnych Sp. z o.o. w Bydgoszczy. W sali na parterze, na kilkunastu planszach można było prześledzić historię komunikacji tramwajowej od uruchomienia tramwaju konnego w 1888 r. aż do czasów współczesnych, łącznie z

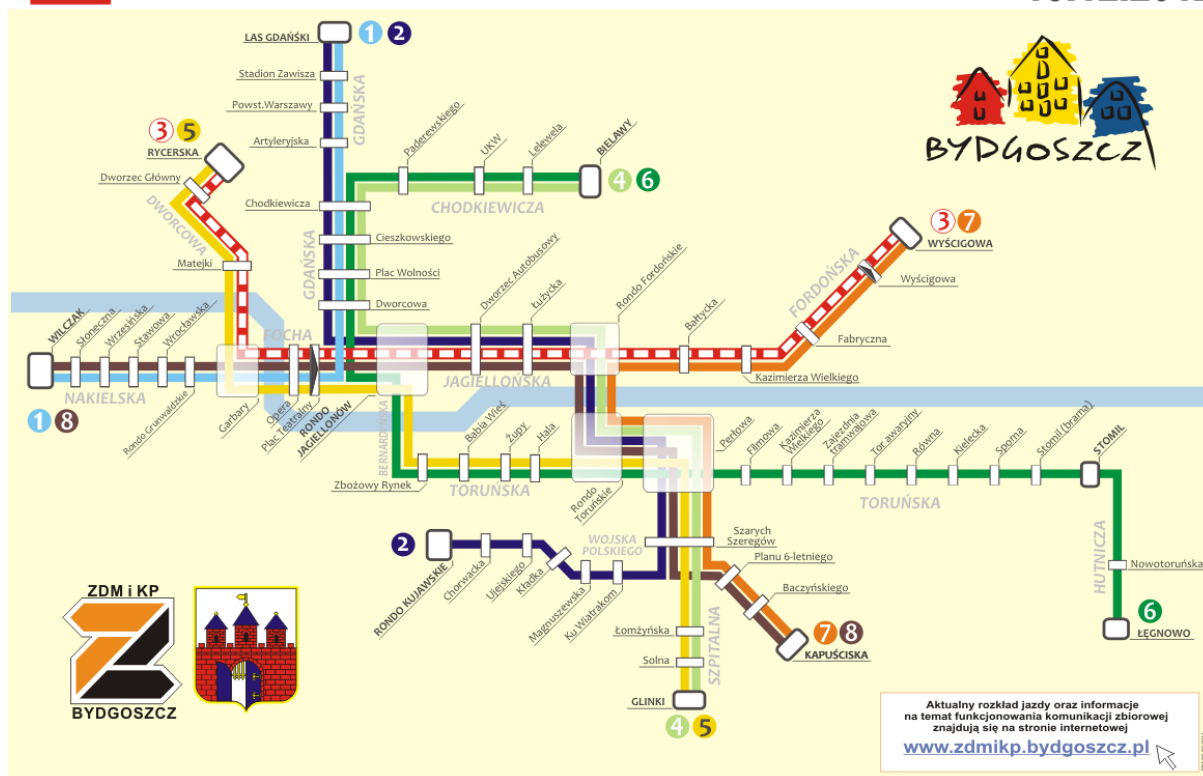
budową trasy do dworca. Łącznie zgromadzono ponad 200 fotografii i niezwyklej eksponatów związanych z dziejami naszych tramwajów. Szczególną uwagę zwiedzających przyciągały oryginalne eksponaty, w tym m.in. kolekcja biletów, kasowników czy haków do mocowania sieci trakcyjnej. Wystawę, którą otwarto 6 grudnia było można zwiedzać do końca lutego 2013 roku.

6 grudnia nowo wybudowana linia tramwajowa do dworca kolejowego przeszła „chrzest bojowy”. Pierwsza od dwudziestu dwóch lat kolizja z tramwajem na ul. Dworcowej została zaliczona. Tego dnia na skrzyżowaniu ul. Dworcowej i Sobieskiego doszło do niewielkiej stłuczki „dwójki” (wóz 342+343) z samochodem osobowym „Peugeot”.

Przed świętami Bożego Narodzenia, a dokładniej z dniem 15 grudnia tramwaje powróciły na trasę do Lasu Gdańskiego i Bielaw. Na krótkim odcinku ulicy Gdańskiej od ul. Mickiewicza do Chodkiewicza zakończył się remont kapitalny. Tym sposobem tradycyjne tory zostały zastąpione cichym torowiskiem. Przy okazji remontu wymieniono większość podziemnych instalacji, a ulica Gdańska otrzymała nowe chodniki oraz jednolitą nawierzchnię jezdni. Wzdłuż jezdni ustawiono stylizowane lampy oświetleniowe, które jednocześnie posłużyły do podwieszenia sieci trakcyjnej. Po remoncie ulica Gdańska wypiękniała i upodobniła się do wcześniej wyremontowanych odcinków. W związku z tym wprowadzono kolejne zmiany w funkcjonowaniu komunikacji tramwajowej oraz nowe rozkłady jazdy.

I tak od 15 grudnia linie tramwajowe zaczęły funkcjonować już w układzie docelowym:

- Linia nr „1” w relacji: Wilczak - Las Gdański,
- Linia nr „2” w relacji: Las Gdański - Dworzec Autobusowy - Rondo Kujawskie,
- Linia nr „3” w relacji: Wyścigowa - Dworzec Autobusowy - Rycerska,
- Linia nr „4” w relacji: Bielawy - Dworzec Autobusowy - Glinki,
- Linia nr „5” w relacji: Rycerska - Babia Wieś - Glinki,
- Linia nr „6” w relacji: Bielawy - Babia Wieś - Łęgowo,
- Linia nr „7” w relacji: Kapuściska - Wyścigowa,
- Linia nr „8” w relacji: Kapuściska - Dworzec Autobusowy - Wilczak.



Od tej pory linia tramwajowa nr „1”, „2”, „4”, „5”, „6” i „8” zaczęły kursować z następującą częstotliwością kursów: co 15 min. w godzinach szczytu przewozowego, co 20 min. po szczytce oraz co 30 min. w godzinach wieczornych (po godz. 20:00). Linia tramwajowa nr „3” kursowała nadal ze dwukrotnie wyższą częstotliwością kursów, tj. odpowiednio co 7,5, 10 i 15 min. Tramwaje linii nr „7”, co 15 min. w godzinach szczytu oraz co 20 min. w godzinach międzyszczytowych. Na wspólnych odcinkach tras (do Lasu Gdańskiego, do Bielaw, na Wilczak, do Rycerskiej, do Kapuścisk oraz do Glinek) tramwaje różnych linii objęte zostały synchronizacją i kursowały przemiennie. Istotną zmianą było wypełnienie luki w postaci skomunikowania rejonu osiedli Wilczak i Jary z rejonem ulicy Gdańskiej i Myślęcinkiem poprzez uruchomienie w relacji Wilczak – Las Gdański nowej trasy linii tramwajowej nr „1”. Wprowadzenie tego rozwiązania było planowane już wcześniej, dlatego też przy okazji remontu ulicy Focha przebudowano układ rozjazdów w obszarze skrzyżowania ulic Focha, Gdańskiej i Jagiellońskiej umożliwiając skręt z ulicy Gdańskiej w Focha i odwrotnie. Nie było to jednak dotychczas możliwe z uwagi na liczne prace remontowe, m.in. na ul. Gdańskiej i Mostach Solidarności. Od tej pory linia tramwajowa nr „1” zaczęła funkcjonować we wszystkie dni tygodnia od godzin rannych do godzin wieczornych. Zgodnie z sugestiami pasażerów na odcinku od ul. Focha do pętli Wilczak tramwaje linii nr „1” i „8” także zaczęły kursować przemiennie z łączną częstotliwością kursów co ok. 7,5 min. w szczytce, co 10 min. po szczytce oraz co 15 min. w godzinach wieczornych. Rozwiązanie to miało ułatwić dojazd w rejon ul. Nakielskiej także po godzinach szczytu i w godzinach wieczornych.

Na linii tramwajowej nr „6” uruchomione zostały dodatkowe kursy zabezpieczające obsługę wzmożonego ruchu pasażerskiego w rejon zakładów pracy na ul. Toruńskiej i w Łęgnowie na godz. 6, 14 i 22 oraz odpowiednio po tych godzinach z powrotem. W tzw. "mikroszczycie" częstotliwość linii nr „6” wynosiła 7,5 min. "Mikroszczyt" został także wprowadzony na linii tramwajowej nr „2” w godzinach odjazdów z Ronda Kujawskiego do centrum i Lasu Gdańskiego po godz. 07:00 (co 7,5 min.) celem zabezpieczenia wzmożonego ruchu pasażerów zmierzających do szkół na godz. 08:00.

W związku ze zmianą rozkładu jazdy linii nr „3” wprowadzono zostały nowe rozkłady jazdy linii autobusowych nr „70”, „72” i „74”, a od stycznia 2013 r. skorygowany został także rozkład jazdy linii autobusowej nr „69”.

Posłuchajmy jak fachowcy z ZDMiKP tłumaczyli te zmiany: *„Przy konstruowaniu nowego układu linii tramwajowych kierowano się istniejącymi uwarunkowaniami ruchowymi jak również istniejącymi potokami pasażerskimi na poszczególnych ciągach. Na przestrzeni lat, od momentu zawieszenia ruchu tramwajów do Dworca PKP, potrzeby podróżnych zasadniczo zmieniły się. Ciągła rozbudowa osiedli zlokalizowanych na wschód i zachód od centrum spowodowała wzrost znaczenia linii nr „3” w ostatnich latach, pełniącej aktualnie charakter linii magistralnej na trasie W-Z trasowanej przez centrum miasta. Jak istotne okazało się skomunikowanie rejonu dworca kolejowego Bydgoszcz Główna z Fordonem pokazał intensywny rozwój linii autobusowych nr „93” i „94”. Zaistniała zatem konieczność skierowania do Dworca PKP linii nr „3” o wysokiej częstotliwości. Zmiana ta spowodowała, że dworzec został skomunikowany zarówno ze Śródmieściem, Dworcem Autobusowym i Fordonem na bardzo dobrych parametrach podróży. Fachowcy uznali, że nie jest ponadto zasadne utrzymywanie linii nr „3” na ciągu ulicy Nakielskiej. Do tej pory funkcjonowała ona na tym ciągu dlatego, że nie było możliwości jej zakończenia w rejonie Ronda Grunwaldzkiego. Rozważano oczywiście skierowanie do Dworca PKP linii nr „8” jednakże zmiana to wymuszała konieczność jej trasowania ulicą Toruńską gdyż dublowanie linii nr „3” i „8” aż do Ronda Fordońskiego byłoby niezasadne. Dodatkowo, w przypadku ewentualnego pozostawienia linii nr „8” w ciągu ul. Jagiellońskiej, brak byłoby skomunikowania rejonu Babiej Wsi oraz HSW Łuczniczka z Dworcem PKP. Trzeba tu dodać, że do czasu wybudowania fragmentu sieci tramwajowej w ciągu ulicy Kujawskiej musiała funkcjonować linia autobusowa nr „79”, która byłaby „konkurencją” dla linii nr „8”, gdyby ta skierowana została do Dworca PKP. Dlatego w celu bezpośredniego skomunikowania „Górnego Tarasu” z Dworcem PKP uruchomiona została nowa linia nr „5” od pętli Glinki ciągiem ulicy Toruńskiej przez Babią Wieś, a w konsekwencji linia nr 2 skierowana została na ulicę Jagiellońską. Dzięki tym zmianom wszystkie osiedla „Górnego Tarasu” posiadały bezpośredni dojazd do Śródmieścia ulicą Jagiellońską (linie 2, 4, 8 w cyklu co 5 minut) oraz bezpośrednie połączenie z Dworcem PKP liniami 5 i 79. Linia nr 2 uzyska lepsze parametry poprzez jej przełożenie na ulicę Jagiellońską (oddalenie od ul. Wojska Polskiego). Linia nr 5 wypełni z kolei powstałą lukę po linii nr 9 na os. Glinki. Z kolei pozostawienie linii nr 8 w ciągu ulicy Nakielskiej umożliwiło mieszkańcom Wilczaka i Jarów bezpośredni dojazd do Śródmieścia i dalej do Ronda Fordońskiego oraz dodatkowo w północne rejony miasta.*

Nowy układ linii tramwajowych opracowywano równolegle z nowym układem obsad taborowych poszczególnych linii tak aby z jednej strony optymalnie wykorzystać będący w dyspozycji tabor tramwajowy oraz dostosować zdolność przewozową do potrzeb występujących na poszczególnych ciągach komunikacyjnych”.