**Toruńskie autobusy**

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

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

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

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

nr 10 Plac Rapackiego Glinki,

nr 11 Grudziądzka Czerniewice,

nr 12 Plac Rapackiego Rudak.

Rozwojowi komunikacji autobusowej nie sprzyjał stan tras komunikacyjnych. Brakowało tras przelotowych i bezkolizyjnych skrzyżowań. Większość ulic była wąska i nie pozwalała na przejazdy autobusów.

Lata 1945-1960 to pasmo ciągłych inwestycji, remontów, napraw i przeprowadzanych zmian technicznych. Kolejne lata to stopniowy rozwój komunikacji miejskiej zarówno autobusowej, jak i tramwajowej. Przyczynia się do tego rozwój miasta i w związku z tym zwiększenie zapotrzebowania na przewozy. W ślad za tym następuje zwiększenie taboru i linii. W latach 60-ytch pasażerów przewoziły autobusy marki San (różne typy) i Jelcz.

Do połowy lat 70. liczba linii wzrosła do ośmiu, otrzymując kolejno numerację:

nr 13 Czerniewice - Osiedle Młodych, nr 14 Chrobrego - Okólna, nr 15 Okrężna - Rubinkowo, nr 16 Wrzosy (Bielany) - Rubinkowo I i II, nr 17 Okrężna - Zjednoczenia.

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

Na dynamikę rozwoju komunikacji autobusowej znaczny wpływ miała także zwiększająca się liczba dróg i osiedli, a zwłaszcza rozbudowa Rubinkowa.

Uruchomiono kolejne linie:

nr 18 Reja - Towimor, nr 19 Plac - Teatralny Rubinkowo I i II, nr 20 Metalzbyt - Rubinkowo I i II, nr 21 Rubinkowo II - Elektrociepłownia, nr 22 osiedle Na Skarpie - Dworzec Główny, nr 23 Plac Św. Katarzyny - Złotoria, nr 24 Dworzec Wschodni - Grębocin, nr 24 bis Dworzec Wschodni - Papowo, nr 25 Dworzec Wschodni - Rogówko,

oraz linie nocne:

nr 31 Kluczyki - Rubinkowo II, nr 32 Okrężna - osiedle Na Skarpie, nr 33 Wrzosy I - Dworzec Główny,

Wraz ze wzrostem liczby linii autobusowych wzrastała liczba pasażerów, w wyniku czego w 1977 roku odnotowano ponad 50% udział przewozów autobusowych w całości przewozów. Jednocześnie nastąpiło zwiększenie liczby autobusów. W 1976 roku na ulicach Torunia pojawiły się autobusy marki Autosan (9-35), a dwa lata później pierwsze egzemplarze Jelczy na licencji Berlieta - typ PR 110.

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

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

W roku 2003 zakupiono pierwsze 3 autobusy marki MAN NL 283, w 2004 kolejne cztery i w 2005 - 8 sztuk.

Aby usprawnić informację pasażerską od roku 1997 autobusy wyposażone są w duże czytelne tablice informujące nie tylko o numerze linii i kierunku, w którym jedzie autobus, ale również (na tablicy wewnątrz pojazdu) o trasie przejazdu oraz o obecnym i następnym przystanku.

Od roku 2004 w celu zwiększenia bezpieczeństwa w autobusach montuje się system monitoringu, a od roku 2005 pojawiły się pierwsze audiowizualne zestawy wyświetlające pasażerom spoty reklamowe oraz istotne informacje.

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

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

Po przekształceniu w 2012 r. miejskiego zakładu w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością nastąpił dalszy rozwój taboru autobusowego. W 2015 r. na ulicach Torunia pojawił się pierwszy autobus o napędzie hybrydowym. Był to pojazd marki Solaris, posiadający 31 miejsc siedzących i 59 stojących. Wówczas z dużym zainteresowaniem przyjęto deklarację producenta, iż wysokoprężny silnik spalinowy i elektryczny pozwala na zredukowanie zużycia paliwa o 30%.

W 2018 r. codziennie ponad 120 autobusami MZK obsługiwano 38 linii autobusowych i 3 nocne, o łącznej długości blisko 500 km. W tym samym roku dokonano również największego w historii przedsiębiorstwa zakupu nowych autobusów: 21 Solarisów z silnikiem wysokoprężnym oraz 14 MAN-ów z napędem hybrydowym. Wówczas stan posiadania zwiększył się do 163 wozów: 48 Jelczy, 38 MAN-ów, 65 Solarisów oraz 5 Ursusów.

W ramach realizacji projektu „Przebudowa układu torowo- drogowego w ul. Wały gen. Sikorskiego i al. Jana Pawła II wraz z budową pasa tramwajowo-autobusowego w Toruniu- BiT-City II” – w lutym 2021 uruchomiono węzeł przesiadkowy w alei św. Jana Pawła II, integrujący transport autobusowy z tramwajowym. Pasażerowie mogą zmieniać środki transportu publicznego w ramach jednej platformy przesiadkowej, odpowiadającej nowoczesnym standardom urządzeń dla obsługi pasażerów. Miasto za pośrednictwem MZK kupiło także osiem nowych autobusów marki Solaris. Są wygodne, bezpieczne, niskopodłogowe, klimatyzowane.

W 2021 r. zakończyła się też budowa nowej stacji transformatorowej na terenie zajezdni autobusowej MZK przy ul. Legionów. Służy ona do zasilania zajezdni, ładowarek autobusów elektrycznych oraz sieci trakcyjnej nowo budowanej linii tramwajowej do tzw. osiedla Jar.

Rok 2022 r. to kolejny przełom w komunikacji autobusowej – w ramach projektu BiT\_City II do Torunia trafiło pierwszych sześć autobusów elektrycznych marki Solaris, wraz z infrastrukturą do ich ładowania. Ponadto tabor wzbogacił się również o cztery pojazdy na olej napędowy, z silnikami spełniającymi najwyższe normy EURO 6.

Nowe autobusy pozwoliły na wycofanie z użytku ostatnich wysłużonych Jelczy. Pożegnanie starej epoki i powitanie nowej uświetniono 11 czerwca 2022 r. imprezą Jelczem pod prąd, w ramach której odbyła się parada starych i nowych autobusów, rodzinny festyn na Błoniach Nadwiślańskich. Wycofane z użytku Jelcze miasto postanowiło przekazać do ogarniętej wojną Ukrainy, do naszego partnerskiego miasta Łucka. Przekazanie nastąpiło 14 września 2022 r.