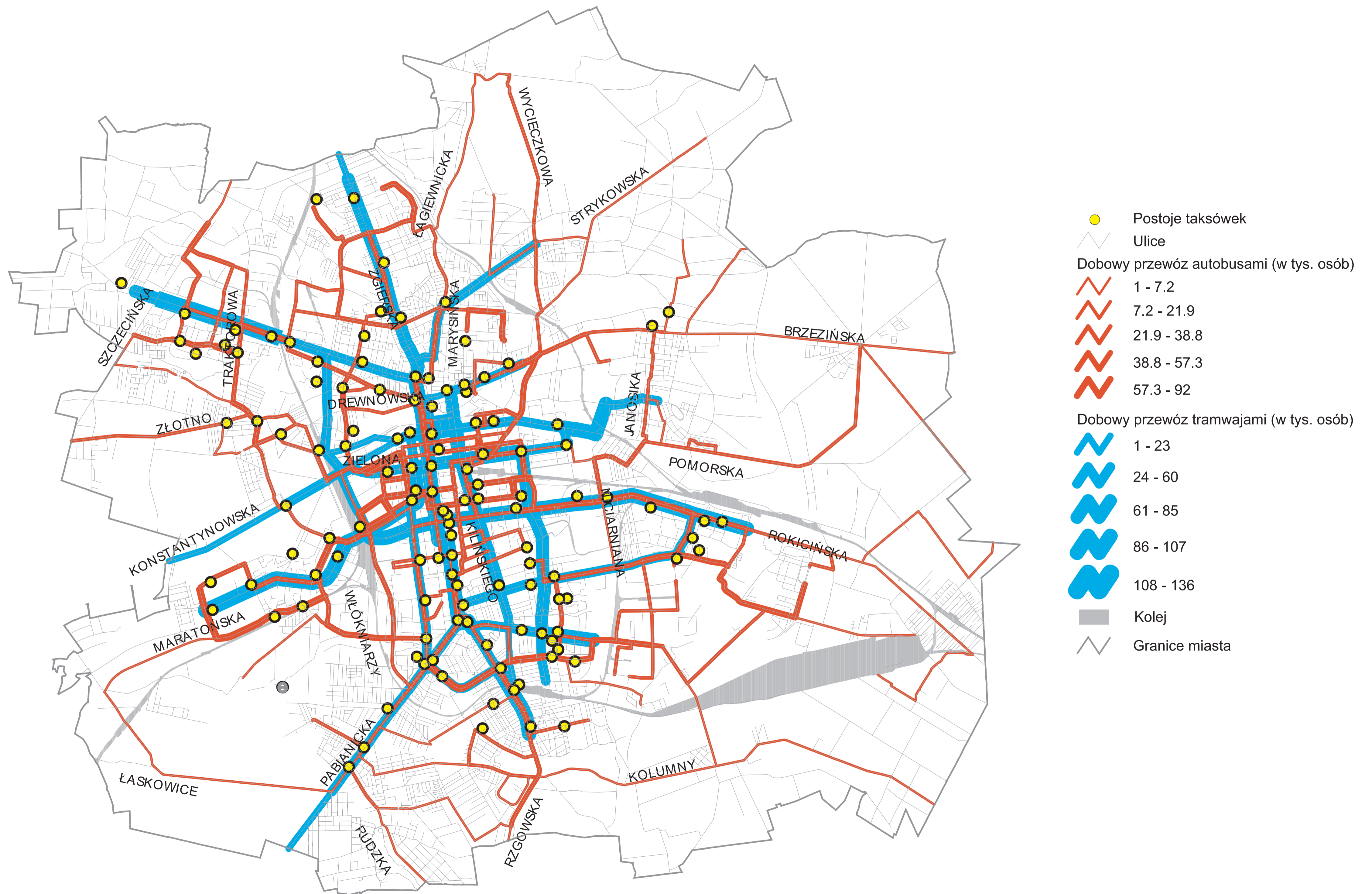


Komunikacja miejska

(DOBOWE PRZEWOZY W SIECI AUTOBUSOWEJ I TRAMWAJOWEJ)



ATLAS MIASTA ŁODZI

Plansza XXXIV: Komunikacja miejska

Robert Przewlocki, Wioletta Stangreciak

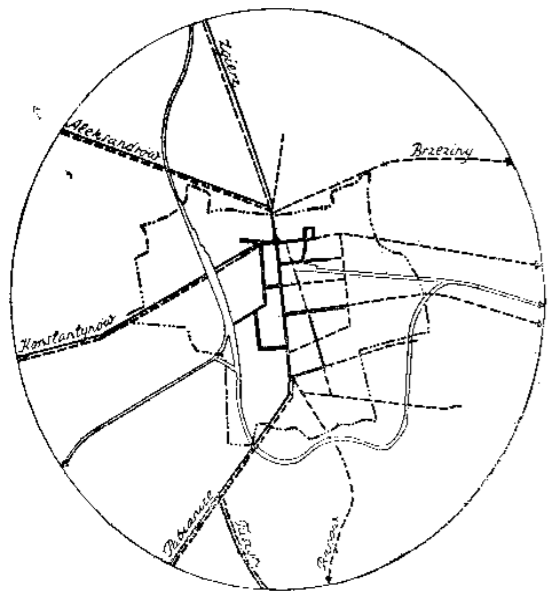
Mapa przedstawia możliwości przewozowe komunikacji miejskiej i rozkład przestrzenny wszystkich tras autobusów i tramwajów oraz miejsca postojów taksówek na podkładzie ulic, w granicach administracyjnych miasta Łodzi. Możliwość przewozowa wyrażona jest liczbą pasażerów przewiezionych na określonej trasie komunikacyjnej w ciągu doby. Biorąc pod uwagę wielkości środków transportu (optymalna liczba pasażerów : tramwaje – 250, autobusy 161 lub 92) rozróżnione zostały możliwości przewozowe komunikacji autobusowej i tramwajowej, które sumując się na poszczególnych odcinkach ulic dają ogólny obraz możliwości przewozowej komunikacji. Wyróżniono po pięć klas wielkości dla obydwu komunikacji.

Możliwości przewozowe przedstawiono metodą wstęgową. Przedstawione dane obowiązują od 01.01.2001.

Na mapie przedstawione zostały także miejsca postoju taksówek z pominięciem prywatnych postojów konkretnych federacji taksówkowych.

Na ziemiach polskich tramwaj elektryczny pojawił się w 1893 r. we Wrocławiu. W Królestwie Kongresowym najwcześniej miejskie tramwaje elektryczne pojawiły się w Łodzi tj. 23 grudnia 1898 r., podczas gdy w Warszawie dopiero w 1908 r. Zaś elektryczne tramwaje łączące Łódź z Pabianicami i Łódź ze Zgierzem ruszyły w styczniu 1901 r. Przed wigilią 1898 roku Łódź otrzymała “w gwiazdkowym prezencie” elektryczne tramwaje miejskie. Oczywiście nie był to żaden dar ani charytatywna działalność, pokaźnych zysków spodziewali się akcjonariusze Spółki Akcyjnej “Towarzystwo Łódzkich Dróg Żelaznych Miejskich”. Należy wspomnieć również, że nazwa ta widniała na tramwajach elektrycznych miejskich od lutego 1900 roku do I wojny światowej wcześniej było to “Konsorcjum Kolei Elektrycznej Łódzkiej”, zaś w okresie międzywojennym była to spółka akcyjna “Kolej Elektryczna Łódzka” w skrócie KEL. Oczekiwania inwestorów spełniły się błyskawicznie. W ciągu kilku dni tramwaje przewiozły 250 tys. pasażerów, a każdy pasażer zapłacił 5 kopiejek w II klasie, albo 8 kopiejek w I

Tramwaje kursowały od 7:00 do 22:58, więc niemalże 4 godziny krócej niż obecnie. Najpierw uruchomiono tramwaje na odcinku od Pl. Kościelnego przez ul. Nowomiejską, Nowy Rynek i Piotrkowską do “Paradyżu” (Piotrkowska 175). W pierwszym roku jeździły one na 4 trasach i wszystkie przechodziły przez ul. Piotrkowską. W następnym roku jeszcze na 4 liniach ale w 1901 r. już na 10 liniach.



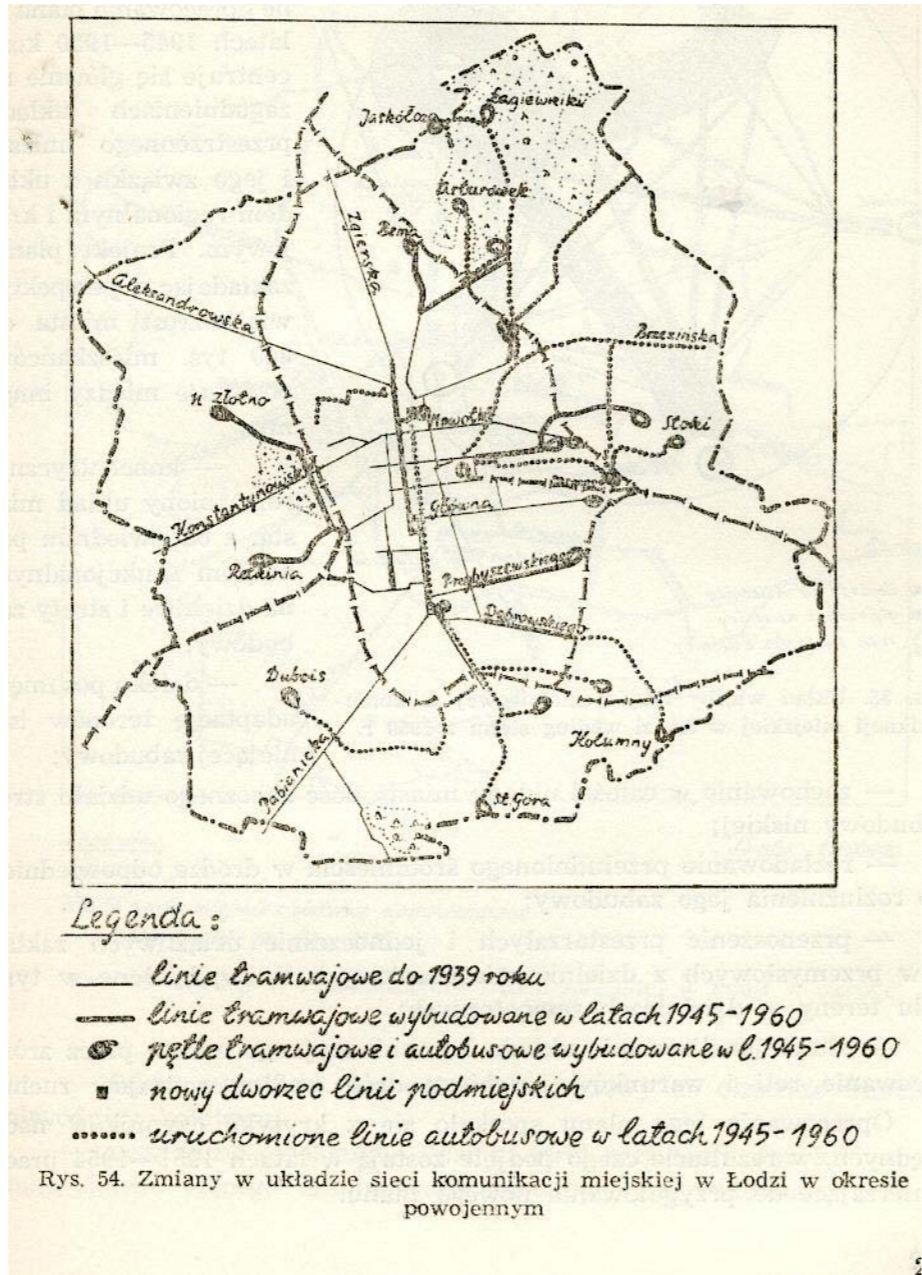
Legenda:

- linie tramwajowe miejskie
- linie tramwajowe podmiejskie
- ważniejsze ulice i arterie wydzielone

Po drugiej wojnie światowej nastąpił dalszy rozwój łódzkiej komunikacji miejskiej. Powstały nowe trasy: na Stoki, Nowe Złoto, Karolew, na Łagiewnickiej, Warszawskiej i Wojska Polskiego.

W międzyczasie MPK otrzymuje pierwszych 7 wozów autobusowych i od dnia 11 października 1948 r. uruchamia pierwszą w mieście linię autobusową "A" na odcinku: Pl. Niepodległości - Józefów, a następnie od toru kolejowego do Józefowa wzdłuż ul. Rzgowskiej.

W 1951 r. uruchomiona zostaje następna linia autobusowa po ul. Piotrkowskiej między Pl. Wolności i Pl. Niepodległości.



W roku 1986 uruchomiono zajezdnię tramwajową przy ul. Telefonicznej zaliczaną do najnowocześniejszych w kraju. Istotny rozwój zanotowała komunikacja autobusowa, dla której wybudowano 3 nowe zajezdnie.

Od końca lat 70-tych obserwujemy nie wzrost, lecz likwidację linii tramwajowych miejskich i podmiejskich spowodowaną warunkami ekonomicznymi i zmianami w organizacji ruchu drogowego w mieście. Zaczęło się od likwidacji w 1978 r. linii tuszyńskiej, przed kilkoma laty, w 1991 r., zlikwidowano linię od Aleksandrowa, a w 1993 r. do Rzgowa.

Dla zilustrowania rozmiarów obsługiwanych obecnie przez MPK-Łódź Spółka z o.o. linii komunikacyjnych, można ich łączną długość porównać do odległości Świnoujście - Ustrzyki Dolne w Bieszczadach.

Literatura i materiały źródłowe

- Ginsbert A., 1962, *Łódź Studium monograficzne*.
- Kwiatkowski S., 1973, *550 lat miasta Łodzi*.
- Rosin R., 1988, *Łódź dzieje miasta*.

Rysunek przedstawia sieć komunikacji miejskiej i podmiejskiej przed I wojną światową.

Po uruchomieniu tramwajów na ulicach Łodzi dało się odczuć tłok i pewne niebezpieczne konflikty między pojazdami konnymi i tramwajami. Dlatego policmajster łódzki wydał szereg przepisów normujących ruch ulicznych i wyznaczył policjantów, którzy mieli kierować ruchem na Piotrkowskiej i tych ulicach po których jeździły tramwaje. Od tego zatem czasu, tzn. od 1898 roku zaczęła w Łodzi funkcjonować policyjna służba ruchu i obowiązywać przepisy drogowe.

14 lipca 1908 r. powstało Towarzystwo Akcyjne Łódzkich Wąskotorowych Elektrycznych Kolei Dojazdowych (Ł.W.E.K.D.), które to po czterdziestu latach scałiło się z K.E.L. w jedno przedsiębiorstwo pod nazwą "Miejskie Zakłady Komunikacyjne", a od 1 stycznia 1951 roku – "Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi".

Tramwaje od 1901 roku oznakowano numerami, wcześniej były opatrzone tylko swoistymi dla każdej linii tarczami o różnych kształtach i kolorach. Zmieniała się ilość wagonów i linii, przez długi czas np. nie było w Łodzi linii 13-tej, (przesąd wśród braci tramwajarskiej).

Dla porównania z sytuacją obecną (przedstawioną na przedmiotowej mapie) w 1929 r. na istniejących już 17-stu liniach tramwajowych przewożono średnio dziennie 238 tys. pasażerów. W 1936 r. natomiast największa frekwencja była na linii 11, która prowadził od Bałuckiego Rynku na Chojny ul. Piotrkowską. Najmniej pasażerów przejeżdżało linia – wydawałoby się najpotrzebniejsza – łączącą obydwą łódzkie dworce kolejowe: Fabryczny i Kaliski.

W okresie międzywojennym nie jeździły autobusy w komunikacji miejskiej. LWEKD eksploatowały co prawda kilka autobusów, ale kursowały one wyłącznie w komunikacji międzymiastowej. W czasie hitlerowskiej okupacji była próba uruchomienia miejskiej komunikacji autobusowej, ale autobusy kursowały na dwóch liniach nieregularnie i tylko dla Niemców.

W latach 1945 - 46 linie tramwajowe miejskie wydłużono, zgodnie z interesami Łodzian, do przedmieścia: Zdrowie, Ruda Pabianicka, Zabieniec i Julianów.