

DIE TERMINALANLAGENBELEGUNG DES KOMBINIERTEN TRANSPORTS IN DER TSCHECHISCHE REPUBLIK

David Crhák¹

e Annotation: Tento odborný příspěvek je zaměřen na rozvoj terminálů kombinované dopravy v České republice. Podstatou příspěvku jsou návrhy napojení terminálů na dopravní infrastrukturu a možných prostorových uspořádání terminálů.

e Schlüsselwörter: kombinierter Transport, s Terminal, e Terminalanlagenbelegung, Die Terminaleinbindung, e technische Terminalsausstattung

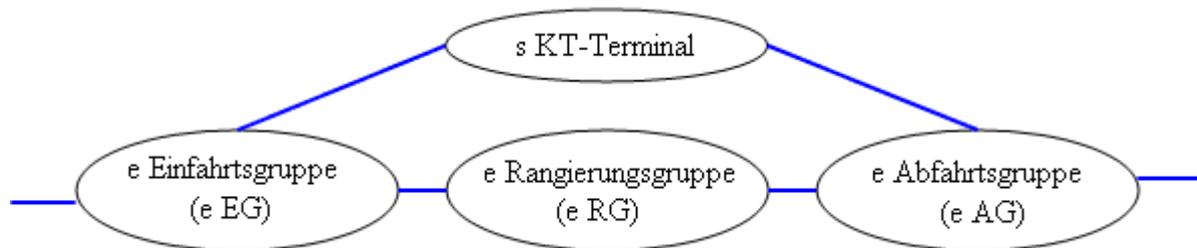
1. der Prolog

Dieser Artikel ist an die Vorschläge der möglichen Terminalanlagenbelegung vom kombinierten Transport in der Tschechischen Republik orientiert. Die Terminalvorschläge sind für die Transportkombinationen Straßen-Eisenbahn und Straßen- Binnenwasser (bzw. Eisenbahn-Binnenwasser) festgelegt. Der Artikeltext hat die Bilder, damit ein Leser besser die Autorideen erfasst. Die Bilder sind die Pläne mit der optimalen Anlagenbelegung der Terminalobjekten. Die Bilder sind keine Direktive, wie ein Terminal aussehen soll, aber sie sind ein Hilfselement für die Anlagenbelegungsvorschläge der wirklichen Terminals (eine Variantemöglichkeit der Anlagenbelegung nach einer konkreten Terminalraumbedingung).

2. Die Terminaleinbindung ins Eisenbahnnetz der Tschechischen Republik

Das Terminal kombiniertes Transports (weiter nur KT-Terminal) ist ein Platz der Warensendungsverarbeitung, deshalb ist es gut diesem Platz eine direkte Einbindung des Terminalanschlussgleises in eine Einfahrtsgruppe (weiter nur EG) und in eine Abfahrtsgruppe (weiter nur AG) des Rangierbahnhofs (weiter nur RB) sichern. Sieh das Bild N. 1.

¹ Ing. David Crhák, Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, 532 10 Pardubice, Tel. +420 603 6198, Fax +420 603 6303, E-mail: David.Crhak@upce.cz



Das Bild N. 1: Das Einbindungsschema des KT-Terminals in die Eisenbahninfrastruktur des Rangierbahnhofs.

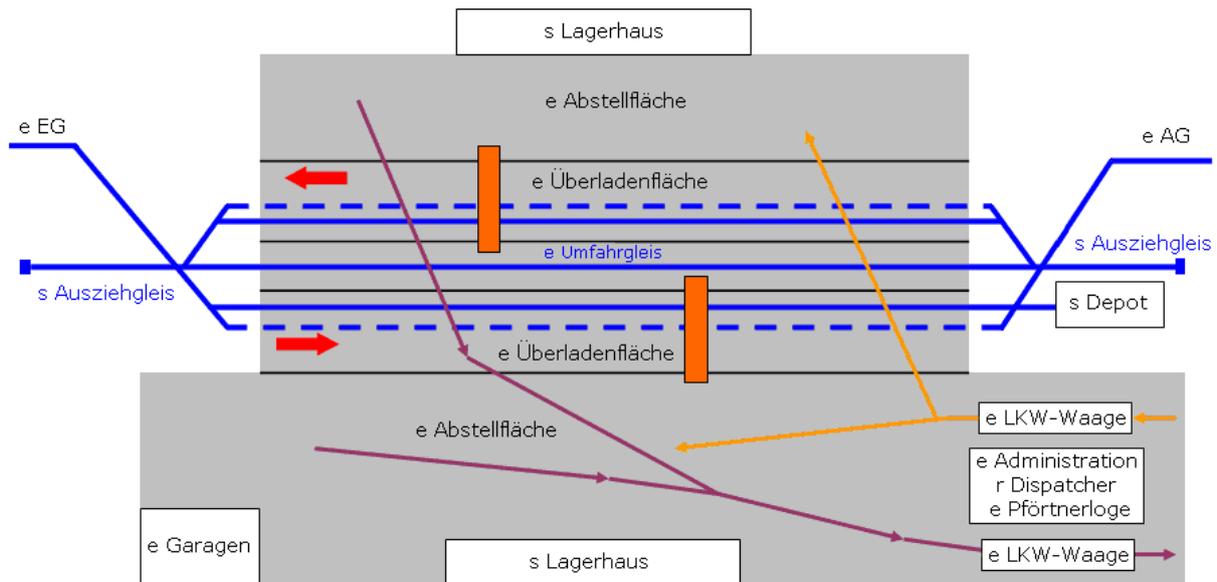
Die Rangierungsgruppe ist ein Begriff, welcher in sich die Begriffe der Ablaufbahn und die Gleisanlage beinhaltet.

3. Der Vorschlag der Terminalanlagenbelegung für die Kombination des Straßen- und des Eisenbahntransportes

Der Vorschlag der Terminalanlagenbelegung für die Kombination des Straßen- und des Eisenbahntransportes geht aus den Grundbedürfnissen für Terminalfunktionsfähigkeit (die Dienstleistung, die Administrative, die Organisation der Transportleistungen und die Kontrolle ihrer Wahrnehmungen, die Buchführung). Das KT-Terminalareal können wir in die folgenden territorialen Bereiche teilen:

- der Führungsbereich (die Pfortnerloge für die Einfahrt der LKW ins KT-Terminalareal und für Abfahrt der LKW aus KT-Terminalareal, das Dispatcherbüro, administratives Büro, die LKW-Waagen)
- der Manipulationsbereich (die Abstell- und die Überladenflächen, die Gleisanlage, die Portalkranbahnen)
- der Servicebereich (die Garagen, das Depot: BWB oder die Wagenremise, die Lagerhäuser).

Die Terminalanlagenbelegung ist auf einem Bild N. 2 dargestellt.



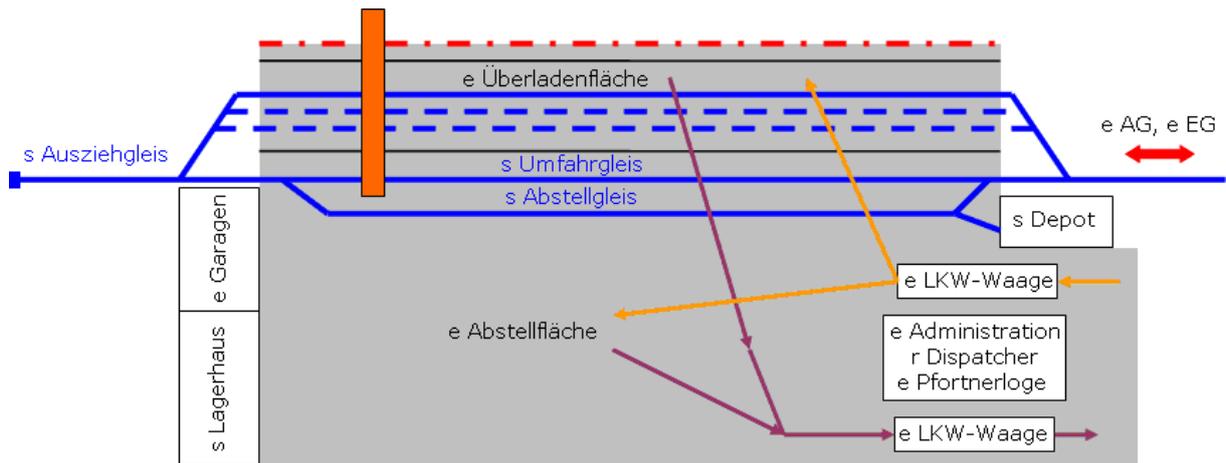
Das Bild N. 2: Das Orientierungsschema der KT-Terminalanlagenbelegung für die Kombination der Straßen- und der Eisenbahntransport.

Die Terminals können auch kleiner werden. Es liegt schon an den Transportleistungen für den Bedienbereich des gegebenen Terminals. Die Verschiedenheit wäre nur in der Infrastrukturgröße (mindere Anzahl des Gebäudes: ohne der Lagerhäuser, gemeinsames Gebäude: das Büro und die Garagen) und in der Anzahl Überholeinrichtung (eine LKW-Waage, einige Manipulationsmittel).

4. Der Vorschlag der Terminalanlagenbelegung für die Kombination des Straßen-, des Eisenbahn- und des Binnenwassertransportes

Der Vorschlag die Terminalanlagenbelegung für die Kombination der Straßen-, der Eisenbahn- und der Binnenwassertransport geht aus der Terminalanlagenbelegung für die Kombination der Straßen- und der Eisenbahntransport (siehe das Bild N. 3). Die Verschiedenheit hätte in der Anzahl der Manipulationstechnik und in der Einhaltung notwendiger Bedingung naher Leitung von Eisenbahn und Straßentransport zu dem Hafенrand (den Hafенränden). Die Einbindung in den Rangierbahnhof möchte sein:

- als siehe das Bild N. 2
- als das Anschlussgleis (siehe das Bild N. 3 – gemeinsame Terminaleinbindung in die EG und die AG auf einer KT-Terminalarealseite, auf einer Gegenseite des Terminals ist möglich auch das Ausziehgleis).



Das Bild N. 3: Das Orientierungsschema der KT-Terminalanlagenbelegung für die Kombination der Straßen-, der Eisenbahn- und der Binnenwassertransport.

Die Erläuterungen zur den Bildern der KT-Terminalanlagebelegung.

EG	(e) Einfahrtsgruppe
AG	(e) Abfahrtsgruppe
←	(e) Bestimmung der Gleisanlage für die Bedienung der Züge von ungerader Richtung im KT-Terminal
→	(e) Bestimmung der Gleisanlage für die Bedienung der Züge von gerader Richtung im KT-Terminal
■	(e) Bewegungsfläche (r Umschlagraum, r Abstellraum,)
s Depot	(e) Objektsbezeichnung
←	(e) Fahrtrichtung den Straßentransportmitteln nach der Einfahrt ins KT-Terminalareal
→	(e) Fahrtrichtung den Straßentransportmitteln bei der Abfahrt aus dem KT-Terminalareal

Die Erläuterungen zur den Bildern der KT-Terminalanlagebelegung.

—	(s) Geleise
- -	(s) Reservegeleise
■	(r) Prellbock
— —	(r) Portalkran
- · -	(e) Hafenkante

5. Die technische Terminalsausstattung

Die Funktionsfähigkeit des Terminals wird mit den mechanisierten und kommunikativen Manipulationsmitteln (für das Verladen, für das Ausladen oder für das Überladen, die Rangierung) sichergestellt. Die mechanisierten Manipulationsmitteln sind:

- die Portalkräne
- die Gabelstapler mit den Kopfklemmen oder/und mit dem Spreader für die Containermanipulationen
- die Kleinlokomotiven (die „klassischen“ Gleiskleinlokomotiven – geführte mit dem Lokführer, die ferngeleiteten Gleiskleinlokomotiven, Zweiwegskleinlokomotiven).

Die Kommunikationsmittel können wir in zwei Grundgruppen gegenüber der Orientierung zur Umwelt einteilen:

A) für die innere (hauseigene) Notwendigkeit:

- die Funkgeräte für die Kommunikation mit den Arbeitern im KT-Terminalareal
- die Telefonverbindung (die Telefonanlage, die Handy) für die Kommunikation mit den Arbeitern außerhalb des KT-Terminalareals

B) für das Kontakt mit der Umgebung (mit den Kunden):

- der Internet und die Webseiten
- die kompatible Software für die administrativen Verrichtungen
- die Einbindung in CEVIS
- fax.

der Epilog

Der kombinierte Transport hat sehr gute Zukunft vor sich, aber man muß noch viel machen. In der Tschechischen Republik hat kombinierter Transport noch die großen Mängel, aber wir können viel aus dem Ausland (aus Deutschland, aus Österreich aber aus der Schweiz) lernen. Die Mission dieses Artikels wird um die Entwicklung des kombiniertes Transports geholfen.

DER QUELLENNACHWEIS

1. Mojžíš, V., Cempírek, V., Tuzar, A., Široký, J. Logistické technologie, skriptum DFJP, Univerzita Pardubice, Pardubice, 2003, 109 s., ISBN 80-7194-469-6
2. Mojžíš, V., Cempírek, V. Kombinovaná doprava, skriptum DFJP, Univerzita Pardubice, Pardubice, 1999, 140 s., ISBN 80-7194-216-2
3. Ližbetín, J. Rozvoj intermodálnej nákladnej dopravy vplyvom globalizácie, Globalizácia a jej sociálno-ekonomické dôsledky '06, EDIS – vydavateľstvo ŽU, ISBN: 80-8070-597-6, 2006.

Reviewer: doc. Ing. Václav Cempírek, CSc.