

Łódzka miejska komunikacja po reorganizacji

Po kilku latach przygotowań, 1.01.2001 r. zaczął funkcjonować w Łodzi nowy system komunikacji miejskiej. Najbardziej radykalne zmiany przeprowadzono w sieci linii tramwajowych, linie autobusowe poddano niedużym korektom. Celem tych zmian było przede wszystkim usprawnienie komunikacji tramwajowej i przeniesienie części potoków podróźnych z autobusów do tramwajów.

Nowy układ linii tramwajowych zaskoczył pasażerów zakresem zmian. Stary układ został praktycznie zlikwidowany, tylko pięć linii zachowało swój dawny numer.

W ponad 100-letniej historii komunikacji tramwajowej w Łodzi przebiegi linii tramwajowych zmieniały się wielokrotnie. Zasadniczą przyczyną tych zmian, praktycznie aż do końca lat 70., była budowa i oddawanie do eksploatacji nowych tras. Największe zmiany nastąpiły w latach 70. w okresie przyspieszonego rozwoju gospodarczego kraju. Powstały wtedy trasy komunikacyjne o zasadniczym znacze-



Na linii nr 10 już w roku pojawi się nowej generacji tabor i stanie się ona linią tzw. „szybkiego tramwaju”. Prędkość eksploatacyjna na tej linii już obecnie ustępuje tylko pociągom linii 8
Fot. Ł. Stefańczyk

niu dla miasta, bez których trudno dziś sobie wyobrazić jego funkcjonowanie. Był to także okres bezprecedensowej, w dziejach powojennej Polski, modernizacji przemysłu i rozwoju budownictwa mieszkaniowego. Powstały wtedy w Łodzi nowe dzielnice przemysłowe i mieszkaniowe – wiele z nich na obrzeżach miasta. Nacisk na rozwój komunikacji miejskiej był wtedy olbrzymi, a środki finansowe przekazywane na te cel były duże. Nic więc dziwnego, że już 1984 r. w Łodzi było 29 linii tramwajowych miejskich i 7 linii podmiejskich.

Początek lat 90. to okres wyraźnego regresu. Zmianie uległy kierunki polityki gospodarczej kraju. W krótkim okresie Polska z eksportera wyrobów włókienniczych, głównego wyrobu przemysłu łódzkiego, miała się przekształcić w ich importera. Musiało to doprowadzić do likwidacji prawie wszystkich dużych zakładów włókienniczych w mieście, które zatrudniały od kilku do kilkunastu tysięcy pracowników. Recesja dotknęła też przemysł maszynowy i elektrotechniczny z powodu znacznej redukcji nakładów na inwestycje infrastrukturalne (energetyka, kolejnictwo) i na modernizację przemysłu. Nieuchronny stał się spadek przewozów i likwidacja niektórych już zbędnych linii. Konieczność oszczędności w komunikacji spowodowała także rozbiórkę niektórych torowisk tramwajowych, nawet tych budowanych jeszcze w latach 50. (np. linia na Złotno).

Od kilku lat jednak przewozy komunikacją miejską przestały się zmniejszać. Zmienił się jednak rozkład natężenia przewozów na poszczególnych liniach. Numeracja linii tramwajowych była nadal imponująca – najwyższym numerem dla linii miejskich był 29, ale w końcu 2000 r. funkcjonowały już tylko 22 linie miejskie i 5 podmiejskich. Numeracja była więc „dziurawa”.

Nowy „Plan obsługi komunikacyjnej Łodzi”, opracowany przez Urząd Miasta Łodzi, został zatwierdzony uchwałą Zarządu Miasta 15 czerwca 2000 r. Był on niemal przez cały ubiegły rok poddawany konsultacji i korektom. W swojej pierwszej wersji zakładano bowiem likwidację niektórych tras (do Arturówka i na Koziny). Ostre protesty mieszkańców spowodowały wycofanie się z tych propozycji. Zakładano także skrócenie niektórych linii podmiejskich do granic miasta, co także zostało oprostowane. Niewielkie zmiany nastąpiły w komunikacji autobusowej. W tym przypadku opór mieszkańców był znacznie większy, mimo że wiele propozycji zmian było racjonalnych.

Po dokonaniu korekt powstał system, który po ponad miesięcznej obserwacji można uznać za udany i racjonalny. Zasadnicze jego cechy to:

- oparcie się tylko na 15 liniach tramwajowych o przebiegu w miarę wyprostowanym;
- równoodstępowy rozkład jazdy: dla 9 linii, co 7–8 min w godzinach szczytu i co 15 min poza szczytem, dla pozostałych 6 linii odpowiednio co 10 i 20 min;
- wydłużenie tzw. godzin szczytu – dla 11 linii godziny te zamykają się zasadniczo od 6.00 do 19.00, dla 4 linii od 6.00 do 11.00 i od 13.00 do 17.00;

Nowe linie tramwajowe miejskie

Nr	Kierunek	Długość linii [km]	Liczba przystanków	Średnia odległość między przystankami [km]	Czas przejazdu		Średnia prędkość w szczycie/poza szczytem		Liczba pociągów*
					[min]	[min]	[km/h]	[km/h]	
1	Chojny - Strykowska	9,580	22	0,435	34/31		16,9/18,5	10/20	8/4
	Strykowska - Chojny	9,480	21	0,451	34/30		16,7/19,0		
2	Dąbrowa - Chochola	15,881	34	0,467	54/50		17,6/19,1	7,5/15	17/8
	Chochola - Dąbrowa	15,909	34	0,468	55/50		17,4/19,1		
3	Wycieczkowa - Augustów	17,272	38	0,456	54/52		19,2/19,9	7,5/15	17/8
	Augustów - Wycieczkowa	16,667	37	0,450	55/51		18,2/19,6		
4	Dąbrowa - Helenówek	13,917	34	0,409	50/46		16,7/18,2	10/20	12/6
	Helenówek - Dąbrowa	13,798	33	0,418	49/44		16,9/18,8		
5	Kurczaki - Szczecińska	16,267	36	0,452	58/53		16,8/18,4	10/20	13/6
	Szczecińska - Kurczaki	16,370	35	0,468	56/52		17,5/18,9		
6	Strykowska - Kurczaki	11,901	26	0,458	41/38		17,4/18,8	7,5/15	13/7
	Kurczaki - Strykowska	11,949	26	0,460	43/39		16,7/18,4		
7	Śląska - Koziny	10,245	22	0,466	34/31		18,1/19,8	10/20	9/4
	Koziny - Śląska	10,247	23	0,446	35/32		17,6/19,2		
8	Chochola - Augustów	17,750	30	0,591	50/47		21,3/22,7	7,5/15	16/8
	Augustów - Chochola	17,390	30	0,580	50/47		20,9/22,2		
9	Augustów - Zdrowie	11,836	24	0,493	37/34		19,2/20,9	10/20	9/5
	Zdrowie - Augustów	12,296	26	0,473	37/35		19,9/21,1		
10	Augustów - Wyszyńskiego	12,630	24	0,526	37/35		20,5/21,7	7,5/15	12/6
	Wyszyńskiego - Augustów	13,010	24	0,542	37/35		21,1/22,3		
11	Chocianowice - Helenówek	15,700	34	0,462	52/48		18,1/19,6	7,5/15	16/8
	Helenówek - Chocianowice	15,590	34	0,459	52/48		18,0/19,5		
12	Wyszyńskiego - Stoki	13,260	31	0,428	45/43		17,7/18,5	7,5/15	14/7
	Stoki - Wyszyńskiego	13,080	29	0,451	44/40		17,8/19,6		
13	Szczecińska - Śląska	16,047	32	0,501	50/47		19,3/20,5	10/20	12/6
	Śląska - Szczecińska	15,942	30	0,531	48/44		19,9/21,7		
14	Dąbrowa - Wyszyńskiego	12,220	25	0,489	37/35		19,8/20,9	7,5/15	12/6
	Wyszyńskiego - Dąbrowa	12,240	25	0,490	38/36		19,3/20,4		
15	Kurczaki - Telefoniczna	13,552	29	0,467	45/41		18,1/19,8	6/12	17/7
	Telefoniczna - Kurczaki	13,689	30	0,456	45/41		18,3/20,0		

* W dni powszednie

Opr. Ł. Stefańczyk

Uwaga: Różnice dla obu kierunków dla danej linii wynikają z niesymetryczności tras.

Częstotliwość kursowania w soboty i w niedziele jest taka sama, jak w godzinach poza szczytem.

□ ujednolicenie zestawienia wszystkich pociągów do 2 wagonów typu 805N; jeden pociąg ma 250 miejsc, w tym 40 do siedzenia.

Linie podmiejskie 43 i 43 bis zostały wydłużone o ponad 4 km i przebiegają przez centrum miasta na jego wschodni kraniec. Pozostałe linie podmiejskie pozostały bez zmian.

Do obsługi nowego układu linii w godzinach szczytu potrzeba 197 pociągów dwuwagonowych. Przed zmianami na trasy wyjeżdżało 217 pociągów, ale 44 z nich było jedno-wagonowych. Po zmianach zwiększyła się więc liczba wagonów w ruchu z 390 do 394. Dodatkowo w granicach miasta kursują w godzinach szczytu 32 pociągi linii podmiejskich (wagony przegubowe 803N), przed zmianami było ich 31.

Sieć tramwajowa w Łodzi i w regionie

	Długość tras eksploatowanych w ruchu pasażerskim [km]	Długość w przeliczeniu na tor pojedynczy [km]
W granicach Łodzi		
□ MPK Łódź Sp. z o.o.	108	217,5
Poza granicami miasta		
□ MKT Sp. z o.o.	28	38,5
□ Tramwaje Podmiejskie Sp. z o.o.	15	19,0

Źródło:

Biuletyn IGKM 4/99 „Komunikacja miejska w liczbach” oraz dane przewoźników



Linia nr 8 jest obecnie najdłuższą w Łodzi

Fot. Ł. Stefańczyk



Trasa tramwajowa, oddana do eksploatacji ponad 21 lat temu i przecinająca centrum miasta w osi wschód–zachód, jest obecnie poddawana modernizacji. Za kilka lat będzie to trasa szybkiego tramwaju miejskiego

Fot. J. Raczyński

Po zmianach na głównych ciągach komunikacyjnych pozostały po 4 linie tramwajowe. Na najbardziej obciążonej trasie wzdłuż ulic Zachodnia – Al. Kościuszki w godzinach szczytu (6.00–20.00) w ciągu 7 min przejeżdżają 4 pociągi tramwajowe. W ciągu godziny średnio 35 pociągów jest w stanie przewieźć 8750 pasażerów.

Częstotliwość kursowania pociągów na głównych trasach jest tak duża, że na podstawie pierwszych obserwacji można stwierdzić spadek zainteresowania pasażerów studium rozkładu jazdy.

Nowy układ spowodował jednak zwiększenie udziału podróży z przesiadkami. Ich dokuczliwość jest jednak niwelowana dużą częstotliwością kursowania pociągów.

Funkcjonujący w Łodzi system taryfowy, uzależniający cenę biletu od czasu jazdy (bilety 10-, 30-, 60- i 120-minutowe) daje, w ramach ważnego biletu, prawo do nieograniczonej liczby przesiadek, nie powodując zwiększenia obciążenia finansowego pasażerów.

Po pierwszych tygodniach funkcjonowania nowego systemu dokonano w nim korekt, które polegały głównie na wydłużeniu godzin kursowania pociągów na niektórych liniach. Największa zmiana dotyczyła linii 15, obciążonej dużymi potokami podróżnych. Częstotliwość kursowania pociągów na tej linii zwiększono w szczycie do 6 min i 12 min poza szczytem.

Czy wprowadzone zmiany spowodują zwiększenie przewozów – na odpowiedź trzeba będzie poczekać kilka miesięcy. (jr)

Więcej informacji o łódzkich liniach tramwajowych oraz o MPK Łódź znajduje się na stronie internetowej www.mpk.lodz.pl

□ Dokończenie ze s. 74

Dla ułatwienia współpracy z samorządami struktura sektora pasażerskiego (Dyrekcji Przewozów Pasażerskich) została przygotowana odpowiednio do podziału terytorialnego kraju. W każdym mieście wojewódzkim zlokalizowano siedzibę zakładu przewozów pasażerskich, a obszar jego działania pokrywa się z terenem województwa.

Dyrektorzy zakładów otrzymali pełnomocnictwa Zarządu PKP do prowadzenia rozmów z samorządami.

Jak już wspomniano, założony terminarz zawierania umów z samorządami, z przyczyn leżących poza koleją, nie

został dotrzymany. Zapewne momentem przełomowym w tym zakresie będzie uchwalenie budżetu państwa na 2001 r. Zresztą w ciągu tego roku należy spodziewać się także kolejnych ważnych dla regionalizacji wydarzeń: przyznania koncesji dla utworzonych przez PKP SA spółek WKD i SKM, a być może także dla innych podmiotów.

Zgodnie z obecną formułą **tts** będziemy sukcesywnie opisywać i komentować wszystkie najważniejsze zagadnienia z tego zakresu.

□