

Paweł Soñnicki<sup>1</sup>

# Transport szynowy w obsłudze przewozowej Zagłębia Ruhry i konurbacji górnośląskiej

Na obszarach cechujących się dużym natężeniem zaludnienia oraz koncentracją działalności wytwórczej, a takimi niewątpliwie są okręgi przemysłowe, identyfikuje się liczne potrzeby transportowe w zakresie przemieszczeń ładunków oraz osób. Wszelkie zakłócenia w funkcjonowaniu transportu rzutują na życie milionów osób, ale także na działalność wielu podmiotów gospodarczych zlokalizowanych na danym terenie. W związku z tym zapewnienie optymalnej obsługi transportowej, przy uwzględnieniu społecznego kontekstu działalności transportowej, staje się dużym wyzwaniem. Okręgi przemysłowe mogą odgrywać niezwykle istotną rolę na logistycznej mapie Europy, koncentrując na swoim obszarze dużą część infrastruktury transportowo – logistycznej kraju oraz stanowiąc huby – zarówno w przewozach ładunków, jak i osób. Rozwój sektora logistycznego wpisuje się również w nurt przekształceń transformacyjnych, przebiegających według scenariusza od zanieczyszczonych okręgów przemysłowych do nowoczesnych regionów opartych na działalności usługowej, będących motorami wzrostu nie tylko dla najbliższego otoczenia, ale również całego kraju.

Analiza systemów transportowych Zagłębia Ruhry i konurbacji górnośląskiej, ze szczególnym wskazaniem na transport szynowy, stanowi punkt wyjścia do określenia podobieństw i różnic oraz wskazania rozwiązań, które mogą być wzajemnie zaadoptowane.

## Charakterystyka obszarów objętych badaniem

Zagłębie Ruhry (w jęz. niem. Ruhrgebiet – nazwa pochodzi od rzeki Ruhra) to obszar zlokalizowany w Nadrenii Północnej – Westfalii, cechujący się koncentracją działalności wydobywczej i przemysłowej. Największymi miastami są Essen (578 000 mieszkańców, 2 751 os/km<sup>2</sup>), Dortmund (582 000 mieszk., 2 076 os/km<sup>2</sup>), Duisburg (493 000 mieszk., 2 116 os/km<sup>2</sup>) i Bochum (377 000 mieszk., 2 593 os/km<sup>2</sup>)<sup>2</sup>. Od pewnego czasu na terenie tym wyraźnie zaznaczają się tendencje metropolizacyjne, które w sferze instytucjonalnej przejawiają się w stworzeniu komunalnego związku Kommunalverband Ruhrgebiet, przemianowanego następnie na Regionalverband Ruhr (Regionalny Związek Zagłębia Ruhry). Warto podkreślić jest to, że w najbliższym otoczeniu Zagłębia zlokalizowane są takie duże miasta, jak Kolonia, Bonn, Düsseldorf – ra-

zem tworząc jeden z największych zespołów miejskich w Europie.

Konurbacja śląska jest natomiast zlokalizowana w centralnej części Województwa Śląskiego i tworzy ją kilkanaście miast z Katowicami (312 000 mieszk., 1 892 os/km<sup>2</sup>) na czele. Innymi głównymi miastami są: Sosnowiec (223 000 mieszk., 2 446 os/km<sup>2</sup>), Gliwice (197 000 mieszk., 1 473 os/km<sup>2</sup>), Zabrze (189 000 mieszk., 2 363 os/km<sup>2</sup>) oraz Bytom (185 000 mieszk., 2 678 os/km<sup>2</sup>). Władze 14 miast, zrzeszonych w Górnośląskim Związku Metropolitalnym (GZM), dążą do uzyskania dla tego obszaru statusu metropolii oraz zwiększenia jego znaczenia na arenie krajowej oraz międzynarodowej. Często też występuje określenie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, jako obszaru o szczególnie wysokim stopniu koncentracji działalności przemysłowej. Jakkolwiek dokonywać delimitacji obszaru konurbacji górnośląskiej i jakie miasta zostaną w wyniku jej przypisane, w artykule wyrażono pogląd, że konurbację tworzy 19 miast<sup>3</sup>.

Z uwagi na zachodzące przekształcenia obu gospodarek lokalnych i definiowanie nowego wizerunku tych obszarów, popularyzowane są nazwy Metropolia Ruhr<sup>4</sup> (Metropole Ruhr) oraz Metropolia Silesia, odnosząca się do 14 miast GZM. Obie nazwy, bez względu na ich stopień sformalizowania i uprawnocnienia, pozwalają na jednoznaczny identyfikację regionów, których dotyczą.

Łączna analiza obu systemów transportowych jest celowa ze względu na liczne podobieństwa i analogie występujące pomiędzy oboma regionami, a które w syntetyczny sposób przed-

Tab. 1. Charakterystyka Zagłębia Ruhry i Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego.

Charakterystyka	Zagłębie Ruhry	Konurbacja górnośląska
Liczba miast/obszarów	5, 1 mln	2, 1 mln
Powierzchnia	4 415 km <sup>2</sup>	1 488 km <sup>2</sup>
Gęstość zaludnienia	1 105 os/km <sup>2</sup>	1 536 os/km <sup>2</sup>
Odsetek przemysłowej produkcji	1,2%	0,5%
Odsetek zatrudnienia w przemyśle	6,5%	6%
Zawody przemysłowe	Węgiel kamienny, rudy żelaza i ołowiu	Węgiel kamienny, rudy żelaza i ołowiu
Główne przemysły	Górnictwo, hutnictwo, przetwórstwo środków transportu, chemiczny, obrotowy	Górnictwo, hutnictwo, przetwórstwo środków transportu

Źródło: <http://www.metropoleruhr.de/metropole-ruhr/daten-fakten/bevoelkerung.html> (dostęp: 7 sierpnia 2010 r.), Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2008 r., GUS, Warszawa 2008, s. 130-136.

<sup>1</sup> Autor jest doktorantem na Uniwersytecie Ekonomicznym w Katowicach. Artykuł recenzowany (przyp. red.).

<sup>2</sup> <http://www.metropoleruhr.de/metropole-ruhr/staedte-kreise.html> (dostęp: 10 sierpnia 2010 r.).

<sup>3</sup> Miasta GZM to: Bytom, Chorzów, Gliwice, Dąbrowa Górnicza, Jaworzno, Katowice, Mysłowice, Piekary Śląskie, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice, Tychy, Zabrze. Poza GZM są Będzin, Czeladź, Knurów, Mikołów czy Tarnowskie Góry. Powyższe 19 miast tworzy aglomerację śląską. Por.: [http://www.stat.gov.pl/katow/69\\_363\\_PLK\\_HTML.htm](http://www.stat.gov.pl/katow/69_363_PLK_HTML.htm) (dostęp: 15 maja 2010 r.).

<sup>4</sup> W tym przypadku wykorzystanie określenia metropolii jest ściśle powiązane z promocją regionu jako Europejskiej Stolicy Kultury w 2010 r.

stawiono w tabeli 1. Natomiast liczbę mieszkańców największych miast przedstawiono na rysunku 1.

Istota podobieństwa przejawia się w przemysłowo – wydobywczym charakterze tych obszarów, który mimo rozwoju również innych branż nadal jest zauważalny w lokalnej gospodarce. Dynamiczny rozwój obu ośrodków przypadł na XIX wiek, kiedy to kapitał i środki inwestycyjne zaczęły być lokowane na obszarach zasobnych w surowce mineralne. Rozwój przemysłu stał się silnym bodźcem dla procesów urbanizacyjnych, w wyniku których powstały liczne jednostki osadnicze o dużym zagęszczeniu ludności. Z czasem ulegały one rozrostowi tworząc określony układ (konurbację). Prawidłowe funkcjonowanie gospodarki w tych organizmach było uzależnione właśnie od rozwoju i odpowiednio kształtujących się systemów transportowych<sup>5</sup>.

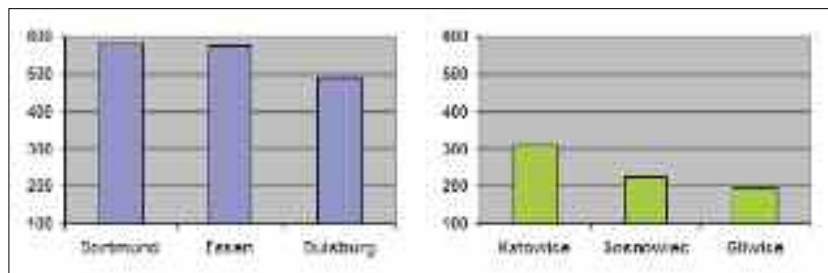
### Pasażerski transport szynowy w Zagłębiu Ruhry i konurbacji górnośląskiej

W Zagłębiu Ruhry pierwsza linia kolejowa została otwarta w 1847 roku, łącząc Kolonię z miastem Minden. Natomiast pierwsza linia tramwaju elektrycznego powstała w 1893 roku w Essen. Na Górnym Śląsku początków kolei należy upatrywać w ukończeniu budowy Kolei Górnośląskiej (Oberschlesische Eisenbahn) łączącej Wrocław z Mysłowicami; era tramwajów elektrycznych rozpoczęła się w 1898 roku.

W Niemczech transport szynowy jest szeroko wykorzystywany do obsługi ruchu osobowego, a wielość jego form i zastosowanych technologii potwierdza tylko tę tezę. Tramwaje obsługują ponad 50 niemieckich miast, kolej miejska – kilkanaście miast, a metro – 4 (Berlin, Hamburg, Monachium i Norymberga). Dodatkowo warto również wymienić niestandardowe formy transportu szynowego, jak choćby lekka kolej w Karlsruhe, stanowiąca swoiste połączenie tramwaju z tradycyjną koleją, czy kolejki podwieszane, spośród których najsłynniejszą jest Schwebebahn w Wuppertalu. Zauważając rozważania do przedmiotowego obszaru Zagłębia Ruhry można wskazać na systemy<sup>6</sup>:

- tramwajowe w Bochum, Dortmundzie, Duisburgu, Essen, Gelsenkirchen, Krefeld, Mülheim i Oberhausen
- kolei miejskich w Bochum, Dortmundzie, Duisburgu, Essen, Gelsenkirchen, Herne i Mülheim, będących technologicznym połączeniem tramwaju z koleją i metrem (nierzadko w centrach ich trasy przebiegają pod ziemią)
- szybkiej kolei regionalnej Rhein – Ruhr (9 linii obsługujących między innymi takie miasta jak: Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Herne, Mülheim, czy Oberhausen – schemat sieci zaprezentowano na rysunku 2)
- niekonwencjonalnej kolei – H-Bahn w Dortmundzie.

Bogactwo form pasażerskiego transportu szynowego, tak charakterystyczne dla miast niemieckiego okręgu, niestety nie zna-



Rys. 1. Porównanie liczby mieszkańców największych miast w obu okręgach. Źródło: opracowanie własne na podstawie: Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2008 r., GUS, Warszawa 2008, s. 130-136.

lazło zastosowania w przypadku konurbacji górnośląskiej. Na Górnym Śląsku do obsługi podróźnych wykorzystywana jest regionalna kolej konwencjonalna (schemat połączeń w województwie śląskim przedstawiono na rysunku 3), która w niewielkim stopniu dostosowana jest do realizacji przewozów w ruchu aglomeracyjnym. Brak adaptacji przejawia się w relatywnie dużych odległościach pomiędzy przystankami, niewielkiej częstotliwości kursowania, małym stopniu integracji taryfowej i realnej ze środkami transportu miejskiego. Należy również zauważyć brak kolejowego połączenia stolicy regionu z oddalonym o około 30 km międzynarodowym portem lotniczym w Pyrzowicach.



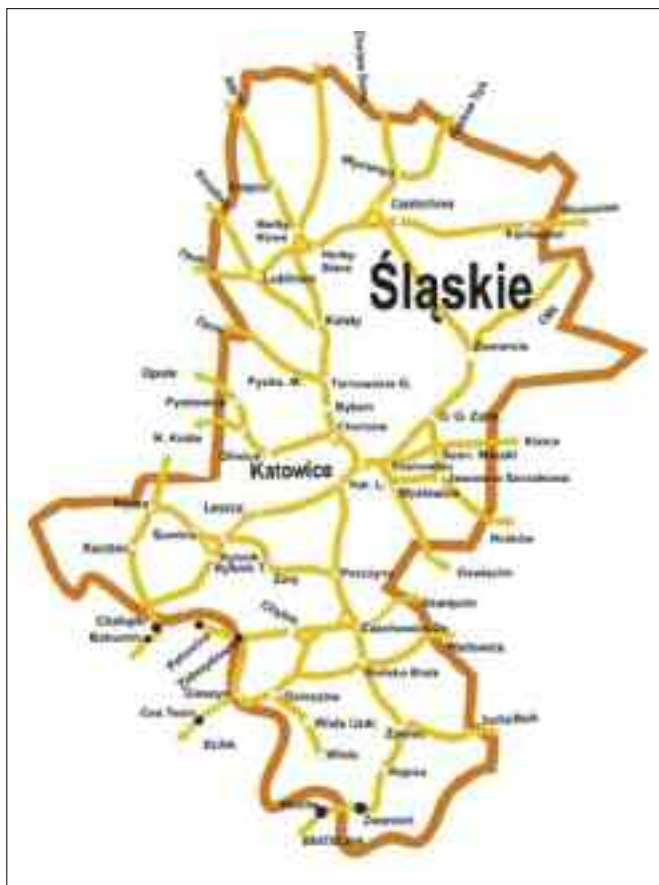
Rys. 2. Sieć S-Bahn Rhein – Ruhr. Źródło: [http://www.bahn.de/regional/view/mdb/pv/deutschlanderleben/nrw/s\\_bahn\\_rhein\\_ruhr/MDb69859-nrw\\_sbahnkoelnrheinruhr\\_linienetz.pdf](http://www.bahn.de/regional/view/mdb/pv/deutschlanderleben/nrw/s_bahn_rhein_ruhr/MDb69859-nrw_sbahnkoelnrheinruhr_linienetz.pdf) (dostęp: 17 lipca 2010 r.).

Koncepcje tworzenia na Górnym Śląsku kolei aglomeracyjnych były formułowane jeszcze w czasach postępującej industrializacji w okresie gospodarki socjalistycznej. Pierwsze z nich należy datować na 1972 rok, kiedy przygotowano koncepcję Śląskiej Kolei Regionalnej. Planowano wtedy połączenie Pyskowic z Dąbrową Górniczą oraz Bytomia z Tychami (na odcinku cho-

<sup>5</sup> S. Dziadek: *Systemy transportowe ośrodków zurbanizowanych*, PWN, Warszawa 1991, s. 19-20.

<sup>6</sup> <http://www.urbanrail.net/deutschland> (dostęp: 7 sierpnia 2010 r.).

<sup>7</sup> K. Kuś, *Szybka kolej miejska w GOP: historia, stan obecny, perspektywy*, „Rynek Kolejowy” 2010, nr 7-9, s. 57-58.



Rys. 3. Schemat wykorzystywanych w ruchu pasażerskim linii kolejowych województwa śląskiego.  
 Źródło: [http://www.gzm.org.pl/index.php?option=com\\_content&view=article&id=112&Itemid=62](http://www.gzm.org.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=112&Itemid=62) (dostęp: 30 lipca 2010 r.).



Rys. 4. Schemat linii H-Bahn w Dortmundzie.  
 Źródło: <http://www.h-bahn.info/de/> (dostęp: 5 sierpnia 2010 r.).

rzowsko – katowickim linia miała przebiegać pod ziemią). Niestety pełnej realizacji nie doczekał się żaden z projektów, choć na odcinku gliwickim przeprowadzono już szereg prac, łącznie z budową licznych obiektów inżynierskich<sup>7</sup>. Namiastką dawnych planów stała się realizacja Szybkiej Kolei Regionalnej (SKR) z Tychów do Katowic, z planami wydłużenia kursów do Sosnowca Głównego. Do jej obsługi wyznaczono najnowszy tabor, jednak częstotliwość kursowania odbiega od typowych połączeń aglomeracyjnych<sup>8</sup>, a ponadto ruch pociągów odbywa się po ogólnych, a nie wydzielonych do tego celu, torach. Pozytywnym aspektem SKR jest integracja taryfowa, która w dużej mierze przyczynia się do zapewnienia frekwencji w pociągach.

Ważny element systemu transportowego konurbacji śląskiej stanowi transport tramwajowy. Obsługuje 12 miast i – co ważne – stanowi technologicznie, taryfowo i organizacyjnie całość, gdyż jest eksploatowany przez jeden podmiot (Tramwaje Śląskie). System ten tworzy 28 linii komunikacyjnych (plus jedna wakacyjna) o łącznej długości ponad 350 km. Do obsługi ruchu zaangażowane są 342 wagony<sup>9</sup>. Rozważając zagadnienie struktury wiekowej i jakościowej taboru oraz stanu technicznego infrastruktury należy zwrócić uwagę na szereg niekorzystnych procesów. Zaledwie kilka procent eksploatowanych wagonów ma mniej niż 10 lat, przy czym zdecydowana większość jest w ruchu już od ponad 20 lat. Obecnie dąży się do systematycznej odnowy taboru (głównie za sprawą modernizacji) oraz poprawy w zakresie infrastruktury<sup>10</sup>, jednak duże zaległości nie mogą zostać nadrobione w przeciągu zaledwie kilku lat. Dodatkowo należy również podkreślić, że w niektórych miastach, jak Będzin czy Gliwice występuje trend odwrotny, polegający na zakończeniu eksploatacji niektórych linii.

W poszukiwaniu poprawy efektywności przewozów miejskich coraz częściej wykorzystywane są niekonwencjonalne technologie albo znane już wcześniej rozwiązania w nowych zastosowaniach. Właśnie taka sytuacja ma miejsce w przypadku tramwajów podwieszanych (bądź kolei podwieszanych), a więc środków transportu, które dotychczas kojarzone były z obsługą ruchu turystycznego w kurortach górskich. Zastosowanie tramwajów podwieszanych jest ze wszech miar korzystne, gdyż przy niewielkim zaangażowaniu terenu możliwa jest obsługa dużych potoków pasażerskich. Tramwaj taki nie jest uzależniony od warunków panujących na drogach, co pozwala na dużą punktualność i niezawodność. Dodatkowo może stanowić on ciekawą atrakcję turystyczną.

System tramwaju podwieszanego funkcjonuje w 3 niemieckich miastach, przy czym wszystkie z nich położone są albo w Metropolii Ruhr, albo w bezpośredniej jej okolicy. Wskazać należy na Dortmund (H-Bahn), Düsseldorf (Sky-Train) i Wuppertal (Schwebebahn). H-Bahn w Dortmundzie (schemat połączenia przedstawiono na rysunku 4) składa się z dwóch linii, które łączą tereny kampusów uniwersyteckich. Wagony kursują z dziesięcio- (linia 1) oraz pięciominutowym (linia 2) taktem. Kolejka obsługuje rocznie około 1,6 mln pasażerów, a od początku jej funkcjonowania skorzystało z niej około 17

<sup>8</sup> W ciągu doby w jednym kierunku uruchamiane są 34 pociągi, co daje w godzinach szczytu częstotliwość kursowania równą 30 minutom. Dla przykładu, SKM w Trójmieście na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Główna w dni powszednie w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego oferuje połączenia co 7 minut, a SKM w Warszawie co około 20 minut.

<sup>9</sup> <http://www.tram-silesia.pl/> (dostęp: 23 kwietnia 2010 r.).

<sup>10</sup> Przykładem tego jest wykonana w 2009 r. kompleksowa modernizacja trzykilometrowego odcinka pomiędzy centrum Katowic a zajezdnią w dzielnicy Zawodzie.

mln pasażerów. Wzdłuż linii mierzącej niemal 4 km zlokalizowanych jest 5 przystanków<sup>11</sup>.

W obu metropoliach dąży się do koordynacji przewozów publicznych, czego efektem ma być przedstawienie klientom zintegrowanej i atrakcyjnej oferty transportowej. W polskich realiach integratorem jest *Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP)*. Do jego kompetencji należy organizacja przewozów autobusowych (284) i tramwajowych (35). Istotną wadą przyjętych rozwiązań jest brak satysfakcjonujących koncepcji, a w konsekwencji również całościowych rozwiązań w zakresie włączenia kolei w tak zdefiniowany, zintegrowany system transportu publicznego. Po stronie niemieckiej właściwym podmiotem jest *Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)*, odpowiadający za organizację transportu na terenie o powierzchni ponad 5 000 km<sup>2</sup>, zamieszkałym przez ponad 7 mln osób. Związek zrzesza 25 podmiotów (w tym 15 bezpośrednio w Zagłębiu Ruhry), które w swojej ofercie mają 11 linii kolei miejskich, kilkadziesiąt regionalnych pociągów, 9 linii S-Bahn Rhein-Ruhr, 21 linii tramwajowych, 25 szybkich połączeń autobusowych oraz ponad 700 miejskich i regionalnych linii autobusowych<sup>12</sup>. Na fot. 1 przedstawiono przykład rozwiązania sprzyjającego integracji transportu zbiorowego.

Bogata oferta przewozów środkami transportu zbiorowego w Zagłębiu Ruhry, w tym przede wszystkim koleją, sprzyja zmianie proporcji w wykorzystaniu transportu indywidualnego i zbiorowego. Szeroko promowana jest również integracja tych form przewozów za sprawą licznych parkingów P&R i B&R. Wydaje się zatem, że podejmowanych jest szereg działań, których efektem ma być stworzenie zrównoważonego systemu przewozów pasażerskich opartych w dużym stopniu o przewozy szynowe. Może to posłużyć jako kierunek działań, jakie powinno się podejmować celem sanacji transportu szynowego na Górnym Śląsku.

O ponadlokalnym charakterze konurbacji decyduje ilość i jakość połączeń komunikacyjnych z innymi, ważnymi ośrodkami miejskimi, zarówno w kraju jak i za granicą. To właśnie transport dalekobieżny kształtuje integrację oraz związki relacyjne



Fot. 1. Pasy autobusowo – tramwajowe jako przejaw integracji środków transportu zbiorowego w Zagłębiu Ruhry (na zdjęciu przystanek przy dworcu Oberhausen Hbf).

je się już tak atrakcyjna – o ile ilość połączeń oraz czas przejazdu do Warszawy jest atrakcyjny, to już skomunikowanie z takimi miastami jak Poznań, Gdańsk, czy nawet z bliskim Krakowem (niska prędkość handlowa) nie są atrakcyjne dla potencjalnych podróżnych. W przyszłości jednak, za sprawą modernizacji Centralnej Magistrali Kolejowej z Grodziska Mazowieckiego do Zawiercia i budowy łącznicy z planowaną linią wysokich prędkości, obszar ten ma być włączony w system szybkiej kolei. Jest to jednak plan, którego perspektywa sięga co najmniej kilka lat w przyszłość. Obecnie pociągi klasy Intercity zatrzymują się na 5 dworcach w obrębie konurbacji (tabela 2).

## Towarowy transport szynowy w Zagłębiu Ruhry i konurbacji górnośląskiej

W obu przypadkach koncentracja działalności przemysłowej powoduje, że regiony (odpowiednio Województwo Śląskie i land Nadrenia – Północna Westfalia) do których przynależą przedmiotowe konurbacje, wysuwają się na czołową pozycję w przewozach towarowych w kraju. Różnica polega na tym, że na Śląsku występuje wyraźna dysproporcja pomiędzy ładunkami nadanymi i odbieranymi na korzyść tych pierwszych. O ile na obszarze polskiego województwa ruch generują głównie zakłady zlokalizowane na jego terenie, to w przypadku niemieckiego landu duże znaczenie ma również ruch w obsłudze licznych terminali, w tym największego na świecie portu rzeczno-godolnego w Duisburgu. Zauważyć należy, że oba regiony zajmują pierwsze miejsce w swoich krajach, zarówno pod względem tonażu ładunków ekspediowanych, jak i przyjmowanych. W tabeli 3 zaprezentowano dane dotyczące bilansu przewozów kolejowych w Nadrenii – Północnej Westfalii oraz Województwie Śląskim.

Po przeanalizowaniu danych nasuwa się oczywisty wniosek, że oba regiony odgrywają bardzo ważną rolę dla sektora kolejowego, generując dużą część popytu na jego usługi. Dlatego też podejmując decyzje odnośnie utrzymania, modernizacji i budowy infrastruktury na potrzeby przewozów ładunków, celowe jest uwzględnienie tego stanu rzeczy.

Tab. 2. Charakterystyka kolejowej infrastruktury punktowej eksploatowanej w ruchu pasażerskim.

	Zagłębie Ruhry	Konurbacja górnośląska
Ilość stacji kolejowych	30	11
Ilość stacji kolejowych w ruchu Intercity	11	5

Zagłębie Ruhry Konurbacja górnośląska Ilość stacji kolejowych 70 55 Ilość stacji kolejowych w ruchu Intercity 11 5 Źródło: opracowanie własne.

zachodzące pomiędzy różnymi miastami. W ofercie niemieckich przewoźników funkcjonuje bogata siatka połączeń, zarówno z miastami w Niemczech, jak i poza granicami kraju, a pociągi odjeżdżają aż z 11 dworców zlokalizowanych w Zagłębiu Ruhry. Najbardziej syntetyczną miarą atrakcyjności oferty może być czas przejazdu, który za sprawą połączeń InterCity Express jest bardzo krótki. Czas podróży do takich miast jak Berlin, Hamburg, Bruksela wynosi nieznacznie powyżej 3 godzin. Do Frankfurtu nad Menem można dojechać już w niespełna 2 godziny. W przypadku Górnego Śląska oferta połączeń nie wyda-

<sup>11</sup> <http://www.h-bahn.info/de/> (dostęp: 5 sierpnia 2010 r.).

<sup>12</sup> [http://www.vrr.de/de/global/ueber\\_uns/index.html](http://www.vrr.de/de/global/ueber_uns/index.html) (dostęp: 18 sierpnia 2010 r.), <http://www.metropoleruhr.de/metropole-ruhr/metropole-in-bewegung/auf-den-schienen.html> (dostęp: 18 sierpnia 2010 r.).

Łączna długość dróg kolejowych w Zagłębiu Ruhry przekracza 2 000 km, z czego większość (1 600 km) znajduje się pod zarządem narodowego operatora infrastruktury – spółki z grupy Deutsche Bahn (DB). Na tym terenie zlokalizowanych jest 5 stacji rozrządowych (Hamm, Wanne-Eickel, Oberhausen-Osterfeld, Schwerte i Hagen) oraz 6 terminali kontenerowych z dostępem do sieci kolejowej. Są one obsługiwane zarówno przez narodowego operatora – DB – jak również przez liczne na niemieckim rynku prywatne przedsiębiorstwa<sup>13</sup>. Duże zapotrzebowanie na usługi przewozu rzeczy z jednej strony, a z drugiej satysfakcjonująca gęstość sieci oraz punktów załadunkowych skutkuje tym, iż kolej zajmuje ważną pozycję w obsłudze transportowej Zagłębia, większą niż w przypadku innych regionów Niemiec.

Lokalizacja, jak również warunki naturalne występujące na obszarze Zagłębia Ruhry (liczne rzeki i kanały zapewniające połączenie między innymi z Amsterdamem, Rotterdamem czy Antwerpią) predestynują go do pełnienia roli ważnego ogólnoeuropejskiego węzła transportowego. Sprzyja to wykształceniu się konkurencyjnego sektora logistycznego. Obszar ten wpisuje się też w tak zwane „duże C”, które schematycznie wytycza główne potoki przewozów ładunków w Niemczech – od portów w Rostocku, Hamburgu, Bremerhaven, poprzez Zagłębie Ruhry, aż po leżące na południu miasta Monachium i Norymberga.

Również na terenie Górnego Śląska można wskazać na dużą koncentrację infrastruktury, przy czym spora jej część wchodzi w skład międzynarodowych korytarzy transportowych E30 (Wschód – Zachód) i E65 (do portów Trójmiasta). Na terenie tutejszych miast zlokalizowanych jest również 6 terminali kontenerowych<sup>14</sup>, przy czym mają one bardzo zróżnicowaną zdolność przeładunkową. Na szczególną uwagę, ze względu na położenie i istniejący potencjał, zasługują dwa z nich. Euroterminal w Sławkowie, z uwagi na dostęp do szerokiego toru stwarza możliwość nadawania i przyjmowania, a także tranzytu pomiędzy zachodnio- i wschodnioeuropejskim systemem kolei. Natomiast terminal zlokalizowany przy porcie śródlądowym w Gliwicach mógłby być w przyszłości w szerokim zakresie wykorzystywany jako terminal o charakterze trimodalnym, integrującym transport samochodowy, przyjazne dla środowiska przewozy kolejowe oraz wodne – śródlądowe.

## Podsumowanie

Pomimo faktu, że oba regiony pod wieloma względami są do siebie podobne, to można wskazać na wyraźną dysproporcję, jaka występuje w obrębie systemu transportowego, zwłaszcza pasażerskiego. Dlatego też rozwiązania wdrożone w Zagłębiu Ruhry mogą posłużyć jako wzorzec, bądź też gotowe koncepcje, które mogłyby zostać zaimplementowane w warunkach polskich. Wymagało to będzie jednak nie tylko określonego poziomu świadomości oraz wagi problemu, ale również, a może przede wszystkim, odpowiednich środków finansowych na inwestycje infrastrukturalne i suprastrukturalne, a także na wypracowanie odpowiedniego modelu zarządzania, realizowania i finansowania transportu.

Tab. 3. Bilans kolejowych przewozów w Nadrenii – Północnej Westfalii i Województwie Śląskim.

	Nadrenia – Północna Westfalia		Województwo Śląskie	
	Łopozycja	Łobów	Łopozycja	Łobów
Wielkość przewozów towarowych (mln t)	61,8	60,8	28,6	21
Łobów pasażerskich i towarowych w przeliczeniu w przeliczeniu	24%	24%	40%	16%

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Transport – wyniki działalności w 2006 roku*, GUS, Warszawa 2006, s. 103, [http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de\\_jb16\\_jahrtab41.asp](http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de_jb16_jahrtab41.asp) (dostęp: 18 sierpnia 2010 r.).

Wzrost wymagań klientów sektora transportowego (pasażerów, jak również nadawców ładunków) wymuszać będzie coraz większy stopień współpracy pomiędzy podmiotami reprezentującymi poszczególne gałęzie. Dlatego na znaczeniu zyskuje tematyka integracji, zarówno w odniesieniu do przewozów pasażerskich, jak i towarowych. W tym pierwszym przypadku transport szynowy powinien wpisać się w sprawny i szybki system komunikacji zbiorowej. Integracja w ramach przewozów ładunków sprowadza się do rozwoju przewozów intermodalnych, czy zwiększania zakresu świadczonych usług w ramach obsługi logistycznej. Dopiero harmonijny rozwój całego systemu, uwzględniający równowagę międzygałęziową może w wydatny sposób zwiększyć konkurencyjność lokalnej gospodarki. Prawdopodobnie takie wyzwanie będzie kształtować rozwój komunikacji szynowej w obrębie konurbacji górnośląskiej oraz warunkować jej znaczenie dla mieszkańców i podmiotów gospodarczych prowadzących tutaj swoją działalność.

## LITERATURA

1. Dziadek S., *Systemy transportowe ośrodków zurbanizowanych*, PWN, Warszawa 1991.
2. Kuś K., *Szybka kolej miejska w GOP: historia, stan obecny, perspektywy*, „Rynek Kolejowy” 2010, nr 7-9.
3. *Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2008 r.*, GUS, Warszawa 2008.
4. *Transport – wyniki działalności w 2006 roku*, GUS, Warszawa 2006.
5. <http://www.tram-silesia.pl/> (dostęp: 23 kwietnia 2010 r.).
6. [http://www.stat.gov.pl/katow/69\\_363\\_PLK\\_HTML.htm](http://www.stat.gov.pl/katow/69_363_PLK_HTML.htm) (dostęp: 15 maja 2010 r.).
7. [http://www.bahn.de/regional/view/mdb/pv/deutschlanderleben/nrw/s\\_bahn\\_rhein\\_ruhr/MDB69859-nrw\\_sbahnkoelnrheinruhr\\_li-niennetz.pdf](http://www.bahn.de/regional/view/mdb/pv/deutschlanderleben/nrw/s_bahn_rhein_ruhr/MDB69859-nrw_sbahnkoelnrheinruhr_li-niennetz.pdf) (dostęp: 17 lipca 2010 r.).
8. [http://www.gzm.org.pl/index.php?option=com\\_content&view=article&id=112&Itemid=62](http://www.gzm.org.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=112&Itemid=62) (dostęp: 30 lipca 2010 r.).
9. <http://www.h-bahn.info/de/> (dostęp: 5 sierpnia 2010 r.).
10. <http://www.metropoleruhr.de/metropole-ruhr/metropole-in-bewegung/auf-den-schienen.html#c58853> (dostęp: 6 sierpnia 2010 r.).
11. <http://www.urbanrail.net/deutschland> (dostęp: 7 sierpnia 2010 r.).
12. <http://www.metropoleruhr.de/metropole-ruhr/staedte-kreise.html> (dostęp: 10 sierpnia 2010 r.).
13. [http://www.vrr.de/de/global/ueber\\_uns/index.html](http://www.vrr.de/de/global/ueber_uns/index.html) (dostęp: 18 sierpnia 2010 r.).
14. <http://www.metropoleruhr.de/metropole-ruhr/metropole-in-bewegung/auf-den-schienen.html> (dostęp: 18 sierpnia 2010 r.).
15. [http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de\\_jb16\\_jahrtab41.asp](http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de_jb16_jahrtab41.asp) (dostęp: 18 sierpnia 2010 r.).

<sup>13</sup> <http://www.metropoleruhr.de/metropole-ruhr/metropole-in-bewegung/auf-den-schienen.html#c58853> (dostęp: 6 sierpnia 2010 r.).

<sup>14</sup> Cargosped Gliwice, DB Rail Schenker Gliwice, Euroterminal Sławków, Polzug Dąbrowa Górnicza, Prokont Tychy, Spedcont Sosnowiec.