

Inwentaryzacja infrastruktury kolejowej CARGOTOR w Rejonie Przeladunkowym Małaszewicze

Informację opracował Adam DĄBROWSKI¹

Streszczenie

Zbadano dostępność i aktualność dokumentacji opisującej infrastrukturę zarządzaną przez CARGOTOR sp. z o.o. w Rejonie Przeladunkowym Małaszewicze z podziałem na podsystemy: „Infrastruktura”, „Energetyka”, „Sterowanie – urządzenia przytorowe”. Przeanalizowano tematykę związaną z rejestrem infrastruktury RINF, tj. przeznaczenie i strukturę rejestru, historię jego wdrożenia, specyfikę danych gromadzonych w systemie oraz procedurę zgłaszania danych do RINF. Uzyskane informacje wzbogaciły podstawową wiedzę zleceniodawcy i Instytutu Kolejnictwa w zakresie sporządzania dokumentacji infrastruktury kolejowej.

Słowa kluczowe: infrastruktura kolejowa, zarządca infrastruktury kolejowej, Rejestr Infrastruktury, rejon przeladunkowy

1. Wstęp

Zgodnie z art. 5 Ustawy o transporcie kolejowym [4], z wyjątkiem przypadków zdefiniowanych w tej Ustawie, w Polsce nie jest możliwe łączenie funkcji zarządcy infrastruktury kolejowej oraz przewoźnika kolejowego. Zasadniczo zarządca infrastruktury kolejowej nie może świadczyć komercyjnych usług przewozowych², natomiast przewoźnik kolejowy nie jest uprawniony do zarządzania infrastrukturą kolejową. Przepisy te, pozostające w zgodzie z wykładnią prawa europejskiego, postawiły w dość trudnej sytuacji duże przedsiębiorstwa kolejowe, których podstawowym profilem działalności było wykonywanie przewozów kolejowych, które – w celu efektywnego wykonywania procesów przewozowych – miały również własną infrastrukturę kolejową oraz usługową (np. stacje towarowe, terminale). Wymóg instytucjonalnego oddzielenia przewoźników od zarządców sprawił, że nierzadko konieczne było powoływanie do życia nowych spółek córek w grupach kapitałowych, które przejmowały majątek i zobowiązania wynikające z pełnienia funkcji zarządcy infrastruktury.

Przykładem podmiotu, który powstał w ten sposób, jest spółka CARGOTOR Sp. z o.o., utworzona 10 października 2013 r. Jedynym jej udziałowcem jest spółka matka, czyli PKP CARGO S.A. Spółka CARGOTOR zajmuje się udostępnianiem przewoźnikom kolejowym infrastruktury logistyczno-usługowej na zasadach komercyjnych, a także utrzymaniem infrastruktury torowej na zarządzanym obszarze. Obszar ten obejmuje 38 punktów ładunkowych o łącznej długości oko-

ło 26 km torów dzierżawionych od PKP S.A., a także tereny i infrastrukturę należące do PKP CARGO S.A., na które składają się bocznicę kolejową o długości ponad 13 km torów. Newralgicznym elementem działalności CARGOTOR, w skali krajowej i europejskiej, jest zarządzanie znaczną częścią Rejonu Przeladunkowego Małaszewicze, na który składa się około 170 km torów wraz ze stacjami: Raniewo, Chotyłów, Małaszewicze Centralne, Małaszewicze Południowe, Kobylany, Bór, Zaborze, Wólka i Podsędków [1].

Jako nowopowstały zarządca infrastruktury, CARGOTOR stanął przed koniecznością szybkiego spełnienia wszelkich wymagań wynikających z przepisów prawa polskiego i europejskiego, w tym zgłoszenia do Rejestru Infrastruktury (RINF) posiadanej infrastruktury. Dodatkowym zadaniem w ramach tej powinności była weryfikacja stanu dokumentacji technicznej przejmowanej od PKP CARGO S.A. lub PKP PLK S.A. pod względem kompletności i aktualności. Kwestie te oraz plany związane z rozwojem Rejonu Przeladunkowego Małaszewicze, przyczyniły się do nawiązania współpracy konsultacyjnej między spółką CARGOTOR oraz Instytutem Kolejnictwa i realizacji tematu opisanym w niniejszej informacji.

2. Cele i zakres projektu

Temat pt. „Inwentaryzacja infrastruktury kolejowej CARGOTOR Sp. z o.o. w rejonie przeladunkowym Małaszewicze – rozpoznanie wstępne” był realizowany w okresie

¹ Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów, e-mail: adabrowski@ikolej.pl.

² Dopuszczalne jest jedynie prowadzenie przewozów technologicznych na potrzeby własne.

od 28 listopada 2014 r. do 6 maja 2015 r. Prace dotyczące tego projektu prowadzono w trzech zakładach Instytutu Kolejnictwa: Zakładzie Dróg Kolejowych i Przewozów (zakład wiodący), Zakładzie Sterowania Ruchem i Teleinformatyki oraz Zakładzie Elektroenergetyki. Cele i zakres projektu określono następująco:

1. Sprawdzenie dostępności oraz aktualności istniejącej dokumentacji opisującej infrastrukturę kolejową Rejonu Przeladunkowego Małaszewicze, pozostającą w zarządzie CARGOTOR, w zakresie podsystemów „Infrastruktura”, „Energetyka” i „Sterowanie – urządzenia przytorowe”.
2. Wykonanie wstępnej wizji lokalnej w celu ogólnego zapoznania się z Rejonem Przeladunkowym Małaszewicze oraz wskazania miejsc wykazujących największe rozbieżności między stanem w dokumentacji a stanem stwierdzonym w terenie.
3. Opracowanie raportu zawierającego ocenę istniejącej dokumentacji technicznej, możliwości wykorzystania jej przy tworzeniu formularza zgłoszeniowego do RINF oraz sposobów uzupełnienia brakującej dokumentacji.

Wymienione formalne zapisy wynikające z umowy można uzupełnić stwierdzeniem, że istotnym celem projektu było określenie, w jaki sposób spółka CARGOTOR powinna zastosować się do obowiązku zgłoszenia do Rejestru Infrastruktury (RINF) danych na temat zarządzanej przez siebie infrastruktury kolejowej. W tym kontekście praca wymagała gruntownego przeanalizowania aktualnej sytuacji prawnej związanej z wdrażaniem RINF na terenie Polski oraz wstępnego przyporządkowania elementów infrastruktury Rejonu Przeladunkowego Małaszewicze do funkcjonalnego podziału sieci stosowanego w RINF.

3. Zadania realizowane w poszczególnych etapach projektu

W pierwszej fazie projektu (rozdz. 2, p. 1) 17 grudnia 2014 r. przeprowadzono wstępną wizję lokalną w Małaszewiczach w zakresie podsystemu „Infrastruktura”. W wizji wzięli udział przedstawiciele Zakładu Dróg Kolejowych i Przewozów. Ponadto, na zorganizowanym tego samego dnia wstępnym spotkaniu ustalono zasady realizacji projektu oraz wstępnie zapoznano się z dokumentacją techniczną udostępnioną przez CARGOTOR.

W drugiej fazie projektu (rozdz. 2, p. 2), przeprowadzono kolejne wizje lokalne: przez przedstawicieli Zakładu Sterowania Ruchem i Teleinformatyki – 20 lutego 2015 r.; przez przedstawicieli Zakładu Elektroenergetyki – 3 maja 2015 r. (wizja ta objęła zarówno Rejon Przeladunkowy Małaszewicze, jak również Sekcję Elektrotrakcyjną Biała Podlaska spółki PKP Energetyka S.A., dysponującą niezbędnymi materiałami i informacjami).

W trzeciej fazie projektu (rozdz. 2, p. 3) – opracowano raport zawierający spostrzeżenia z przeprowadzonych wi-

zji lokalnych oraz przeanalizowanej dokumentacji. Przyjęto następujący układ raportu:

- 1) część wstępna (cel i zakres pracy),
- 2) charakterystyka Rejonu Przeladunkowego Małaszewicze,
- 3) opis wymagań formalnych, jakie musi spełnić CARGOTOR, z uwzględnieniem wymagań ustawowych oraz wymagań Krajowego Rejestru Infrastruktury Kolejowej,
- 4) dostępność i aktualność dokumentacji opisującej infrastrukturę kolejową zarządzaną przez CARGOTOR,
- 5) dostępność i aktualność danych opisujących infrastrukturę kolejową zarządzaną przez CARGOTOR w odniesieniu do RINF,
- 6) podsumowanie (przeprowadzone wstępne wizje lokalne, stan istniejącej dokumentacji, proponowane dalsze prace związane z RINF, proponowane dalsze prace pozostałe).

Ponadto, w załącznikach do raportu przedstawiono:

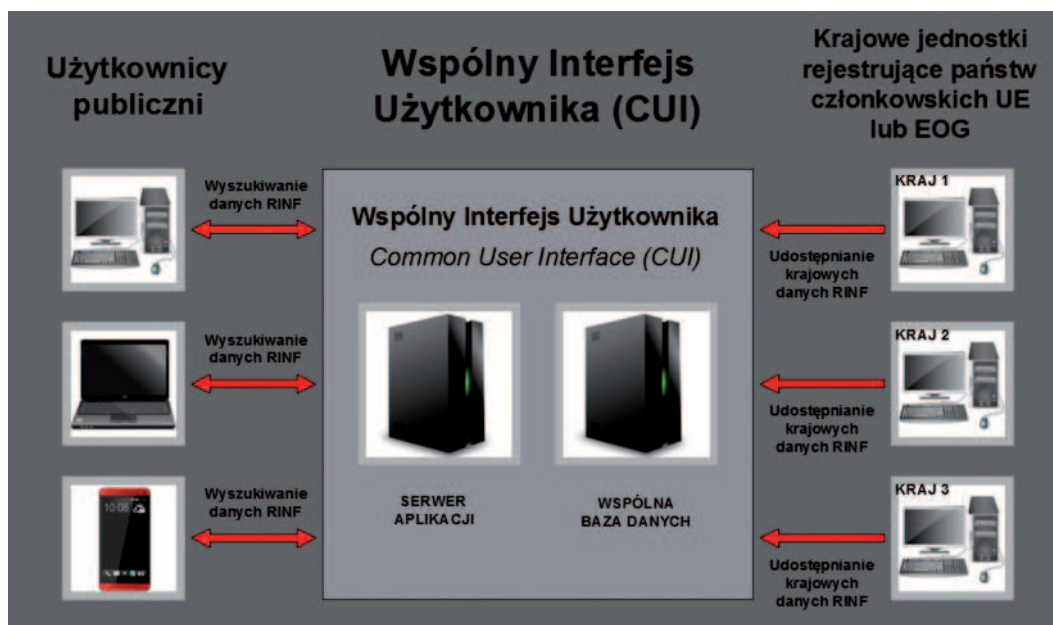
- schemat Rejonu Przeladunkowego Małaszewicze,
- wstępne zestawienie torów CARGOTOR w Rejonie Małaszewicze,
- wstępne zestawienie rozjazdów CARGOTOR w Rejonie Małaszewicze,
- schemat sekcjonowania sieci trakcyjnej na stacji Małaszewicze w obszarze należącym do CARGOTOR.

4. Osiągnięte rezultaty

Zasadnicza część opisywanej pracy miała charakter typowo praktyczny, obejmujący wykonanie wizji lokalnych oraz analizę istniejącej dokumentacji technicznej. Przeprowadzone działania zamknęły się w schemacie zgodnym z zakresem umowy i zostały wykonane w pełnym zakresie. Efektem tych działań było określenie, w jakim stopniu i w jakiej formie należy zaktualizować lub uzupełnić istniejącą dokumentację techniczną.

Szczególny nacisk w kontekście osiągniętych rezultatów należy położyć na zagadnienia związane z Rejestrem Infrastruktury (RINF). Wykonana praca z pewnością uporządkowała i wzbogaciła wiedzę Instytutu Kolejnictwa w tym zakresie, tym bardziej że okres realizacji tematu zbiegł się w czasie z wejściem w życie nowej Decyzji wykonawczej 2014/880/UE Komisji w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylającej decyzję wykonawczą 2011/633/UE [3], zmieniającej m.in. strukturę i zakres danych technicznych, jakie poszczególni zarządcy kolejowi są zobowiązani zgłosić do RINF.

Zgodnie z założeniami, Rejestr Infrastruktury (RINF) ma być europejską bazą danych opisujących infrastrukturę kolejową w zakresie podsystemów „Infrastruktura”, „Energetyka” oraz „Sterowanie – urządzenia przytorowe” (rys. 1). Głównym celem wdrażania RINF jest uzyskanie przejrzystej i dostępnej z poziomu wielu urządzeń charakterystyki europejskiej sieci kolejowej, co może być pomocne przy projekto-



Rys. 1. Schemat funkcjonalny RINF; opracowano na podstawie [2]

waniu nowych rozwiązań taboru, przy ocenie możliwości przejazdu danego pociągu określoną trasą, a także przy monitorowaniu postępów w zakresie interoperacyjności sieci kolejowej Unii Europejskiej. Jednostką odpowiedzialną za przygotowanie specyfikacji oraz wdrażanie RINF na poziomie europejskim jest Europejska Agencja Kolejowa, a na poziomie krajowym – Urząd Transportu Kolejowego.

W pracy 4690/11 szczegółowo opisano:

- przeznaczenie i strukturę RINF,
- historię wdrażania RINF,
- specyfikę danych gromadzonych w RINF,
- procedurę zgłaszania danych do RINF.

Problematykę RINF przeanalizowano pod względem konkretnego zarządcy infrastruktury, jakim jest CARGOTOR, a także z uwzględnieniem specyficznego typu infrastruktury, jakim jest Rejon Przeladunkowy w Małaszewiczach. Należy zwrócić uwagę na fakt, że w RINF stosuje się inny podział funkcjonalny sieci kolejowej, niż ma to miejsce w polskich przepisach.

Nie mówi się o posterunkach ruchu i szlakach kolejowych, ale o punktach operacyjnych (stacje, małe stacje, terminale pasażerskie, terminale towarowe, lokomotywownie lub warsztaty, rejony serwisowe, przystanki osobowe, węzły, punkty graniczne, stacje rozrządowe, punkty zmiany technicznej, zwrotnice) i sekcjach linii (zwykle odcinki linii, połączenia). Tym samym zgłoszenie infrastruktury kolejowej do RINF powinno być poprzedzone prawidłowym zdefiniowaniem jej podziału funkcjonalnego według zasad RINF, co ma później zasadniczy wpływ na zakres przekazywanych danych (przykładowo dla zwykłych odcinków linii wymagane jest określenie znacznie większej liczby parametrów, niż dla połączeń).

W zrealizowanej pracy, Instytut Kolejnictwa uwzględnił wstępne propozycje podziału funkcjonalnego sieci kolejowej

na obszarze Rejonu Przeladunkowego Małaszewicze: wykaz punktów operacyjnych przedstawiono w tablicy 1, zaś wykaz sekcji linii – w tablicy 2.

Tablica 1

Wykaz punktów operacyjnych w Rejonie Przeladunkowym Małaszewicze

| Lp. | Nazwa punktu operacyjnego | Rodzaj punktu operacyjnego |
|-----|---------------------------|----------------------------|
| 1 | Bogdanów | Węzeł |
| 2 | Bór | Stacja |
| 3 | Chotyłów | Stacja |
| 4 | Kobylany | Duża stacja |
| 5 | Kowalewo | Terminal towarowy |
| 6 | Magdalenka | Węzeł |
| 7 | Małaszewicze Centralne | Duża stacja |
| 8 | Małaszewicze MSE | Węzeł |
| 9 | Małaszewicze Południowe | Stacja |
| 10 | Małaszewicze Rozrządowa | Stacja rozrządowa |
| 11 | Mętraki | Węzeł |
| 12 | Osyisko | Węzeł |
| 13 | Podsędków | Terminal towarowy |
| 14 | Popiel | Węzeł |
| 15 | Raniewo | Terminal towarowy |
| 16 | Wólka | Terminal towarowy |
| 17 | Zaborze | Terminal towarowy |

Tablica 2

Wykaz sekcji linii w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze³

| Lp. | Numer linii | OP początek | OP koniec | Liczba torów | Szerokość torów [mm] | Rodzaj stacji |
|-----|-------------|------------------------|-------------------------|--------------|----------------------|----------------------|
| 1 | 865 | Magdalena | Małaszewicze Centralne | 2 | 1435 | Zwykły odcinek linii |
| 2 | 866 | Magdalena | Małaszewicze Rozrządowa | 1 | 1435 | Zwykły odcinek linii |
| 3 | 867 | Małaszewicze Centralne | Małaszewicze MSC | 1 | 1435 | Zwykły odcinek linii |
| 4 | KWK | Kobylany | Zaborze | 1 | 1520 | Połączenie |
| 5 | KWK | Zaborze | Osypisko | 1 | 1520 | Połączenie |
| 6 | KWK | Osypisko | Podsędków | 1 | 1520 | Połączenie |
| 7 | KWK | Podsędków | Wólka | 1 | 1520 | Połączenie |
| 8 | KWK | Wólka | Bogdanów | 1 | 1520 | Połączenie |
| 9 | KWK | Bogdanów | Mętraki | 1 | 1520 | Połączenie |
| 10 | KWK | Mętraki | Popiel | 1 | 1520 | Połączenie |
| 11 | KWK | Popiel | Kobylany | 1 | 1520 | Połączenie |
| 12 | S2 | Zaborze | Raniewo | 1 | 1520 | Połączenie |
| 13 | S2 | Raniewo | Popiel | 1 | 1520 | Połączenie |
| 14 | S3 | Osypisko | Kowalewo | 1 | 1520 | Połączenie |
| 15 | S3 | Kowalewo | Bogdanów | 1 | 1520 | Połączenie |
| 16 | N4 | Chotyłów | Bór | 1 | 1435 | Połączenie |
| 17 | N4 | Bór | Mętraki | 1 | 1435 | Połączenie |
| 18 | N5 | Bór | Bogdanów | 1 | 1435 | Połączenie |
| 19 | N5 | Bogdanów | Wólka | 1 | 1435 | Połączenie |
| 20 | N5 | Wólka | Chotyłów | 1 | 1435 | Połączenie |
| 21 | N6 | Mętraki | Raniewo | 1 | 1435 | Połączenie |
| 22 | N7 | Bogdanów | Kowalewo | 1 | 1435 | Połączenie |
| 23 | N8 | Chotyłów | Podsędków | 1 | 1435 | Połączenie |

5. Podsumowanie

Pracę pt. „Inwentaryzacja infrastruktury kolejowej CARGOTOR Sp. z o.o. w rejonie przeładunkowym Małaszewicze – rozpoznanie wstępne” należy traktować jako przyczynek do dalszej współpracy między Instytutem Kolejnictwa a spółką CARGOTOR. Angażując się w niniejszy temat, pracownicy Instytutu Kolejnictwa ugruntowali i rozszerzyli swoją wiedzę w zakresie związanym z Rejestrem Infrastruktury (RINF), co może być pomocne przy opracowaniu docelowych formularzy zgłoszeniowych i późniejszej ich aktualizacji. Jednocześnie warto podkreślić, że Instytut Kolejnictwa dysponuje zespołem specjalistów będących w stanie brać udział w skorygowaniu istniejącej lub opracowaniu

brakującej dokumentacji technicznej dla Rejonu Małaszewicze, a także innych obszarów infrastruktury CARGOTOR. Takie działania mogą stanowić przedmiot kolejnego tematu realizowanego w przyszłości.

W realizacji pracy pt. „Inwentaryzacja infrastruktury kolejowej CARGOTOR Sp. z o.o. w rejonie przeładunkowym Małaszewicze – rozpoznanie wstępne” udział wzięli: mgr inż. Adam Dąbrowski (Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów, koordynator), mgr inż. Ivana Martinčević (Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów), mgr inż. Michał Głowacz (Zakład Elektroenergetyki), mgr inż. Marcin Gołębiowski (Zakład Sterowania Ruchem i Teleinformatyki), mgr inż. Marek Kaniewski (Zakład Elektroenergetyki), mgr inż. Jerzy Makala (Zakład Sterowania Ruchem i Teleinformatyki).

³ Przyjęty w tablicy system numeracji linii kolejowych w obrębie Rejonu Przeładunkowego Małaszewicze, z wyjątkiem l. 865, 866 i 867, ma charakter umowy.

Bibliografia

1. CARGOTOR Sp. z o.o., *O firmie CARGOTOR*, <http://cargotor.com>, [dost. 5 lipca 2016 r.].
2. Europejska Agencja Kolejowa (ERA), *Guide on the application of the common specification of the register of Infrastructure according to art 3 of Commission Implementing Decision 2014/880/UE of 26 November 2014 on the common specifications of the register of railway infrastructure*, <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/RINF-Application-Guide.aspx>, [dost. 18 stycznia 2014 r.].
3. Komisja Europejska, *Decyzja wykonawcza 2014/880/UE Komisji z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylająca decyzję wykonawczą 2011/633/UE*, Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 489, Baza Aktów Prawnych Unii Europejskiej EUR-Lex, <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>, [dost. 5 lipca 2016 r.].
4. Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, *Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*, Dz.U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789 z późn. zm., Internetowy System Aktów Prawnych, <http://isap.sejm.gov.pl>, [dost. 5 lipca 2016 r.].