

Pályakapacitáshoz kapcsolódó üzemirányítás

*Béres Barna
osztályvezető
MÁV Zrt. PÜF Forgalmi
Üzemirányítási Osztály*

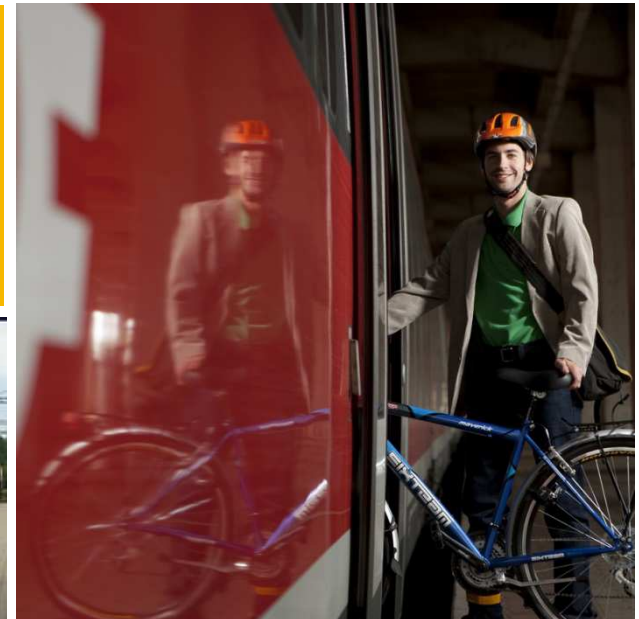


XVI. Pályafenntartási
Konferencia

DEBRECEN,
2014. szeptember 5.



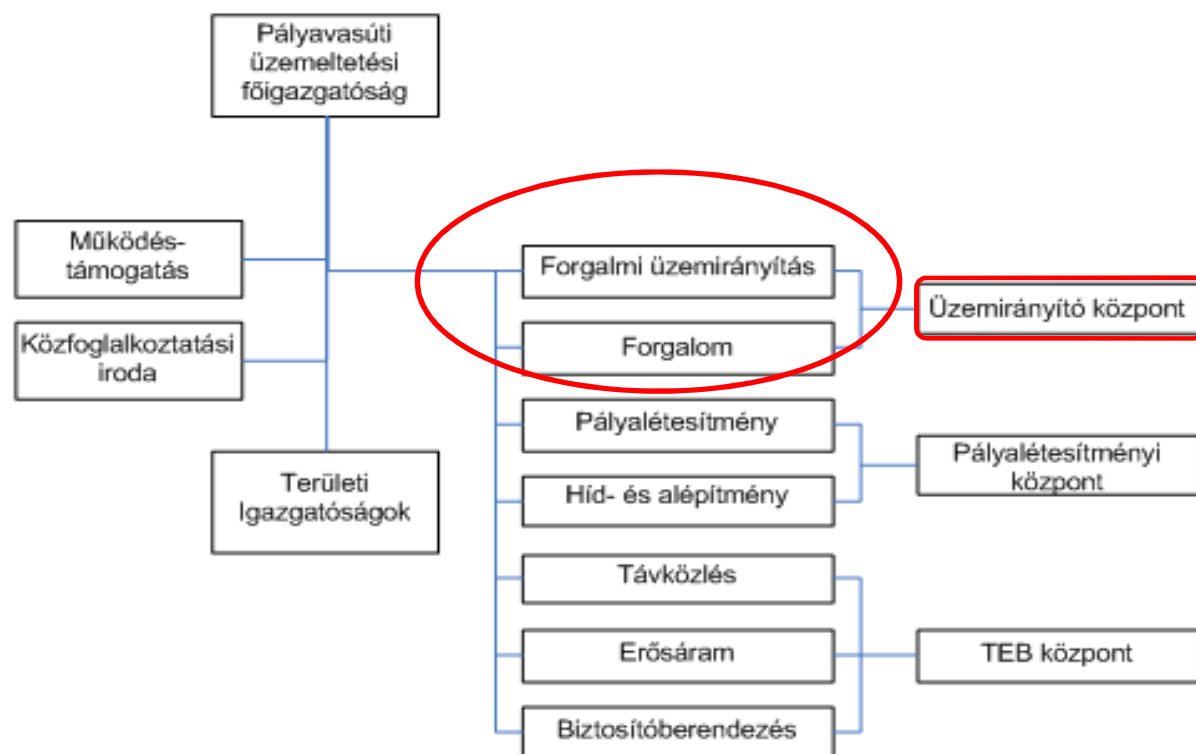
1. Az üzemirányítás



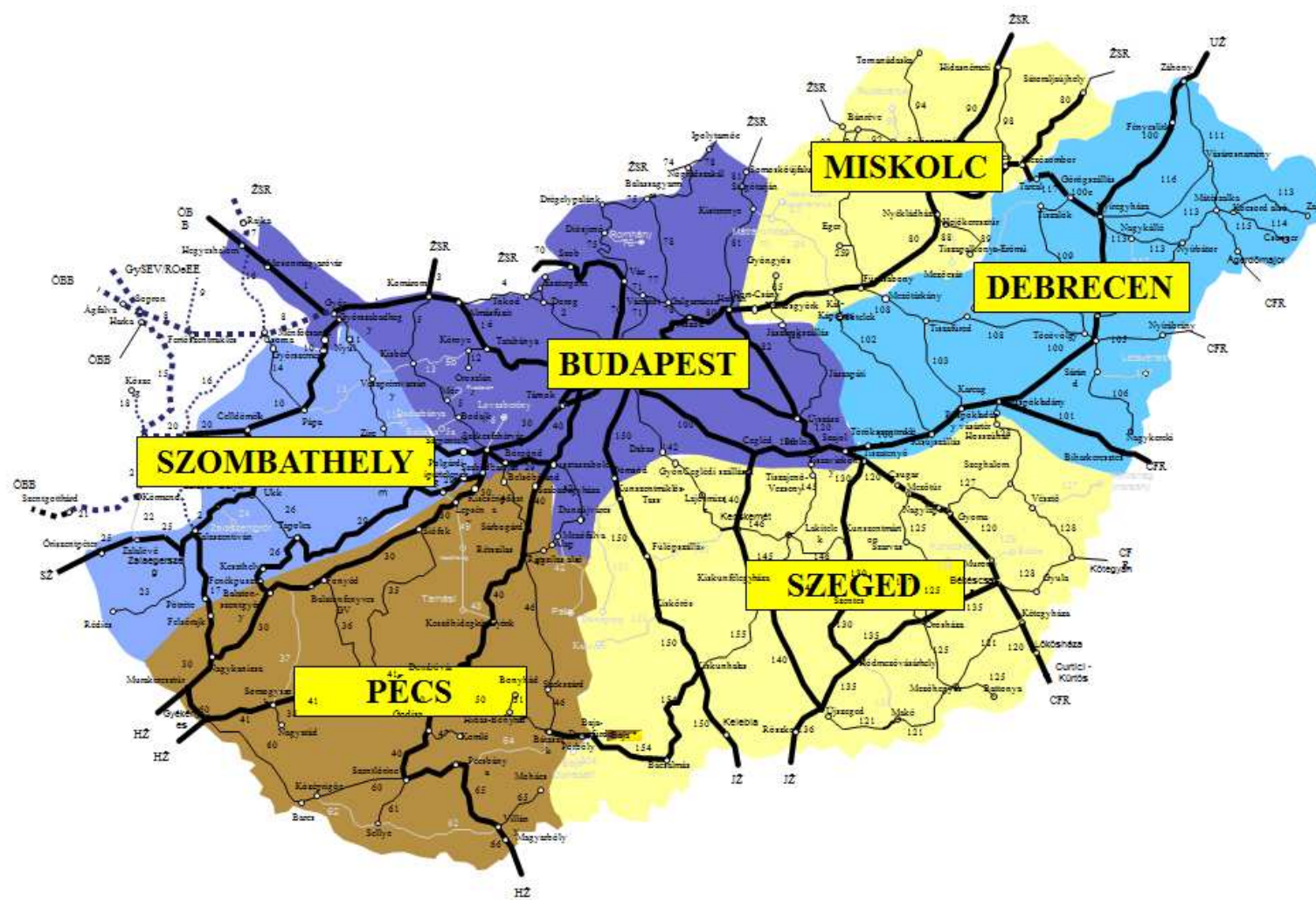
- Üzemirányítás
 - A vonatforgalom tervezésével, lebonyolításával, szabályozásával összefüggő irányítói tevékenység.
- Operatív irányítás
 - A vonatforgalom tervezésében, lebonyolításában érintett szervezetnek, szakágaknak, a vállalkozó vasúti társaságok irányító, illetve kapcsolattartó szolgálatával összhangban végzett irányítói tevékenység.
- Az irányítási alaptevékenység
 - Az üzem- és operatív irányítási tevékenység során az egyes vállalkozó vasúti társaságok által megrendelt és visszaigazolt vonatközlekedési, tolatási megállapodásokban, szerződésekben és azok módosításaiban rögzített szolgáltatásokat teljesíteni kell a visszaigazolásban szereplő adatoknak megfelelően.

1.2. Az üzemirányítás helye a Pályavasúti Üzemeltetési Főigazgatóság szervezetében

Központi irányítási szint



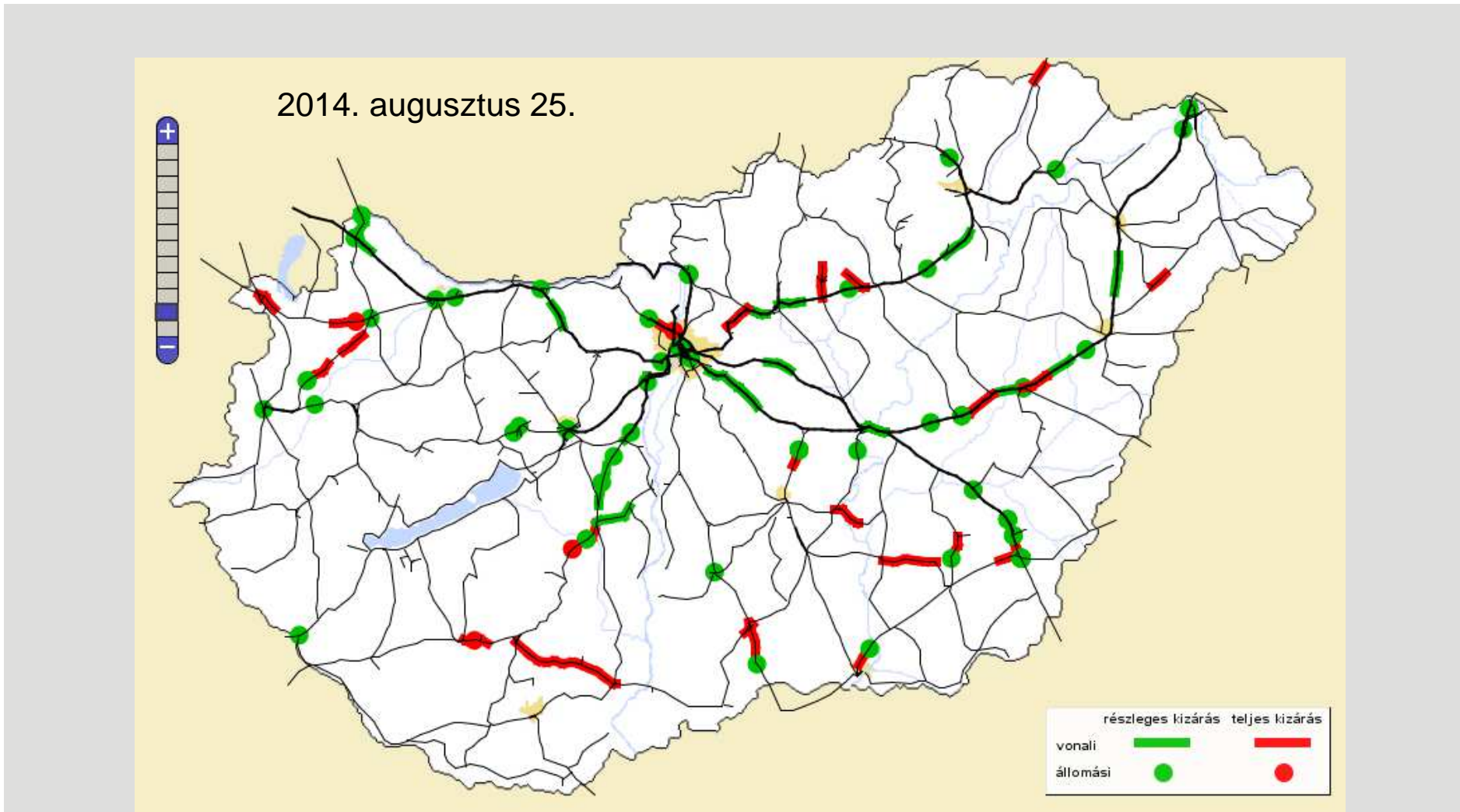
1.3. Az üzemirányítás területi felosztása



2. Pályakapacitás

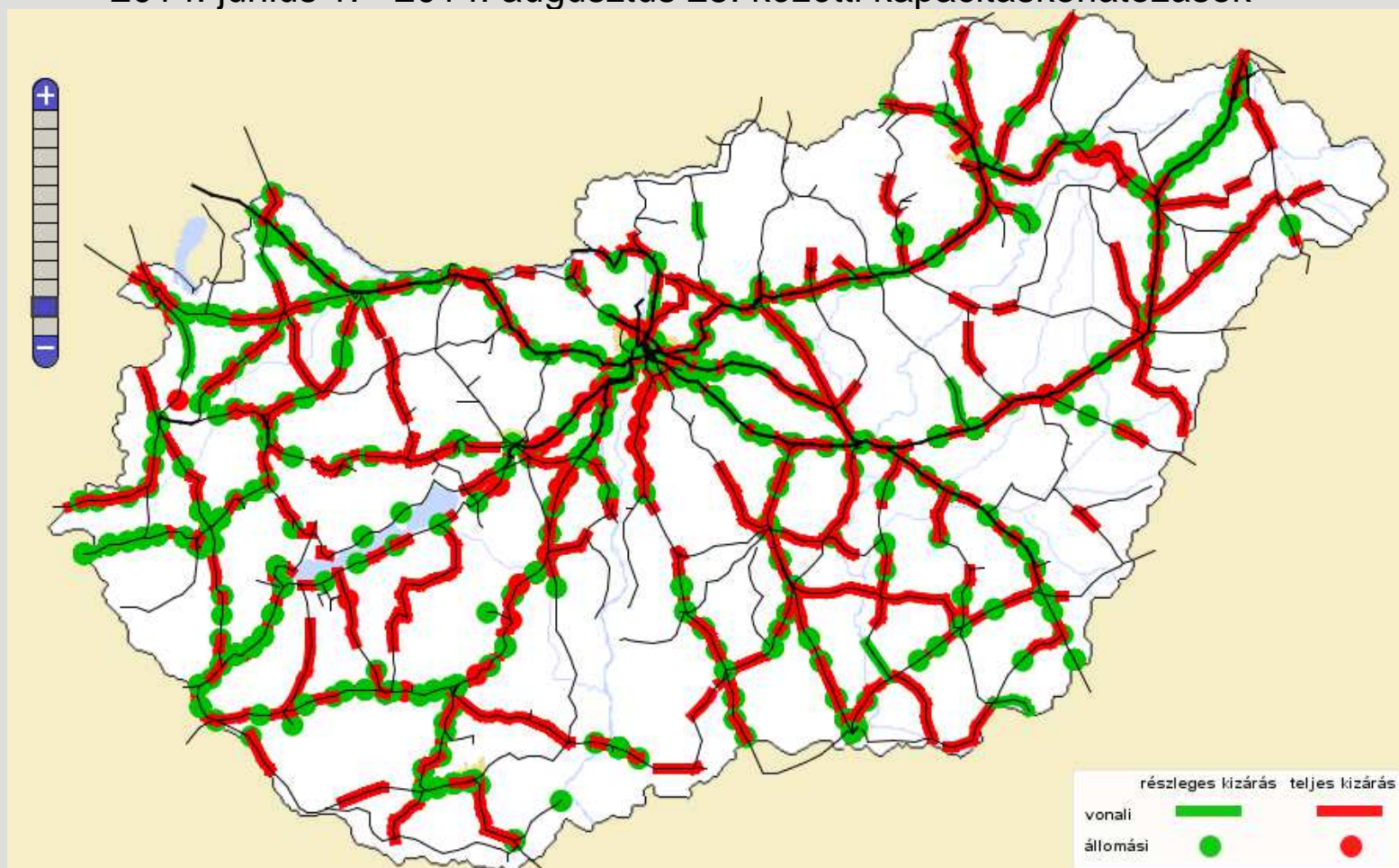


2.1. Pályaműködtetői kapacitás igény elosztása



2.1. Pályaműködtetői kapacitás igény elosztása

2014. június 1. - 2014. augusztus 25. közötti kapacitáskorlátozások

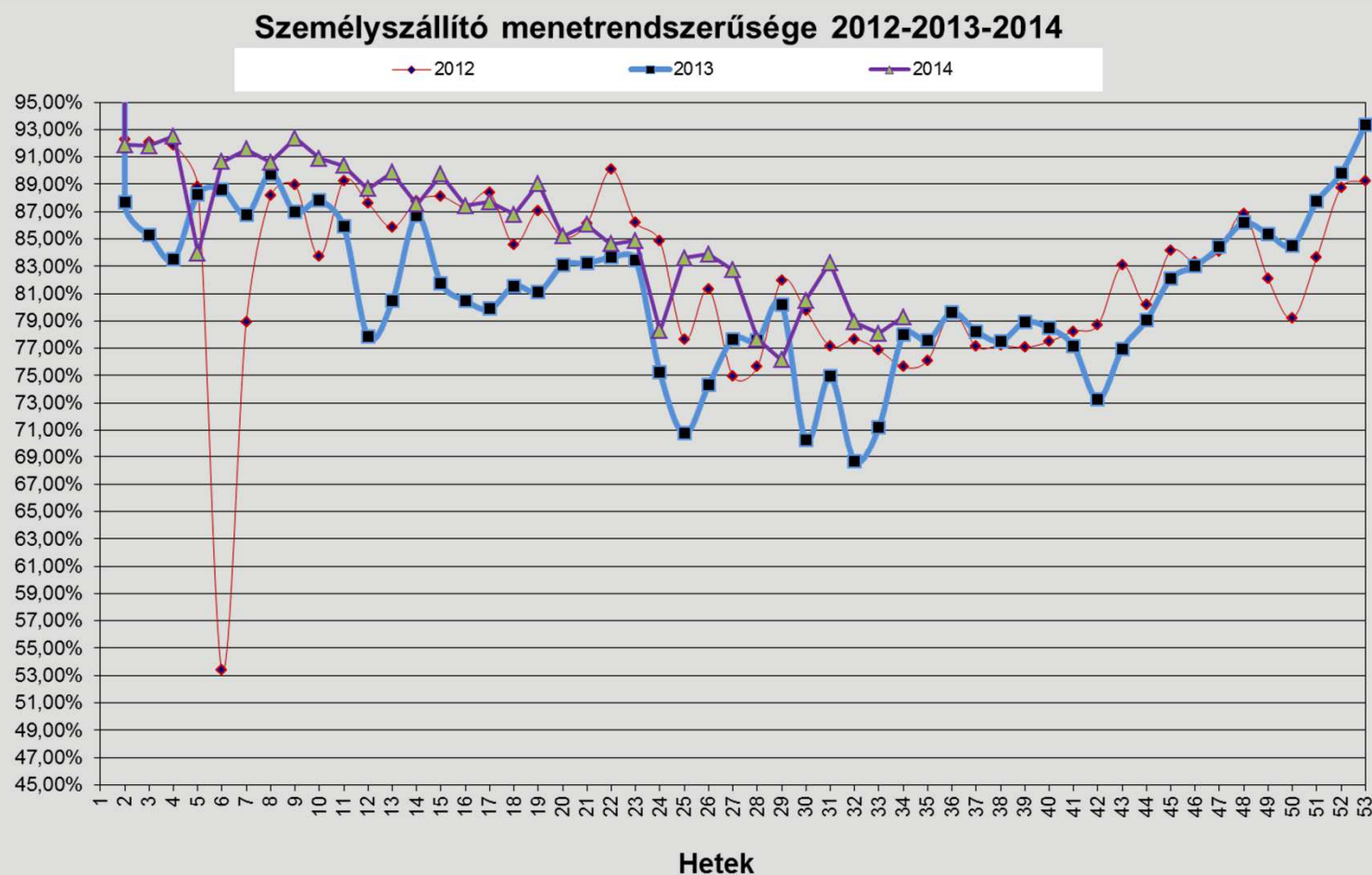


- A rendelkezésre álló pályakapacitás mértékének értékelése:
 - elméleti kapacitás: a vasúti pályaszakaszon adott időszakban elhelyezhető menetvonalak, azaz az üzemi menetrendben foglalt és a még elhelyezhető szabad menetvonalak összessége (101/2007. (XII. 22.) GKM rendelet)
- Vonatok pontossági értékelése:
 - A vonatpontosság, egy minőségparaméter a személyszállító-, teher-, és egyéb vonatok közlekedésének időbeli megbízhatóságának értékeléséhez. A pontossági határérték (eltérés paraméter) személyszállító vonatok esetén az UIC tagországokban egységesen 5 perc (beleértve az 5 perc értéket is), teher- és egyéb vonatok esetén 30 perc (beleértve a 30 perc értéket is).

- A VPE Kft. által kiutalt, tervezett pályakapacitás szűküléseken túl:
 - Üzembiztonsági vágányzár;
 - Gázolás;
 - Biztosítóberendezési zavarok (az átépítések, felújítások során megszorodó zavar);
 - Kábelvágás (önműködő térközbiztosító berendezés → állomástávolságú közlekedés - 40 km/h);
 - Felsővezeték szakadás;
 - Szomszéd vasúthálózatokon kialakult pályakapacitás csökkenés;
 - Vis maior események, stb. okozhatnak pályakapacitás korlátozást.

2.4. A pályakapacitás szűkülések hatása

- A pályakapacitás szűkülések hatása a menetrendszerűségi adatokra:



- A menetrendszerűség javítása érdekében szükséges pályavasúti intézkedések:

A pályakapacitás szűkülés során alkalmazni kell, olyan megoldásokat, amivel a megrendelői oldalon felmerülő igények kielégíthetőek.

- Lehetőség szerint, kerülő útirány kijelölése az utazási és a szállítási igények kiszolgálása érdekében.
- Pályakapacitás korlátozások idején is szükséges olyan szabad kapacitásokat biztosítani, amelyek felhasználhatóak az esetleges zavarkezelésre.

- A pályakapacitás szűkülés során alkalmazható intézkedések a vállalkozó vasúti társaságok részéről:
 - Vonatpótló autóbuszok közlekedtetésének mértéke az érintett szakaszokon;
 - Személyszállító vonatok közlekedtetése esetén, az erősített (több kocsival közlekedő) szerelvény összeállítás, a pályakapacitás korlátozás idején.
 - Mentесítő buszjáratok alkalmazása a jelentkező nagy utasforgalom esetén (pl. 70. sz. vonal.)
 - A rendelkezésre álló kapacitás optimális kihasználása érdekében a tehervonatokat a terhelési határok és a maximális vonathossz figyelembevételével célszerű összeállítani.

Köszönöm figyelmüket!