

Komunikacja miejska w Łodzi i okolicach



AKTUALNOŚCI

www.kmlodz.friko.pl

8.05.2010 (44)

T 100 lecie linii tramwajowych do Aleksandrowa i Rudy



W tym roku przypadło 100 lecie uruchomienia tramwajów podmiejskich do Aleksandrowa Łódzkiego i Rudy Pabianickiej. Dziś Ruda Pabianicka jest częścią Łodzi, a tramwaje do obydwu tych miejsc już nie docierają.

Obydwie linie rozpoczęły kursowanie w lutym 1910 roku. Poniżej zamieszczone jest krótkie kalendarium obydwu linii.

Linia do Rudy Pabianickiej

1910 Uruchomienie odnogi od linii pabianickiej o długości 1,8 km do Rudy Pabianickiej;

1916 Linia do Rudy staje się fragmentem linii tuszyńskiej, wskutek dobudowy nowego odcinka sieci Elektrycznych Łódzkich Wąskotorowych Kolei Dojazdowych;

1945 Upaństwowienie linii, przekazanie pod zarząd Polskim Kolejom Państwowym;

1948 Podporządkowanie linii Miejskiemu Zakładowi Komunikacyjnemu w Łodzi. Oznaczenie linii jako 41;

1956 Oznaczenie linii do Tuszyńska jako nr 42;

1960 Uruchomienie linii 42bis do Rzgowa

1962 Otwarcie pętli tramwajowej przy ul. Popioły. Dotarła tutaj pierwsza linia miejska - nr 26;

1978 Likwidacja linii do Tuszyńska a zarazem linii 42bis, skrócenie linii 42 do Rzgowa;

1991 Zawieszenie kursowania tramwajów linii 42 do Rzgowa.

1993 Likwidacja linii tramwajowej do Rzgowa - sieć tramwajowa zostaje skrócona do pętli przy ul. Skrajnej. Linia tramwajowa ponownie dociera tylko do Rudy Pabianickiej, jej przebieg jest jednak nieco dłuższy, niż pierwotnie w 1910 roku.

Kursują tu linie: nr 18 kończąca trasę na pętli Popioły, oraz 26 kończąca trasę na pętli Skrajna;

1995 Likwidacja linii tramwajowej nr 26 - od zawsze związanej z Rudą Pabianicką od chwili pojawienia się tam tramwajów miejskich. Skierowanie do pętli Skrajna linii tramwajowej 27.

1996 Zamknięcie ruchu tramwajowego na ul. Rudzkiej - likwidacja linii.

Linia do Aleksandrowa Łódzkiego

1910 Pierwszy tramwaj do Aleksandrowa. Trasa rozpoczynała się pomiędzy Placem Kościelnym a Bałuckim Rynkiem a kończyła na Rynku w Aleksandrowie;

1911 Przeniesienie krańca łódzkiego na ul. Zgierską 11;

1925 Oddanie do użytku dworca tramwajowego na

Bałuckim Rynku.

1928 Ułożenie drugiego toru do przystanku Kochanówka;

1940 – 44 Tramwaje zawracają na Placu Wolności, w związku z istnieniem getta żydowskiego;

1945 Upaństwowienie linii i przekazanie jej pod zarząd Polskim Kolejom Państwowym;

1948 Podporządkowanie linii Miejskiemu Zakładowi Komunikacyjnemu w Łodzi. Linia otrzymuje numer 43.

1951 Oddanie do użytku dworca przy ul. Północnej. Długość linii wzrosła do 12,3 km.

1956 Oznaczenie linii numerem 44.

lata 60-te Rozdzielono linię na dwie części. Jako że przecinała ona torowisko kolejowe linii kaliskiej (dziś Zgierz - Łódź Kaliska) pierwotnie znajdowało się tam skrzyżowanie torów tramwajowego z kolejowym. W latach 60-tych tramwaj kończył bieg po stronie wschodniej, po czym pasażerowie piechotą przechodzili na drugą stronę w celu kontynuowania podróży.

1965 Oddanie do użytku wiaduktu na w/w linii kolejowej. Ponowne „scalenie” linii.

1981 Budowa pętli na Placu T. Kościuszki w Aleksandrowie Łódzkim;

1991 Zawieszenie kursowania linii 44;

1995 Rozpoczęcie demontażu torów.

W celu uczczenia okrągłej rocznicy linii tramwajowych do Aleksandrowa Łódzkiego i Rudy Pabianickiej członkowie Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi zorganizowali przejazd autobusem Ikarus 280 śladem dawnych linii tramwajowych. Wycieczka odbyła się 25 kwietnia b.r., autobus zapewnił (i prowadził) honorowy członek Klubu, Przemysław Bakaj.

Uczestnicy wyruszyli z Placu Niepodległości, czyli miejsca, skąd do 1993 roku wyruszały tramwaje podmiejskie w kierunku Rzgowa. Ze Rzgowa uczestnicy skierowali się do Aleksandrowa Łódzkiego, skąd powrócili do Łodzi, na Plac Dąbrowskiego.

To nie ostatnia „setna” rocznica, która przypada w tym roku. W grudniu minie 100 lat od uruchomienia tramwajów do Konstąntynowa Łódzkiego (dokładnie 17 grudnia b.r., za: <http://www.mkmlodz.webd.pl>).

Na następnej stronie:

Realne utrudnienia ?

O planach ZDiT na „usprawnianie” komunikacji

**A T Realne utrudnienia ?**

z uwagi na to, iż znajdują się tam ogródki działkowe i zajezdnia tramwajowa.

Pod koniec kwietnia na stronie Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi została opublikowana propozycja zmian w komunikacji miejskiej. Pod hasłem „urealniania rozkładów jazdy” zakłada znaczące ograniczenia kursowania wielu linii autobusowych i tramwajowych.

Idea urealniania rozkładów jazdy to sztandarowe hasło wiceprezydenta Łodzi, Dariusza Jońskiego. W jej założeniu chodzi o dostosowanie systemu komunikacyjnego do możliwości taborowych MPK Łódź, tak aby w godzinach szczytu nie występowały opóźnienia wynikające z braku pojazdów. **Niestety, propozycje wykraczają daleko poza tą ideę, a ich realizacja może pogłębić zapaść łódzkiego transportu zbiorowego.**

Jakie rozwiązania proponuje zespół ZDiT Przeanalizujemy i oceńmy punkt po punkcie:

TRAMWAJE**1) Skrócenie linii tramwajowej nr 2 do pętli Szczecińska**

Faktycznie, kursowanie odcinkiem ul. Aleksandrowskiej (od Szczecińskiej do Chochota) dwóch magistralnych linii (obecnie w sumie 14 kursów na godzinę) z pewnością nie jest konieczne. Zmiana jest o tyle znamienna, iż od dawna mówi się o planach likwidacji tego odcinka w związku z... poszerzeniem ulicy Aleksandrowskiej. Ponieważ torowisko kwalifikuje się do generalnego remontu można zastanowić się na linią jednotorową, tak, żeby zarówno zachować komunikację tramwajową i przebudować jezdnię.

2) Skrócenie części kursów linii nr 5 do Żabieńca

Zmiana ta wiąże się ściśle z propozycją skrócenia „dwójki” do pętli Szczecińska, gdzie znajdują się tylko dwa tory. Pomieszczenie trzech linii kursujących co 10 minut wydaje się planistom niemożliwe, toteż postanowili wyodrębnić wariant 5A Kurczaki – Żabieniec. Nie wiadomo, które kursy miałyby zostać skrócone, prawdopodobnie, zgodnie z założeniem projektu, byłby to co drugi kurs w szczyt. Takie rozwiązanie pozostawia dużej części osiedla Teofilów linię tramwajową kursującą co 20 minut, co jest stanowczo za mało jak na godzinny szczyt w mieście.

3) Skrócenie części kursów linii nr 12 do pętli Telefoniczna (wariant 12A)

Linia 12 jest jedyną linią miejską zapewniającą dobre i regularne (co 7,5 minuty) połączenie z centrum miasta. Pozbawianie mieszkańców połowy kursów w szczyt odbije się na atrakcyjności tego połączenia. Tramwaje linii 12A na końcowym odcinku trasy (przed pętlą Telefoniczna) mogą jeździć puste,

4) Skrócenie linii 16A do Placu Niepodległości

Podobnie jak w przypadku linii 5A i 12A proponuje się zakończenie trasy tramwajów przed głównym celem podróży. Tramwaje 16A kursują obecnie na trasie Helenówek – Kurczaki obsługując dzielnicę Górna, w tym ulicę Paderewskiego, na której, przed wprowadzeniem linii 16/16A kursowały bardzo często autobusy linii 57 (co 7,5 minuty). Obecnie autobusy 57 kursują co 12 minut, ale mieszkańcy mają tramwaj kursujący z częstotliwością 10 minutową. Zabranie 16A z Paderewskiego i Rzgowskiej (skrócenie do relacji Helenówek - Plac Niepodległości) spowoduje, iż w niektórych godzinach, tramwaje na końcowym odcinku trasy będą kursowały puste (toteż zapewne z tego powodu będzie można je zlikwidować), a sama linia tramwajowa kursująca co 20 minut nie będzie w ogóle atrakcyjna.

AUTOBUSY**1) Skrócenie linii nr 50 do Placu Niepodległości**

Zamiast do Dworca Kaliskiego autobusy kończyłyby trasę już na Placu Niepodległości, co umożliwiłoby (wymuszało) przesiadkę na tramwaj na Rondzie Lotników Lwowskich (linie 15, 46, 46A), bądź właśnie na Placu Niepodległości (linie 2, 5, 6, 11, 16). Część autobusów, oznaczonych jako 50A zaczynałaby trasę w Gadce Starej (jak obecnie), część (jako wydłużona linia 50) w Rzgowie.

W ten sposób trasa 50-ki pokrywałaby się ze zlikwidowaną w 1993 roku linią tramwajową 42. Nie zmienia to faktu, iż mieszkańcy ul. Rudzkiej będą mieli do dyspozycji tylko 4 kursy w ciągu godziny szczytu (gdy istniała tam linia tramwajowa na pewnym odcinku kursów było nawet 12).

2) Likwidacja linii 55A

Jeżeli zmiana wiąże się z likwidacją połowy kursów osiedle Janów zostaje pozbawione bardzo dobrego (5 kursów w godzinie szczytu) połączenia z południową częścią centrum miasta. Będzie to też jedyna linia do charakteryzującego się niewielką liczbą lotów Lotniska Lublinek (co nasuwa przypuszczenia o mniejszej częstotliwości).

3) Likwidacja linii 65A, skrócenie 65 do Nowych Sadów

Propozycja to powrót do stanu sprzed wydłużenia linii do lotniska. Bardzo ciekawe, czy zwiększona zostanie częstotliwość kursów krótszego wariantu trasy (obecnego 65A, które stanie się na powrót 65) z obecnych 20 minut. Jeżeli nie, to mieszkańcy otrzymują kolejny mało atrakcyjny produkt.

c.d.n.