

Racionalizace provozu na trati Domažlice – Planá u Mariánských Lázní

Autor bakalářské práce: Jan Šafář
Vedoucí bakalářské práce: Ing. Jiří Čejka, Ph.D.
Oponent bakalářské práce: Ing. Ondřej Skála

Cíl práce

- Cílem práce je popsat stávající organizační, technické a technologické řešení řízení a organizování dráhy na uvedené trati.
- Na základě vlastních poznatků navrhnout nutné technické úpravy.
- Zpracovat návrh nové organizace řízení provozu na trati a nutné personální změny.
- Provést vyhodnocení navržených opatření.

Metody

Zvolený postup při úpravě stanic (nákladišť):

- Stanice odbočné, jako jsou Poběžovice a Bor, budou řešeny plnohodnotným zabezpečovacím zařízením, tzn. že výhybky budou opatřeny elektromotorickými přestavníky. Stanice bude vybavena seřadovacími návěstidly – v těchto stanicích je předpoklad zvýšeného posunu. Vlaky mohou jezdit do a z vícero směrů.
- Úvratňová stanice Tachov bude zabezpečena taktéž plnohodnotným zabezpečovacím zařízením, a to z důvodu snazšího křižování a případného posunu.

Metody

- Ostatní stanice budou vybaveny zabezpečovacím zařízením pro regionální tratě a samovratnými přestavníky, a to z důvodu velikosti stanic a jednoduchých provozních poměrů.
- Nákladiště budou opatřena elektromagnetickými zámky pro uzamykání výsledných klíčů od výhybek a výkolejek. Dále budou koleje opatřeny počítači náprav z důvodu uvolnění traťové koleje.

Metody

Zvolený postup při úpravě vlakového zabezpečovacího zařízení:

- Pro tyto tratě byl vybrán zabezpečovač ETCS L1 Limited Supervision Stop, jehož použití vychází z Implementačního plánu ETCS, který byl schválen Vládou České republiky – Usnesením vlády České republiky číslo 795 ze dne 13. září 2021.

Metody

Zvolený postup při úpravě přejezdového zabezpečovacího zařízení:

- Metodika rozhodování úrovně zabezpečení přejezdů, ponechání ve stávajícím stavu, či jejich zrušení postupuje podle klasifikace pozemních komunikací.
- Silnice I. třídy – nejsou řešeny, stávající trať se s tímto typem komunikace nekřížuje.
- Silnice II. třídy – přejezdy zabezpečit přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami.
- Silnice III. třídy – přejezdy je třeba zabezpečit přejezdovým zabezpečovací zařízením světelným se závorami, které se nacházejí v obcích. Ty přejezdy, které jsou mimo obec, pak zabezpečit přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným.
- Místní a účelové komunikace – přejezdy, které se nacházejí v obcích, je potřeba zabezpečit přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor. Mimo obec ponechat výstražné kříže, či uzamykatelnou zábranu, PZZ světelné zvážit dle okolností.

Metody

Zvolený postup při rušení přejezdů:

- Rušení přejezdů bez náhrady nadjezdem či podjezdem lze pouze na místních či účelových komunikacích, a to pokud se nachází v blízkosti jiný přejezd, zároveň to nesmí být jediná cesta (např: k jinému objektu se nelze dostat jinudy, či na pole, apod.). Objížďka nesmí být delší než osm kilometrů.

Zvolený postup při úpravě personálního obsazení:

- Na vybraných tratích je celkem pět fyzicky obsazených stanic.
- Stanice v budoucnu přejdou na dálkové ovládání – snížení počtu zaměstnanců a zároveň snížení personálních a mzdových nákladů.

Navrhovaná opatření

Racionalizace především spočívala v zřízení staničních, traťových, přejezdových a vlakových zabezpečovacích zařízení.

Navrhovaná opatření

Sumarizace navržených úprav poskytuje rámcový přehled změn:

- Plnohodnotné staniční zabezpečovací zařízení s elektromotorickými přestavníky: stanice Poběžovice, Bor a Tachov.
- Opatření výhybek samovratnými přestavníky: Hostouň, Bělá nad Radbuzou, Třemešné pod Přimdou, Stráž u Tachova, Staré Sedliště, Horšovský Týn.
- Přečíslování výhybek a výkolejek: Klenčí pod Čerchnovem, Horšovský Týn.
- Pozměnění stávajících návěstidel: Bor (vjezdová).
- Instalace nových návěstidel: Klenčí pod Čerchnovem, Poběžovice, Bělá nad Radbuzou, Třemešné pod Přimdou, Stráž u Tachova, Bor (odjezdová), Staré Sedliště, Horšovský Týn.
- Opatření elektromotorických přestavníků: Poběžovice, Bor a Tachov.
- Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné se závorami: přejezd v obvodu nákladiště Trhanov v kilometru 8,956.
- Zrušení nákladiště Křenovy – prokazatelná nevyužitelnost.

Přehodnocená řešení

- Ustoupeno od plošné instalace plnohodnotného zabezpečovacího zařízení.

Důvod: nízká intenzita posunových cest a velikost stanic, kde se maximálně provádí jednoduchý posun.

Přínos práce

- Pozitivně posílena plynulost a bezpečnost dopravy.
- Omezení lidského faktoru a jeho negativním vlivem na bezpečnost provozu.
- Zjišťování volnosti a obsazení staničních a traťových úseků pomocí technického zařízení.
- Povolení k vjezdu (odjezdu) do a ze stanice pomocí návěstidel.

Nebyla řešena bezbariérovost přístupů na nástupiště.

Otázky oponenta

- *Který bod na úseku Domažlice – Planá u Mariánských Lázní považujete za nejslabší ve smyslu možných překážek pro modernizaci tratě?*

Děkuji za pozornost.