



ORGANIZACE VÝLUKOVÉ ČINNOSTI

Zpracoval: Ing. Richard Svoboda, Ph.D. (Fakulta stavební VUT v Brně)

Souhrn

V současné době proběhla první hodnocení tratí z pohledu možnosti realizace výlukové činnosti v dopravních pauzách. Byly zpracovány všechny tratě (s výjimkou krátkých regionálních tratí s malým rozsahem provozu). Byly vyhodnoceny doby, po které nejede na trati žádný vlak (s respektováním rozdílného provozu v pracovních a nepracovních dnech). Výsledky byly zpracovány do rozsáhlé tabulky, ze které vyplývá, že lze tratě rozdělit do kategorií s přibližně stejným časovým rozsahem provozu. S takto sestavenou tabulkou jsou porovnávány plánované výluky tratí, které, jak se ukazuje, skutečnou organizaci provozu příliš nereflektují.

Oblast použití

Práce slouží jako podklad pro změny v organizaci výlukové činnosti, která má velmi výrazný dopad na plynulost železničního provozu. Analýzy mají za cíl ukázat prostor pro změny a možnosti v časových polohách výluk tratí pro opravné práce.

Metodika a postup řešení

Práce je založena na dvou časově náročných analýzách

- analýze jednotlivých jízdních řádů – tabulkových i nákrešných – pro vyhledání časových poloh, kdy na dané trati nejede žádný vlak,
- analýze plánů výlukové činnosti pro jednotlivé tratě.

V současné době se jedná o dva na sobě nezávislé vstupy. Plány výluk se provádějí spíše s ohledem na pracovní dobu organizací provádějících opravné a údržbové práce, než na provoz na jednotlivých tratích.

Z tohoto důvodu byla sestavena poměrně rozsáhlá tabulka, kde jsou zaznamenány časy, kdy na jednotlivých tratích není plánována jízda žádného vlaku. Den byl pro jednotlivé tratě rozdělen na 10ti minutové úseky (stejně jako nákrešné jízdní řády) a

pro každý takový úsek bylo vyhodnoceno, zda je či není plánována jízda vlaku.

Výlukové plány jsou sestavovány pro každou trať v různých obdobích. Pro analýzu byly použity týdenní plány výluk.

Z těchto týdenních plánů byly pak zaznamenány výluky, které souvisely s údržbou či drobnými opravami (nebyly brány v úvahu dlouhodobé výluky). Nicméně i dlouhodobé výluky je možné alespoň v začátcích a koncích výluky posunout do doby se slabším provozem a tak jejich vliv na provoz alespoň částečně zmírnit.

Analýzy byly prozatím provedeny bez zkoumání prací, které byly ve výlukách prováděny. Stejně tak není v současné době zkoumáno, zda musí mít výluka pro předpokládané práce plánovanou délku – obecně se předpokládá, že délka výluky je pro naplánované práce nutná.

Výsledky

Po vytvoření tabulky sestavené z analýzy jednotlivých tratí vyplývá, že železniční tratě lze rozdělit do tří kategorií:

- Tratě se slabým provozem – většinou jednokolejné regionální dráhy, kde je provozováno jen několik vlaků (osobních nebo nákladních) denně, nebo dokonce ne každý den.
- Tratě s dopravní přestávkou – většinou jednokolejné tratě regionální i celostátní, kde je v nočních hodinách několikahodinová dopravní přestávka, ve které je možné provádět některé opravné práce. Dobu pro výluku je možné prodloužit nahrazením některých vlaků v okrajových částech dne. V některých (zejména nepracovních) dnech jsou dopravní přestávky delší a je tak možné bez zásahu do provozu realizovat i náročnější práce.
- Velmi zatížené tratě – celostátní dráhy, na kterých je realizována doprava (nákladní nebo i osobní) i v nočních hodinách. V případě dvoukolejných tratí je možné většinou realizovat alespoň kratší výluku jedné z kolejí a provoz může, byť s dopadem na provoz, probíhat jen po jedné z kolejí.

Číslo tratě dle GVD	Název tratě	00		01					02					03					04					05					06									
		00	10	20	30	40	50	00	10	20	30	40	50	00	10	20	30	40	50	00	10	20	30	40	50	00	10	20	30	40	50	00	10	20	30	40	50	
301F	Ostrava Svňov – Opava východ																																					
302B	Český Těšín - Frýdek Místek																																					
302C	Frydlant nad Ostravci - Ostravice																																					
304A	Valašské Meziříčí - Kojetín																																					
304B	Zborovice - Kroměříž																																					
304C	Bylnice - Horní Lideč																																					
304D	Velké Karlovice - Vsetín																																					
304E	Kojetín - Tovačov																																					
304G	Rožnov pod Radhoštěm - Valašské Meziříčí																																					
306A	Studenka - Vefovice																																					
306B	Studenka - Bílovec																																					
306D	Suchdol nad Odrou - Fulnek																																					
306E	Suchdol nad Odrou - Nový Jičín město																																					
307B	Hlučín - Opava východ																																					
307C	Chuchelná - Kravaře ve Slezsku																																					
307D	Odb. Moravice - Svobodné Heřmanice																																					
307E	Opava východ - Hradec nad Moravicí																																					
308	(Lůky pod Makytou) - H.Lideč st.hr. - Hranice na Moravě																																					
309C	Třebovice v Cechách – Česká Třebová v.j.sk.																																					
309D	Třebovice v Cechách – Odb. Les																																					
310A	Opava východ - Krnov - Olomouc hl.n.																																					
310C	Bruntál - Malá Morávka																																					
310D	Vaňšov - Rýmařov																																					
312C	Hanušovice - Staré Město p. Sněžníkem																																					
312D	Lipová Lázně - Javorník ve Slezsku																																					
312E	Velká Kraš - Vidnavě																																					
312F	Zlaté Hory - Mikulovice																																					
312G	Osoblaha - Třemešná ve Slezsku																																					
313A	Kostelec na Hané - Olomouc hl.n.																																					
313B	Senice na Hané - Cervenka																																					
313C	Litovel předměstí - Mladeč																																					

Obr. 1 Ukázka výstupu analýzy jízdních řádů – tabulka s vyznačením, kdy na trati není plánována jízda vlaků.

Z analýzy plánovaných výluk vyplývá, že na většině tratí jsou výluky realizovány v dopolední době, resp. v denní době. V dopolední době je většinou slabší provoz, nicméně období, kdy na tratích převládá slabý provoz nebo vlaková přestávka, jsou výlukami nedotčené. Výjimky jsou v podstatě jen na silně zatížených tratích většinou v okolí Prahy a Brna, kdy jsou výluky plánovány buď do nočních hodin, nebo na nepracovní dny, kdy je provoz slabší.

Vzhledem k tomu, že železniční síť je rozdělena na oblasti s odpovědností různých osob, ukazuje se, že zde jsou v organizaci výluk velké rozdíly také mezi jednotlivými oblastmi.

Samozřejmě ne všechny práce je možné provádět v nočních hodinách nebo je potřeba delší výluka a tak se dají využívat i období se slabším provozem (např. v nepracovních dnech), kdy zejména na dvoukolejných tratích je vliv na provoz malý.

Z analýz je také zřejmé, že na tratích se slabším provozem v podstatě není nutné opatření provádět, protože vliv výluky na provoz je často zanedbatelný a případné změny v organizaci by nic nepřinesly.

Závěr

Z realizované analýzy dat byl učiněn závěr, že práce musí být zpracována podrobněji – rozpracována na kratší úseky tratí (ucelené úseky nebo i na jednotlivé mezistaniční úseky).

Pro následující období je v plánu rozpracovat podrobně vybrané jednokolejné tratě se silnějším provozem (kde je žádoucí provést úpravy výluk) na jednotlivé mezistaniční úseky a jejich porovnání vzhledem k tomu, že železniční síť je rozdělena na části podléhající různým odpovědným pracovníkům – předpokládá se a ukazuje se různý přístup osob

v různých částech ČR. Snahou bude i zpracování dvoukolejných tratí s tím, že zde jde o mnohem náročnější práci, protože není zcela snadné určit, jak se výluka jedné koleje dotkne organizace provozu v okamžicích, kde se sejde více vlaků čekajících na uvolnění koleje.

Dále bude nutné se zabývat vhodností výluk v nočních hodinách, protože některé práce nebude možné v noční době realizovat.

Literatura

- [1] Předpis SŽDC D7/2 – Organizování výlukové činnosti, platný od 15. 12. 2013.