

Uwarunkowania przewozów kolejowych na styku linii szerokotorowej z liniami normalnotorowymi w Górnośląskim Węźle Kolejowym

Edward Fojcik

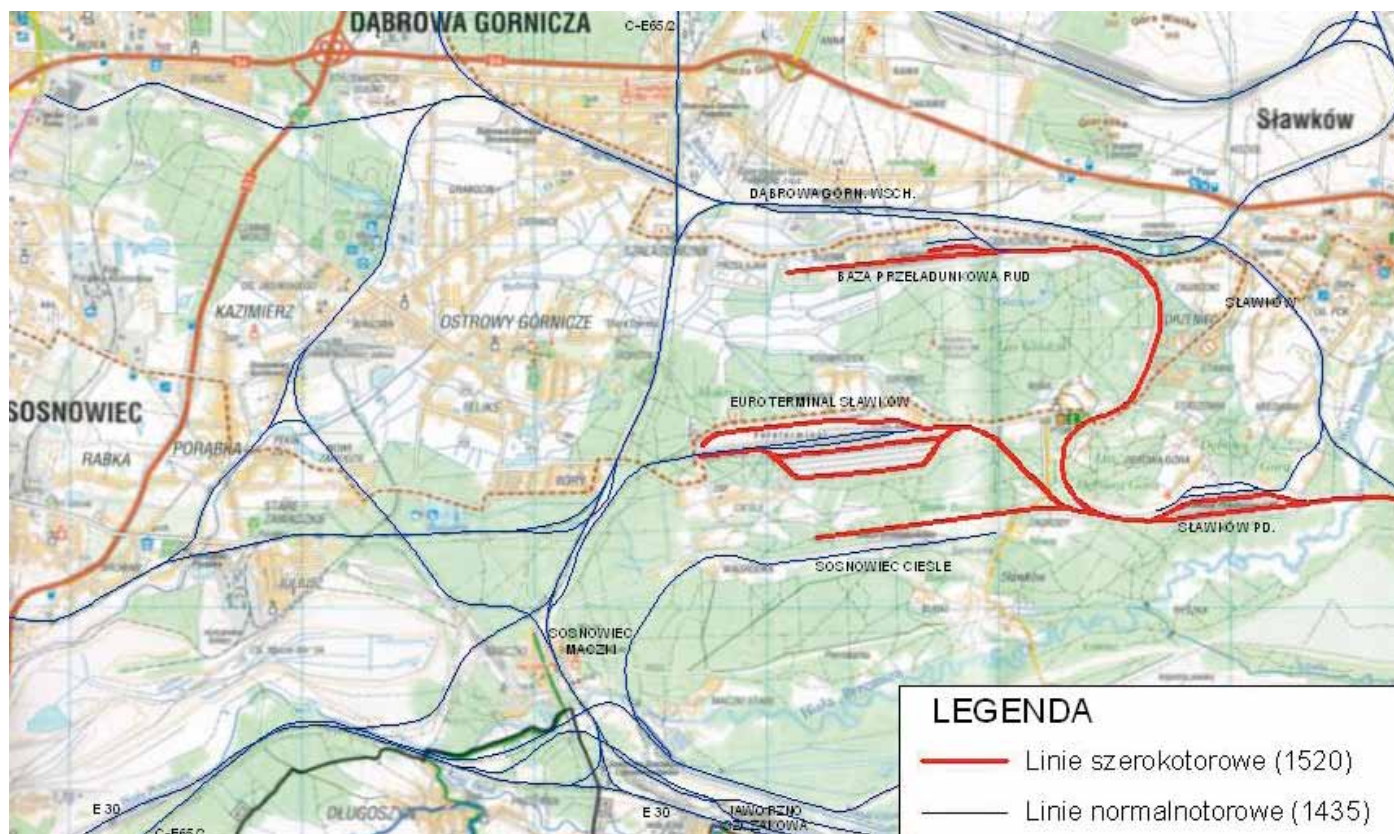
Uwarunkowania techniczno - eksploatacyjne przewozów kolejowych na styku linii szerokotorowej (LHS) z liniami normalnotorowymi w rejonie skrzyżowania głównych europejskich linii kolejowych północ - południe i zachód - wschód w Górnośląskim Węźle Kolejowym. Przesłanki dostosowania układów torowych stacji przeładunkowych na stykach linii o różnych szerokościach dla usprawnienia przewozów pomiędzy siecią kolei normalnotorowych i linią szerokotorową. Potencjalne możliwości realizacji perspektywicznych przewozów kolejowych pomiędzy tymi liniami na stacji przeładunkowej Międzynarodowego Centrum Logistycznego Euroterminal Sławków.



inż. Edward Fojcik
Specjalista z zakresu
transportu szynowego

Zbudowanie w latach 70-tych XX wieku Linii Hutniczej Szerokotorowej (LHS), od granicy z Ukrainą do Sławkowa w woj. Śląskim, ukształtowało rzadko spotykany wzajemny układ linii kolejowych o różnych szerokościach, w którym linia o prześwicie 1520 mm wchodzi prawie 400 km w głąb znormalizowanej (1435 mm) sieci kolejowej sąsiedniego państwa. Taki przebieg linii szerokotorowej, budowanej głównie dla przewozu rudy z Ukrainy do Kombinatu Metalurgicznego "Katowice"

w Dąbrowie Górniczej, pozwolił również na umiejscowienie nowych punktów przeładunkowych wzdłuż tej linii w miejscach styku z istniejącą siecią normalnotorową. Poprzednio do czasu wybudowania Linii Hutniczej Szerokotorowej punkty styku (w tym stacje przeładunkowe) normalnotorowej sieci Polskich Kolei Państwowych z liniami o szerokości 1520 mm, lokalizowane były zasadniczo bezpośrednio przy granicy naszego państwa z Federacją Rosyjską, Litwą, Białorusią i Ukrainą.



1. Sieć kolejowa w rejonie styku LHS z liniami normalnotorowymi w woj. śląskim

W przypadku Linii Hutniczej Szerokotorowej punkty styku z siecią linii normalnotorowych we wschodniej części Górnośląskiego Węzła Kolejowego zwracają uwagę doskonałym położeniem geograficznym w otoczeniu ważnych europejskich dróg i głównych linii kolejowych. W pobliżu końcówki Linii Hutniczej Szerokotorowej krzyżują się główne europejskie międzynarodowe linie kolejowe o określonych europejskimi umowami "AGC" i „AGTC” [1, 2] przebiegach: E / C - E 30 Drezno - Wrocław - Katowice - Kraków - Lwów - Kijów - Moskwa i E / C - E 65 Gdynia - Warszawa / Bydgoszcz - Katowice - Ostrava - Wiedeń - Willach - Ljubljana - Rijeka, jak również przebiegające przez Górny Śląsk trasy drogowe; - autostrada A 4 od granicy z Niemcami do Krakowa (aktualnie wydłużana do granicy z Ukrainą), oraz będąca w budowie autostrada A1 od Gdańska przez Łódź - aglomerację górnośląską w kierunku Ostrawy, w nawiązaniu do europejskiej drogi północ - południe E 75 Vardo (Norwegia) - Helsinki - Gdańsk - Cieszyn - Budapeszt - Belgrad - Ateny - Chania - Palekastro (Kreta).

Aktualnie w lokalnych układach drogowych istniejąca już wschodnia obwodowa Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego; Dąbrowa Górnicza - Sosnowiec - Mysłowice - Tychy będąca fragmentem drogi krajowej nr 1 Gdańsk - Łódź - Częstochowa - Cieszyn (wchodzącej w skład drogi europejskiej E 75), przebiega w odległości niespełna 10 km od końcówki linii szerokotorowej w Sławkowie. Jeszcze bliżej, w odległości kilku kilometrów przebiega droga krajowa nr 94 Krzywa - Legnica - Wrocław - Opole - Bytom - Sosnowiec - Sławków - Olkusz - Kraków, z licznymi połączeniami z europejską drogą zachód - wschód E 40 Calais - Kolonia - Drezno - Wrocław - Katowice - Kraków - Lwów - Kijów - Rostów. Również w niewielkiej odległości (około 40 km) położony jest ciągle rozbudowywany szczególnie w sektorze przewozów towarowych Międzynarodowy Port Lotniczy "Katowice" w Pyrzowicach.

To geograficzne położenie najdalej na zachód w Europie wysuniętych punktów przeładunkowych na styku końcówki linii szerokotorowej (LHS) z liniami normalnotorowymi, kształtuje bogate wariantowe możliwości przeładunku: wagon - wagon, wagon - samochód, a nawet samochód - samochód z szerokim wachlarzem usług logistycznych związanych z obsługą ładunków (przeładunek, składowanie, magazynowanie, przepływ informacji pomiędzy przewoźnikami, spedytorami, odprawa przesyłek, obsługa celna itp.)

w Międzynarodowym Centrum Logistycznym Euroterminal Sławków w Katowickiej Strefie Ekonomicznej (rys. 1).

Minione trzydziestolecie funkcjonowania Linii Hutniczej Szerokotorowej (LHS) stanowi okazję do przedstawienia potencjalnych możliwości przewozowych w relacjach Europa - Azja z wykorzystaniem styków tej linii z liniami normalnotorowymi w rejonie Górnośląskiego Węzła Kolejowego.

Potencjalne kierunki przewozowe

Równoleżnikowy przebieg Linii Hutniczej Szerokotorowej od przejścia granicznego Izov - Hrubieszów przez Zamość - Wołę Baranowską - Sędziszów do Sławkowa, z punktami styku z normalnotorowymi liniami w bliskim sąsiedztwie odcinka Katowice - Kraków - Lwów, stanowiącego fragment międzynarodowej linii kolejowej E / C - E 30 Drezno - Wrocław - Katowice - Kraków - Lwów - Kijów - Moskwa, kształtuje potencjalne możliwości aktywizacji przewozów w dalekobieżnych transkontynentalnych relacjach między Europą i Dalekim Wschodem, w zróżnicowanych formach przewozów: kombinowanych (kontenery, wymienne nadwozia, naczepy), całopociągowych i wagonowych.

W przedłużeniu bowiem III Europejskiego Korytarza Transportowego w kierunku wschodnim, połączenie Linii Hutniczej Szerokotorowej z siecią kolei szerokotorowych, stwarza możliwości znacznego przejęcia przez transport kolejowy (co jest m.in. celem „Europejskiej umowy o ważniejszych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących AGTC” [2]) części potoku ładunków pomiędzy Europą Zachodnią a Ukrainą, południową Rosją, Azją Centralną - dotychczas przewożonych samochodami, oraz części potoku ładunków pomiędzy Unią Europejską a Chinami - dotychczas przewożonych w czasie około miesiąca drogą morską.

W relacjach odwrotnych wschód - zachód, przewożone towary mogą być kierowane z Linii Hutniczej Szerokotorowej m. in. główną międzynarodową linią kolejową E / C - E 30 przez Katowice - Wrocław - Drezno przede wszystkim na sieć kolejową południowo - zachodnich rejonów Polski oraz środkowych Niemiec. Dodatkowo połączenia linii kolejowych w rejonie Mysłowic, umożliwiają kierowanie pociągów do i z punktów przeładunkowych Linii Hutniczej Szerokotorowej w rejonie Sławkowa, również odcinkami międzynarodowej linii kolejowej C - E 65 przez Mysłowice Brzezinkę - Oświęcim -

- Zebrzydowice w pobliskich relacjach południowo - zachodnich (Czechy, Austria), a przez Mysłowice - Bytom - Tarnowskie Góry - w relacjach północnych.

Niewątpliwie zakres możliwości przeładunkowych w rejonie Sławkowa, do którego dochodzi tor szeroki biegnący od wybrzeża Oceanu Spokojnego, jest potencjalnym czynnikiem przemawiającym za zwiększeniem przewozów w relacjach Europa - Daleki Wschód, aczkolwiek z nieuniknionymi przeładunkami towarów w punktach styku linii szerokotorowych z siecią linii normalnotorowych (m.in. w rejonie Sławkowa, czy w przypadku komunikacji z Chinami, na granicach tego kraju z uwagi na normalnotorową szerokość kolei chińskich).

Umiejscowienie w rejonie Sławkowa najdalej na zachód w głąb Europy wysuniętych punktów przeładunkowych linii szerokotorowej połączonej z siecią kolejową Dalekiego Wschodu, sprawia również wrażenie drogi najkrótszej między tymi obszarami, co w wielu wypowiedziach traktowane jest jako istotny element skracający dotychczasowy, sięgający dwóch tygodni, czas przewozu przesyłek w tych relacjach magistralą transsyberyjską.

Głębsza analiza przebiegu międzynarodowych magistrali kolejowych na megakontynencie eurazjatyckim nie potwierdza tych oczekiwań. Wszędzie bowiem na styku linii kolejowych o różnych szerokościach toru, wobec ograniczonych możliwości stosowania w przewozach towarowych zmiany zestawów kołowych albo zmiany rozstawu kół na osiach wagonów, wymagany jest przede wszystkim przeładunek towarów. W konsekwencji ta czynność może nie pozwolić na uzyskanie oczekiwanego znacznego skrócenia czasu przewozu przesyłek pomiędzy krajami Dalekiego Wschodu a Europą magistralą transsyberyjską z przejściem na Linie Hutniczą Szerokotorową, ponieważ transport towarów tymi liniami wymaga na stykach z siecią normalnotorową co najmniej dwóch przeładunków w komunikacji lądowej z Chinami czy lądowo - morską z Japonią.

Przesyłki przewożone magistralą transsyberyjską na zachód Europy w relacjach wynikających z lokalizacji nadawców i odbiorców położonych nad Bałtykiem i Morzem Północnym (oraz w relacjach odwrotnych), zasadniczo przemieszczane są i będą przynajmniej do czasu osiągnięcia szczytowych możliwości i przeciążenia, przez Brześć - Małaszewicze (i inne na północ umiejscowione przejścia graniczne), ponieważ europejska magistrala kolejowa E 20 Moskwa - Mińsk - Warszawa - Berlin -

-Hannover - Kolonia - Ostenda jak również międzynarodowa linia kolejowa E 10 Moskwa - St. Petersburg - Helsinki - (Hanko - Lubeka) - Hamburg - Kolonia - Ostenda obsługujące główne rejony gospodarcze Europy północno - zachodniej aż po kanał La Manche, stanowią podstawowe, naturalne nawiązanie do magistrali transsyberyjskiej.

Nie należy również spodziewać się znacznego potoku wagonów z magistrali transsyberyjskiej przez Sławków w kierunku południowych obszarów Europy Zachodniej i Półwyspu Bałkańskiego (i w relacjach odwrotnych) z uwagi na przebieg międzynarodowych linii kolejowych; E 40 Lwów - Czop - Koszyce - Ostrava - Praga - Frankfurt n/M - Paryż, E 50 Moskwa - Kijów - Lwów - Czop - Zahony - Budapeszt - Wiedeń - Zurych - Paryż biegnących od Ukrainy przez Słowację, Czechy, lub Węgry, Austrię (z licznymi odgałęzieniami linii biegnących w kierunku południowym, np. E 63 Żylna - Bratysława, E 69 Budapeszt - Koper, E 72 Budapeszt - Rijeka, E 85 Budapeszt - Belgrad - Ateny), czy też linii E 95 Moskwa - Kijów - Ungeni - Jassy - Bukareszt - Ruse - Dimitrovgrad / Sofia (E 680), dających handlującym i przewoźnikom duże możliwości wyboru dróg przewozu tymi liniami przez stacje przeładunkowe na granicy Ukrainy ze Słowacją, Węgrami i Rumunią, czy Mołdawią a Rumunią.

Sugerowane więc przekierowanie potoków wagonowych pomiędzy Dalekim Wschodem a Europą północno - zachodnią z magistrali transsyberyjskiej wariantowo kolejami ukraińskimi na Linie Hutniczą Szerokotorową przez Sławków faktycznie wydłuża drogę przewozu, w stosunku do trasy północnej w II-gim korytarzu transportowym kolejami białoruskimi (czy też trasami południowymi do krajów naddunajskich) i w niczym - z uwagi na odprawy graniczne, przy tej samej ilości przeładunków - nie skraca czasu przewozu w tych dalekobieżnych relacjach.

Stąd też przewozy towarów koleją pomiędzy Chinami i ich największym partnerem handlowym - Unią Europejską, w kierunkowo geograficznym nawiązaniu do Linii Hutniczej Szerokotorowej optymalnie mogą być prowadzone przede wszystkim liniami łączącymi najkrótszą drogą Europę z Chinami, przebiegającymi przez Ukrainę - południową Rosję - kazachstańskimi magistralami kolejowymi Kartaly - Akmoła - Aktogaj czy Kandagacz - Arys - Alma Ata - Aktogaj do przejścia granicznego Drużba - Shan-kou na transchińską magistralę kolejową Urumchi - Lanczou biegnącą w przedłu-

żeniu w kierunku portów Lianyungang lub Szanghaj nad Oceanem Spokojnym.

Ewentualne kierowanie przewozów towarowych pomiędzy Japonią a Unią Europejską transsyberyjską magistralą kolejową, z uwagi na co najmniej jeden dodatkowy przeładunek (niezależnie od załadunku i wyładunku), wymaga przede wszystkim poprawienia sprawności, szybkości przeładunków i odpraw granicznych oraz zachęcających taryf przewozowych, co w sumie mogłoby skłonić eksporterów czy importerów do przewozu towarów tą drogą w kombinacji lądowo - morskiej. Okolicznością zachęcającą do przewozu azjatyckimi magistralami kolejowymi towarów pomiędzy Europą i krajami Dalekiego Wschodu może być również sytuacja utrzymującego się zagrożenia transportu morskiego ze strony piratów w rejonie Zatoki Adeńskiej.

Ożywienie przewozów towarowych na stykach Linii Hutniczej Szerokotorowej z liniami normalnotorowymi w rejonie Sławkowa, warunkowane jest jednak przystosowaniem infrastruktury istniejących punktów styku do sprawnego przeładunku towarów pomiędzy tymi liniami, oraz dostosowania linii kolejowych i dróg dojazdowych łączących z głównymi ciągami transportowymi do możliwości przeprowadzania odpowiednio normalnych składów pociągów czy ciężkich, wielkogabarytowych pojazdów drogowych.

W pierwszej kolejności drogą przez stacje przeładunkowe w rejonie Sławkowa (uwzględniając istniejące miejscowe możliwości) należy aktywizować przewozy głównie w systemie kombinowanym, ponieważ towary w normalnych wagonach wymagają klasycznego przeładunku i rozbudowy niezbędnej dla tych operacji infrastruktury przeładunkowej na punktach styku.

Dalszym istotnym usprawnieniem w samej już organizacji przewozów przesyłek w systemie kombinowanym jak również towarów masowych z wykorzystaniem styków linii szerokotorowej z istniejącą siecią normalnotorową, jest preferowanie możliwości przemieszczania tych przesyłek w zwartych składach pociągów w racjonalnie możliwych relacjach wynikających z wielkości przeładowanego potoku wagonów. Pozostałe mniejsze potoki przesyłek wagonowych przemieszczane tą drogą w systemie rozproszonym, podlegają przyjętej organizacji kierowania potoków wagonowych przez stacje rozrządowe i manewrowe w tym przez blisko położoną zmodernizowaną stację manewrową sieci PKP

Jaworzno Szczakowa, mogącą w pełni zapewnić kolejową obsługę punktów styku kolei normalnotorowych z linią szerokotorową. W większej skali w warunkach sieci kolejowej PKP największą rolę w rozpraszaniu i koncentrowaniu tego rozproszonego potoku wagonów może spełniać najbliższe położona stacja rozrządowa Tarnowskie Góry posiadająca bezpośrednie połączenia ze stacjami rozrządowymi sieci PKP, kolei niemieckich i czeskich oraz stacjami polskich portów morskich nad Bałtykiem. Niestety mimo obiektywnych perspektyw zwiększenia przewozów na stykach Linii Hutniczej Szerokotorowej z siecią kolei normalnotorowych, brak większego zaangażowania spółek kolejowych w kształtowaniu nowych możliwości przewozowych transportem kolejowym w tym rejonie, w szczególności poprawienia warunków technicznych linii przez podniesienie szybkości, elektryfikację linii, modernizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz budowy bądź rozbudowy punktów i szerszych frontów przeładunkowych. A możliwości zwiększenia tranzytowych przewozów towarowych, szczególnie z uwagi na terenowe warunki miejscowe Międzynarodowego Centrum Logistycznego Euroterminal w Sławkowie są potencjalnie duże, chociażby przejęcie transportu rudy z Ukrainy do hut czeskich czy austriackich, z jednoczesnym odciążeniem od tych kłopotliwych ciężkich przewozów towarowych odcinka Przemyśl - Kraków linii E 30, wobec zakładanej modernizacji tej linii dla szybkich pociągów pasażerskich V 160 - 200 km/godz.

Sądzę że w istniejącej sytuacji zróżnicowanych interesów przewoźników występujących na kolejowym rynku przewozowym, nie należy rezygnować z organizatorskiej strategii funkcjonalnego modelowania sieci PKP (specjalizacji linii) w kierunku optymalnego i racjonalnego wykorzystywania poszczególnych linii kolejowych tej sieci dla realizacji różnorodnych rodzajowo przewozów kolejowych. Niestety "antykolejowa" polityka transportowa w naszym kraju oraz fatalne rozdrobnienie strukturalne Polskich Kolei Państwowych, nie sprzyjają racjonalnemu modelowaniu funkcjonalnej sieci kolejowej, a również same Polskie Linie Kolejowe S.A. nie dostrzegają celowości wspierania przewozów kombinowanych, co przejawia się m.in. brakiem konsekwentnego oddziaływania preferencyjnymi cenami dostępu do linii kolejowych, dla tras pociągów w tym systemie przewozów.

Charakterystyka infrastruktury kolejowej na styku linii różnych szerokości

Linia Hutnicza Szerokotorowa o parametrach linii pierwszorzędnej nie jest wprawdzie zelektryfikowana, ale umożliwia przeprowadzanie pociągów lokomotywami spalinowymi o długości 750 m z obciążeniem 4000 ton. Jednakże jednotorowa linia kolejowa z niską prędkością drogową i kilkoma nieczynnymi mijankami, wykorzystywana w połowie zakładanych możliwości przewozowych, nie dysponując aktualnie wysoką zdolnością przepustową niestety nie spełnia wymogów linii międzynarodowej. Zgodnie ze swoim przeznaczeniem linia służy przewozom towarowym głównie rudy, aczkolwiek już w początkowym okresie przewożono nią węgiel z kopalń śląskich i siarkę z rejonu Tarnobrzega do byłego ZSRR. W minionym okresie linia szerokotorowa wykorzystywana była również do sporadycznych przewozów pasażerskich z różnych stacji Rosji i Ukrainy do stacji Olkusz (i w relacjach zwrotnych).

Wzajemne usytuowanie biegnącej od granicy z Ukrainą Linii Hutniczej Szerokotorowej z liniami normalnotorowymi, stwarza możliwości przeładunku towarów w miejscach przecięcia lub styku linii o różnych szerokościach na poszczególnych stacjach, bowiem prawie wszystkie stacje (nie licząc mijanek) Linii Hutniczej Szerokotorowej, to stacje styczne z liniami normalnotorowymi.

Ukształtowane na stacjach Linii Hutniczej Szerokotorowej układy styczne z liniami normalnotorowymi umożliwiając przeładunki; w szerokim wachlarzu stałych towarów masowych (Hrubieszów, Szczepieszyń, Wola Baranowska, Sławków Płd), kontenerów (Szczepieszyń, Sławków Płd), gazów skroplonych (Zamość Bortatycze, Gołuchów, Sławków Płd) lub przewozy z linii szerokotorowej na linie normalnotorowe (i odwrotnie) ze zmianą wózków wagonowych w punkcie przestawczym wagonów na stacji Sędziszów Pn.

Niewątpliwie w największym zakresie przeładunek towarów realizowany jest na końcówce Linii Hutniczej Szerokotorowej w rejonie Sławkowa, gdzie ukształtowane w latach 80-tych i 90-tych XX w. we wschodniej części Górnośląskiego Węzła Kolejowego układy linii kolejowych o różnych szerokościach torów, umożliwiając w 4 punktach styku (na stacji Sławków Płd i odchodzących od niej układach bocznikowych, tj. w Zakładzie Przeładunku Rud Kombinatu Metalurgicznego "Katowice" w Dąbrowie Górniczej, w Mię-

dzynarodowym Centrum Logistycznym Euroterminal w Sławkowie oraz w punkcie przeładunku gazów skroplonych "Polski Gaz" w Sosnowcu) wzajemne przekazywanie potoków ładunków pomiędzy linią szerokotorową (LHS) a siecią linii normalnotorowych.

Sama końcowa stacja styczna linii szerokotorowej z normalnotorową - Sławków Płd (której nowa nazwa - "Sławków LHS" nie oddaje w pełni jej charakteru), składa się z dwóch układów torowych: szerokotorowego i normalnotorowego (ze wspólną rampą ładunkową). Układ normalnotorowy stacji stycznej połączony jest bowiem linią normalnotorową ze stacją Sławków, położoną na pierwszorzędnej dwutorowej linii kolejowej Tunel - Sosnowiec Główny sieci normalnotorowej PKP. Istotnym elementem ograniczającym jednak przewozy na tej drodze są parametry techniczne nieelektryfikowanej linii dojazdowej znaczenia miejscowego Sławków Płd - Sławków, uniemożliwiające m.in. prowadzenie pociągów o standardowej długości.

W zakresie czynności ekspedycyjnych stacja Sławków Płd jest otwarta dla odprawy przesyłek towarowych i wyposażona w środki techniczne dla odprawy przesyłek wielkich kontenerów, ale przeładunkowi na stacji pomiędzy układami torowymi o różnych szerokościach podlega niewielki potok wagonów w dobie wysyłany i przyjmowany z sieci normalnotorowej przez stację Sławków. Zasadniczy bowiem potok wagonów szerokotorowych ładownych kierowany jest do rozładunku na Bazie Przeładunku Rud Kombinatu Metalurgicznego "Katowice" i przeładunku na pozostałych szerokotorowych bocznicach tej stacji.

W organizacji kolejowych przewozów towarowych wykonywany zakres pracy ruchowej stacji Sławków Południowy, polegający zasadniczo na przyjmowaniu i wyprawianiu pociągów towarowych kursujących linią szerokotorową (LHS) i pociągów bocznikowych pomiędzy stacją, a jej szerokotorowymi bocznicami, mimo prostych urządzeń sterowania ruchem kolejowym z sygnalizacją świetlną z uwagi na niepełne obciążenie linii szerokotorowej, nie wyczerpuje zdolności przetwórczej stacji. Niemniej jednak dla podołania zakładanym zwiększonym przewozom, celowym byłoby wyposażenie stacji Sławków Płd w urządzenia sterowania ruchem kolejowym odpowiadające współczesnym standardom techniki.

Zgodnie z głównym celem dla jakiego Linia Hutnicza Szerokotorowa była budowana, zasadniczy potok wagonów

z rudą żelaza (sięgający jeszcze prawie 60% przewożonych tą linią ładunków), kierowany jest do wyładunku na układzie bocznikowym Zakładu Przeładunku Rud Kombinatu Metalurgicznego "Katowice" w Dąbrowie Górniczej, z dalszym transportem kilkukilometrowym taśmociągami w rejon pieców hutniczych Kombinatu. Teren bocznicy szerokotorowej Zakładu Przeładunku Rud Kombinatu Metalurgicznego "Katowice" w Dąbrowie Górniczej połączony jest torem dojazdowym (1435 mm) - wykorzystywanym w okresie budowy tej bocznicy - ze stacją normalnotorową węzłową Dąbrowa Górnicza Wschodnia (położoną w miejscu zbiegu pierwszorzędnej dwutorowej linii Tunel - Sosnowiec Główny z pierwszorzędną dwutorową linią Dąbrowa Górnicza Towarowa - Katowice Muchowiec - podg. Panewnik), ale połączenie to nie jest eksploatacyjnie wykorzystywane.

W pierwszej połowie lat osiemnastych XX w. przeprowadzono tor dojazdowy (o prześwicie 1520 mm) ze stacji Sławków Płd do styku z końcówką normalnotorowej linii kolei piaskowych w Sosnowcu Cieślach, kształtując układ torów punktu przeładunku materiałów sypkich (o możliwościach sięgających 2 mln ton rocznie), służący niegdyś głównie przewozom węgla kamiennego z kopalń śląskich na Ukrainę. Układ torowy punktu przeładunkowego w Sosnowcu Cieślach - wykorzystywany obecnie przez "Polski Gaz" do przeładunku gazów skroplonych z taboru szerokotorowego głównie na samochody - ma (eksploatacyjnie niewykorzystywane) połączenie liniami kolei CTL Logistics Maczki Bór i PCC Śląskie Linie Kolejowe w Jaworznie (z kilkukrotną zmianą kierunku jazdy wymagającej zmiany czoła pociągów), przez stację Jęzor Centralny do stacji PKP Sosnowiec Jęzor położonej na dwutorowej linii magistralnej Jaworzno Szczakowa - Mysłowice.

W roku 1995 staraniem Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa S.A. oddano do eksploatacji tor dojazdowy (z torami zdawco - odbiorczymi i ładunkowymi) o prześwicie 1520 mm ze stacji Sławków Płd do normalnotorowej bocznicy Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa S.A. w Sławkowie - służącej przez lata jako składowisko rudy dowiezionej i wywożonej liniami normalnotorowymi.

Układ normalnotorowej bocznicy Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa S.A. w Sławkowie (obecnie stacji przeładunkowej Międzynarodowego Centrum Logistycznego Euroterminal Sławków), połączony był bowiem torem dojazdowym z pięciokierunkową stacją Sosnowiec Maczki,

położoną na linii magistralnej Dąbrowa Górnicza Zabkowice - Kraków Główny Osobowy u zbiegu linii Sosnowiec Kazimierz - Sosnowiec Maczki, Sosnowiec Maczki - Jaworzno Szczakowa oraz łącznicy Sosnowiec Maczki - Długoszyń podg. (do linii magistralnej Jaworzno Szczakowa - Mysłowice - będącej fragmentem linii E / C - E 30). Już w latach 1995 - 98 realizowano tą drogą z wykorzystaniem Linii Hutniczej Szerokotorowej przewozy maszyn i urządzeń technicznych z Niemiec do Uzbekistanu.

Normalnotorową sieć linii kolejowych PKP w rejonie końcówki LHS, tworzą głównie odcinki linii magistralnych i pierwszorzędnych (z wyjątkiem linii znaczenia miejscowego Sławków Płd - Sławków), wchodzące w skład krajowych ciągów przewozowych powiązanych z głównymi europejskimi liniami transportowymi E / C - E 30, C - E 65 lub 65 / 2. Są to zasadniczo dwutorowe (z małymi fragmentami jednotorowych łącznic) zelektryfikowane linie o wysokich parametrach techniczno - eksploatacyjnych, umożliwiające przeprowadzanie pociągów o długości 600 m z maksymalnym obciążeniem 3200 ton.

Istniejący jednak układ normalnotorowych linii kolejowych we wschodniej części Górnośląskiego Węzła Kolejowego, koncentruje przejście pociągów ze stacji przeładunkowych: w Sławkowie Płd oraz w Międzynarodowym Centrum Logistycznym Euroterminal w Sławkowie i gazów skroplonych "Polski Gaz" w Sosnowcu, na główne europejskie linie kolejowe (i w relacjach odwrotnych), na bardzo przypadkowym "dobudowywanym" układzie torowym stacji Sosnowiec Jęzor. Ta pięciokierunkowa stacja węzłowa leżąca na skrzyżowaniu linii E / C - E 30 i C - E 65 / 2, ma bowiem pogodzić przebiegi pociągów towarowych pomiędzy tymi liniami i LHS, oraz kolidującą z ruchem pociągów na linii E / C - E 30 pracę manewrową na tej stacji, związaną z przestawianiem innych pociągów towarowych między liniami PKP i PCC Śląskie Linie Kolejowe w Jaworznie na układ torowy stacji Jęzor Centralny (i odwrotnie). Stanowi to potencjalny element ograniczający możliwości zwiększenia przewozów pomiędzy Linią Hutniczą Szerokotorową a siecią normalnotorową, wymagający już teraz z uwagi na zakładaną intensyfikację ruchu pociągów na linii E / C - E 30 pomiędzy aglomeracją górnośląską i Krakowem, kształtowania układów torowych umożliwiających funkcjonalne oddzielenie w tym rejonie, ruchu pociągów pasażerskich od towarowych, zapewniających europejskie standardy organizowania i prowadzenia

ruchu pociągów na głównych międzynarodowych liniach kolejowych w tej części sieci kolejowej PKP [3].

Możliwości przeładunkowe Międzynarodowego Centrum Logistycznego Euroterminal Sławków

Rosnące przewozy na styku linii różnych szerokości w rejonie Sławkowa, kierowane będą zasadniczo na istniejące kolejowe układy przeładunkowe obciążone obecnymi przewozami, aczkolwiek największymi możliwościami zwiększenia przeładunków dysponuje styk linii szerokotorowej z normalnotorową na terenie Międzynarodowego Centrum Logistycznego Euroterminal Sławków.

Stacja przeładunkowa MCL Euroterminal Sławków połączona jest torem dojazdowym (1520) ze stacji Sławków Płd i drugostronnie torem dojazdowym z siecią normalnotorową (1435 mm) przez stację Sosnowiec Maczki. W lokalnym układzie sieci kolei normalnotorowych, połączenie Euroterminalu ze stacją Sosnowiec Maczki umożliwia kierowanie potoków wagonowych przez stację Jaworzno Szczakowa lub w kierunku zachodnim (z pominięciem stacji Jaworzno Szczakowa) łącznicą Maczki - Długoszyń podg. do linii magistralnej Jaworzno Szczakowa - Mysłowice, będącej fragmentem E / C - E 30 (kierunek Katowice - Opole - Wrocław) z możliwymi przejściami na stacji Sosnowiec Jęzor na południowy odcinek linii C - E 65 / 2 (kierunek Mysłowice Brzezinka - Oświęcim - Zebrzydowice - Ostrava - Wiedeń) lub na stacji Mysłowice na linię C - E 65 (kierunek Bytom - Tarnowskie Góry - Gdańsk - Gdynia). Sama niewielka stacja Sosnowiec Maczki w podstawowym zakresie pracy służy do przepuszczania przejściowych pociągów pasażerskich i towarowych na przyległe szlaki linii kolejowych, oraz pociągów zdawczych (TK) kursujących pomiędzy stacją manewrową Jaworzno Szczakowa a Euroterminalem Sławków, stacją Sławków Płd (układ normalnotorowy) oraz innymi stacjami ładunkowymi w rejonie Sosnowca i Dąbrowy Górniczej ciągnącymi do stacji Jaworzno Szczakowa.

Zasadniczymi częściami układu torowego stacji przeładunkowej Euroterminal Sławków są: - grupy przyjazdowo - odjazdowe (szerokotorowa oraz normalnotorowa) dla przyjmowania i wyprawiania składów pociągów oraz tory punktów ładunkowych dla czynności ładunkowych, tj. głównie przeładunku kontenerów, paliw stałych i ciekłych oraz metali.

Tory przyjazdowo - odjazdowe szerokie i normalne stacji przeładunkowej Euroterminal Sławków, umożliwiają przyjmowanie i wyprawianie pociągów o długościach normatywnych przyjętych na liniach sieci PKP; szerokotorowej (45 wagonów) i normalnotorowej (40 wagonów) - co w przypadku cięższych pociągów wymaga zatrudnienia na szlakach dojazdowych dwóch lokomotyw. Technicznie przejazdy składów pociągów pomiędzy stacjami Sławków Płd i Sosnowiec Maczki a Euroterminalem Sławków, odbywają się z dopuszczalną prędkością jazd do 20 km/godz. z zapewnieniem hamowania hamulcem zespolonym, po zorganizowanych drogach przebiegu na sygnały zezwalające, lokomotywami nieelektrycznymi (z braku sieci trakcyjnej). Ale mała, wręcz niedostateczna, do zakładanych przewozów ilość torów przyjazdowo - odjazdowych na układzie szerokotorowym (do czasu rozbudowy tego układu torowego), praktycznie ograniczała wprowadzenie na układ torowy Euroterminalu większej ilości pociągów, nie pozwalając również pełniej wykorzystać możliwości większej grupy przyjazdowo - odjazdowej normalnotorowej. Mimo tego już w roku 2008 przeładowano tam w sumie 1,1 mln towarów oraz 36.440 kontenerów (tj. ponad 57 tys. jednostek TEU).

Wzajemny układ torów ładunkowych i wyciągowych szerokich i normalnych stacji przeładunkowej Euroterminal Sławków powoduje, że: punkty ładunkowe na torach szerokich po północnej i południowej stronie torów przyjazdowo - odjazdowych obsługiwane są wyłącznie od strony wschodniej; punkty ładunkowe na torach normalnych po północnej stronie torów przyjazdowo - odjazdowych obsługiwane są zasadniczo od strony wschodniej - jedynie zabieranie wagonów po wyładunku na wywrotnicy jest możliwe od strony zachodniej; punkty ładunkowe na torach normalnych po południowej stronie torów przyjazdowo - odjazdowych obsługiwane są wyłącznie od strony zachodniej.

W ostatnich latach staraniem Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa S.A w Katowicach w celu zwiększenia zdolności przetwórczych Międzynarodowego Centrum Logistycznego Euroterminal Sławków dla nowych zadań transportowych, podjęto niezbędny program inwestycyjny mający poszerzyć możliwości: przewozów kombinowanych w składach całopociągowych do i z krajów Unii Europejskiej, przewozów masowych wyrobów przemysłu stalowego, artykułów chemicz-

nych w stanie płynnym, rudy żelaza, węgla, koksu oraz przewozu przesyłek drobnicowych z przeładunkiem, dystrybucją, składowaniem i magazynowaniem.

Stąd też dla zwiększenia potencjału przeładunkowego Euroterminalu Sławków, niezbędna była rozbudowa układu torowego przede wszystkim w zakresie: zwiększenia ilości torów szerokich grupy przyjazdowo – odjazdowej, modernizacji układu torowego istniejącego punktu przeładunku kontenerów oraz umieszczenia nowych punktów ładunkowych z torami szerokimi i normalnymi, mających umożliwiać przeładunek poprzez magazyny lub place składowe albo bezpośrednio pomiędzy taborom na torach kolejowych różnej szerokości, jak również z taboru kolejowego na samochody.

W konsekwencji rozbudowany układ torowy Euroterminalu Sławków umożliwia obecnie przyjmowanie i wyprawianie większej ilości pociągów, jak również sprawne wykonywanie pracy manewrowej związanej z przygotowaniem grup wagonowych na punkty ładunkowe, obsługą tych punktów i zestawianiem składów pociągowych, co w sumie zwiększa możliwości eksploatacyjne całej stacji przeładunkowej.

Dodatkowo zastąpienie skrzyżowania torów szerokich w układzie torowym "Euroterminalu" - dojazdowego do stacji Sławków Północ z komunikacyjnym - rozjazdem krzyżowym, umożliwiłoby w szczególności obsługę punktu ładunkowego "BP Poland" z toru dojazdowego bez zajmowania toru wyciągowego, a generalnie równocześnie pracę dwóch lokomotyw manewrowych szerokotorowych we wschodniej głowicy rozjazdowej przy obsłudze północnych i południowych punktów ładunkowych z okresowo możliwym rozrządaniem lub zestawianiem składów pociągowych.

Aktualnie największe możliwości przeładunkowe kształtuje wyposażony w wysokowydajne suwnice zmodernizowany punkt kontenerowy, przystosowany do przeładunku całopociągowych składów kontenerowych, między rozdzielonymi dużym placem ładunkowym torami szerokimi i normalnymi. W minionym roku 2010 przeładowano ponad 170 tys. kontenerów TEU, co wskazuje na duże tempo wzrostu przeładunków w przewozach kombinowanych w ostatnich latach.

Dalsze duże zakresy transportowo – logistyczne stwarza aktywizacja punktu ładunkowego dla towarów masowych, zlokalizowanego na dawnym składowisku mieszanek wielkopiecowej, dysponują-

cego frontami ładunkowymi na torach szerokim i normalnym (w układzie równoległym), umożliwiającymi wyładunek, załadunek, przeładunek całych składów pociągowych z pełniejszym wykorzystaniem istniejącego układu torów normalnych dla rozładunku wagonów na estakadzie i wywrotnicy.

W przypadku założenia dominującego na większą skalę przeładunku potoku ładunków (szczególnie materiałów sypkich) z torów szerokich na normalne, celowym byłoby całkiem możliwe przystosowanie istniejącego układu torów normalnych przed i za wywrotnicą (jak również samej wywrotnicy) dla rozładunku wagonów z torów szerokich z pełniejszym wykorzystaniem istniejącego terenu. Rozwiązanie to byłoby szczególnie przydatne w przypadku przewożenia linią szerokotorową przez Sławków rudy z Ukrainy do hut polskich i czeskich.

Dostosowanie układu torowego Euroterminalu Sławków do zwiększonych w ostatnich latach przewozów sprawia, że największy potok przesyłek pomiędzy Linią Hutniczą Szerokotorową a siecią normalnotorową, sięgający w dobie kilku par pociągów ze stacji Sławków Północ na układ szerokotorowy, oraz z kierunku stacji Sosnowiec Maczki na układ normalnotorowy, jest przeładowywany na terenie tego terminalu. Zakładane w perspektywie przeładunki około 2 mln ton towarów masowych rocznie są całkiem możliwe, bowiem podwojenie ilości pociągów przyjmowanych i wyprawianych z Euroterminalu Sławków, mieści się w zdolnościach technologicznych zmodernizowanych układów torowych tej stacji przeładunkowej.

Wśród potoków wagonowych przechodzących przez Euroterminal Sławków, ilościowo przeważają wagony ładowne przyjmowane nad wagonami ładownymi wysyłanymi, co wobec dominującego przeładunku z torów szerokich na normalne i przeładunku towarów z wagonów na samochody, powoduje zwroty próżnego taboru w kierunku stacji Sławków Północ. Okoliczności te wskazują generalnie na niewykorzystane możliwości przewozowe Euroterminalu Sławków w przeładunkach wagon - wagon oraz relacyjnie w kierunku wschodnim.

Podsumowanie

Modernizacja układu torowego stacji przeładunkowej Międzynarodowego Centrum Logistycznego Euroterminal Sławków była poważnym krokiem na drodze podolania zwiększonym zadaniom trans-

portowym w bliskich relacjach przewozowych z Ukrainą i dalekobieżnych relacjach przewozowych Europa - Azja Centralna, Europa - Daleki Wschód.

Zadania przewozowe w tych relacjach przemawiają za niezbędnym poprawianiem warunków technicznych całej Linii Hutniczej Szerokotorowej; w szczególności przez podniesienie szybkości, elektryfikację, modernizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz budowę, bądź rozbudowę punktów i szerszych frontów przeładunkowych na stacjach stycznych w rejonie końcówki Linii Hutniczej Szerokotorowej.

Potencjalne potrzeby przewozowe uzasadniają również nieodzowne dostosowanie układów normalnotorowych linii dojazdowych do stacji stycznych z Linią Hutniczą Szerokotorową w rejonie skrzyżowania głównych europejskich linii kolejowych E/C-E 30 i C-E 65/2 w Górnośląskim Węźle Kolejowym. W szczególności w perspektywie zakładanej intensyfikacji ruchu kolejowego na zmodernizowanej linii E / C - E 30 pomiędzy aglomeracją górnośląską i Krakowem, koniecznym staje się kształtowanie racjonalnie uporządkowanych układów torowych w rejonie stacji Sosnowiec Jęzor i węzła myślowickiego, umożliwiających funkcjonalne oddzielenie ruchu pociągów pasażerskich od towarowych w tej części sieci kolejowej PKP, zgodnie z wynikającymi z międzynarodowych umów „AGC” i „AGTC” standardami organizowania i prowadzenia ruchu pociągów na głównych międzynarodowych liniach kolejowych Europy. ◀

Materiały źródłowe

- [1] "Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych AGC".
- [2] "Europejska umowa o ważniejszych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących AGTC".
- [3] Fojcik E. "Modernizacja linii kolejowych E/C-E 30 na odcinku Opole - Katowice - Kraków" 6/2009.