

Nowa towarowa trasa kolejowa Rotterdam - Duisburg

Projekt trasy kolejowej Betuweroute, która połączy niemiecki region Ruhry z portem w Rotterdamie, wszedł w fazę realizacji. W grudniu 2000 roku poproszono oferentów do przetargu na stworzenie superinfrastruktury na terenie Holandii – położenie podkładu, torowiska oraz stworzenie trakcji elektrycznej i technologii sygnalizacyjnej. Ostateczny termin składania ofert upływa w listopadzie 2001 r.

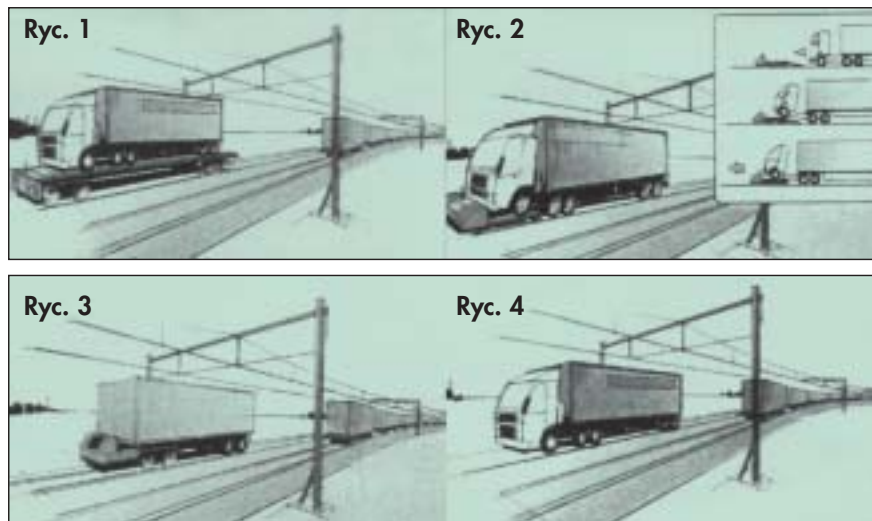
Realizacja tego projektu umożliwi kolei istotny wzrost udziału w ilości transportowanych towarów pomiędzy Rotterdamem – portem u ujścia Renu, a Regionem Ruhry (Renu). Jak dotąd towary transportowane są głównie ciężarówkami. Zakończenie inwestycji ma nastąpić w roku 2005.

Tylko dla pociągów towarowych.

Duisburg jest końcowym punktem 160-kilometrowego odcinka Betuweroute, który zaczyna się w porcie Rotterdam. Jest to nie tylko pierwsza dwutorowa linia kolejowa konstruowana wyłącznie do transportu towarów, lecz również największy projekt infrastrukturalny kraju – jego koszt szacowany jest na blisko 9 mld guldenów, w przybliżeniu 4,5 mld euro. Głównym wykonawcą projektu będzie NS Railinfrabeheer, oddział Dutch Railway (kolei holenderskich). Ocenia się, że w 2010 roku trasą tą transportowanych będzie blisko 43 miliony ton towarów. Jak mówi rzecznik prasowy Han Kok, jest to 75% prognozowanego na rok 2010 ruchu towarów w Holandii.

Jakie pojazdy będą kursować na trasie Betuweroute?

W związku z tym, iż przebieg projektowanej linii kolejowej budził kontrowersje, rząd holenderski chce zwiększyć prędkość przemieszczania ładunków ze względu na związane z tym korzyści ekologiczne. Projektowany odcinek powinien spełniać nie tylko europejskie wymagania dotyczą-



ce transgranicznego ruchu towarów, ale wykorzystywać również całkowicie bezpieczne pociągi oraz małe bezzatogowe składy kolejowe działające w oparciu o nowoczesną technologię sygnalizacyjną. Holenderskie ministerstwo transportu już rozpoczęło rozmowy z potencjalnymi dostawcami tych technologii w celu sprawdzenia ich opinii w zakresie zastosowania nowych, alternatywnych metod transportu towarów na trasie Betuweroute.

„Truck-on-Trains” - jak ciężarówki „podbijają koleje”

Oprócz konwencjonalnego wykorzystania pociągów towarowych przepustowość trasy Betuweroute pozostawia również miejsce dla innych form transportu. W ramach tych form alternatywnych istnieje kilka koncepcji znanych pod wspólną nazwą „Truck-on-Train” (Tir’y na tory). Zgodnie z opinią holenderskiego ministerstwa transportu jedynym warunkiem wykorzystania tych innych form transportu, jest konieczność adaptacji do 25 kV ich źródła zasilania, jak również uruchomienie planowanego systemu bezpieczeństwa „ERTMS/ET CS Level 2”.

Rail wagon (ryc. 1) - metoda „Wagon kolejowy”

Ten sposób opiera się na idei trans-

portu kombinowanego – całe ciężarówki są ładowane na przystosowane do tego wagony.

Rail Escort Vehicles (ryc. 2) - metoda „Pojazdy eskortowane”

Sama ciężarówka stanowi źródło napędu. Pojazd eskortujący jest niezbędny dla utrzymania ciężarówki na przystosowanej do takiego transportu linii kolejowej. W tym celu ciężarówka wjeżdża na pojazd eskortujący przednią osią.

Rail Tractors (ryc. 3) - „Ciągniki kolejowe”.

Pojazd szynowy (ciągle jeszcze trwają prace nad jego konstrukcją) przewozi pojedyncze naczepy siodłowe. W tym celu tylna oś ciężarówki musi być zaopatrzona w odpowiednie prowadnice.

Two – way Variant (ryc. 4) - „Rozwiązanie dwuvariantowe”.

Cała ciężarówka jest skonstruowana jako pojazd o podwójnym zastosowaniu. Na drodze jest to pojazd wymagający kierowcy. Na torach staje się pojazdem bezzatogowym. Siła napędu pochodzi z ciężarówki.

Na podstawie InnoTrans 2002 Report opracował – Piotr Nowak