



ANALÝZA VÝLUK NA JEDNOKOLEJNÝCH TRATÍCH SŽDC

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

Souhrn

V návaznosti na předchozí práce proběhlo hodnocení jednokolejné trati Olomouc – Krnov z pohledu možnosti realizace výlukové činnosti v dopravních pauzách. Byly vyhodnoceny doby, kdy je trať obsazena jízdou vlaku a kdy je naopak traťová kolej volná. Stejně tak byly vyhodnoceny doby, kdy jsou na trati zaváděny výluky a je potřeba náhradní autobusová doprava. Ukázaly se problémy s definováním prováděných prací tak, aby bylo možné rozhodnout o provádění prací v nočních hodinách.

Oblast použití

Práce slouží jako podklad pro změny v organizaci výlukové činnosti, která má velmi výrazný dopad na plynulost železničního provozu. Analýzy ukazují prostor pro změny a možnosti v časových polohách výluk trati pro opravňé práce.

Metodika a postup řešení

Práce je založena na dvou časových náročných analýzách:

- analýza jízdních řádů – tabulkových i nákrešných – pro vyhledání časových poloh, kdy na dané trati nejede žádný vlak,
- analýza týdenních plánů výlukové činnosti.

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

Nákrešný jízdní řád je rozdělen na desetiminutové intervaly. Tímto intervalem je píazena zelená barva v případě, že traťová kolej není obsazena plánovanou jízdou vlaku.

Na rozdíl od dvoukolejných tratí každá výluka prováděná v době, kdy je plánována jízda vlaku, znamená zařzení náhradní autobusové dopravy se všemi následky s tím souvisejícími (zdržení pěstupem cestujících a ovlivňování provozem na pozemních komunikacích, zvýšené náklady...).

Z týdenních plánů výluk byly pak zaznamenány výluky. Všechny výluky se týkaly běžné údržbové činnosti, tzn. že na trati neprobíhala dlouhodobá výluka.

Zpracování týdenních plánů výluk probíhalo obdobně. Do připraveného rastru mezistaničních úseků a desetiminutových intervalů byly zakreslovány plánované výluky a prováděné práce byly rozlišovány šrafováním. Druh šrafování odpovídal prováděným pracím.

Výsledky

Výsledkem analýzy nákrešného jízdního řádu jsou patrná období v průběhu dne podle intenzity dopravy. Výsledkem analýzy týdenních plánů výluk jsou přehledně zobrazená období s probíhajícími výlukami.

Porovnáním obou datových souborů je možné konstatovat, že výluky jsou zaváděny:

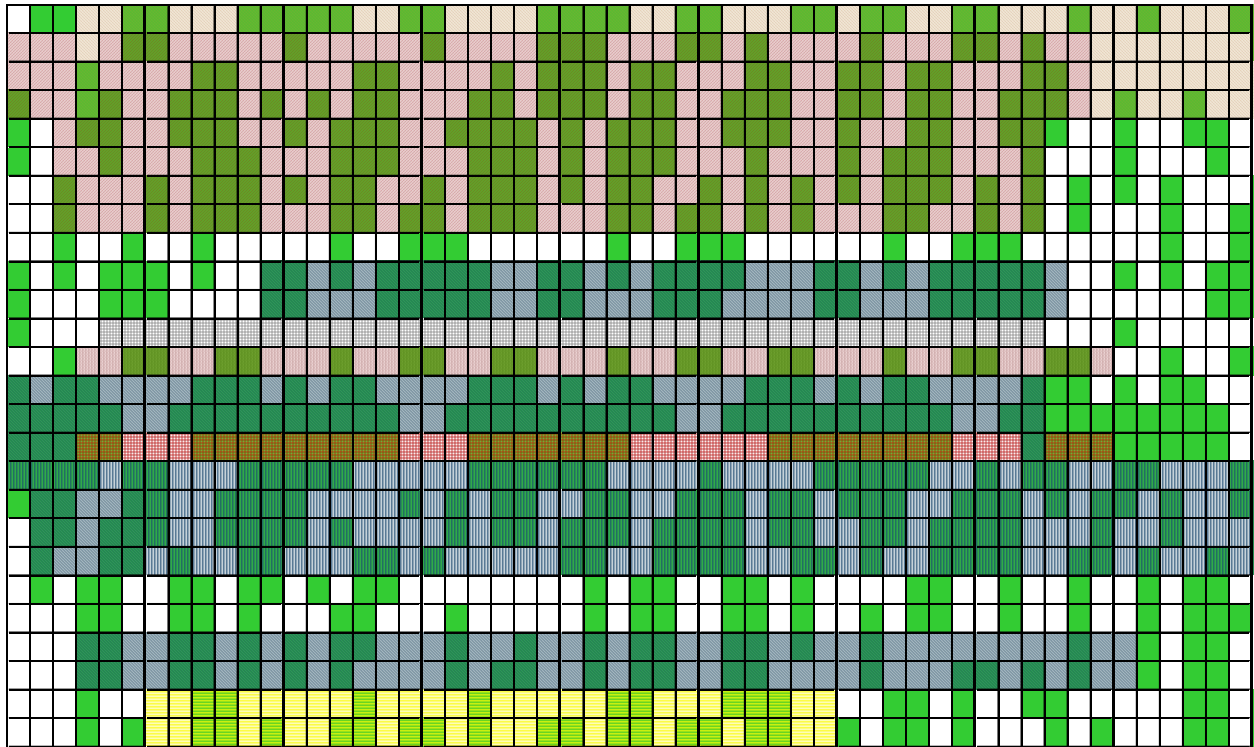
- v době vyhovující zaměstnancům provádějícím práce bez ohledu na provoz vlaku,
- v době dle volna v denní době v minimu případů,
- nebyla zaznamenána výluka v nočních hodinách.

Z tohoto pohledu dochází tedy ke kolizi opravňých prací a provozu vlaku.

Je zřejmé, že v některých případech není vhodné práce prováděné v noci předešlým způsobem bezpe nosti práce, méně způsobem nadměrného rušení okolí zejména hlukem.

Nicméně z analýzy týdenních plánů výluk vyplynulo, že některé práce jsou uváděny takovým způsobem, že není z popisu jasné, o jakou konkrétní práci šlo a zda jí tedy bylo možné prováděné v nočních hodinách.

V případě trati Olomouc – Krnov je problém zejména v blízkém okolí Olomouce, kde je provoz jak vlaků, tak na přilehlých komunikacích. Navíc vedení trati je ve střední části trati jiné než vedení pozemních komunikací, a tak jsou vlaky často nahrazovány v delších úsecích, než je nutné z hlediska prováděných prací.



Obr. 2 Ukázka analýzy plánovaných výluk

Závěr

Z prezentovaných analýz nákrešných jízdních řádů a týdenních plánů výluk vyplynulo především:

- problémy s nejednoznačným popisem prováděných prací,
- provádění výluky v době zvýšeného provozu vlaků,
- nevyužívání dob se slabým provozem pro výluky,
- výrazné ovlivnění výlukové innosti na trati probíhajícími výlukami v železničních uzlech, ze kterých tratě vedou.

Jakkoliv je zřejmé, že by bylo možné omezovat provoz výlukami v menší míře, v nichž pípadech není možné uinit jednoznačný závěr vzhledem k nedostatečnému popisu prací. Prováděné práce často nesouvisejí přímo s koleji, ale s okolím dráhy. Tyto práce vyvolávají nutnost zastavit provoz z důvodu bezpečnosti nebo zajištění pístupu na trať.

Literatura

- [1] *P edpis SŽDC D7/2 – Organizování výlukové innosti*, platný od 15. 12. 2013
- [2] *ERRI (1993). Decision Support System for Permanent Way Maintenance and Renewal, (Specification for a prototype based on expert system) Report RP1*, European Rail Research Institute (ERRI) – Specialist Committee D187, Utrecht, The Netherlands
- [3] Nákrešné jízdní řády SŽDC pro trať 310
- [4] Týdenní plány výluk pro trať 310