

STANISŁAW SITAREK

Linia tramwajowa na ul. Kujawskiej



BYDGOSZCZ 31. 01.2019 r.

WSTĘP

Jak było trudno dotrzeć z osiedli położonych na górnym tarasie południowej skarpie miasta do centrum wiedział każdy mieszkaniec Kapuścisk, Glinek, Wyżyn, czy Wzgórza Wolności. Dlatego niektórzy mieszkańcy Wzgórza Wolności woleli przemieszczać się pieszo przez niewielki odcinek ul. Kujawskiej, niż korzystać z tramwaju, którego przejazd po trasie okrężnej trwał o wiele, wiele dłużej. Usprawnienie komunikacji tramwajowej w tej części miasta spędzało sen z powiek władzą miasta już od chwili pojawienia się pierwszych bloków na tych osiedlach.

Wąska i niebezpieczna Kujawska oraz brak tramwajowego połączenia al. Wojska Polskiego z rondem Bernardyńskim od lat blokowało rozwój układu komunikacyjnego i transportowego naszego miasta. Każdego dnia nie tylko ul. Kujawska, ale rondo Bernardyńskie, Toruńska i Zbożowy Rynek były notorycznie blokowane długim sznurem pojazdów, w których tkwiły też autobusy miejskiego przewoźnika. Dlatego na rozbudowę tego układu komunikacyjnego, który zdecydowanie miał poprawić przejazd w tej części miasta wszyscy czekali z wielkim utęsknieniem.

Warto wiedzieć, że pierwsze plany przebudowy ulicy Kujawskiej i połączenie linią tramwajową południowej skarpy z Zbożowym Rynkiem pojawiły się pod koniec lat 60. ubiegłego wieku. W latach następnych powstało kilka koncepcji, ale za każdym razem z braku dostatecznych funduszy, odsuwały tą inwestycję na dalszy plan.

Dopiero w marcu 2014 roku modernizację Kujawskiej i budowę linii tramwajowej udało się zgłosić do kontraktu regionalnego. Krótco po tym zlecono opracowanie założeń i projektu budowlanego. Przy realizacji tej inwestycji władze miasta zamierzały skorzystać z dofinansowania UE w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Kiedy dotarły pierwsze założenia natychmiast przystąpiono do konsultacji społecznych.

HISTORIA BUDOWY LINII TRAMWAJOWEJ

Historia budowy linii tramwajowej na górnym tarasie liczy już 50 lat i jest nierozdzielnie związana z planami budowy nowego osiedla mieszkaniowego „Wyżyny”. Warto wiedzieć, że jego zarys powstał na deskach projektantów „Miastoprojektu Bydgoszcz” jeszcze z końcem lat 60. ubiegłego wieku.

Już w 1970 r. zatwierdzony program nowego układu komunikacyjnego Bydgoszczy uwzględniał budowę linii tramwajowej na osiedle Wyżyny oraz jej przedłużenie wzdłuż ul. al. Wojska Polskiego do ul. Kujawskiej z zejściem w dół ul. Kujawską do centrum miasta.

Rok później został opracowany przez Biuro Studiów Komunikacji i Inżynierii Miejskiej kolejny program rozwoju układu komunikacyjnego miasta Bydgoszczy. Uwzględniał on nie

tylko potrzeby drogowe i szynowe górnego tarasu, ale perspektywiczny rozwój w całym mieście. Program zatwierdzony w 1971 roku przez Miejską Radę Narodową dał sygnał do budowy tzw. Arterii Średnicowej (wówczas al. Ludowego Wojska Polskiego), od Zachemu do placu Poznańskiego.

Jednak inauguracja pierwszego odcinka nowej trasy tramwajowej na Wyżyny nastąpiła dopiero w dniu 1 stycznia 1975 roku. Od tej pory „dwójka”, która dotąd kursowała z Bielaw ul. Szpitalną na Glinki, na węzle „Szarych Szeregów” kierowała się w prawo i podążała nową arterią – al. Ludowego Wojska Polskiego - do pętli przy ul. Magnuszewskiej. Dzięki nowej linii mieszkańcy Wyżyn otrzymali długo oczekiwane, wygodne i bezpośrednie połączenie tramwajowe z centrum miasta. Miał to być początek budowy kolejnego odcinka nowej trasy, wzdłuż południowej skarpy ul. Ludowego Wojska Polskiego w kierunku ul. Kujawskiej i w dalszej perspektywie na osiedle Błonie.

A co na ten temat pisała lokalna prasa „Dziennik Wieczorny” z dnia 9 września 1975 roku: *Dziś już bydgoski Zbożowy Rynek i przyległe do niego uliczki nie zapewniają szybkiego i bezkolizyjnego przejazdu samochodów w kierunku Wyżyny i Kapuścisk. Tworzą się tzw. „korki”, pociągające za sobą niepotrzebną stratę czasu. W Biurze Projektów Budownictwa Komunalnego w Bydgoszczy powstaje pod kierunkiem inż. Lecha Kufla projekt techniczny przebudowy tej części układu komunikacyjnego miasta. Koncepcja polega na połączeniu ronda 30-lecia (od autora - chodzi o rondo Jagiellonów) z projektowanym rondem przy ul. Kujawskiej (w okolicach stacji benzynowej). Innymi słowy będzie to dogodnie powiązanie śródmieścia z Wyżynami. Planuje się ponadto usprawnienia ruchu w stronę Błonia.*

Sercem całego tak pomyślanego układu stanie się Zbożowy Rynek. Będzie to węzeł z centralną wyspą o średnicy 40 metrów i sygnalizacją świetlną. Dla przechodniów wykonane zostanie podziemne przejście o wysokości 2,4 m pod jezdniami. Do budowy użyte zostaną monolityczne ściany żelbetowe i kamienna wykładzina, stropy tworzyć będą gipsowe prefabrykaty. Pod ziemią znajdą się kiosk ruchu, kiosk-kwiaciarnia, w-c, i inne obiekty pomocnicze. Z tunelu wyprowadzone zostaną wyjścia na przystanki tramwajowe i autobusowe.

Wszystkie ulice dochodzące do Zbożowego Rynku będą 2-jezdniowe z pasami zieleni w środku. Jedyne ul. Toruńska będzie jedno-jezdniowa, ale o szerokości 14 metrów. Przewiduje się poszerzenie ul. Bernardyńskiej i pozostałych. Pociągnie to za sobą m. in. wyburzenia na ul. Kujawskiej (do Ustronia) i całej strony wschodniej aż do arterii średnicowej (od autora – chodzi o ul. Wojska Polskiego).

Warto jeszcze odnotować kilka ciekawostek. Nad ciągiem komunikacyjnym wykonana zostanie wisząca kładka długości około 100 metrów, która połączy Wzgórze Wolności ze skarpą w okolicy ul. Traugutta. Nie wszystkie zejścia do tunelu prowadzić będą schodami. Zastosowany zostanie między innymi deptak o naturalnym spadku.

Aktualnie gotowe są założenia techniczno-ekonomiczne zaś projekt techniczny ukończony zostanie w I kwartale przyszłego roku. Realizacja zgodnie z uprzednimi ustaleniami miałaby się rozpocząć 1976 roku, a zakończyć w 1977 roku. Po zrealizowaniu tej inwestycji znacznie usprawni się przewóz pasażerów z Wyżyn i Kapuścisk do centrum. Główne linie tramwajowe

skierowane zostaną poprzez ulice Bernardyńską i Kujawską do arterii średnicowej. Dotychczasowa linia tramwajowa wzdłuż Brdy stanowić będzie jej uzupełnieniem. Przewidziano tam bowiem kursy jedynie tramwajów jednej linii.



Pętla tramwajowa „Magnuszewska”

W latach 1975÷84 na Wyżynach, zgodnie z „wizjonerskimi” planami miejskich władz, wybudowano kolejny odcinek torów o długości 4,1 km – od ul. Magnuszewskiej do ul. Kujawskiej. Sama rozpiętość dat wskazuje na to, że inwestycja miała duży okres przestoju. Budowę rozpoczęto od ułożenia torowiska o rozstawie szyn – 1435 mm, a ostatecznie zakończono z torowiskiem o prześwicie – 1000 mm. Według wcześniej opracowanych założeń, linia normalnotorowa miała biec dalej w kierunku Błonia, z odgałęzieniem wąskotorowym w ul. Kujawską, do centrum miasta. Pojawiła się też sugestia, aby na rondzie Kujawskim wybudować odgałęzienie do Portu Lotniczego.

Koncepcji z prowadzeniem tramwaju ul. Kujawską w dół, począwszy od 1970 roku było wiele, bo każdy z zespołów projektantów miał inną wizję. Wszystkich jednak przerażała stromizna pobocza z którą należało się zmierzyć. Jeden z ciekawszych pomysłów jak narodził się w połowie lat 70. było podniesienie ronda Bernardyńskiego o ponad 2 metry a ruch pojazdów na linii Toruńska – Wały Jagiellońskie skierować tunelem. Tramwaj na linii Bernardyńska – Kujawska miał biec góra. Taka koncepcja nie spodobała się ówczesnemu Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnego bo odcinała tramwajom drogę w kierunku Babiej Wsi. Inna z koncepcji projektantów przewidywała zjazd tramwaju od ul. Wojska Polskiego, łagodnie w wąwozie przez Wzgórze Wolności do ul. Toruńskiej w okolicy ul. Ustronie. Tu jednak stał na przeszkodzie Browar Bydgoski i 3 kamienice.

Ale zanim pierwszy tramwaj pojawił się 2 października 1984 r. na pętli „Karpacka” wywiązała się prawdziwa burza na temat komunikacji miejskiej w naszym mieście. W latach 1976 ÷ 1982 zorganizowano liczne konferencje i sympozja poświęcone rozwojowi sieci tramwajowej. Do tego doszła dyskusja czy należy budować torowiska normalnotorowe, czy też rozwijać sieć wąskotorową.



Pętla tramwajowa „Karpacka”

I tak 8 kwietnia 1976 r. w siedzibie NOT przy ul. Bolesława Rumińskiego 6 – z inicjatywy Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – odbyła się ogólnopolska konferencja, której tematem były „Zagadnienia rozwoju komunikacji miejskiej na terenie miasta Bydgoszczy”. Uczestniczyli w niej eksperci z Zarządu Głównego SITK z Warszawy, a także bydgoscy specjaliści, zajmujący się projektowaniem, badaniem i oceną przewozów pasażerskich. Głównym celem konferencji było określenie kierunków rozwoju miejskiej komunikacji. W dyskusji poruszono bieżące problemy bydgoskiej komunikacji i o zamierzeniach na przyszłość. Dyskutowano o konieczności zwiększenia dostaw pojemniejszego taboru, modernizacji trakcji oraz usprawnieniu łączności między pojazdami a dyspozytornią WPK. We wnioskach z narady odnotowano, że w przyszłości przewozy pasażerskie zapewnić może w Bydgoszczy szybki tabor poruszający się po szynach, w początkowym etapie — premetro.

Po konferencji „Dziennik Wieczorny” w numerze 81 z 9 kwietnia 1976 r. napisał: *Większość wygłoszonych referatów poświęcona była aktualnej sytuacji w bydgoskiej komunikacji. Układ tramwajowy jest już dziś przestarzały i nie dostosowany do potrzeb. W latach od 1976 do 1980 koniecznym stanie się wybudowanie nowych odcinków torowisk: od osiedla Wyżyny wzdłuż al. Ludowego Wojska Polskiego poprzez Wzgórze Wolności do ul. Kujawskiej, a następnie ul. Kujawską do Zbożowego Rynku (długość 2,5 km), od węzła Grunwaldzkiego wzdłuż ulicy: Kruszwickiej, Szubińskiej, Dzierżyńskiego do projektowanego przystanku*

kolejowego Bydgoszcz Błonie (długość 2,8 km), od ul. Kujawskiej wzdłuż al. Ludowego Wojska Polskiego poprzez Szwederowo do Szubińskiej (długość 2,4 km). Będzie to druga równoległa trakcja, łącząca zachód miasta ze wschodem. Przewiduje się ponadto wykonanie torowisk od Szpitalnej wzdłuż ul. Glinki do „Eltry II”, stworzenie torowisk wzdłuż ul. Grunwaldzkiej (od Wrocławskiej do ul. Kraszewskiego) długości 1,4 km — będzie to pierwszy etap realizacji linii tramwajowej do Osowej Góry, budowę torowisk wzdłuż ul. Marcinkowskiego (od ul. Dworcowej do ul. Czerwonej Armii) długości 0,6 km — wiąże się to z przewidywaną w latach 1976–1980 likwidacją mało sprawnych torowisk na Al. 1 Maja, ul. Chodkiewicza i ul. Dworcowej od Al. 1 Maja do ul. Marcinkowskiego.

W latach 1981–1985 konieczne stanie się wybudowanie dwóch linii tramwajowych: I — od pętli przy ul. Wyścigowej po północnej stronie ul. Fordońskiej — o długości 7 km, II — od pętli przy ul. Toruńskiej z przeprawą przez Brdę wzdłuż ul. Witebskiej — długości 8 km (obydwie do Fordonu). Osowa Góra otrzyma komunikację poprzez przedłużenie traktacji tramwajowej od ul. Kraszewskiego wzdłuż ul. Grunwaldzkiej. Realizacja tego pomysłu wiąże się z wykonaniem wiaduktu nad torami kolejowymi Bydgoszcz – Inowrocław oraz budową mostu nad kanałem. W latach 1981–1985 przewiduje się „spięcie” drogowe między ul. Fordońską i Toruńską w ul. Łęczycką.

Reasumując: do 1990 r. układ tramwajowy oparty zostanie na dwóch podstawowych osiach torowisk: Błonie – Fordon poprzez ulice: al. Ludowego Wojska Polskiego, Spokojną, Toruńską i Witebską oraz Osowa Góra – Fordon poprzez ulice: Grunwaldzką, Jagiellońską i Fordońską. Czynne będzie ponadto torowisko wzdłuż ul. Nakielskiej (od węzła Grunwaldzkiego do Wilczaku) wzdłuż ul. Dworcowej oraz ul. Szpitalnej.

Ponieważ docelowo przewozów nie można — jak wynika z prognoz — zabezpieczyć ani w oparciu o samochody osobowe, ani w oparciu o kolej — miasto musiało zastanowić się nad innymi rozwiązywaniem komunikacji. Na razie cały ciężar przejęły tramwaje i autobusy, ale za kilkanaście lat nie podolają one wymogom. Opracowano zatem 3 warianty szybkiej kolei miejskiej. O możliwości jej zastosowania w naszym mieście mówił wczoraj doc. dr Marian Rataj z Warszawy. Powiedział on, że Bydgoszcz jest centrum jednej z 9 aglomeracji, w których powstać ma szybka kolej miejska. Myśli tej sprzyja pasmowa zabudowa Bydgoszczy, a więc można w niej stworzyć komunikację szynową z przystankami co 700 do 1200 m i taborem poruszającym się z prędkością 35–40 km/h. Musi to być komunikacja wydzielona. Przy budowie należy wybrać trasę najbardziej zbliżoną do obszarów zwartych i zabudowanych, trasę poprowadzoną przez centrum. Doc. dr Marian Rataj opowiedział się za premetrem dla Bydgoszczy. Docelowo można ten system udoskonalić i z czasem przekształcić go w metro.

W marcu 1977 r. Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w oparciu o „Program Rozwoju Urządzeń Komunalnych w mieście Bydgoszczy do 1990 r.”, opracowało plan rozwoju układu komunikacyjnego o nazwie „Kompleksowe Studium Komunikacyjne w Bydgoszczy”. Program ten został przedstawiony 26 września 1977 r. na posiedzeniu Miejskiej Rady Narodowej, która go zatwierdziła w formie uchwały. Zapisano w nim etapowe przejście traktacji tramwajowej z toru wąskiego (1000 mm) na normalny (1435 mm) Trasa na górnym

tarasie miasta od „Zachemu” do Błonia miała posiadać rozstaw torów, powszechnie używany w Polsce. Program uwzględniał między innymi takie inwestycje tramwajowe jak:

— Do roku 1980: od zajezdni tramwajowej (Toruńska) przez Nowotoruńską, Kielecką, Chemiczną i al. LWP, poprzez osiedle Kapuściska, Wyżyny Wzgórze Wolności do ul. Kujawskiej;

— Do roku 1982: od ul. Kujawskiej wzdłuż ul. Solskiego i Pięknej przez Szwederowo na osiedle Błonie wraz z zejściem ul. Szubińską, przez pl. Poznański, Kruszwicką, Grunwaldzką do ul. Kraszewskiego;

— Do roku 1983: od ul. Toruńskiej, Kielecką mostem przez Brdę i dalej Akademicką do nowej dzielnicy Fordon wraz z rozbudową torowisk w tej dzielnicy;

— Do roku 1984: po byłym torowisku PKP (ul. Kamienna) od stacji Bydgoszcz Wschód do dworca głównego i Okola;

— Do roku 1988: od ul. Kraszewskiego do Osowej Góry;

— Do roku 1990: od al. 1 Maja (róg Artyleryjskiej) do Osielska.

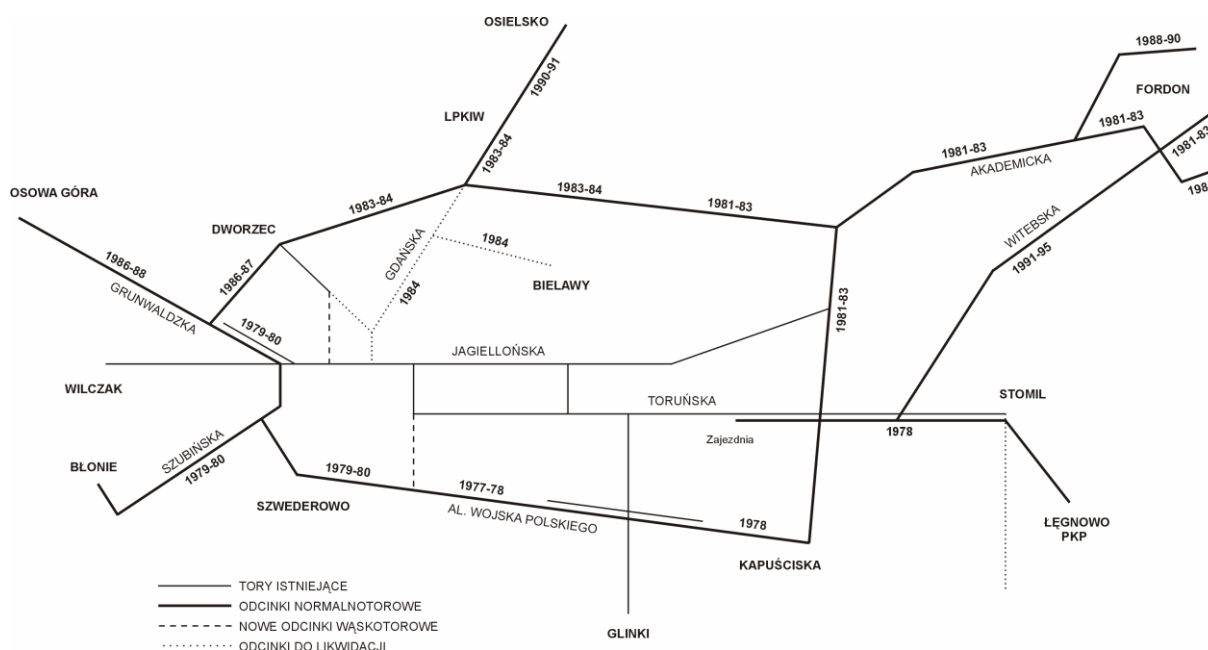
Niezależnie od w/w przedsięwzięć, dla zabezpieczenia prawidłowej eksploatacji zaplanowano budowę nowych torowisk wąskotorowych:

— W latach 1979–80 na ul. Marcinkowskiego;

— W latach 1980–81 na ul. Kujawskiej;

— W latach 1982-83 na ul. Ogińskiego.

Program z ekonomicznego i eksploatacyjnego punktu widzenia zawierał korzystne rozwiązania komunikacyjne, w szczególności dotyczące tramwajów. W programie uwzględniono Szybką Kolej Miejską do Fordonu oraz etapowe przejście trakcji tramwajowej z toru wąskiego na normalny. Przewidywał on sprawną i sukcesywną rozbudowę układu linii o normalnym prześwicie torów, przy jednoczesnym włączeniu wybudowanych odcinków do natychmiastowej eksploatacji.



Perspektywiczny układ komunikacji szynowej m. Bydgoszczy w roku 1990

Jak widać z umieszczonego powyżej schematu, układ linii tramwajowych w 1990 r. zakładał istnienie na kierunku wschód – zachód trzech, a nawet można powiedzieć, że czterech niezależnych nitek sieci. Dwie z nich na torze normalnym i dwie wąskotorowe, które miały etapowo przechodzić na tor – 1435 mm. Komunikacja autobusowa, zgodnie z założeniami, miała uzupełniać tramwaje, stanowiąc w rezultacie jedno z ogniw zintegrowanego systemu transportowego: kolej, tramwaje i autobusy. Ponadto program uwzględniał realizację niezbędnych inwestycji, takich jak: budowa dwóch zajezdni tramwajowych (na ul. Biedaszkowo i w Fordonie) i autobusowych, podstacji trakcyjnych oraz punktów ekspedycyjno-socjalnych. Realizację tej koncepcji rozpoczęto w 1978 r. na ul. Ludowego Wojska Polskiego i Szubińskiej, zaczynając od budowy torowiska o prześwicie 1435 mm.

Generalna koncepcja rozwiązania układu komunikacji zbiorowej zakładała rozbudowę układu torowego z obecnych 30,3 km do 67 km w 1990 r. oraz znaczną rozbudowę sieci autobusowej.

Oczywiście droga, od programu do jego realizacji jest zawsze długa. Rozwój miasta rodzi zawsze potrzeby sukcesywnej realizacji poszczególnych jego etapów i jest przede wszystkim zależna od zasobności kasy miejskiej.

Na przełomie lat 1980 ÷ 81 dyskusja o normalnym torze na południowej skarpie wciąż nie wygasła, a oliwy do ognia dołało Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego, które wyszło z argumentacją, że należy rozwijać trakcję wąskotorową. Fakt ten skłaniał władze do podjęcia decyzji doraźnych, albowiem miasto się rozwijało, a jego możliwości komunikacyjne z każdym dniem odstawały od społecznych oczekiwań i potrzeb. Dlatego Prezydent Miasta poprosił jeszcze o dwie ekspertyzy: jedną z Instytutu Kształtowania Środowiska w Warszawie

i drugą z Instytutu Budownictwa Lądowego ATR w Bydgoszczy. Dodatkowo 2 grudnia 1981 r. w bydgoskim ratuszu odbyła się konferencja, w której uczestniczyli naukowcy, kadra inżynierska, projektanci oraz przedstawiciele kierownictwa zakładów i placówek, zajmujących się tą problematyką. Wszyscy opowiedzieli się za podwojeniem długości trójki tramwajowej. Jednak najważniejszą kwestią był ostateczny wybór prześwitu torów. W dyskusji przeważał pogląd rozbudowania trójki „wąskiej”, co pozwalało na łatwiejsze, tańsze i szybsze spięcie układu posiadanych torowisk z aktualnie budowaną trasą na skarpie południowej. Wszystkie opinie stały się podstawą wystąpienia prezydenta podczas sesji MRN, która podjęła stanowisko co do ewentualnych korekt rozwoju komunikacji. Radni byli na ogół zgodni co do tego, że uchwalony poprzednio program załamał się w aktualnych warunkach społeczno-gospodarczych. Istniejące uwarunkowania nie tylko nie gwarantowały nadrobienia znacznych opóźnień, ale także uzyskania szybkich efektów.



Tory o prześwicie 1 435 mm na ul. Szubińskiej. Ze zbiorów St. Sitarka

Nowy, 1982 rok przyniósł istotne decyzję miejskich władz w sprawie tramwaju „normalnotorowego” o którym zrobiło się tak głośno w końcu grudnia 1981 roku. 18 stycznia władze biorąc pod uwagę zebrane opinie, zdecydowały na odcinku od ul. Magnuszewskiej do ul. Karpackiej przebudować istniejący tor o prześwicie 1435 mm na tor 1000 mm.

Jeszcze w styczniu tego samego roku Komunalne Przedsiębiorstwo Robót Drogowych rozpoczęło w ciągu ul. Al. Ludowego Wojska Polskiego pierwsze prace nad zwężeniem torów, co miało pozwolić na połączenie odcinka od ul. Magnuszewskiej do ul. Karpackiej

(gdzie właśnie rozpoczęła się budowa pętli). Wykonaniem nowego podtorza na wiadukcie nad jarem ul. Jana Pawła II zajęło się Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych. Prace ostatecznie zakończono w wrześniu 1984 roku.

Pierwotnie zakładano, że tramwaj na Wzgórzu Wolności miał się pojawić w grudniu 1983 r., ale z przyczyn obiektywnych pojechał tam dopiero w październiku następnego roku, w związku z czym w „Dzienniku Wieczornym” z 29 listopada 1983 r. ukazał się artykuł: *Betonowe poduszki na wiadukcie miały być gotowe w lipcu, rozjazdy — we wrześniu, tramwaj z „Zachemu” do pętli przy ul. Karpackiej miał pojechać w końcu tego roku.*

Tymczasem ekipy Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych zupełnie niedawno wzięły się za robotę na wiadukcie, rozkuwając betonowe podłoże szyn, przygotowane do szerokiego toru i zakładając nowe, już węższe. Prace posuwają się naprzód, ale przy takiej pogodzie, kiedy w każdej chwili spodziewać się można mrozu — trzeba ją przerwać, bo podczas mrozu spawanie jest niemożliwe.

Na pierwszą połowę grudnia zapowiedziane są dostawy rozjazdów — i na pętlę przy ul. Karpackiej i na połączenie starego torowiska z nowym (pętla „2”). Ale nawet jeżeli rozjazdy dotrą do Bydgoszczy — ich zamontowanie będzie możliwe dopiero wiosną, gdyż spawanie podczas mrozu... Bez większych komplikacji trwają na razie roboty ziemne na miejscu przyszłej pętli przy ul. Karpackiej. A zatem tramwaj przez Wzgórze Wolności na pewno nie pojedzie w tym roku. Termin umowny mówi teraz o końcu pierwszego półrocza 1984 roku. Obyśmy nie musieli pisać, że w czerwcu miał pojechać tramwaj, ale...

— *Nareszcie coś nam przybyło, a nie ubyło* — powiedział prezydent Andrzej Barkowski na przywitaniu gości i dokonał otwarcia linii tramwajowej (długości 2,3 km) na Wzgórze Wolności, co nastąpiło 2 października 1984 roku. Od tej chwili „dwójkę” skierowano wzdłuż al. Ludowego Wojska Polskiego do ronda Kujawskiego. Wprawdzie tego dnia nikt nie widział udekorowanych girlandami wagonów, ale odbyło się, a jakże, przecięcie wstęgi, czego dokonał osobiście wicewojewoda Tomasz Gliwa wespół z prezydentem miasta. Potem „dwójka” ruszyła w kierunku Wzgórza Wolności. Wśród pierwszych pasażerów znaleźli się wicewojewoda Ignacy Iwańcz, wiceprezydent Bydgoszczy Bogdan Pachura oraz liczna grupa dziennikarzy lokalnych mediów. Inauguracja wypadła bardzo dobrze, z jednym małym wyjątkiem. W czasie przejazdu tramwaju przez wiadukt, nad ul. Niziny, wytworzył się taki ogromny huk, który niósł się po całej okolicy. Przyczyną była odmienna technologia układania torów (wykorzystano tam konstrukcję dla torów o prześwicie 1435 mm). Hałas, mimo późniejszego ograniczenia szybkości, stał się od tej pory ciągłym utrapieniem mieszkańców Wyżyn i Wzgórza Wolności. Ta uciążliwość, która rano zrywała okolicznych mieszkańców na równe nogi, trwała aż do połowy 2005 r., kiedy to fatalny odcinek torów na wiadukcie doczekał się przebudowy.

Kolejny projekt na przebudowę układu komunikacyjnego w rejonie Zbożowego Rynku i przyległych ulic ujrzał światło dzienne w 1991 roku. Zakładał on (podobnie jak w połowie 70.) budowę dwupoziomowego skrzyżowania. To znaczy, jezdni z Wałów Jagiellońskich, w stronę ul. Toruńskiej miała „chować się” pod rondem Bernardyńskim, którego poziom od dolnego odcinka ul. Kujawskiej, aż do mostu na Brdzie, miał być podniesiony niemal o 2

metry. Samo rondo Bernardyńskie miało stracić funkcję ronda i stać się skrzyżowaniem. W planach była też likwidacja pętli przy ul. Wojska Polskiego i skierowanie tramwaju w dół, ulicą Kujawską. Sam koszt „tunelu” z dojazdami i murami oporowymi był gigantyczny i trudny do sfinansowania z kasy miejskiej. Projekt wymagał więc znacznego „odchudzenia”, przy czym miasto liczyło, że kosztowną inwestycję uda się — z uwagi na przebieg dróg krajowych nr 10 i 5 (Warszawa – Szczecin i Wrocław – Gdańsk) — zrealizować z funduszy wojewódzkich i centralnych. Niestety nic z tego nie wyszło.

Dotychczas opracowane koncepcję budowy linii tramwajowej wzdłuż ul. Kujawskiej, zakładały prowadzeniem trasy w osi ul. Kujawskiej, co wiązało się z koniecznością podniesienia poziomu Zbożowego Rynku o blisko 2 m, oraz budową wielopoziomowej estakady. Na to konto nawet zostały wyburzone wszystkie domy po wschodniej stronie ul. Kujawskiej i zbudowano dodatkowo dwa pasma jezdni na odcinku Toruńska – Ustronie. W 1995 r. ratusz obiecywał, że w budżecie miasta znajdują się pieniądze na prace projektowe ze skrzyżowaniem jednopoziomowym, aby następnie można było podjąć budowę. Projektanci z ZDMiKP przedstawili dwa inne (tańsze) rozwiązania. Pierwsze zakładało odgałęzienie torów w ul. Wojska Polskiego, na wysokości dawnych Zakładów Graficznych i doprowadzenie jej niewielkim jarem do ul. Toruńskiej. Drugi projekt zakładał odgałęzienie linii z końca pętli, wzdłuż pobocza ul. Kujawskiej, ze skretem w ul. Ustronie i połączenie z torowiskiem na ul. Toruńskiej. Trasę o długości 760 m miała przeciąć w dwóch miejscach (na górze i na dole) kładka dla pieszych. Każda z tych propozycji miała kosztować — wraz z niezbędnymi wyburzeniami — około 4–5 mln złotych i nie wymagała kosztownej i skomplikowanej przebudowy Zbożowego Rynku. ZDMiKP twierdził, że wystarczą dwa lata, by uporać się z tą inwestycją. Jednak żadna z tych koncepcji nie przypadła do gustu radnym, którzy uznali, że skoro wjazd do Browaru (którego zresztą dziś już nie ma) ma być zablokowany, a linia nie będzie łączyła się bezpośrednio z rondem Kujawskim, to po co wcześniej wyrzucono tyle pieniędzy na budowanie podziemnych przejść dla pieszych na rondzie Kujawskim. Ich zdaniem wysokość kosztów nie powinna być tu argumentem — należy wybrać wariant najlepszy i realizować go. Jeden z radnych stwierdził nawet (i to słusznie), że najwięcej kosztują nas wieloletnie, bezowocne dyskusje. Dlatego radni zażądali, aby drogowcy przedstawili im jeszcze raz analizę techniczną i ekonomiczną inwestycji. I zapadła cisza — odsunięcie na dalszy plan budowy tej trasy tłumaczono kłopotami natury technicznej i finansowej. W ten sposób tramwaj na ul. Kujawskiej po raz kolejny „odjechał” w siną dal.

W lutym 1996 r. Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej powrócił znów do tematu połączenia torami Wzgórza Wolności i Zbożowego Rynku, która czekała na realizację już od ponad dwudziestu pięciu lat. Według założeń miał być realizowany po zakończeniu budowy tramwaju do Fordonu.

Temat połączenia tramwajowego ronda Kujawskiego ze Zbożowym Rynkiem kolejny raz powrócił „na wokandę” – 11 lutego 2004 r. Radni tego dnia uchwalili budowę linii tramwajowej wzdłuż ul. Kujawskiej, którą wpisano do planów inwestycyjnych miasta. Zakładano, że budowa pochłonie 25 mln zł, a pieniądze będą pochodzić z kredytu. Według założeń projekt miał zostać opracowany w 2005 r., a tramwaj ze Wzgórza Wolności miał zjeżdżać już w roku 2007. Choć pomysł ułożenia torowiska wzdłuż ul. Kujawskiej miał wiele

lat, to nigdy nie było gotowej koncepcji układu drogowo-torowego, bowiem nigdy nie został wyznaczony konkretny termin realizacji. Drogowcy od zaraz zaczęli myśleć nad kilkoma wariantami położenia torów. Jeden z nich wskazywał, aby tory znalazły się na środkowym pasie rozdzielającym dwie jezdnie. Jak miała wyglądać ten fragment miasta możemy się dowiedzieć z artykułu Krzysztofa Aładowicza, który ukazał się w lokalnej Gazecie Wyborczej w dniu 6 listopada 2005 r. gdzie czytamy:

Dwupoziomowe skrzyżowanie na Zbożowym Rynku i tramwaj wzdłuż ul. Kujawskiej do ronda Kujawskiego - to założenia opracowanego projektu przebudowy tej części miasta. Prace mają ruszyć w 2007 roku.

Jest już gotowy szczegółowy plan prac, dzięki którym centrum miasta i rondo Kujawskie zepnie linia tramwajowa, a przy okazji przebudowane zostaną: rondo Bernardyńskie, Zbożowy Rynek i ul. Kujawska. Jak będzie wyglądała ta część miasta?

Projekt przewiduje budowę:

- 1. dwupoziomowego skrzyżowania na rondzie Bernardyńskim, gdzie jezdnie ul. Wały Jagiellońskie i Toruńskiej przechodziłyby w tunelu;*
- 2. drugiej nitki ul. Kujawskiej pomiędzy przebudowanym skrzyżowaniem a rondem Kujawskim linii tramwajowej pomiędzy nitkami ul. Kujawskiej;*
- 3. sygnalizacji świetlnej na rondach Kujawskim i Bernardyńskim;*
- 4. kładki dla pieszych nad ul. Kujawską;*

Projektanci przygotowali dwie wizje przebudowy ronda Bernardyńskiego. Jedna przedstawia budowę ronda nad tunelem, druga natomiast zakłada powstanie tzw. koniczynki po wschodniej części ul. Kujawskiej, która umożliwi zjazd z niej w ul. Toruńską i wjazd z ul. Wały Jagiellońskie w Bernardyńską. Zdaniem ekspertów powinien być jednak realizowany pierwszy wariant.

Dzięki takim rozwiązaniom ruch w tym miejscu zostałby znacznie ułatwiony, a samochody jadące w osi wschód-zachód nie musiałyby wjeżdżać na rondo, bo przejeżdżałyby pod nim. Kolejną wielką zaletą realizacji tej inwestycji, byłaby poprawa dojazdu komunikacją miejską na Wzgórze Wolności. Teraz tramwaje muszą objeżdżać kilka kilometrów, po zmianach pokonanie tego odcinka trwałoby nieco ponad dwie minuty.

Aby budowa mogła dojść do skutku, projektanci przewidują, że w okolicy będzie trzeba wyburzyć 52 budynki mieszkalne, usługowe i gospodarcze.

- Będziemy mieli zabezpieczone na wykupy terenów w budżetach na lata 2007 i 2008 łącznie 19 mln zł - zapowiada Ambroży Pawlewski, skarbnik miasta. - Łącznie zakładamy, że inwestycja będzie nas kosztowała ok. 69 mln zł. Z czego 22 mln zł będzie pochodziło od miasta, a resztę chcielibyśmy uzyskać z funduszy europejskich.

Prace mają rozpocząć się w 2007 roku, zakończą się pod koniec 2008.

Ale jak to było poprzednio inwestycja po raz kolejny utknęła w martwym punkcie.

Od 2 do 4 marca 2005 r. dwudziestu pięciu ankierów Pracowni Badań Społecznych z Sopotu odwiedziło 500 wylosowanych gospodarstw domowych. Respondentów pytano m.in. w jaki sposób dojeżdżają do centrum i jak przemieszczają się między dzielnicami, czy warto rozwijać komunikację tramwajową, jak oceniają system parkingowy i ceny biletów komunikacji miejskiej, czy są zadowoleni z kursowania tramwajów i autobusów oraz z poziomu usług przewoźnika, jakie mają oczekiwania co do komunikacji itp. Ankietowanym przedstawiono także różne koncepcje przebiegu tras i rozwiązań komunikacyjnych. Badania przeprowadzono też na przystankach. Równolegle wykonano pomiar „napętnienia” w środkach komunikacji miejskiej. Badania były elementem powstającego planu rozwoju transportu publicznego. Na podstawie uzyskanych odpowiedzi miał powstać najlepszy jego model, który mieli opracować niezależni analitycy. Ankieta miała pomóc w rozstrzygnięciu czy rozwijać (lub likwidować) komunikację tramwajową, jak rozwijać transport kolejowy na terenie miasta i jak prowadzić przebieg linii autobusowych.

Z ankiety wynikało, że mieszkańcy chcą rozwoju sieci tramwajowej, i że władze miasta na tym powinny skupić się w najbliższym czasie. Na podstawie tych badań krakowska firma International Management Services opracowała 50-stronicowy „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Bydgoszczy na lata 2005–2013” (tylko te miasta, które posiadały takie opracowania, mogły ubiegać się o dofinansowanie projektów z funduszy unijnych). Plan trafił do Bydgoszczy w maju 2005 r. i wytyczał najpilniejsze zadania oraz wyznaczał zasady ich realizacji w celu stworzenia sprawnego systemu komunikacji miejskiej.

W obszernym opracowaniu czytamy m.in., że główne zadania to: wybudowanie linii tramwajowych do Fordonu i do dworca PKP oraz budowę odcinka torów łączącego Zbożowy Rynek z rondem Kujawskim. Ta ostatnia inwestycja, zdaniem autorów, powinna być realizowana w pierwszej kolejności. Według projektu — do 2013 r. na rozwój komunikacji miasto miało wydać ponad 308 mln zł, z czego 212 mln to środki z Unii Europejskiej. Ostatecznie, po publicznej konsultacji, dokument trafił do radnych i został przez nich zatwierdzony – 16 listopada 2005 roku.

Latem 2012 r. w ratuszu rozpoczęły się dyskusje nad projektami, które miały być zgłaszane do kolejnego rozdania unijnej dotacji na lata 2014-20. Wśród wielu z nich zaplanowano rozbudowę linii do Fordonu, o kolejne odnogi w głąb osiedla oraz starego Fordonu, poprowadzenie tramwaju od ronda Kujawskiego wzdłuż ul. Kujawskiej, w dół, do ronda Bernardyńskiego, przebudowa ulicy Nakielskiej wraz z przedłużeniem linii tramwajowej do ul. Plażowej oraz zakup około 30 nowych składów tramwajów.

W lipcu 2013 roku opinia publiczna mogła poznać plany odnośnie budowy linii tramwajowej i przebudowy ulicy Kujawskiej. Inwestycja którą planowano rozpocząć już w 2015 r. miała zmienić nie do poznania cały układ drogowy w tym rejonie miasta. Swoim zasięgiem miała objąć nie tylko ul. Kujawską, ale również rondo Kujawskie, rondo

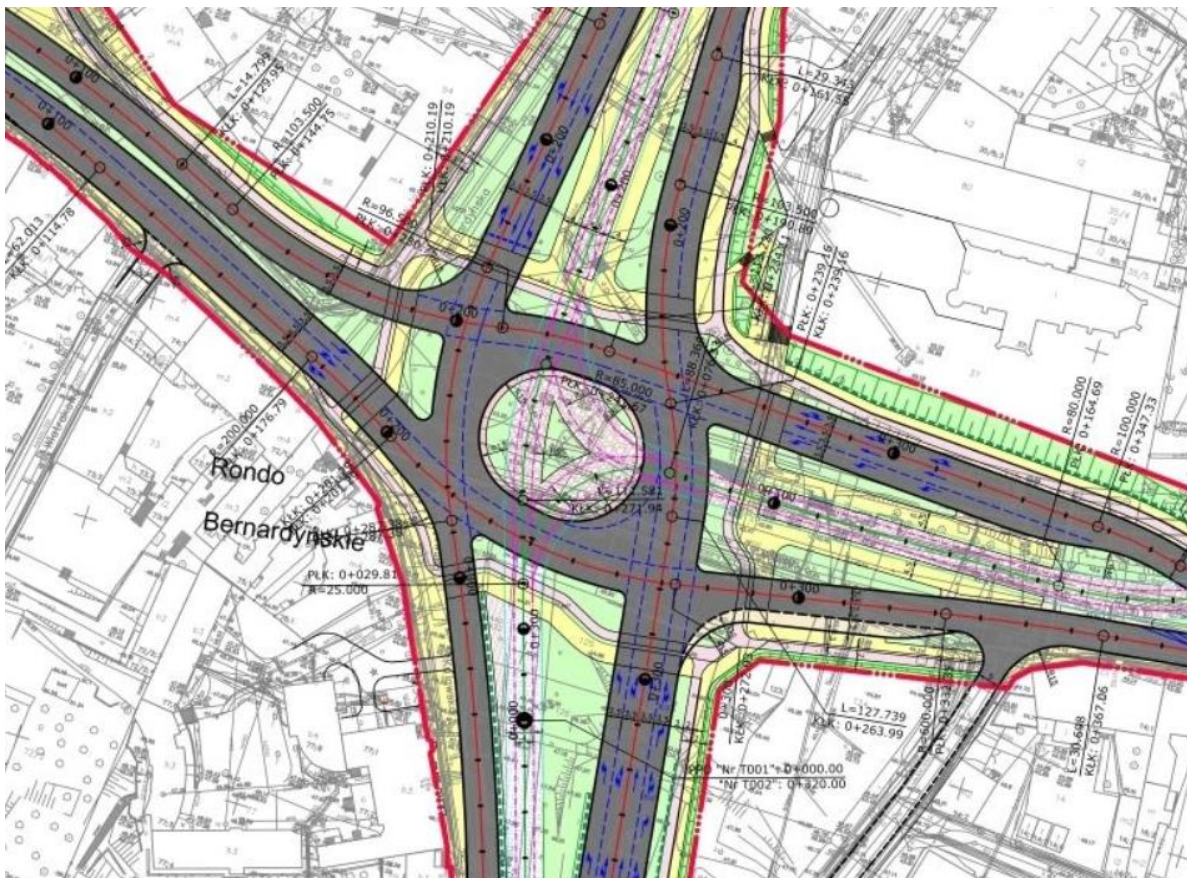
Bernardyńskie oraz krótkie odcinki wszystkich ulic do nich dochodzących. Miał to być ważny projekt, który pod względem finansowym można porównywać nawet z budową linii tramwajowej do dworca PKP. Ratusz mocno liczył na pieniądze z UE w nowym rozdaniu na lata 2014-20, nawet do 85 procent wszystkich kosztów. Głównym punktem tej inwestycji miała być budowa torowiska łączącego tory przy rondzie Kujawskim z rondem Bernardyńskim. Największym problemem tego przedsięwzięcia było nachylenie ulicy, którego kąt - w przypadku komunikacji szynowej – nie powinien być większy niż pięć procent. Tymczasem nachylenie Kujawskiej miejscami osiągało nawet sześć i więcej procent. Dlatego postanowiono obniżyć o ok. dwa metry całe rondo Kujawskie, do którego trzeba było oczywiście dostosować wszystkie ulice do niego dochodzące. Przebudowie wymagało też rondo Bernardyńskie które miało być poprzecznie nachylone z drobnym spadkiem w kierunku Brdy. Cały projekt uzupełniała przebudowa wlotów wszystkich ulic dochodzących do Kujawskiej oraz do obu rond. Dodatkowo modernizacja miała objąć końcówkę ulicy Długiej, a dokładnie odcinek odchodzący od Wałów Jagiellońskich w kierunku ul. Podwale. Wstępne koszty tej ważnej inwestycji wyliczono na ok. 100 mln złotych.



Widok na ul. Kujawską i rondo Bernardyńskie przed przebudową

W środę 12 marca 2014 r. poznańscy projektanci z firmy AQUA S.A. zaprezentowali mieszkańcom Bydgoszczy szczegółową koncepcję dotyczącą budowy linii tramwajowej na ul. Kujawskiej wraz z jej przebudową. Ta ważna inwestycja drogowa miała zmienić całkowity układ połączeń komunikacją miejską osiedli położonych na górnym tarasie z pozostałymi częściami Bydgoszczy. Warto wspomnieć, że do tej pory tramwaje mogły bowiem korzystać tylko z jednego wjazdu na południową skarpę miasta - przez ul. Perłową. A

oto niektóre szczegóły założeń projektu. W ramach inwestycji oprócz linii tramwajowej o długości 600 metrów zaplanowano przebudowane około 300 metrów torowiska wzdłuż ul. Wojska Polskiego, od Trasy Uniwersyteckiej do ronda Kujawskiego. Całkowicie zmienić miał się też układ ulicy Kujawskiej, na której miały powstać dwie wydzielone jezdnie. W kierunku ronda Bernardyńskiego zaprojektowano trzy pasy jezdni (w tym jeden buspas), w kierunku ronda Kujawskiego - dwa. Tramwaj ulicą Kujawską miał jechać specjalną, dwumetrową niecką. Była to konieczność, aby została zachowana bezpieczna pochyłość, z uwagi na spadek, który do tej pory był zbyt duży. W projekcie rondo Kujawskie zostało obniżone o ok. dwa metry w stosunku do obecnego poziomu. Z drugiej strony - od ronda Bernardyńskiego skarpa miała zostać nieco spłaszczona. W tym celu przewidziano wyburzenie czterech budynków na rondzie Bernardyńskim - dwóch po stronie północno-zachodniej i dwóch po południowo-wschodniej. Cała inwestycja została oszacowana na około 100 mln złotych, bez zakupu nowego taboru.







Harmonogram przebudowy ulicy Kujawskiej zakładał rozpoczęcia inwestycji w połowie 2015 r., a zakończenie w czerwcu 2017 roku. Zaraz po tym, kiedy projekt ujrzał światło dzienne, ruszyły konsultacje społeczne, a na wszelkie uwagi i wnioski projektanci i urzędnicy ratusza czekali do 31 marca 2014 roku. W wyznaczonym terminie wpłynęło ponad 100 różnych uwag. Ciekawe rozwiązanie złożyli miłośnicy komunikacji miejskiej. Zaproponowali mianowicie wybudowanie dwupoziomowego ronda Kujawskiego, w którym tramwaj miał się poruszać pod jezdnią. Ich zdaniem taki pomysł miał przynieść same korzyści. Między innymi uprościć sygnalizację świetlną i zmniejszyć liczbę punktów kolizyjnych, a co za tym idzie – podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Znacznie miał zostać przyspieszony ruch tramwajów i skupić wszystkie przystanki autobusowe i tramwajowe w jednym miejscu przesiadkowym – tuż przy wlocie z Wojska Polskiego. Do tego zaproponowali na dolnym poziomie wybudowania „tram-bus-pasów” na przelocie, z Wojska Polskiego w kierunku ulicy Solskiego. Jednak ich zdaniem najważniejszym punktem takiego rozwiązania miało być obniżenie dolnego poziomu ronda, nie o 2,5 metra, jak proponowali projektanci z firmy

AQUA S.A., lecz o 5 metrów, co miało jeszcze bardziej zmniejszyć kąt nachylenia, czyli spadek torowiska wzdłuż Kujawskiej. Niestety propozycja stowarzyszenia, którą poparło wielu bydgoszczan niosła za sobą znaczne zwiększenia kosztów inwestycji o ok. 50 mln zł., a miasto w planach zapisało tylko 100 mln złotych. Na zwiększenie kosztów inwestycji główny wpływ miało m.in. dodatkowa przebudowa infrastruktury podziemnej, budowa trzech wiaduktów oraz dodatkowych ścian oporowych, w których tramwaj miałby się zagłębić.

W lipcu 2014 r. ratusz ustalił priorytety dla dużych inwestycji komunikacyjnych jakie miały się znaleźć w perspektywie finansowej UE 2014 – 2020. Aż trzy projekty znalazły się na liście negocjacyjnej ratusza z Ministerstwem Rozwoju Regionalnego. Wszystkie bowiem miały szanse na unijne wsparcie. Każdy z nich oznaczał dużą i kosztowną inwestycję. Bliżej na ten temat napisał portal internetowy „Oficjalny Serwis Bydgoszczy”, który ukazują się pod auspicjami ratusza. W zamieszczonym w dniu 12 sierpnia materiale czytamy:

„Pół miliarda na tramwajowe inwestycje” – Miasto jest przygotowane do realizacji kolejnych dużych inwestycji w transport szynowy oraz zakupu 80 tramwajów. Ich koszt oszacowano na 675 mln złotych. Na nowe torowiska i remonty realizowane w latach 2011 – 15 też wydajemy pół miliarda złotych.

Kluczowym projektem zgłoszonym do finansowania z funduszy europejskich do 2022 roku jest połączenie ronda Kujawskiego z rondem Bernardyńskim. Obecnie kończą się prace nad projektem tego przedsięwzięcia. Poprzedziły go konsultacje z mieszkańcami. Budowa linii tramwajowej wzdłuż ul. Kujawskiej wraz z rozbudową układu drogowego na 600-metrowym odcinku pozwoli znacznie skrócić czas dojazdu na osiedla tzw. górnego tarasu Bydgoszczy oraz zapewnić tam alternatywny dojazd. Przedsięwzięcie ma być połączone z zakupem 50 tramwajów (100 wagonów przeliczeniowych) z 100% udziałem niskiej podłogi dla osób niepełnosprawnych. Jej szacowany koszt to 260 mln zł. Zadanie ma być połączone z przebudową pętli tramwajowej awaryjnej zlokalizowanej przy skrzyżowaniu ulic Wojska Polskiego – Magnuszewska. Po przebudowie wjazd na nią dostępny będzie z każdego kierunku oraz umożliwi regularną obsługę pasażerów. Na Wyżynach wyremontowane zostanie też torowisko na odcinku od Magnuszewskiej do Szarych Szeregów, a sam węzeł zostanie rozbudowany o dodatkowe relacje skrętne. Umożliwią one między innymi kierowanie tramwajów od strony ronda Kujawskiego na pętlę Glinki. Te dodatkowe projekty oszacowano na 25 mln zł. W sumie rozbudowa linii na górnym tarasie połączona z zakupem taboru powinna zamknąć się kwotą 285 mln zł.

Drugim zadaniem, które jest w trakcie opracowania, a dokumentacja projektowa zostanie zlecona do realizacji po zagwarantowaniu unijnych funduszy jest budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Solskiego, Pięknej, Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego i zakupem taboru. W ten sposób powstanie linia, która obsłuży dzielnice Szwederowo, Górzyskowo oraz część osiedla Błonie. Dodatkowo będzie to alternatywna trasa pozwalająca ominąć ul. Jagiellońską, która obecnie wykorzystywana jest przez siedem z ośmiu funkcjonujących obecnie linii tramwajowych. Inwestycja ma być połączona z zakupem 30 tramwajów (60 wagonów przeliczeniowych) z 100% udziałem niskiej podłogi dla osób niepełnosprawnych. Jej szacowany koszt to 290 mln zł.

Trzecią tramwajową inwestycją ma być budowa trasy łączącej ul. Fordońską z ul. Toruńską na wysokości wraz z rozbudową układu drogowego. Długość tego odcinka wyniesie około 600 metrów. Trasa pozwoli lepiej połączyć sieć tramwajową funkcjonującą na obu stronach rzeki Brdy. Koszt tej inwestycji wraz z przebudową węzła na ul. Perłowej szacowany jest na 100 mln zł.

- Inwestycje są zgodne z planem transportowym przygotowanym przez ekspertów w ubiegłym roku. Dzięki nim podróże komunikacją miejską mają stać się bardziej komfortowe, a czasy przejazdu pomiędzy kilkoma dzielnicami ulegną skróceniu. Zabiegamy teraz, by przy podziale środków z funduszy europejskich w perspektywie do 2020 roku nasze projekty były traktowane w sposób adekwatny do znaczenia Bydgoszczy oraz liczby mieszkańców – podkreśla prezydent Bydgoszczy, Rafał Bruski.

Oprócz inwestycji polegających na budowie nowych torowisk przygotowany jest także szereg remontów. Zaplanowano między innymi drugi etap odnowy torowiska na ul. Chodkiewicza pomiędzy ulicami Sułkowskiego oraz Wyszyńskiego. Koszt tego zadania oszacowano na 20 mln zł. Kontynuowane mają być prace przy przebudowie odcinków linii „Brda” (ulice Toruńska i Spadzista). Na wymianę ponad 6,5 kilometrów toru pojedynczego koniecznych będzie około 60 mln złotych.

Inwestycjom w infrastrukturę torową towarzyszyć ma także remont jeżdżących obecnie wagonów. Do 2020 roku Miejskie Zakłady Komunikacyjne zamierzają wyremontować około 40 wagonów. Jednak rzeczywisty zakres remontów uzależniony będzie od liczby zakupionych w ramach Regionalnego-Programu Operacyjnego nowych wozów tramwajowych.

W ostatnich latach realizowano również wiele innych projektów tramwajowych. W 2011 roku wyremontowano fragment ul. Gdańskiej od Śniadeckich do Mickiewicza wraz z torowiskiem. Odnowa tego odcinka kosztowała 6,8 mln zł.

W 2012 roku oddano do użytku nową linię tramwajową do dworca kolejowego wraz z nową pętlą przy ul. Rycerskiej. Dzięki niemu po ponad 20 latach przerwy sieć tramwajowa ponownie zyskała połączenie z najważniejszym węzłem kolejowym. Inwestycja kosztowała 82 mln zł. W 2012 roku przebudowano także część torowiska na ul. Toruńskiej (Filmowa-Kazimierza Wielkiego) co kosztowało 2,3 mln zł. Zmodernizowano mosty Solidarności w ciągu ul. Marszałka Focha

W 2013 roku przebudowano najważniejszą część ulicy Chodkiewicza wraz z torowiskiem pomiędzy Gdańską i Sułkowskiego. Modernizacja kosztowała 17 mln złotych. Wcześniej wyremontowano kosztem 4,3 mln zł torowisko na Gdańskiej na odcinku od Mickiewicza do Chodkiewicza. W tym roku będzie to zadanie kontynuowane na odcinku Chodkiewicza-Kamienna. W ubiegłym roku kosztem 4 mln złotych udało się także wymienić rozjazdy na węźle „Klaryski” i torowisko pomiędzy placem Teatralnym oraz rondem Jagiellonów. Wraz z budową trasy Uniwersyteckiej przebudowano natomiast fragment torów w rejonie Babiej Wsi. Te prace kosztowały 3,2 mln zł.

Obecnie trwa budowa linii tramwajowej do Fordonu. To największy projekt dotyczący budowy pojedynczej trasy w Polsce. Koszt 10-kilometrowego dwutorowego torowiska do 70-tysięcznej dzielnicy szacowany jest na 418 mln zł. Z tego 293 mln to prace budowlane a resztę przeznaczono na zakup 14 pojazdów niskopodłogowych. Finisz prac zaplanowano na listopad 2015 roku.

Pierwszy krok, aby te zamierzenia się ziściły uczyniony został w piątek 8 lipca 2016 roku. Tego dnia ratusz złożył wniosek o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Uzyskanie tego dokumentu miało dać zielone światło na ogłoszenie przetargu budowlanego i zgody na przejęcie przez miasto nieruchomości, na których inwestycja miała być realizowana. Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej występując w imieniu miasta o zezwolenie, uzyskał również decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Ostatecznie gotowy i zatwierdzony projekt rozbudowy ul. Kujawskiej zakładał między innymi budowę nowego torowiska tramwajowego i drugiej jezdni na odcinku od ronda Kujawskiego do ronda Bernardyńskiego. Północną pierzeję Zbożowego Rynku oraz na początkowym odcinku ul. Toruńskiej (Kujawska-Ustronie) należało wyburzyć. Zaplanowano też modernizację obu rond oraz dróg dojazdowych. Ulica Bernardyńska przebudowana miała zostać na odcinku od ronda Bernardyńskiego do mostu. Po stronie wschodniej zaplanowano układ ścieżek i chodników połączony z traktami spacerowo-rowerowymi położonymi na nabrzeżu Brdy.

Ciąg Wały Jagiellońskie – Toruńska został zaprojektowany do dwóch jezdni, od ul. Długiej do ul. Babia Wieś. Rondo Kujawskie ze względu na konieczność zmniejszenia pochylenia linii tramwajowej obniżone o 2,5 metra. Linia tramwajowa pomiędzy dwiema jezdniami ul. Kujawskiej też miała na znacznym odcinku zostać obniżona poniżej poziomu jezdni. Takie rozwiązanie wymagało budowy murów oporowych. Na jezdni wschodniej ul. Kujawskiej zaprojektowano wydzielony bus pas dla autobusów.

Warto też wspomnieć, że w projekcie budowlanym uwzględniono niektóre sugestie jakie padły w trakcie konsultacji społecznych. I tak zgodnie z uwagami mieszkańców na ul. Bernardyńskiej przed rondem Bernardyńskim wyznaczony został przystanek który miał umożliwić zatrzymanie się komunikacji miejskiej i bezpieczne włączanie się do ruchu. Uwzględniony został wniosek dotyczący zachowania możliwości wyjazdu z ul. Ustronie na Kujawską (relacja prawoskrętna). Zachowane zostały też zgodnie z uwagami mieszkańców przejście dla pieszych na ul. Wojska Polskiego na wysokości ul. Sokolej. By zapewnić poprawę bezpieczeństwa w tym rejonie jezdnia w kierunku ronda Kujawskiego została zawężona do 2 pasów ruchu. Pozwoliło to zgodnie z uwagami rowerzystów wytyczyć ścieżkę rowerową w sąsiedztwie kościoła. W zakres inwestycji włączono także działkę pomiędzy dwiema jezdniami ul. Kujawskiej, gdzie były usadowione cztery budynki komunalne. Ich zły stan techniczny oraz bezpośrednia bliskość jezdni przemawiały właśnie za takim rozwiązaniem. Na wniosek bydgoszczan droga rowerowa została też zaprojektowana po zachodniej stronie ul. Kujawskiej. Jednak ze względu na trudne warunki terenowe, jej pochylenie podłużne przekracza 6%. Projekt uwzględniał też rekompensujące nasadzenia

drzew i krzewów. Na ul. Kujawskiej słupy podtrzymujące trakcję otrzymały swoją stylistyką uwzględniać historyczny charakter tej części Bydgoszczy. Na wniosek rowerzystów wytyczony został także kontrapas na południowej jezdni placu Kościeleckich co miało umożliwić połączenie obszaru Starego Miasta z nowymi ścieżkami rowerowymi. Drogi rowerowa została oddzielona od chodnika opaską kamienną, a tam gdzie było to możliwe pasem zieleni (rozwiązanie przyjęte w standardach rowerowych). Projekt uwzględnił także ruch rowerowy od strony ul. Wiatrakowej, na której miał powstać kontrapas. Również wprowadzone zostały przebiegi dróg rowerowych w sąsiedztwie skrzyżowań z drogami podporządkowanymi. Zaprojektowany został też chodnik łączący zatokę na Wałach Jagiellońskich (w kierunku placu Poznańskiego) z ulicą Długą.

Eksperti na wniosek mieszkańców analizowali też możliwość rozbudowy ronda Kujawskiego jako węzła dwupoziomowego. Ostatecznie uznali, że koszty tej inwestycja byłyby niewspółmiernie wyższe od zakładanych korzyści. Takie rozwiązanie wymagałoby przebudowy całego uzbrojenia podziemnego w obrębie węzła w znacznie większym zakresie niż w obecnym projekcie. Ponadto wymagało to konieczność budowy trzech wiaduktów oraz zapewnienia komunikacji pionowej pomiędzy dwoma poziomami ronda. Z wstępnych wyliczeń wynikało, że koszt inwestycji zwiększyłby się o ponad 100 milionów złotych.

Zielone światło do realizacji tej inwestycji dał ZRID, które miasto otrzymało – 19 kwietnia 2017 roku. Z tej okazji na zwołanej konferencji prasowej Prezydent Miasta – Rafał Bruski tak komentował: *To już trzecia duża inwestycja, którą przygotowaliśmy do realizacji w oparciu o środki unijne. Wraz z rozbudową ul. Grunwaldzkiej oraz budową II etapu Trasy Uniwersyteckiej zdecydowanie ułatwi to poruszanie się po mieście. Uruchomienie tych zadań pokazuje, że dobrze przygotowaliśmy się do pozyskiwania funduszy zewnętrznych. Kolejnym będzie budowa nowych mostów na Brdzie pomiędzy ul. Fordońską i Toruńską. Dzięki nowemu torowisku na Kujawskiej oraz buspasowi na pewno skróci się czas dojazdu do centrum z osiedli tak zwanego górnego tarasu. Podpisaliśmy już kontrakt z PESA (23.03.17) na dostawę nowoczesnego taboru do obsługi tej trasy (21 wagonów). Oznacza to, że jednocześnie poprawimy komfort korzystania z komunikacji miejskiej – podkreśla prezydent Bydgoszczy, Rafał Bruski. Rozbudowa ul. Kujawskiej będzie największym projektem realizowanym w Bydgoszczy w najbliższych latach. Wartość zadania wraz z zakupem niskopodłogowych tramwajów szacowana jest na 277 mln zł. Warto podkreślić, że dokumentacja projektowa została w całości sfinansowana przez inwestora zewnętrznego, który przy rondzie Kujawskim wzniosł centrum usługowo-handlowe. Inwestycja zakłada między innymi budowę nowego torowiska tramwajowego i drugiej jezdni na odcinku od ronda Kujawskiego do ronda Bernardyńskiego. Konieczna jest także modernizacja obu rond oraz dróg dojazdowych. Ulica Bernardyńska przebudowana zostanie od ronda Bernardyńskiego do mostu. Po stronie wschodniej posiadać będzie układ ścieżek i chodników połączony z traktami spacerowo-rowerowymi położonymi na nabrzeżu Brdy. Od strony zachodniej trakty zostaną przebudowane do placu Kościeleckich.*

Ciąg Wały Jagiellońskie –Toruńska będzie rozbudowany do dwóch jezdni od ul. Długiej do ul. Babia Wieś. Rondo Kujawskie ze względu na konieczność zmniejszenia pochylenia linii tramwajowej musi zostać obniżone. Linia tramwajowa pomiędzy dwiema jezdniami ul.

Kujawskiej również będzie na znacznym odcinku znajdowała się poniżej poziomu jezdni. Będzie to wymagało budowy murów oporowych. Na jezdni wschodniej ul. Kujawskiej wydzielony zostanie również buspas.

Wszystkie rozwiązania dostosowane będą do osób niepełnosprawnych, co oznacza m.in. budowę pochylni dla wózków czy wyposażenie sygnalizacji drogowej w sygnalizatory dźwiękowe, wbudowanie elementów ryflowanych ułatwiających orientację osobom niepełnosprawnym.

Z ronda Kujawskiego torowisko zostanie od razu wyprowadzone na fragmencie ul. Solskiego. Ułatwi to w przyszłości dalszą rozbudowę linii tramwajowych, a do tego czasu odcinek ten ma pełnić funkcję toru odstawczego. Zlikwidowana zostanie natomiast pętla przy ul. Karpackiej, ponieważ jej dalsze istnienie jest niemożliwe między innymi z uwagi na konieczność obniżenia ronda. W ramach innego zadania zaplanowano jednak rozbudowę pętli przy ul. Magnuszewskiej oraz przebudowę torowiska pomiędzy ul. Magnuszewską, a węzłem Wojska Polskiego – Belzy – Szpitalna – Szarych Szeregów (wraz z węzłem). Przetarg na prace budowlane zostanie ogłoszony na przełomie czerwca i lipca. Zakończenie wszystkich robót planowane jest w 2019 roku.



- *Inwestycja w liczbach:
Szacowana wartość zadania z zakupem taboru – 277 mln zł
Kwota dofinansowania ze środków unijnych – 168 mln zł*

Liczba nowych tramwajów – 15 szt.

Liczba pasów ruchu – 5 (2 w górę, 3 w dół w tym buspas)

Długość rozbudowywanych odcinków dróg – około 2 km

29 lipca 2017 r. został zrobiony znów ważny krok. Tego dnia władze Bydgoszczy wysłały do UPUE celem opublikowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej (Dz.U.U.E.) ogłoszenie o przetargu pn. „Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kujawskiej na odcinku od ronda Kujawskiego do ronda Bernardyńskiego wraz z rozbudową układu drogowego”. Ogłoszenie ukazało się 9 sierpnia 2017 r. Termin składania ofert został określony na 14 września 2017 r. godz. 14.00.

I kolejny krok, który przybliżył miasto do realizacji tej inwestycji nastąpił w dniu 3 sierpnia 2017 roku. Wówczas to władze miasta podpisały w Warszawie, w Centrum Unijnych Projektów Transportowych umowę na dofinansowanie tej inwestycji wartą 168 mln złotych. Trzeba wspomnieć, że Bydgoszcz zapewniło sobie wsparcie tego przedsięwzięcia w trybie pozakonkursowym, przyjmując strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

W podzielonym na dwa etapy przetargu wystartowało łącznie 10 firm, w tym 3 konsorcja. Ostatecznie oferty zdecydowało się przedstawić tylko trzy podmioty. Wyceniły one wartość zadania na kwotę od 167 do prawie 230 mln złotych. Decyzja, kogo wybrać uzależniona była od kilku czynników. W pierwszej kolejności została zweryfikowana sytuacja ekonomiczna oraz potencjał techniczny podmiotów zainteresowanych zamówieniem. W drugim etapie przetargu wpływ na wybór najkorzystniejszej oferty miała cena (w 60 proc.), okres udzielonej gwarancji (w 30 proc.) oraz terminu wykonania robót budowlanych (w 10 proc.).

Jesienią 2017 r. rozpoczęła się wycinka ostatnich krzaków i drzew, tym samym przystąpiono do oczyszczenia terenu przeznaczonego do rozbudowy ulicy Kujawskiej. Tymczasem Administracja Domów Mieszkalnych tego roku wyburzyła kilka starych kamienic przy ul. Kujawskiej. Były to budynki oznaczone numerami: 18, 30 oraz 40. Roboty rozbiórkowe wraz z wykonaniem odpowiedniej dokumentacji geodezyjnej kosztowało ok. 190 tys. złotych. W planach przygotowano kolejne budynki do wyburzenia po wykwaterowaniu lokatorów m.in. przy Zbożowym Rynku 3 oraz tych pustostanów przy ul. Kujawskiej: 53, 55, 61 oraz Toruńskiej 6. Rozpisano przetarg i czekali na wyłonienie wykonawcy.

Przetarg na jedną z najważniejszych inwestycji drogowych w mieście został rozstrzygnięty w dniu 19 lipca 2018 roku. Najkorzystniejszą ofertę złożyło konsorcjum utworzone przez bydgoską firmę „Gotowski”, które wartość prac wyceniło na 167 mln zł i zadeklarowało realizację robót w ciągu 2 lat od podpisania umowy. Ważne oferty z takim samym czasem realizacji i gwarancji, ale z wyższą ceną złożyły również firmy: Kobyłarnia S.A. (171 mln zł) oraz Trakcja PRKiI (230 mln zł). Z tym podmiotami również zostały zawarte umowy ramowe.

Umowę ramową na rozbudowę ul. Kujawskiej, po szczegółowej kontroli Urzędu Zamówień Publicznych podpisano w dniu 29 listopada 2018 roku. Zwycięskie konsorcjum to firmy: Gotowski – Budownictwo Komunikacyjne i Przemysłowe (Bydgoszcz), Przedsiębiorstwo

Budownictwa Drogowo-Inżynieryjne (Toruń) oraz Przedsiębiorstwem Inżynieryjnych Robót Kolejowych TOR-KRAK (Kraków). Kwota za zrealizowanie prac wynosiła dokładnie 167 mln, 440 tysięcy, 441 złotych i 18 groszy, a termin realizacji, od podpisania umowy, określono na 2 lata. Na zwołanej konferencji prasowej wykonawca bardzo precyzyjnie podał zakres przedmiotowych prac i metry oraz liczby użytych materiałów.

- Położymy około 2 tys. metrów bieżącego torowiska klasycznego, oraz 2,5 km torowiska pojedynczego z podporami elastycznymi i wygłuszającymi zapewniającymi komfort jazdy. Inwestycja obejmuje również wykonanie dwóch węzłów rozjazdowych, postawienie około 80 słupów trakcyjnych i budowy na całym odcinku sieci trakcyjnej, a także przebudowę podstacji zasilającej nr 5 przy ul. Floriana 18. Inwestycja po zakończeniu wszystkich prac miała zostać objęta 8-letnią gwarancją. Tak komentował prezes Tor-Kraku Wiesław Niedziela.