

100 lat łódzkich tramwajów podmiejskich i nowe perspektywy

Po 100 latach od uruchomienia pierwszych linii tramwajowych z Łodzi do Pabianic i Zgierza powstał projekt ich modernizacji w ramach koncepcji tzw. tramwaju regionalnego. W układzie docelowym powstałby 45-kilometrowy ciąg komunikacyjny od Pabianic do Ozorkowa przez centra Łodzi i Zgierza. W jego zasięgu znalazłyby się miasta i osiedla liczące ponad 1 mln mieszkańców.

Wiele wskazuje na to, że komunikacja tramwajowa w regionie łódzkim najgorsze lata ma już za sobą. Bez wątpienia lata 90. zapiszą się w dziejach nie tylko łódzkich tramwajów, ale i dla całej infrastruktury transportowej w Polsce jako „stracona dekada”. W okresie tym dystans cywilizacyjny pomiędzy Polską a krajami Unii Europejskiej w tej dziedzinie gospodarki znacząco się pogłębił w wyniku drastycznego ograniczenia inwestycji.

Przemiany gospodarcze i społeczne zachodzące w Polsce po 1989 r. miały bardzo poważny wpływ na funkcjonowanie łódzkiej tramwajowej komunikacji podmiejskiej. Obsłu-



Podpisanie porozumienia o projekcie tramwaju regionalnego

ga linii 42 do Rzgowa została przerwana 1 czerwca 1993 r. W kwietniu 1995 r. podjęto decyzję o likwidacji linii 44 do Aleksandrowa (zawieszona od 1 kwietnia 1991 r.). Władze tych gmin uznały, że nie udźwigną kosztów finansowania komunikacji tramwajowej.

Losy pozostałych, istniejących jeszcze po 1989 r. linii tramwajowych, tj. 41 – do Pabianic, 43 – do Lutomińska i Konstantynowa, 45 – do Zgierza oraz 46 – do Ozorkowa, były również poważnie zagrożone.

Teraz, z perspektywy kilku lat, można stwierdzić, że obie decyzje były przedwcześnie. Lata 90. okazały się wielkim renesansem komunikacji tramwajowej w Europie. Nawet najbogatsze europejskie miasta nie są w stanie sprostać rosnącym kosztom zapewnienia niezbędnej infrastruktury drogowej dla motoryzacji indywidualnej. Koszty społeczne wynikające z utraconego czasu na dojazdy do pracy okazały się nie do zaakceptowania dla współczesnych społeczeństw. Jedynym rozwiązaniem problemu w takiej sytuacji jest zorganizowanie sprawnego systemu transportu publicznego. Systemy te opierają się przede wszystkim na zapewniającym największą zdolność przewozową i najwyższą niezawodność transporcie szynowym: kolei, metrze i tramwajach. Zwłaszcza ten ostatni środek transportu zdobywa szczególne uznanie w ostatnich latach ze względu na stosunkowo niskie koszty budowy i eksploatacji linii tramwajowych. Współczesny tramwaj jest najbardziej optymalnym środkiem transportu dla aglomeracji o średnim natężeniu przewozów, do których zalicza się także aglomeracja łódzka.

Rola podmiejskiej komunikacji tramwajowej będzie w najbliższych latach wyłącznie wzrastać. Trudno bowiem liczyć na realizację niezwykle kosztownej restrukturyzacji układu drogowego w regionie łódzkim. Łódź otoczona jest średniej wielkości miastami i prawie wszystkie drogi dojazdowe do niej przebiegają przez ich historyczne centra. Drożność tego systemu jest ograniczona, a nie ma perspektyw, aby budżety tych miast udźwignęły jego kosztowną przebudowę. Projektowane nieliczne obwodnice nie przyniosą im istotnych korzyści. Jedynym szybkim i niezawodnym środkiem łączącym podłódzkie miasta pozostanie tylko kolej i tramwaje w ramach zintegrowanego systemu transportowego.

Stanowisko władz samorządowych Łodzi i gmin regionu łódzkiego oraz województwa nie pozostawia wątpliwości, że transport publiczny jest w centrum ich zainteresowań. 19.01.2001 r., w setną rocznicę otwarcia linii z Łodzi do Zgierza, został podpisany list intencyjny przez marszałka Sejmiku Samorządowego i władze gmin położonych wzdłuż linii Pabianice – Łódź – Zgierz – Ozorków o współdziałaniu w realizacji projektu tramwaju regionalnego. W jego ramach modernizacji ulegną torowiska oraz zakupiony zostanie nowy tabor.

Lata ekspansji

Sieć łódzkich tramwajów podmiejskich nie ma swojego odpowiednika w kraju. Wynika to zapewne ze specyfiki urbanistycznej regionu łódzkiego. Łódź, licząca ponad 840 tys. mieszkańców, jest otoczona od północy, południa i zachodu średniej wielkości miastami, z których największe – Pabia-

nice liczą ponad 75 tys. mieszkańców, a przylegający do granic Łodzi od północy Zgierz – 59 tys. mieszkańców i Ozorków 21 tys. Centralne znaczenie Łodzi uwydatniło się dopiero w połowie XIX w. Do tego czasu okoliczne miasta, starsze i wtedy lepiej zurbanizowane niż Łódź, mogły równie dobrze pretendować do roli centrum administracyjnego regionu. Struktura osiedleńcza regionu jest wręcz idealna do rozwoju systemu transportu szynowego. Jej niezwykle korzystną cechą jest koncentracja potoków podróży na głównych, historycznie ukształtowanych ciągach komunikacyjnych. Jeżeli dodać do tego niemal prostokątny układ ulic w samej Łodzi, to bez wątpienia już na przełomie XIX i XX w. powstały wręcz idealne warunki do rozwoju komunikacji tramwajowej w regionie łódzkim. Pierwsza linia tramwaju elektrycznego w Łodzi (konnych nigdy wcześniej nie było) powstała w 1898 r.

Sieć tramwajowa miejska powstała na zasadzie udzielenia koncesji na jej budowę i eksploatację dla konsorcjum utworzonego przez grupę przemysłowców łódzkich. Niemal w tym samym składzie grupa inwestorów uzyskała koncesję na budowę i eksploatację linii z Łodzi do Zgierza i Pabianic. Pierwsza została uruchomiona linia do Pabianic (17.01.1901 r.), a jako druga linia do Zgierza (19.01.1901 r.).

Jest rzeczą ciekawą, że te pierwsze linie nie łączyły centrów tych miast. W Łodzi obie linie miały krańcówki na ówczesnych granicach miasta. Linia pabianicka kończyła się także na granicy Pabianic, a i linia zgierska nie dotarła do centrum tego miasta. Ówczesne władze Pabianic i Zgierza, a także ich mieszkańcy nie wykazywali zbytniego entuzjazmu do tego nowego środka transportu. Do obecnej krańcówki na drugim końcu Pabianic linia tramwajowa była przedłużana etapami aż do 1968 r. W Zgierzu punkt krańcowy linii pozostał w tym samym miejscu do chwili obecnej, ale za to miasto zaczęło się rozwijać wzdłuż niej w kierunku Łodzi.

W Łodzi aż do 1939 r. było wyraźne rozgraniczenie obszarów działania obu sieci tramwajowych. Wraz z poszerzeniem granic miasta prowadziło to do konfliktów interesów ich właścicieli.

Obie sieci różniły się też między sobą znacznie. Sieć podmiejska była – w świetle przepisów o transporcie – wąskotorową kolejką dojazdową, o czym świadczy nazwa – Łódzkie Elektryczne Koleje Dojazdowe (ŁWEKD). Podlegała ona przepisom Ministerstwa Komunikacji aż do 1948 r. Nie ma się więc co dziwić, że nazywano ją kolejką, w odróżnieniu od tramwajów, za które uważano tylko sieć miejską.

Kolejka miała także swój własny specyficzny tabor, różniący się od taboru miejskiego. Czteroosiowe wagony silnikowe były znacznie dłuższe od wagonów miejskich i miały większą moc. Pierwsze wagony miały jednak prędkość maksymalną niewiele większą niż 20 km/h. Przy podjeździe pod większe wzniesienia i przy słabym zasilaniu sieci trakcyjnej, ich prędkość zmniejszała się do prędkości piechura. Komunikacja tramwajowa nie miała wtedy żadnej konkurencji. Nic więc dziwnego, że popyt na jej usługi szybko rósł, i to w tempie, które zaskoczyło koncesjonariuszy ŁWEKD. W trybie awaryjnym musieli pożyczać, a następnie odkupy-

wać dodatkowe niezbędne wagony doczepne od tramwajów miejskich.

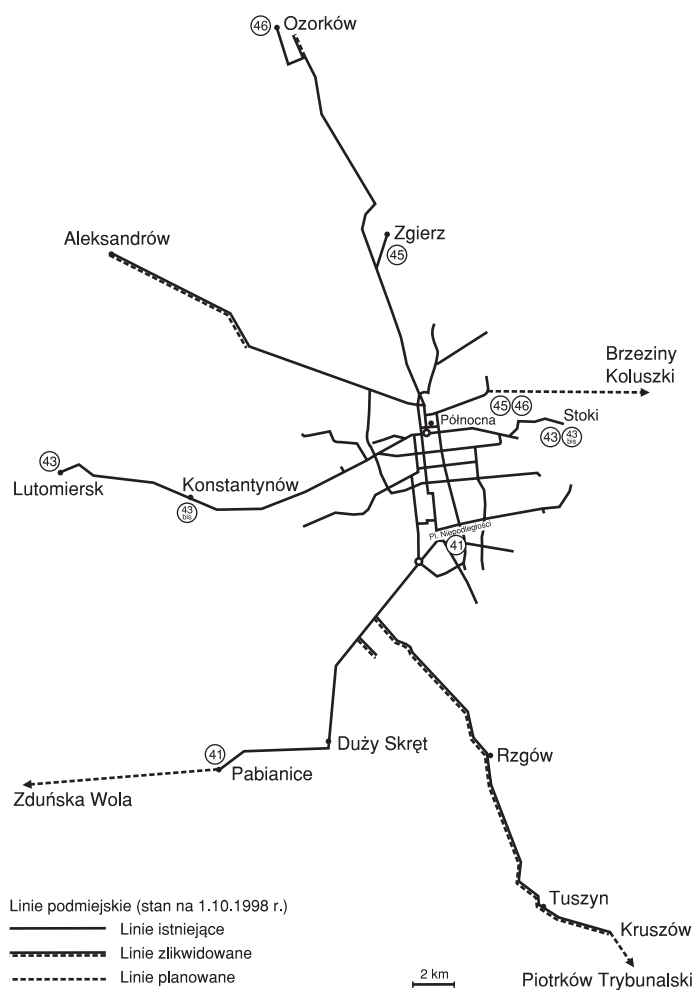
Pierwsze wagony miały dwie klasy. Bilet w klasie wyższej był droższy, ale pasażer miał do dyspozycji „siedzenia wyposażone w poduchy”, a w oknach były zasłonki z ma-

Linie tramwajowe podmiejskie

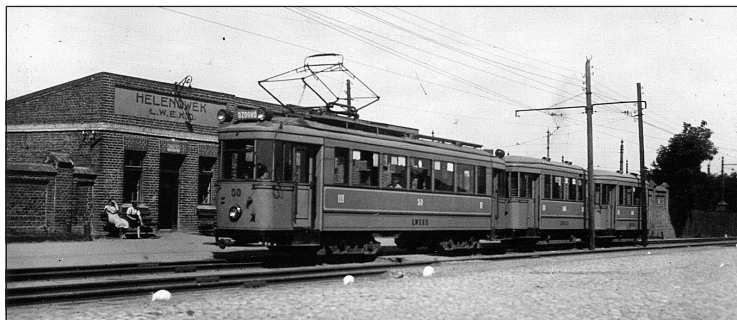
41	od 1901 r.	Łódź – Pabianice
41bis	1969–1997	Pabianice (Duży Skręt – Wiejska)
42	1916–1993	Łódź – Tuszyn (do 1973 r.) Łódź – Rzgów (1978–1993)
42bis	1960–1978	Łódź – Rzgów
43	od 1910 r.	Łódź – Lutomiersk Łódź – Konstancynów (do 1929 r.)
43bis	od 1959 r.	Łódź – Konstancynów
44	1910–1991	Łódź – Aleksandrów
45	od 1901 r.	Łódź – Zgierz
46	od 1922 r.	Łódź – Ozorków

Kursywą zaznaczono linie zlikwidowane.

W początkowym okresie eksploatacji linie podmiejskie nie miały oznaczeń cyfrowych. Oznaczenia takie wprowadzono w okresie okupacji: 40 – Ozorków, 41 – Zgierz, 50 – Aleksandrów, 60 – Lutomiersk, 70 – Pabianice, 80 – Tuszyn, 81 – Ruda (stan na 01.11.1940 r.). Od 1948 r., po połączeniu KEŁ i ŁWEKD, wprowadzono oznaczenia zaczynające się od liczby 40, w latach 50. dokonano przenieumerowania o 1 (od 41). Linia Tuszyn – Kruszów nie była eksploatowana w ruchu pasażerskim.



Mapa połączeń tramwajowych regionu łódzkiego



Typowy podmiejski pociąg tramwajowy złożony z wagonów typu Lilpop – lata 30.

teriału. Wbrew oczekiwaniom korzystających z tych udogodnień było niewielu. W sprawozdaniach pisano, że pasażerowie, których było stać na droższy bilet woleli zaoszczędzić i jeżeli były wolne miejsca w klasie niższej, to z niej korzystali.

Sukces finansowy pierwszych linii spowodował, że jej koncesjonariusze coraz śmielej zaczęli rozważać projekty budowy kolejnych linii. Opublikowana w albumie wydanym na X-lecie ŁWEKD mapa regionu łódzkiego przedstawia bardzo ambitne plany rozbudowy linii w promieniu aż 50 km od centrum Łodzi. Oprócz linii do Pabianic i do Zgierza istniały już wtedy linie do:

- Konstytynowa (uruchomiona w 1907 r.),
- Aleksandrowa (1910 r.),
- Rudy Pabianickiej, obecnie w granicach administracyjnych Łodzi (1910 r.).

Ponadto ŁWEKD posiadało już koncesje na budowę i eksploatację linii do:

- Piotrkowa (koncesja z 1907 r.),
- Brzezin i Kuluszek (1910 r.),
- Zduńskiej Woli (1910 r.),
- Ozorkowa jako przedłużenie linii zgierskiej (1913 r.).

Ponadto konkurencyjne konsorcja czyniły później starania o budowę linii z Ozorkowa do Łęczycy oraz z Łodzi do Tomaszowa.

Nie wszystkie plany zostały zrealizowane, na co bez wątpienia miały wpływ wybuchy obu wojen światowych, czy też światowy kryzys ówczesnej gospodarki kapitalistycznej na początku lat 30. ubiegłego wieku. W latach 30. pojawiła się też nowa alternatywa dla komunikacji tramwajowej – autobusy, co wpłynęło na weryfikację planów ŁWEKD.

Realizacja linii do Piotrkowa została rozpoczęta już w 1914 r. – kilka dni po wybuchu wojny (!). Istniał już wtedy odcinek linii do Rudy Pabianickiej. W 1916 r. tramwaj dotarł już do Tuszyń. Ale nie był to tramwaj elektryczny. Od Rudy aż do Tuszyń wagony ciągnięte były lekkiej konstrukcji parowozem. W okresie I wojny pozyskanie materiałów elektrotechnicznych było niemożliwe. Prawdopodobnie od iskry parowozu spaliła się w 1917 r. niemal całkowicie osada Rzgów, w której domostwa były kryte strzechą. Stworzyło to jednak motywację finansową do przedłużenia linii od Tuszyń do Kruszcowa. W Kruszcowie bowiem znajdowała się cegielnia, a popyt na jej wyroby gwałtownie wzrósł w związku z odbudową Rzgowa. Warto zaznaczyć, że po liniach tramwajowych był wtedy prowadzony także ruch towarowy.

Po zakończeniu wojny okazało się jednak, że zmieniły się realia gospodarcze i administracyjne. W odrodzonym państwie polskim centrum administracyjne regionu zostało przeniesione z Piotrkowa do Łodzi, sankcjonując tym samym istniejące już realia gospodarcze. Plany przedłużenia linii do Piotrkowa nie zostały jednak zarzucone – brakowało tylko do jej realizacji 25 km. W 1929 r. ŁWEKD wykupiło wąskotorową kolejkę z Piotrkowa do Sulejowa, ale wkrótce wystąpiło o zmianę koncesji z budowy linii tramwajowej na wąskotorową kolejową z Kruszcowa do Piotrkowa. Wybuch II wojny światowej pogrzebał jednak te plany na zawsze. Ostatecznie na odcinku Tuszyń – Kruszców komunikacji pasażerskiej nigdy nie wprowadzono – nie została ona też zelektryfikowana i służyła tylko lokalnym przewozom towarowym. Tory na tym odcinku rozebrano w czasie II wojny.

Obie wojny stanęły też na przeszkodzie budowy linii do Brzezin i dalej do Kuluszek. Linia na odcinku do Brzezin miała zostać ostatecznie ukończona w 1940 r. Rozpoczęte zostały już prace budowlane. Dziś jedynym śladem po tych pracach jest wiadukt nad torami kolejowymi na ulicy Brzezińskiej w Łodzi. Jako ciekawostkę należy podać, że linię tę projektowano zasilać ze względu na jej długość napięciem 1200 V.

Prace nad linią z Pabianic do Zduńskiej Woli nigdy się rozpoczęły. Kryzys gospodarczy lat 30. silnie dotknął Zduńską Wolę i jej okolice, co miało wpływ na zanik motywacji ekonomicznych do budowy tej linii. Ponadto w tym samym czasie pojawiły się na tej trasie pierwsze autobusy. ŁWEKD także stanęła do konkurencji z licznymi małymi firmami przewozowymi i uruchomiła regularne połączenie autobusowe do Sieradza przez Zduńską Wolę.

Z projektów sprzed I wojny w całości zostało jedynie zrealizowane przedłużenie linii ze Zgierza do Ozorkowa, początkowo także z trakcją parową.

W 1929 r. powstało jednak nieplanowane wcześniej przedłużenie linii z Konstytynowa do Lutomińska.

Studując mapę zrealizowanych i planowanych linii ŁWEKD nietrudno się oprzeć wrażeniu, jakie robi ich dalekowzroczność i spójność koncepcji rozwoju transportu szynowego w regionie. Koncepcji na miarę także naszych czasów. Warto przytoczyć fragmenty wykładu Wiesława Gerlicza, wieloletniego dyrektora ŁWEKD, wygłoszonego, w 1913 r.

(...) Pracując od lat piętnastu w Towarzystwie (ŁWEKD), które wzięło sobie za zadanie utworzenie sieci podmiejskich kolei elektrycznych w Łodzi i dzisiaj już prawie urzeczywistniło swe zamiary, przekonałem się dostatecznie jak wielką rolę w życiu ekonomiczno-społecznym odgrywają celowo zaprojektowane i sprawnie działające komunikacje podmiejskie. (...) Jaka powinna być kolej podmiejska? Według mego przekonania i długoletniego doświadczenia kolej podmiejska winna czynić zadość następującym warunkom:

1) Linia kolejowa winna być dostępna dla ludności, stanowić łatwy łącznik między miastem i jego okolicami, a zatem winna posiadać wiele przystanków i przebiegać wzdłuż zaludnionych lub mających dane do zaludnienia miejscowości; wobec tego przeważnie tego rodzaju linie są budowane

wzdłuż szos lub szerokich dróg, bez naruszania rzecz prosta czysto przejazdowych części tychże, lecz na bokach dróg, co przy przymusowym wyłączeniu jest łatwe do wykonania. Praktyka dowiodła, że linie kolejowe w ten sposób zbudowane nie tylko nie tamują ruchu na drogach, lecz przeciwnie, znaczna część ruchu przenosi się na kolej, co ułatwia utrzymanie szos i dróg w należytym stanie,

(...) 3) W celu dobrego obsługiwanianiu ludności, ruch na linii podmiejskiej winien być możliwie częsty, czyli skład pociągów winien być mały, 1-2-3 wagony i pociągi winny odchodzić z krańcowych punktów możliwie często. Tak na przykład przy 15-minutowych przerwach między pociągami liczenie się z rozkładem już bywa zbyt ciężkie, co znakomicie ułatwia ludności korzystanie z komunikacji,

(...) 5) Taryfa przewozowa winna być możliwie niewysoka z ulgami dla biletów abonamentowych miesięcznych, rocznych, uczniowskich i dziecinnych; (...)

W stronę tramwaju podmiejskiego

Łódzkie Elektryczne Koleje Dojazdowe od początku istnienia były odrębnym przedsiębiorstwem w stosunku do tramwajów miejskich (Kolej Elektryczna Łódzka – KEŁ), poza krótkimi okresami w czasach obu wojen. Po zakończeniu II wojny światowej obie spółki powróciły do swoich dawnych nazw i na krótko wznowiły działalność. Nadzorował je Zarząd Przedsiębiorstw Miejskich m. Łodzi.

Z dniem 1 marca 1945 r. ŁWEKD powróciła na krótko (tak jak przed wojną) pod zarząd Ministerstwa Komunikacji, gdzie włączono ją do Dyrekcji Okręgu Kolei Państwowych w Łodzi. Niedługo potem, decyzją ministra przemysłu z 18 kwietnia 1945 r., tramwaje i kolejka zostały przejęte przez ministra komunikacji w przymusowy zarząd państwowy. Z dniem 23 maja 1945 r. Minister Komunikacji przekazał swoje uprawnienia w stosunku do tramwajów na rzecz Zarządu miasta Łodzi. Kolejka dojazdowa natomiast pozostała

ŁÓDŹ Pl. Wolności – ZGIERZ – OZORKÓW M. Z. K.															
Linia wąskotorowa															
Pociągi kursujące tylko na odcinku Łódź Pl. Wolności – Zgierz (t. 222a)															
Miejskie Zakłady Komunikacyjne		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	
0	ŁÓDŹ PL. WOLN.	o	5.30	6.40	6.50	7.30	8.10	8.50	9.30	10.10	10.50	11.30	12.10	12.50	13.30
3	Julianów	o	5.42	6.22	7.02	7.42	8.22	9.02	9.42	10.22	11.02	11.42	12.22	13.02	13.42
5	Jagiellońska	o	5.50	6.30	7.10	7.50	8.30	9.10	9.50	10.30	11.10	11.50	12.30	13.10	13.50
7	Chełmy	o	5.55	6.35	7.15	7.55	8.35	9.15	9.55	10.35	11.15	11.55	12.35	13.15	13.55
9	Zgierz Magistrat ..	o	6.02	6.42	7.22	8.02	8.42	9.22	10.02	10.42	11.22	12.02	12.42	13.22	14.02
12	Proboszczewice Ł.	o	6.10	6.50	7.30	8.10	8.50	9.30	10.10	10.50	11.30	12.10	12.50	13.30	14.10
15	Lućmierz	o	6.18	6.58	7.38	8.18	8.58	9.38	10.18	10.58	11.38	12.18	12.58	13.38	14.18
16	Rosanów	o	6.22	7.02	7.42	8.22	9.02	9.42	10.22	11.02	11.42	12.22	13.02	13.42	14.22
19	Słowik Szkoła	o	6.28	7.08	7.48	8.28	9.08	9.48	10.28	11.08	11.48	12.28	13.08	13.48	14.28
22	Ozorków Las	o	6.37	7.17	7.57	8.37	9.17	9.57	10.37	11.17	11.57	12.37	13.17	13.57	14.37
24	OZORKÓW MZK	p	6.44	7.24	8.04	8.44	9.24	10.04	10.44	11.24	12.04	12.44	13.24	14.04	14.44
—	Krośnice M. 303 b p		8.51	—	—	—	—	—	12.24	—	—	14.52	—	—	—
Ciąg dalszy															
Miejskie Zakłady Komunikacyjne		2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	
0	ŁÓDŹ PL. WOLN.	o	14.10	14.50	15.30	16.10	16.50	17.30	18.10	18.50	19.30	20.10	20.50	21.30	22.10
3	Julianów	o	14.22	15.02	15.42	16.22	17.02	17.42	18.22	19.02	19.42	20.22	21.02	21.42	22.22
5	Jagiellońska	o	14.30	15.10	15.50	16.30	17.10	17.50	18.30	19.10	19.50	20.30	21.10	21.50	22.30
7	Chełmy	o	14.35	15.15	15.55	16.35	17.15	17.55	18.35	19.15	19.55	20.35	21.15	21.55	22.35
9	Zgierz Magistrat ..	o	14.42	15.22	16.02	16.42	17.22	18.02	18.42	19.22	20.02	20.42	21.22	22.02	22.42
12	Proboszczewice Ł.	o	14.50	15.30	16.10	16.50	17.30	18.10	18.50	19.30	20.10	20.50	21.30	22.10	22.50
15	Lućmierz	o	14.58	15.38	16.18	16.58	17.38	18.18	18.58	19.38	20.18	20.58	21.38	22.18	22.58
16	Rosanów	o	15.02	15.42	16.22	17.02	17.42	18.22	19.02	19.42	20.22	21.02	21.42	22.22	23.02
19	Słowik Szkoła	o	15.08	15.48	16.28	17.08	17.48	18.28	19.08	19.48	20.28	21.08	21.48	22.28	23.08
22	Ozorków Las	o	15.17	15.57	16.37	17.17	17.57	18.37	19.17	19.57	20.37	21.17	21.57	22.37	23.17
24	OZORKÓW MZK	p	15.24	16.04	16.44	17.24	18.04	18.44	19.24	20.04	20.44	21.24	22.04	22.44	23.24
—	Krośnice M. 303 b p		17.31	—	—	—	—	—	—	—	—	23.22	—	—	—

Rozkład jazdy (wyciąg z rozkładu sieciowego) pociągów tramwajowych do Ozorkowa z 1948 r., wtedy jeszcze pod zarządem Ministerstwa Komunikacji

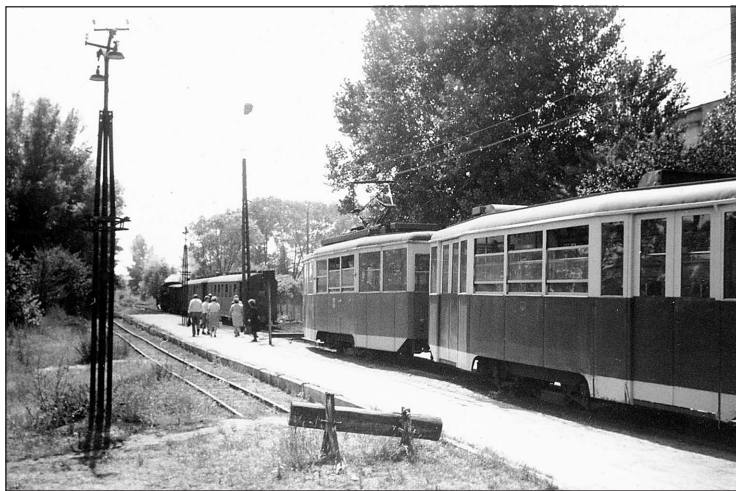
Linie tramwajowe podmiejskie – dane statystyczne

Linia	Długość [km]		Czas przejazdu [min]		Prędkość handlowa [km/h]		Częstotliwość [min]	
	ogółem	w granicach Łodzi	ogółem	w granicach Łodzi	na całej linii	poza granicami Łodzi	w szczycie	poza szczytem
41 Łódź - Pabianice	15,0	6,3	49	16	18,4	15,9	20	30
43 Łódź - Lutomiernsk	23,9	12,2	74	37	19,4	19,0	~60	~60
43bis Łódź - Konstantynów	16,2	12,2	52	37	18,6	16,0	15	~60
45 Łódź - Zgierz	9,5	6,5	31	23	18,5	22,5	10	20
46 Łódź - Ozorków	25,5	6,5	69	23	22,2	24,8	16	40
Łódź - Rzgów - Tuszyń - Kruszów	22,3	7,3	Linia zlikwidowana					
Łódź - Aleksandrów	11,4	9,4	Linia zlikwidowana					
Łódź - Brzeziny - Koruszki	29,8	11,3	Projekt niezrealizowany					
Pabianice - Zduńska Wola	32,3	—	Projekt niezrealizowany					

w jego gestii jeszcze do 1 stycznia 1947 r., kiedy to i ona została przekazana Zarządowi miasta Łodzi jako sprawującemu nadal przymusowy zarząd państwowy. Ten nieuprawniony w pełni twór organizacyjny otrzymał nazwę **Łódzkie Zakłady Komunikacyjne**. Pod nazwą tą funkcjonował od 6 stycznia 1947 r. do 1 maja 1948 r.

Ta sytuacja prawna sprzyjała połączeniu tramwajów i kolejki dojazdowej w jedną całość. Zanim to jednak nastąpiło, Główna Komisja ds. Upaństwowienia Przedsiębiorstw 21 października 1947 r. upaństawiła obie spółki, bez odszkodowania. Połączenie nastąpiło 1 stycznia 1948 r.

Orędownikiem połączenia był ówczesny prezydent miasta Łodzi. Spotkał się jednak ze sprzeciwem łódzkiej Wojewódzkiej Rady Narodowej, która chciała przejąć kontrolę nad liniami podmiejskimi. W planach rady leżała m.in. realizacja linii do Zduńskiej Woli i Piotrkowa. Realizacja tych zamie-



Ozorków – 1974 r., krajkówka linii 46 przy stacji końcowej Kujawskiej Kolejki Wąskotorowej, tramwaje i pociągi kończyły bieg przy tym samym peronie, co ułatwiało przesiadanie się; w późniejszych latach linię wąskotorową skrócono do stacji Ozorków normalnotorowej linii PKP – śladem zlikwidowanej linii ułożono torów tramwajowej, niestety kryzys gospodarczy początku lat 90. spowodował zamknięcie wielu fabryk w Ozorkowie i utratę motywacji ekonomicznej do przedłużenia linii do samej stacji PKP



Miasto Konstantynów w ramach remontu ulic modernizuje również torowiska tramwajowe

rzeń miała nastąpić przy współpracy zarządów miast i powiatów, przez które linie te miały przebiegać. Zarząd m. Łodzi twierdził, że samorządy tych małych jednostek administracyjnych nie zdołają zdobyć większych kredytów niezbędnych dla rozbudowy i eksploatacji tak dużego przedsiębiorstwa komunikacyjnego. Wojewódzka Rada Narodowa interweniowała w tej sprawie w Centralnym Urzędzie Planowania oraz w Ministerstwie Komunikacji, ale ostatecznie rację przyznano Zarządowi miasta Łodzi, który na swoim posiedzeniu 5 listopada 1948 r. zatwierdził statut organizacyjny przedsiębiorstwa miejskiego pn. **Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Łodzi**. 1 stycznia 1951 r. nastąpiła zmiana nazwy na **Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi**. Pod tym szyldem przedsiębiorstwo funkcjonowało do 1992 r.

Oznaczało to jednak zaniechanie ambitnych planów rozwoju połączeń regionalnych. Od tego momentu zaczęła funkcjonować też nazwa – tramwaje podmiejskie.

Układ linii podmiejskich pozostał jednak niezmienny przez następne dziesięciolecia. Powoli jednak upodabniały się one jednak do linii miejskich także pod względem unifikacji eksploatowanego taboru z taborom miejskim. Ostatnie tradycyjne podmiejskie wagony zostały wycofane z eksploatacji na początku lat 70.

Ale już w końcu lat 70. rozpoczął się proces kurczenia się sieci podmiejskich linii. Pierwszą linią, którą likwidowano etapami była linia do Tuszyń. W 1978 r. zlikwidowano odcinek Rzgów – Tuszyń w związku z rozbudową drogi szybkiego ruchu nr 1 w kierunku Katowic (odcinek Tuszyń – Kruszów zlikwidowano podczas II wojny). W 1992 r. zawieszono ruch na odcinku Ruda – Rzgów, a w 1996 r. na pozostałym odcinku znajdującym się w granicach Łodzi. Zawieszono także ruch na linii do Aleksandrowa (1991 r.), chyba trochę przedwcześnie – dziś mieszkańcy Aleksandrowa chcą na pamiątkę dawnych czasów w centrum miasta na pozostałym odcinku torów ustawić wagon – pomnik.

W stronę tramwaju regionalnego

W 1991 r. Rada Miejska w Łodzi podjęła uchwałę w sprawie wyboru przez gminę Łódź organizacyjno-prawnej formy prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, wykonywanego do tej pory przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi. W wyniku tego powstało w 1992 r. nowe przedsiębiorstwo pod nazwą **MPK-Łódź Spółka z o.o.** Wszystkie udziały kapitału zakładowego objęła Gmina Łódź. Poza obszarem działalności nowej spółki znalazły się podmiejskie linie tramwajowe. Do ich eksploatacji utworzono dwie inne spółki: **Międzygminną Komunikację Tramwajową Spółka z o.o.** (MKT), zarejestrowaną 10 maja 1993 r., oraz **Tramwaje Podmiejskie Spółka z o.o.** (TP) zarejestrowaną 10 stycznia 1994 r.

Założycielami MKT są miasto i gmina Zgierz, miasto Ozorków oraz gmina Łódź. Spółka rozpoczęła działalność 1 listopada 1993 r., przejmując linię zgierską (nr 45), ozorkowską (nr 46) oraz nocną na tej trasie (nr 101). W mie-

siąc później (1 grudnia 1993 r.) przejęła również linię pabianicką nr 41 i 41 bis.

Założycielami spółki **Tramwaje Podmiejskie** są gminy Konstantynów, Lutomiersk i Łódź. Spółka rozpoczęła działalność 1 lutego 1994 r. i eksploatuje wyłącznie linię konstantynowsko-lutomierską o numerach 43 i 43 bis.

Obu spółkom zostały przekazane nieodpłatnie budynki i tabor do obsługi tych linii. Obie spółki do obsługi linii podmiejskich otrzymały najstarszy tabor z lat 70. – przeważnie wagony przegubowe serii 803N. Każda z tych spółek ma własną zajezdnię.

Wbrew pesymistycznym prognozom obie spółki przetrwały najgorszy okres, w tym konkurencję żywiołowo rozwijającej się prywatnej komunikacji autobusowej wzdłuż ich linii. Stopniowej poprawie uległa też ich oferta przewozowa. Zwiększyła się przede wszystkim częstotliwość kursowania pociągów: na linii 45 do Zgierza co 10 min w godzinach szczytu (poza szczytem co 20 min), do Ozorkowa zależnie od pory dnia od 16 do 40 min, do Pabianic co 20 min, do Konstantynowa co 15 min w szczycie. Tak duża częstotliwość, jak na linii podmiejskie, jest ich dużym atutem w konkurencji z nieregularnym ruchem autobusowym, które ponadto zatrzymują się tylko w głównych punktach trasy.

Zadowalająca jest też rentowność tych linii. Przewozy pasażerów utrzymują się od kilku lat na niezmiennym poziomie.

Najważniejszym jednak atutem tych linii jest znaczne zainteresowanie ich losem władz samorządowych gmin, przez które one przechodzą. Dla Zgierza, Pabianic, Konstantynowa, Lutomierska i Ozorkowa linie tramwajowe stanowią podstawę ich systemu transportu publicznego. Władze Zgierza rozważają także wybudowanie odgałęzienia od obecnej linii w kierunku nowego osiedla na północy miasta. Linia nr 41 przebiega wzdłuż całego Pabianic i stanowi główny ciąg komunikacyjny tego miasta. Także w granicach administracyjnych Łodzi pociągi tych linii stanowią ważny element systemu transportowego. Od początku br. linie nr 43 i 43 bis przecinają całe miasto z zachodu na wschód do krańcówki na Stokach, a pociągi kursują w godzinach szczytu co 15 min.

Głównym ciągiem komunikacyjnych pozostaje jednak kierunek północ-południe. To wzdłuż niego przemieszczają się największe potoki podróżnych. Pomysł tramwaju regionalnego powstawał od paru lat w Zarządzie Miasta Łodzi, jego współinicjatorami są także gminy położone wzdłuż jego przyszłej trasy.

Wbrew pozorom realizacja projektu nie jest trudna ani zbyt kosztowna. Projekt polega na połączeniu dwóch samodzielnych obecnie linii do Pabianic oraz do Zgierza i do Ozorkowa. Obecnie linie te kończą się: pabianicka na południu Łodzi, a zgierska i ozorkowska na północnej granicy ścisłego centrum miasta. Jest to w tej chwili historyczna zaszczość bardzo niedogodna dla pasażerów. Połączenie tych linii w jeden ciąg, prowadzący istniejącym układem torowym przez centrum miasta, bez wątpienia zwiększyłoby ich atrakcyjność. Nie bez wpływu byłoby to także dla tramwajów miej-



MKT Sp. z o.o. dokonuje sukcesywnej modernizacji tramwajów typu 803N

skich, które mogłyby skorzystać ze zwiększonych potoków pasażerów w punktach przesiadkowych.

Drugim elementem tego projektu jest modernizacja torów tych linii. Na odcinku w granicach administracyjnych Łodzi, poza pewnymi fragmentami, stan torowisk jest dobry. Dobry jest także we fragmentach stan torowisk na terenie Pabianic i Zgierza. W Zgierzu ich część została przebudowana w ostatnich latach w ramach porządkowania układu komunikacyjnego miasta. Poprawa stanu torowisk znacząco wpłynęłaby na skrócenia czasu przejazdów. Dodatkowym atutem dla tramwaju jest systematyczne pogarszanie się warunków przejazdu po zatłoczonych drogach dojazdowych do Łodzi z północy i południa. Stan ten, mimo prowadzonych inwestycji drogowych, w najbliższych latach będzie się tylko pogarszał.

Trzecim elementem jest zakup nowego taboru. Obecny tabor to tramwaje typu 803N z połowy lat 70. Mimo ich remontów i prowadzonych modernizacji, czas ich eksploatacji zbliża się ku końcowi. Ponadto na trasie w granicach Łodzi nie mogą one ustępować parametrami ruchowymi i standardem w miarę nowym (średnia wieku poniżej 15 lat) tramwajom miejskim typu 805N.

Projekt tramwaju regionalnego ma mocne podstawy ekonomiczne, przy jednoczesnym dużym zaangażowaniu władz samorządowych. Przewiduje się jego uruchomienie w 2005 r. Operator tej linii wybrany zostałby w drodze przetargu, a w zamian za inwestycje uzyskałby wieloletnią koncesję – tak, jak 100 lat temu.

□

W artykule wykorzystano materiały z książki *Łódzkie tramwaje podmiejskie 1901–2001*, wydanej przez EMI-PRESS.

EMI-PRESS
90-955 Łódź
skr. pocztowa 103
tel./fax (0-42) 633 37 51

