



Oblastní ředitelství Ústí nad Labem (Železniční dopravní cesta 2018 – infrastruktura v obvodu Oblastního ředitelství Ústí n.L.)

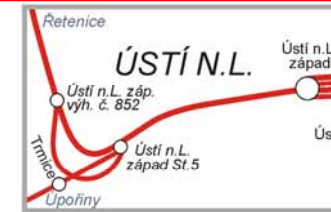
březen 2018 – Ing. Martin Kašpar
náměstek ředitele pro provoz infrastruktury

Oblastní ředitelství Ústí n.L.

- vznik 1.7.2012,
- infrastrukturu SŽDC s.o. přibližně na území Ústeckého a Karlovarského kraje,
- 8 odborných správ, 6 provozních oddílů a celkem 2179 zaměstnanců, z toho 1154 zaměstnanců segmentu infrastruktury,
- území je rozděleno mezi 3 správy tratí (Ústí n.L., Most a Karlovy Vary), 2 správy sdělovací a zabezpečovací techniky (Ústí n.L. a Karlovy Vary) a po jedné správě budov a bytového hospodářství (SBBH), elektrotechniky a energetiky (SEE) a mostů a tunelů (SMT),
- čistě správcovská činnost je u SBBH a SMT, kde jsou všechny údržbové a opravné práce zadávány, u ostatních správ se část údržby provádí vlastní kapacitou a část se zadává,
- OŘ disponuje vlastním vozovým parkem pro zajištění činnosti (silniční motorová vozidla a speciálních drážní vozidla). Pro zajištění provozu těchto vozidel je k dispozici vlastní opravárenská základna,
- infrastruktura ve správě OŘ Ústí n.L. obsahuje celkem 1 440 km tratí ze sítě SŽDC, z toho je 145 km tzv. koridorových tratí (Vraňany – Děčín – státní hranice a M.Lázně – Cheb – státní hranice), 302 km ostatních páteřních tratí v síti TEN-T (Mělník – Děčín východ, Ústí n.L. – Cheb a Ústí n.L. – Bílina) a 993 km ostatních drah celostátních a regionálních,
- zásadní výkony ve vlakové dopravě se odehrávají na koridorových tratích nebo tratích v systému TEN-T. S velkým odstupem pak následují ostatní dráhy celostátní a regionální.

M02 Kategorie drah a provozovatelé drah

Category of railways and rail system operators



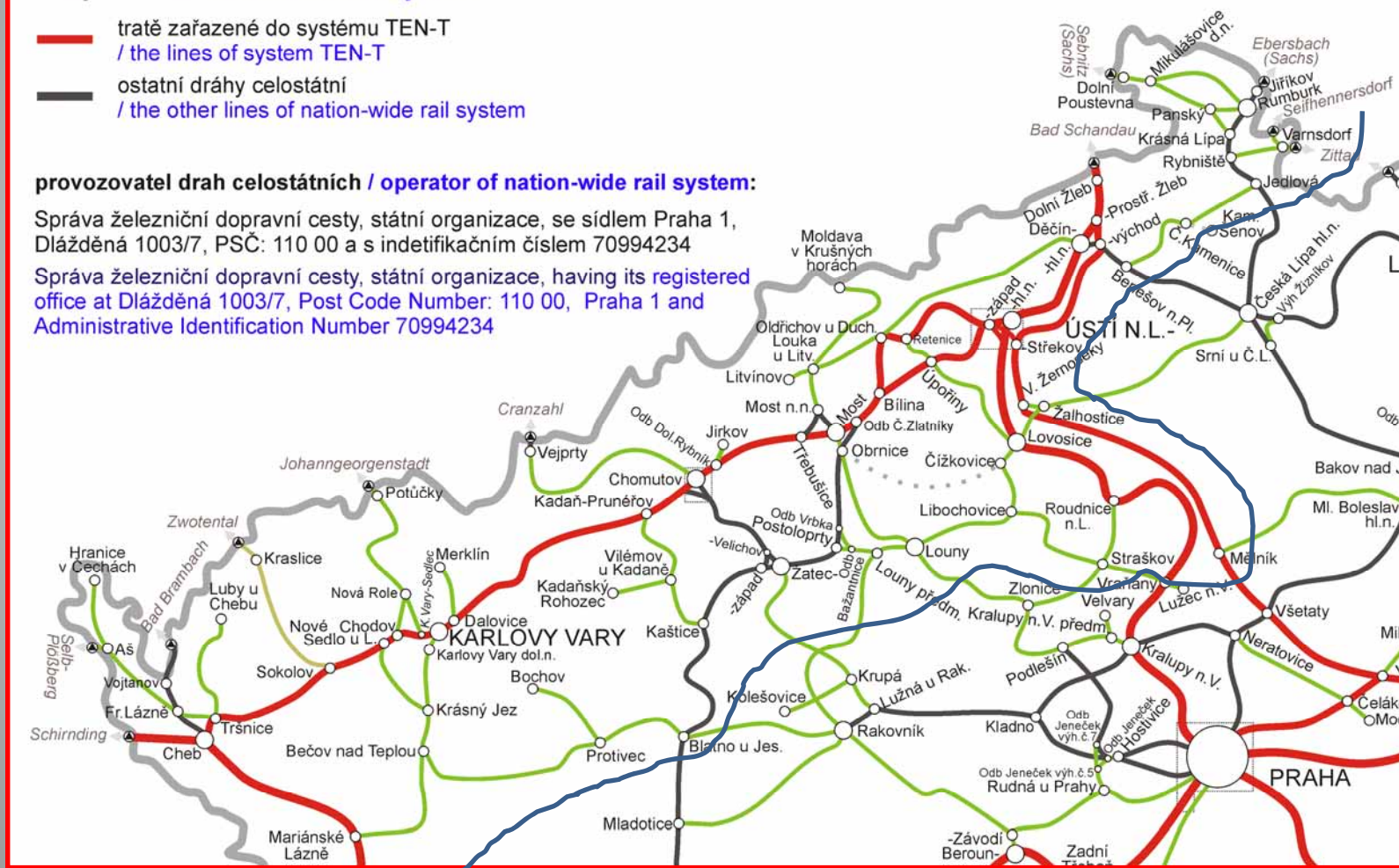
dráhy celostátní / nation-wide rail system:

- tratě zařazené do systému TEN-T
/ the lines of system TEN-T
- ostatní dráhy celostátní
/ the other lines of nation-wide rail system

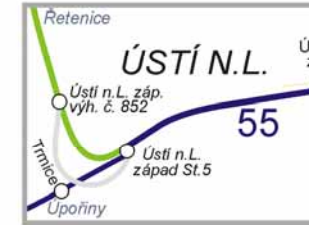
provozovatel drah celostátních / operator of nation-wide rail system:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Praha 1, Dlážděná 1003/7, PSČ: 110 00 a s identifikačním číslem 70994234

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, having its registered office at Dlážděná 1003/7, Post Code Number: 110 00, Praha 1 and Administrative Identification Number 70994234

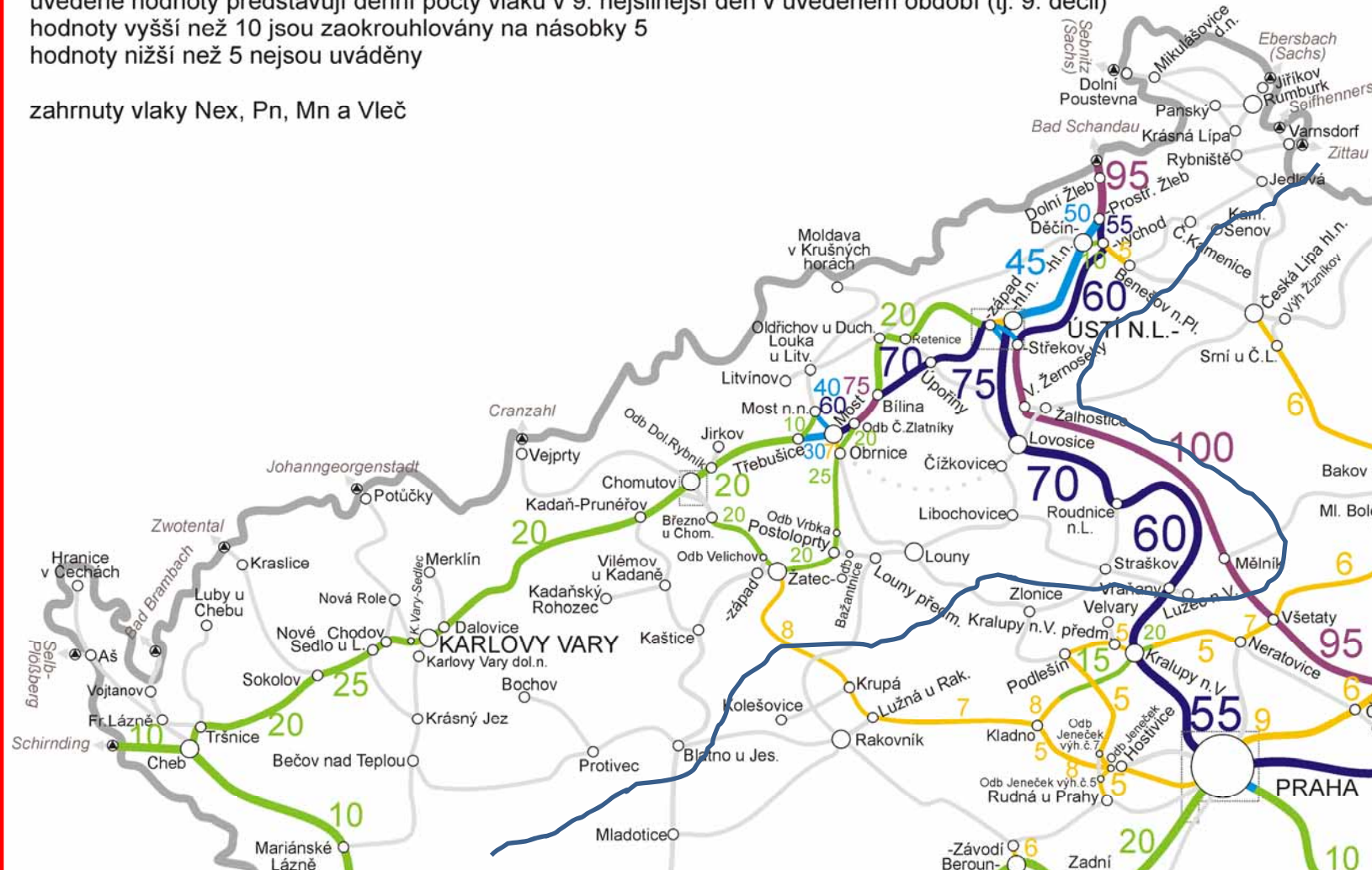


Denní počty skutečně jedoucích vlaků nákladní dopravy v období srpen až říjen 2017



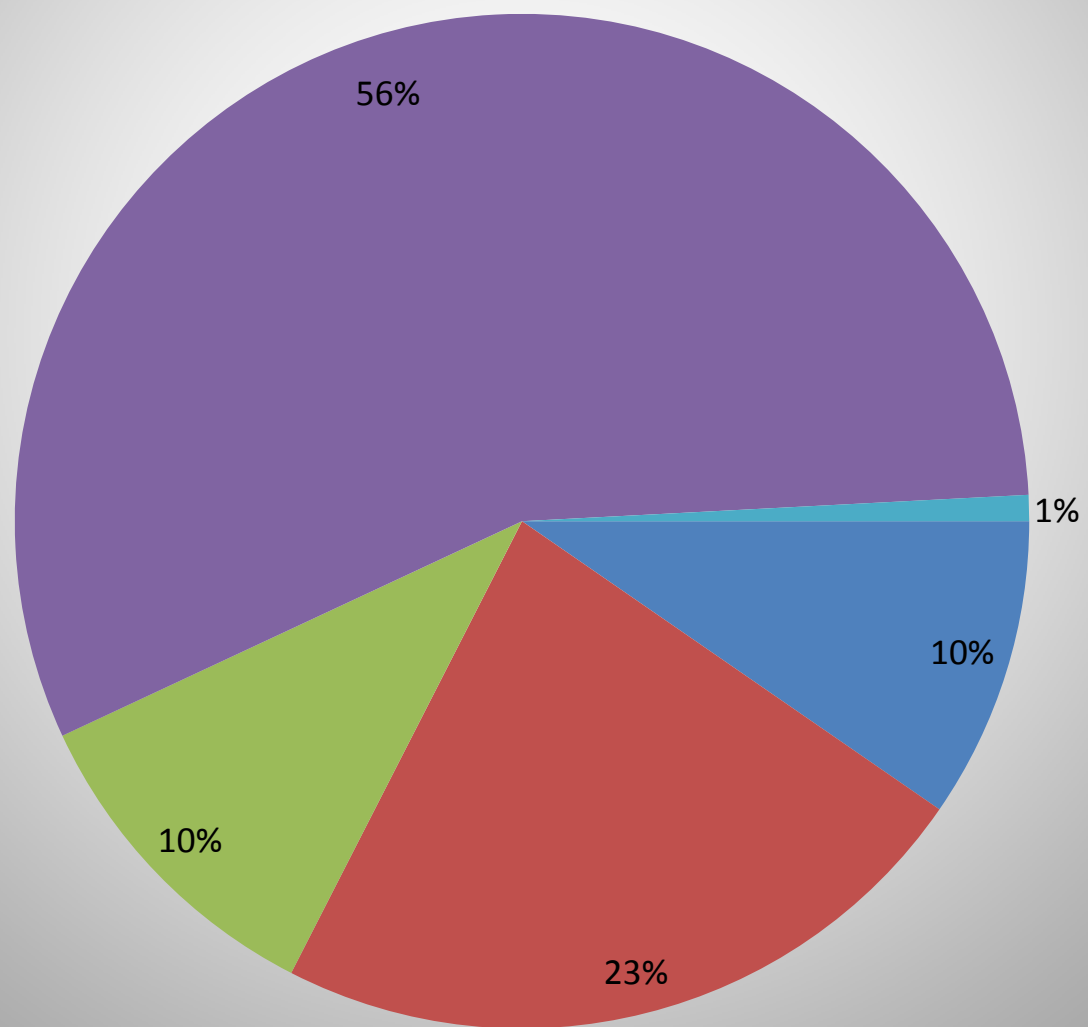
uvedené hodnoty představují denní počty vlaků v 9. nejsilnější den v uvedeném období (tj. 9. decil)
 hodnoty vyšší než 10 jsou zaokrouhlovány na násobky 5
 hodnoty nižší než 5 nejsou uváděny

zahrnuty vlaky Nex, Pn, Mn a Vleč

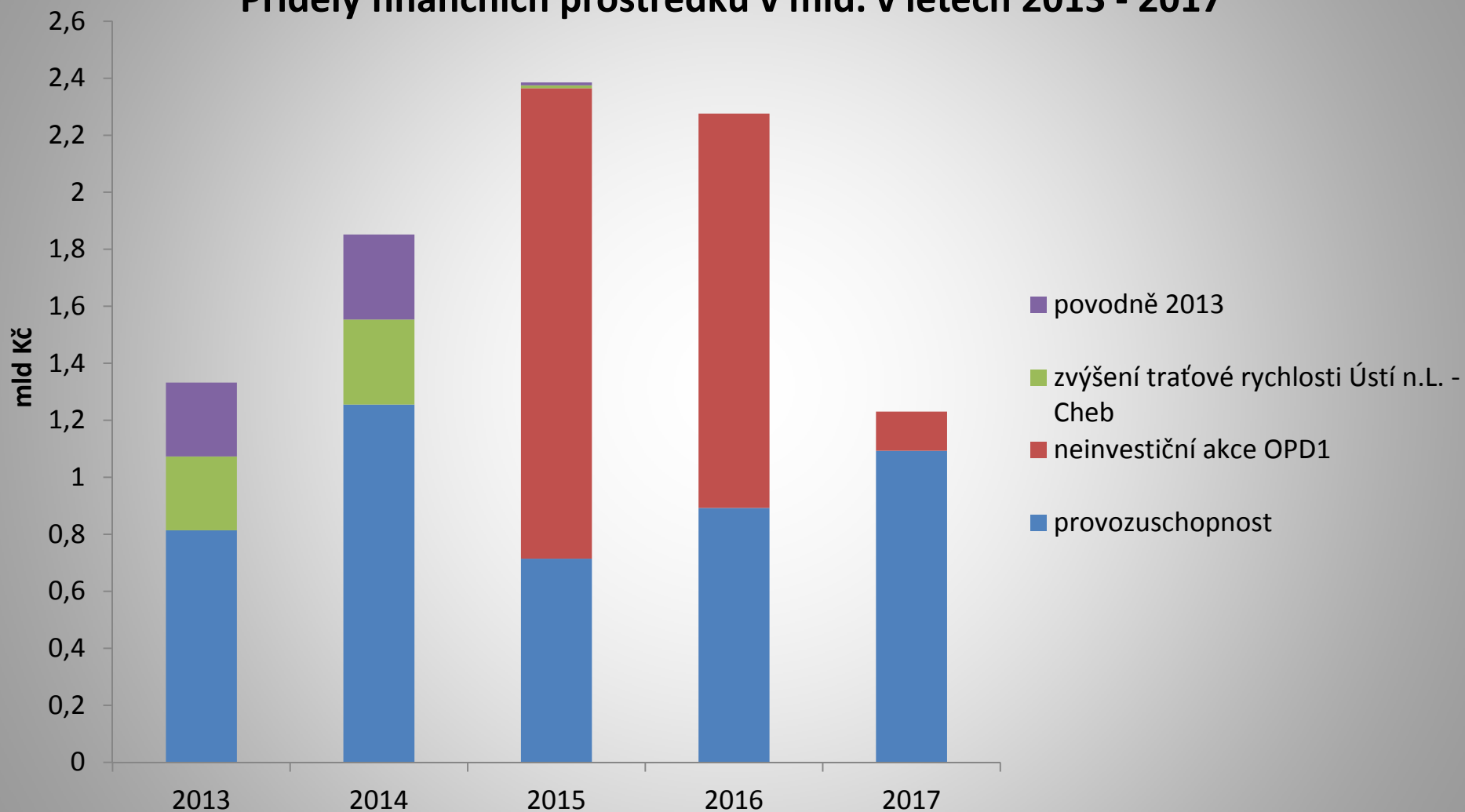


Celková délka tratí u OŘ Ústí nad Labem

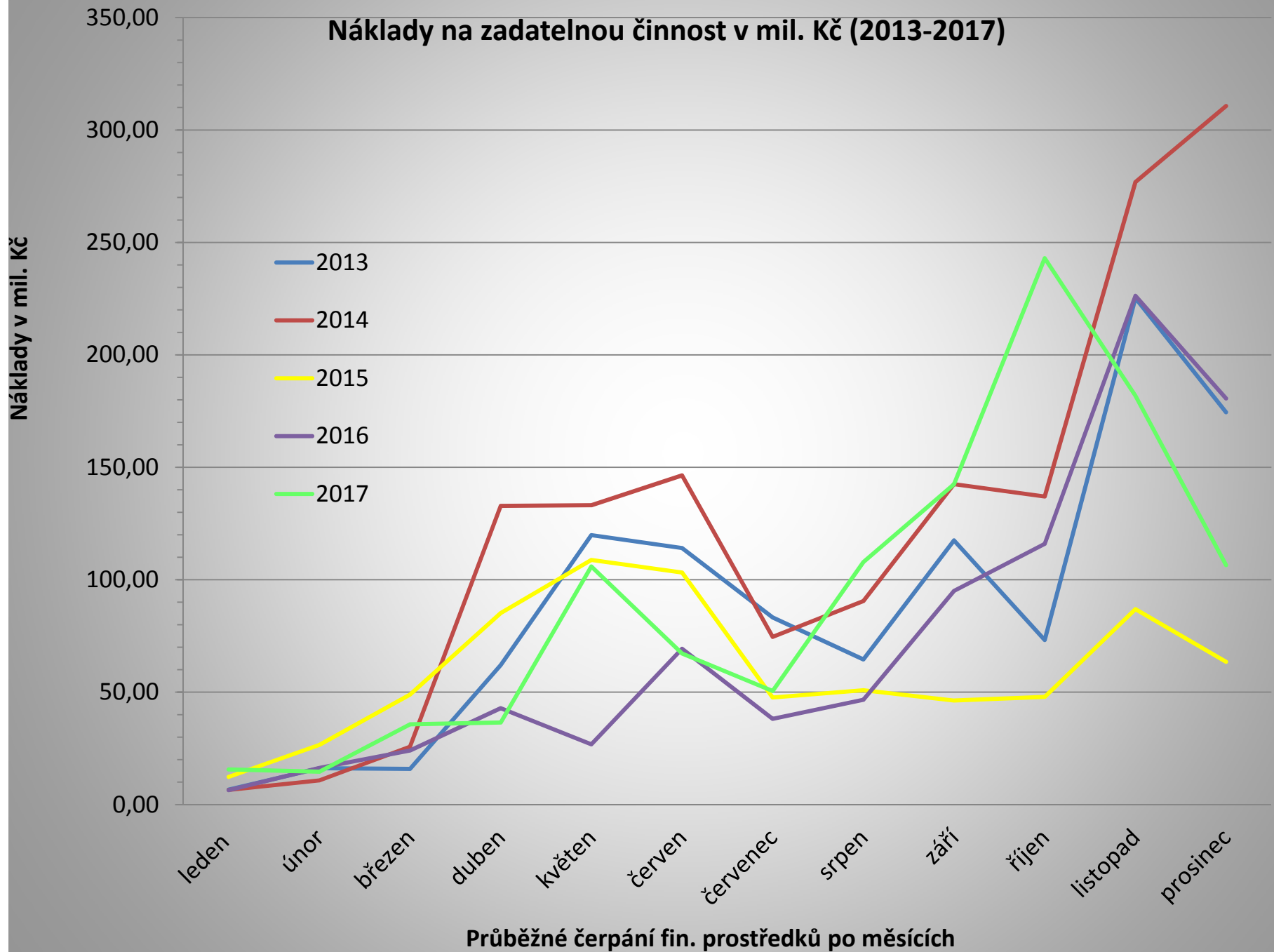
■ koridory ■ TEN-T ■ celostátní ■ regionální ■ vlečky



Příděly finančních prostředků v mld. v letech 2013 - 2017

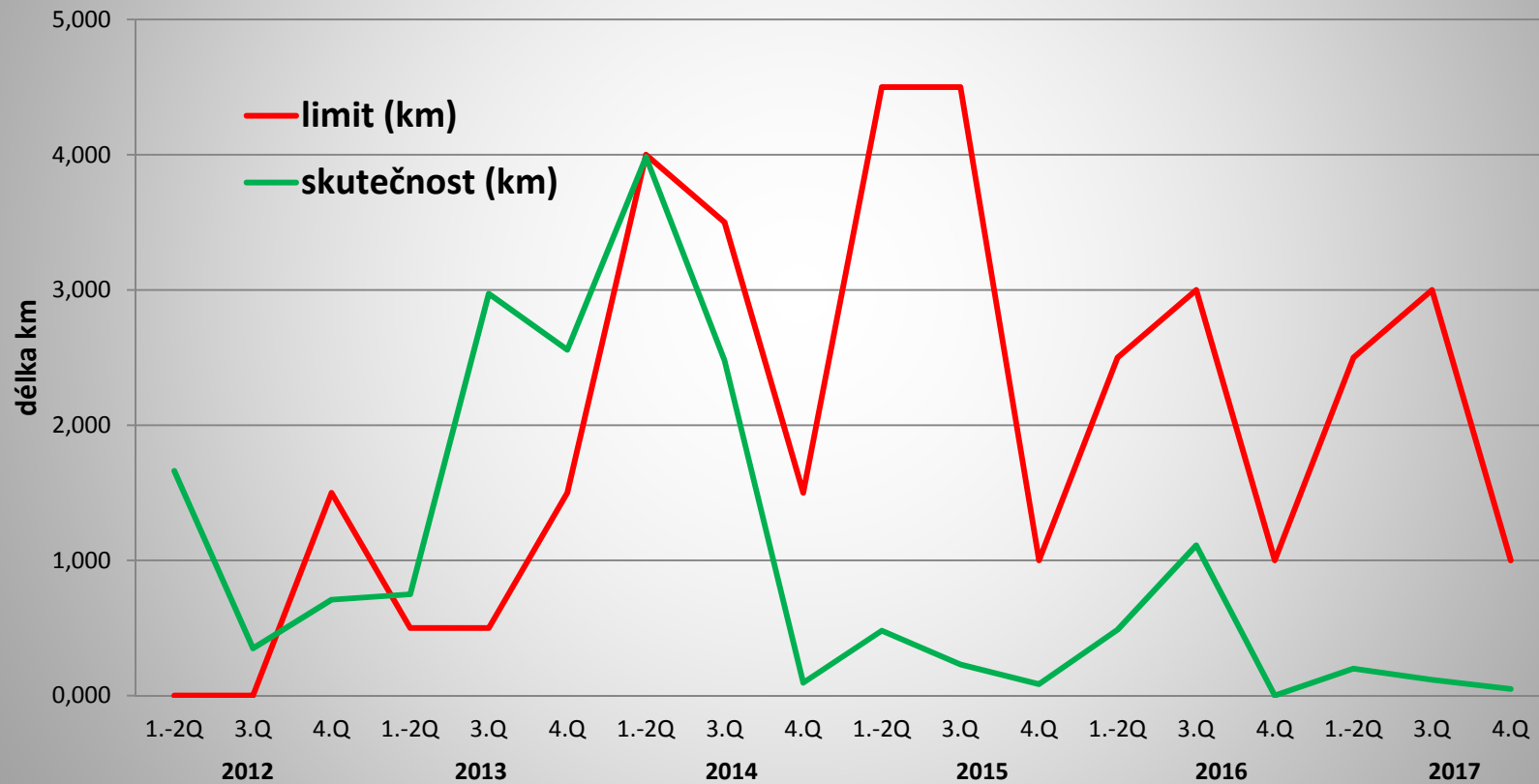


Náklady na zadatelnou činnost v mil. Kč (2013-2017)



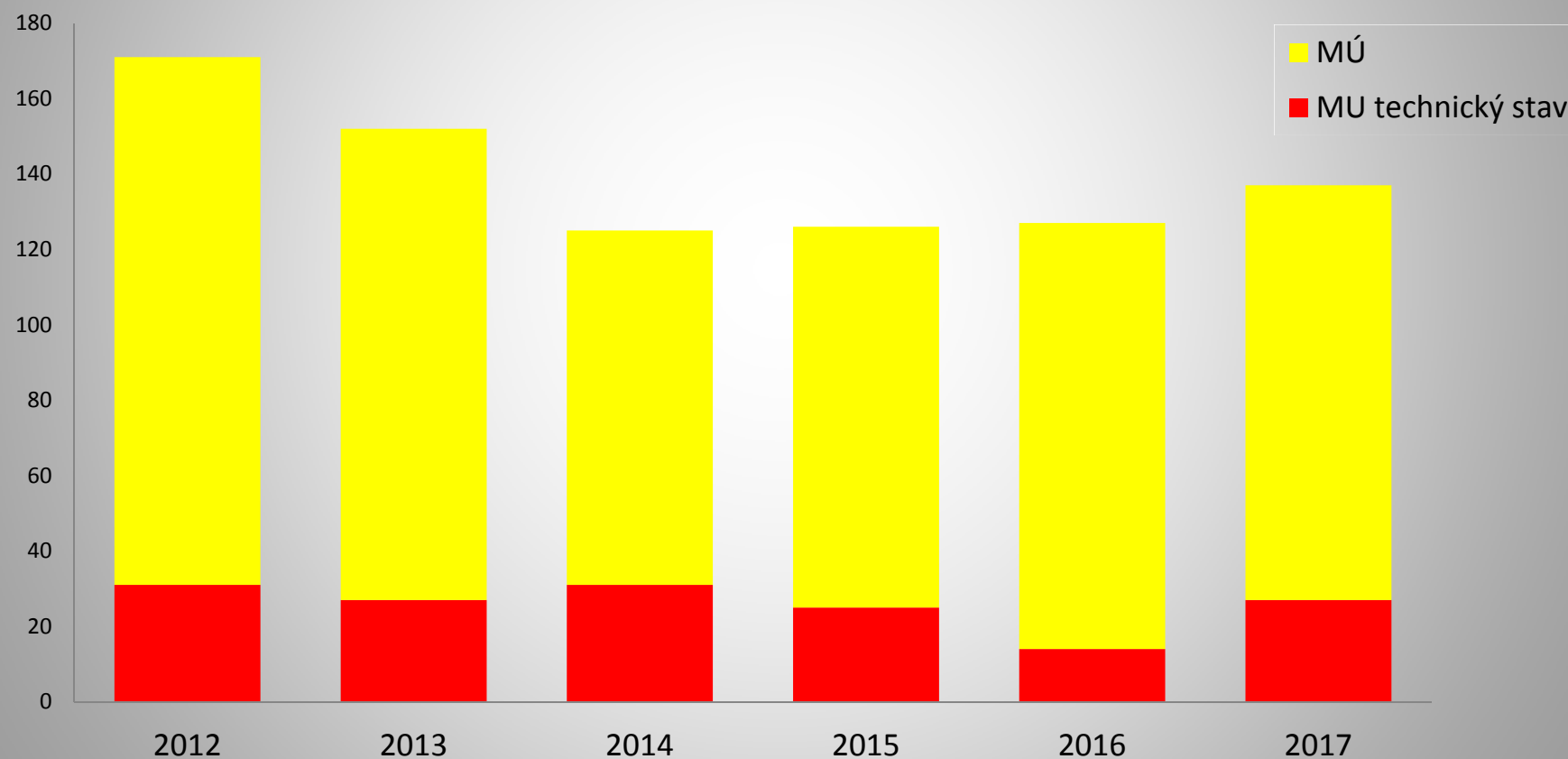
Technický stav sítě

Pomalé jízdy v období 2012 - 2017



Technický stav sítě

Přehled MU u OŘ v období 2012 -2017











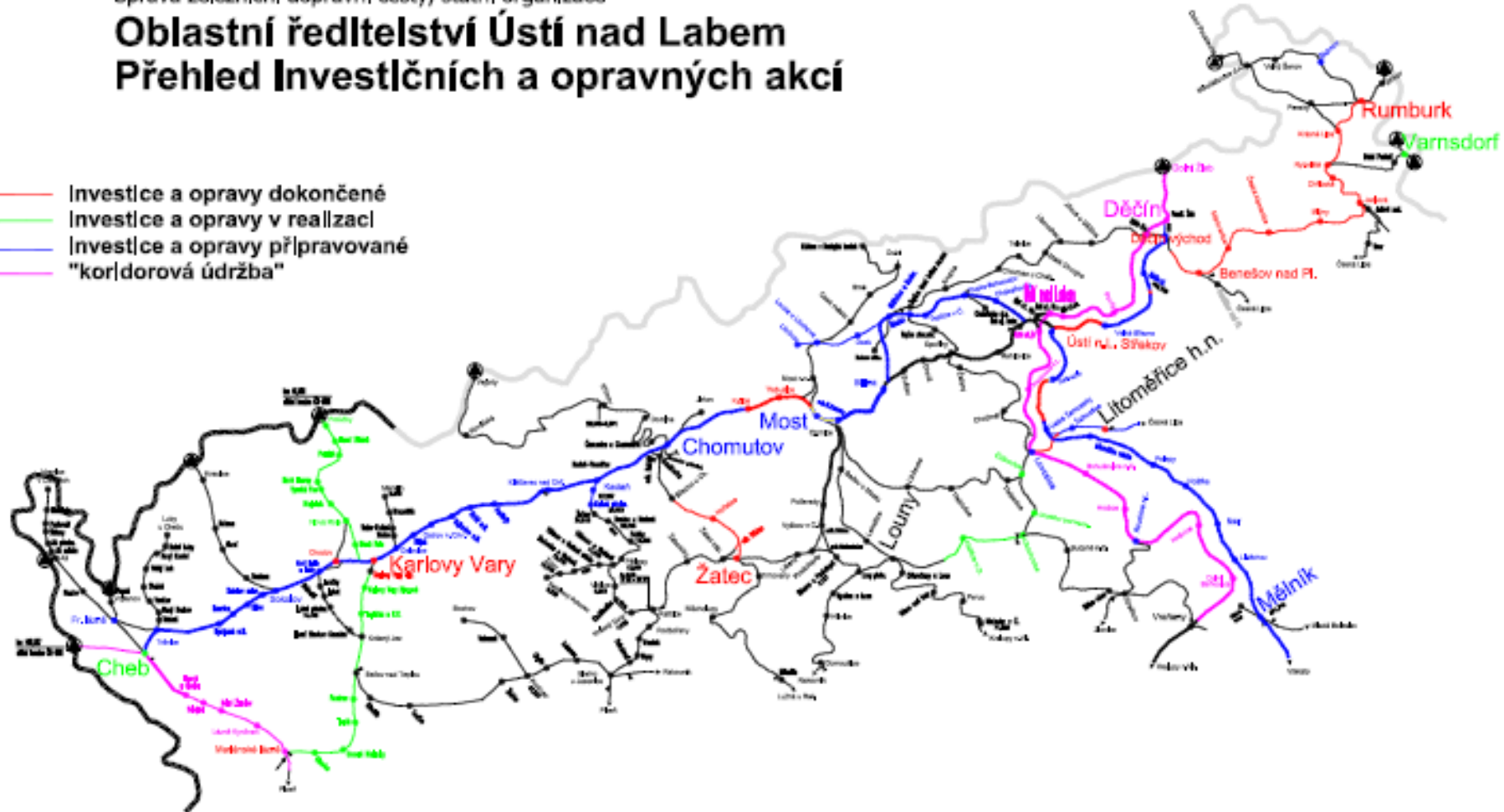


Sít – investice a opravy

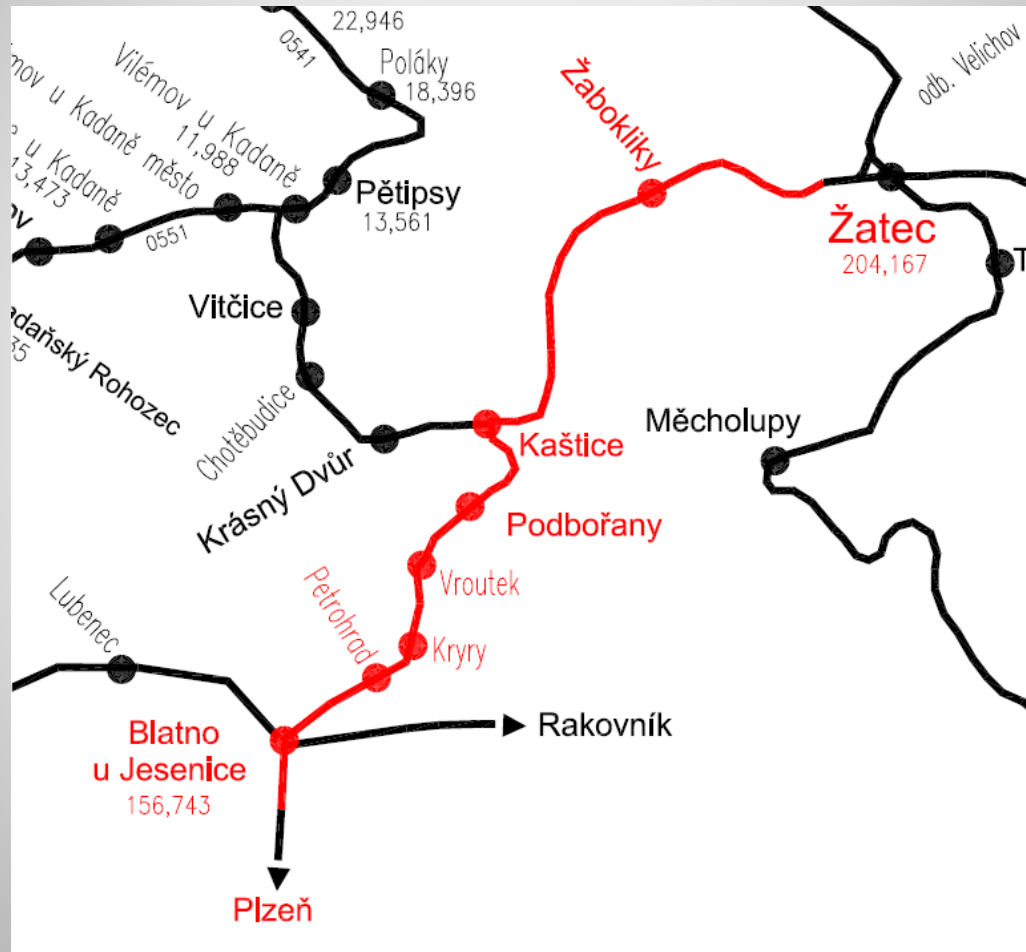
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Ústí nad Labem Přehled investičních a opravných akcí

- Investice a opravy dokončené
- Investice a opravy v realizaci
- Investice a opravy připravované
- "koridorová údržba"



Plzeň - Žatec

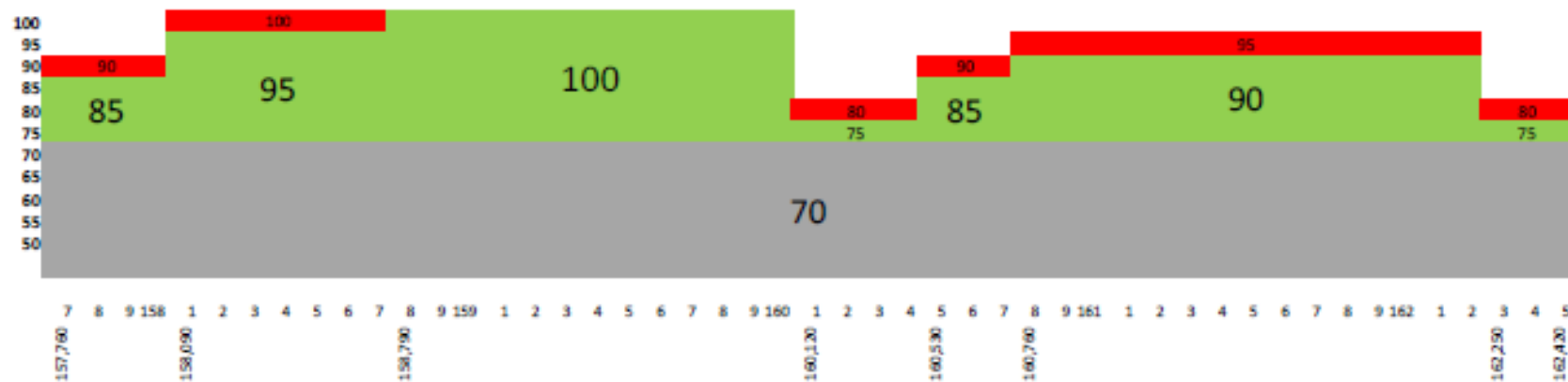


Rychlostní profil úseku trati Blatno u J. - Petrohrad

Legenda:

| | |
|----|---|
| 85 | V_{130} navrhovaná rychlost pro nedostatek převýšení $l=130$ mm |
| 80 | V_{100} navrhovaná rychlost pro nedostatek převýšení $l=100$ mm |
| 70 | V současná rychlost (km/h) |

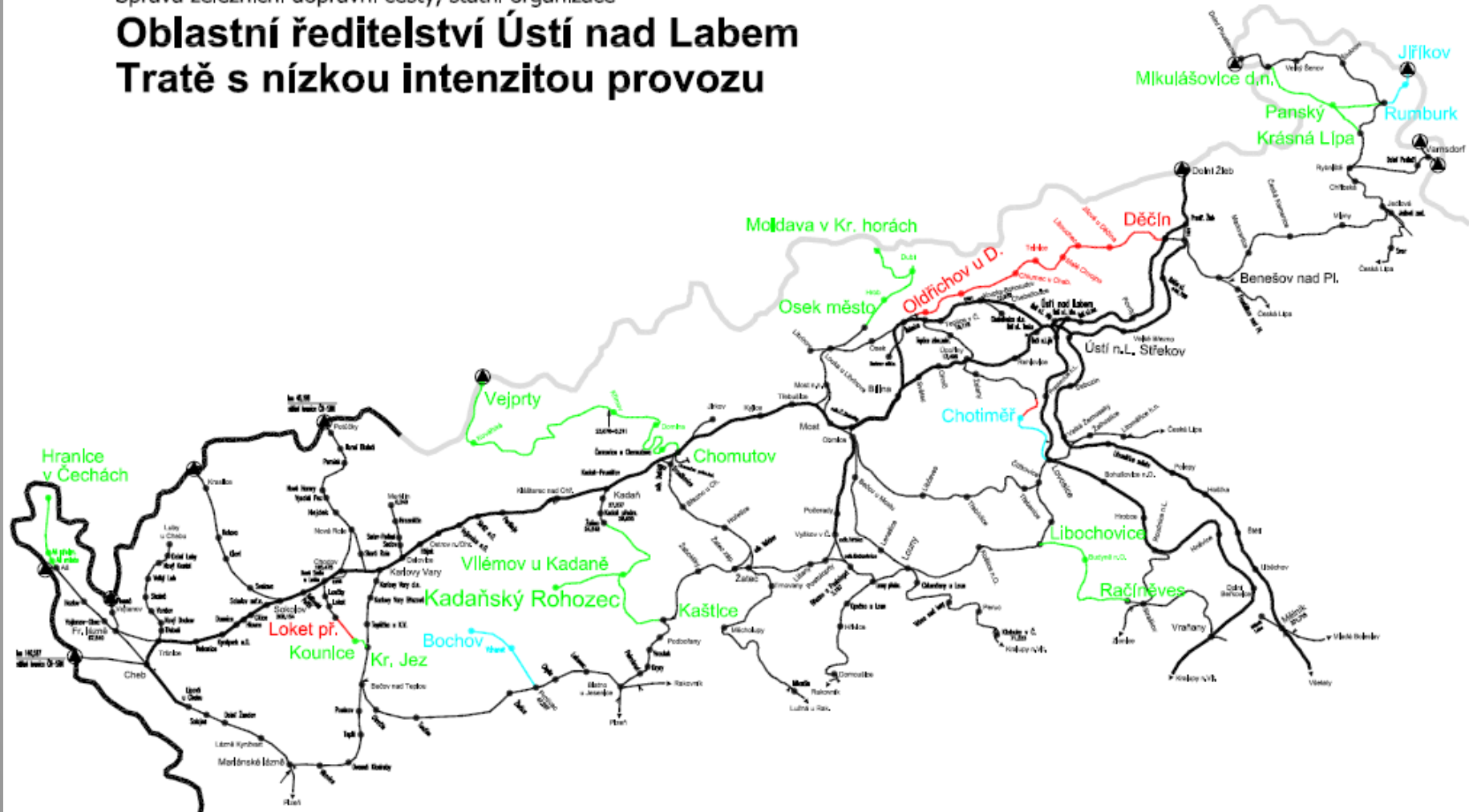
rychlost
(km/h)



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Ústí nad Labem

Tratě s nízkou intenzitou provozu



Tratě s nízkou intenzitou provozu

| Tratě | délka | provoz | stav | |
|---|-------|-------------------------------|--|--|
| Mikulášovice d.n. – Panský – Rumburk / Kr. Lípa | 23 | celoroční víkendový | postupně opravováno z výzisku | udržitelné |
| Osek – Dubí – Moldava | 20 | celoroční víkendový, 3M denní | postupně opravováno z výzisku | neudržitelné, náročné inženýrské stavby (0,5 mld Kč) |
| Aš město – Hranice v Č. | 12 | 1 pár vlaků celoročně | | neudržitelné |
| Račíněves – Libochovice | 21 | sezónní víkendový | slušný technický stav svršku, lokálně řešitelné mostní objekty | udržitelné |
| Kadaň – Vilémov – Kaštice, Vilémov – Kadaňský Rohozec | 37 | sezónní víkendový | nevyhovující stav železničního svršku | neudržitelné |
| Černovice u Chom. – Vejprty – st. Hranice | 54 | sezónní víkendový | slušný technický stav svršku, lokálně řešitelné mostní objekty | neudržitelné |
| Rumburk – Jiříkov | 7 | nulový | slušný technický stav | udržitelné |
| Děčín – Oldřichov u D. | 40 | výluka | | náklady cca 150 mil. Kč |
| Loket předměstí – Kounice | 9 | výluka | | náklady cca 200 mil. Kč |



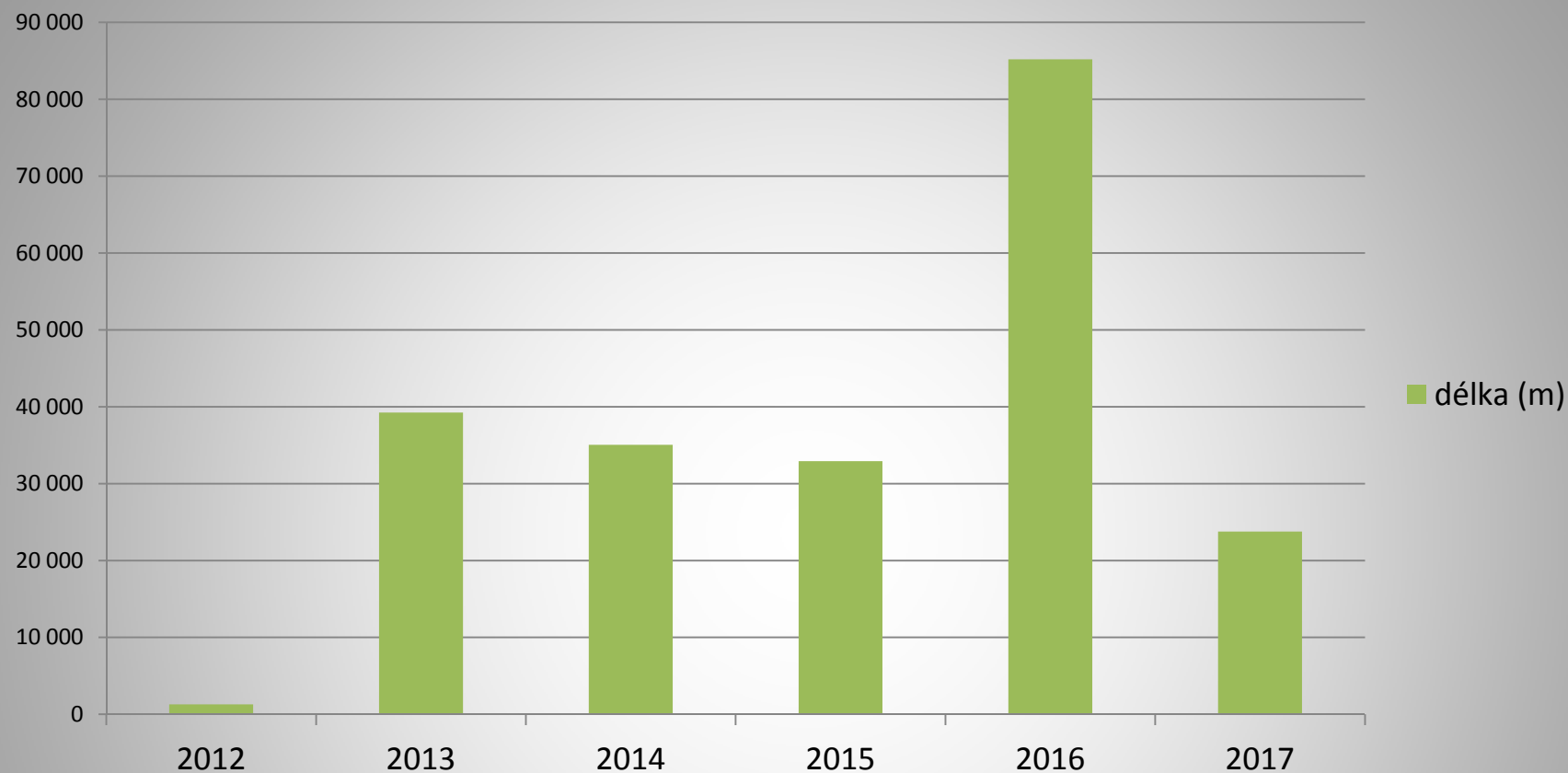




Obecné zásady oprav u OŘ Ústí n.L.

- odstraňování propadů rychlosti – využití rychlostního profilu V130 (např. SVP Mlýny – Jedlová – odstranění propadů rychlosti na celé délce úseku 8 km)
- lepší využití výlukových časů – koordinace akcí se všemi odbornými správami (tradičně koordinace ST a SMT)
- zvyšování úrovně zabezpečení a propustnosti náhradou dožívajících systémů (oprava SZZ Benešov n.Pl. a jiné dopravní)
- zvyšování kultury cestování – kvalitnější nástupiště, lepší přístup (opravy SZZ Benešov n.Pl., SVP Mlýny – Jedlová)
- úspora nákladů – mzdových, energetických a údržbových (opravy SZZ – uspořeno cca 290 zaměstnanců segmentu řízení provozu)

délka úseků se zvýšením traťové rychlosti (m)



Celkem byla v letech 2012 – 2017 zvýšena traťová rychlost na 217 km sítě, z tohoto počtu 205 km formou oprav.

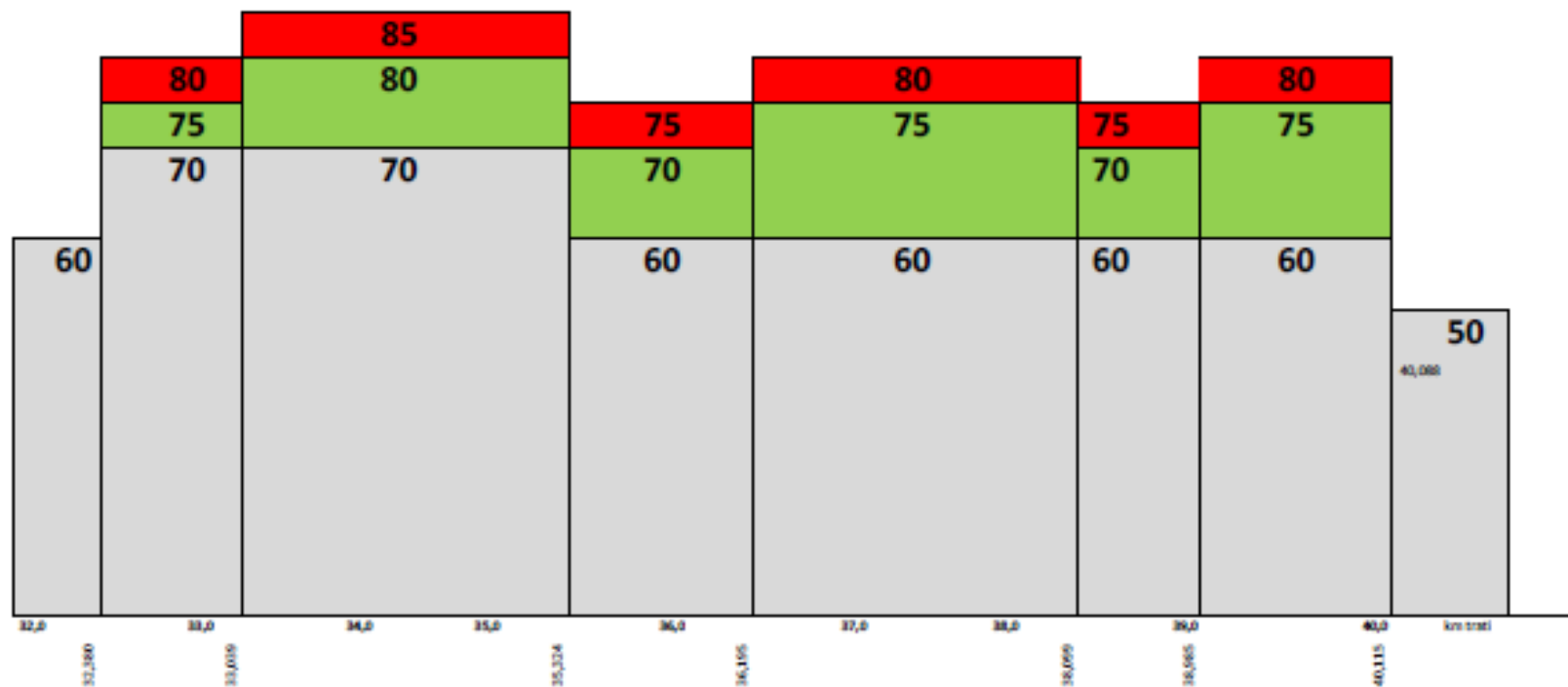
Rychlostní profil úseku trati Mlýny - Jedlová

Legenda:

| | | |
|----|------------------|---|
| 85 | V ₁₃₀ | navrhovaná rychlost pro nedostatek převýšení l=130 mm |
| 80 | V ₁₀₀ | navrhovaná rychlost pro nedostatek převýšení l=100 mm |
| 70 | V | současná rychlost (km/h) |

rychlost
(km/h)

90
85
80
75
70
65
60
55
50



Mlýny

Jedlová







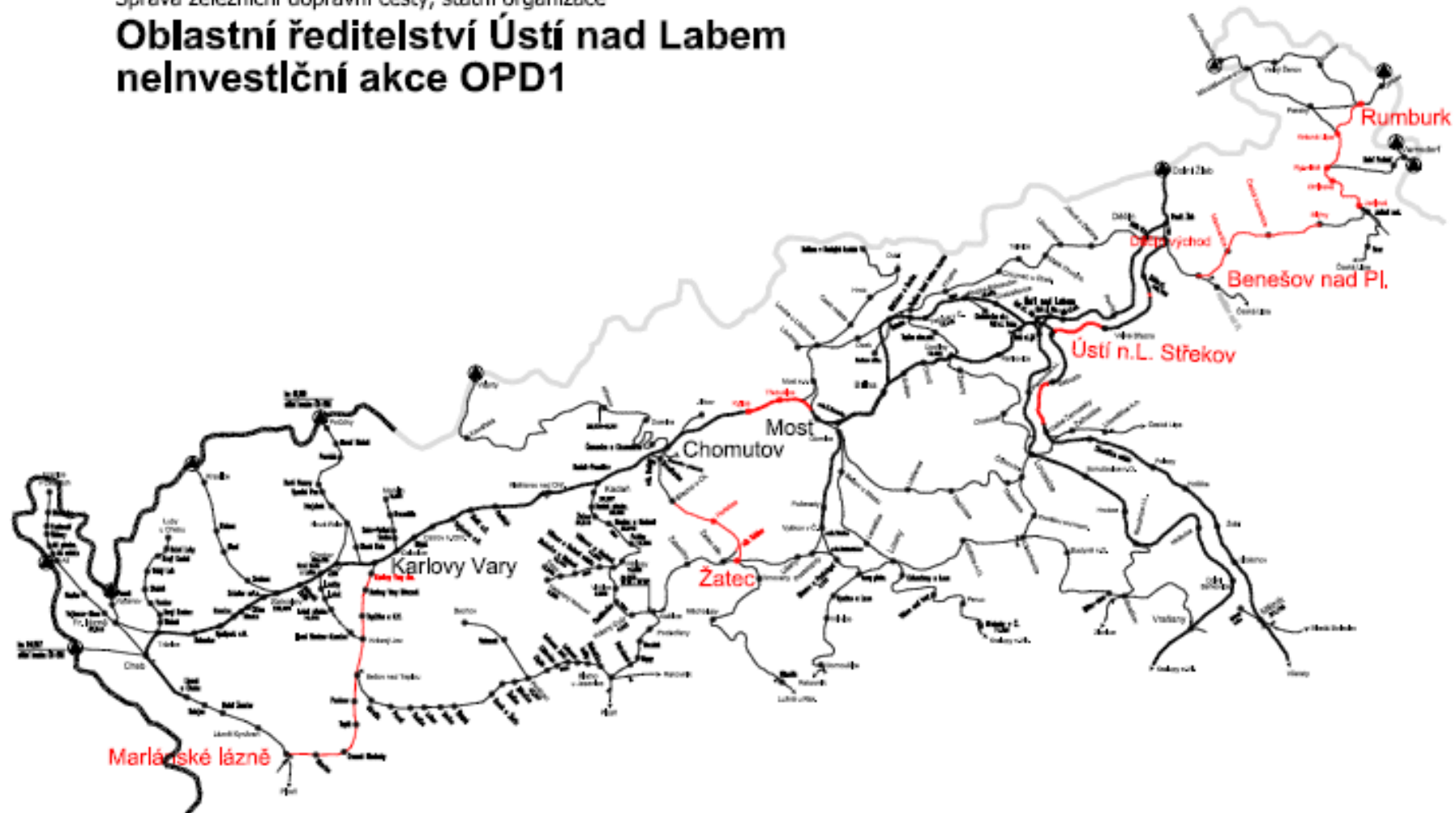






Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Ústí nad Labem neinvestiční akce OPD1



| Úsek | Záměr projektu | Projekt stavby | realizace | Náklady (mil. Kč) | Pozn. |
|----------------------------------|----------------|----------------|--------------|-------------------|--------------------|
| Most – Chomutov | 3/14 – 4/14 | 10/14 – 3/15 | 7/15 – 5/16 | 824 | |
| Litoměřice – Ústí n.L. Střekov | 5/14 – 7/14 | 10/14 – 4/15 | 7/15 – 1/17 | 275 | |
| Ústí n.L. Střekov – Děčín východ | 5/14 – 7/14 | 10/14 – 4/15 | 8/15 – 10/16 | 375 | |
| Benešov n.Pl. – Rumburk | 1/14 – 3/14 | 10/14 – 3/15 | 9/15 – 3/17 | 924 | |
| Žatec – Chomutov | 3/14 – 4/14 | 10/14 – 6/15 | 11/15 – 8/17 | 780 | |
| M.Lázně – K.Vary d.n. | 1/14 – 3/14 | 10/14 – 7/15 | 7/17 - dosud | 645 | Přešlo do investic |

Trať 503A Litoměřice – Ústí n.L. Střekov



Odstranění propadu na trati Benešov .Pl. - Rumburk



Odstranění propadu na trati Benešov .Pl. - Rumburk



Trat' 504 Most - Chomutov



Trať 503B Ústí n.L. Střekov – Děčín východ



Trať 503B Ústí n.L. Střekov – Děčín východ



Odstranění propadu rychlosti na trati Žatec - Chomutov



Neinvestiční akce OPD1

Přínosy:

- velmi rychlé řešení nevyhovujících míst na infrastrukturu, v naprosté většině odstranění omezujících parametrů trati (rychlosti, stupeň zabezpečení) – dlouhodobá stabilizace technického stavu infrastruktury,
- lidské zdroje – na přípravě a realizaci se na OŘ podílely desítky zaměstnanců v různých pozicích, všichni byli motivováni dotáhnout akci do realizace, získání cenných zkušeností při přípravě takto náročných staveb,
- propojení všech profesních odvětví (ST, SMT, SSZT, SEE).

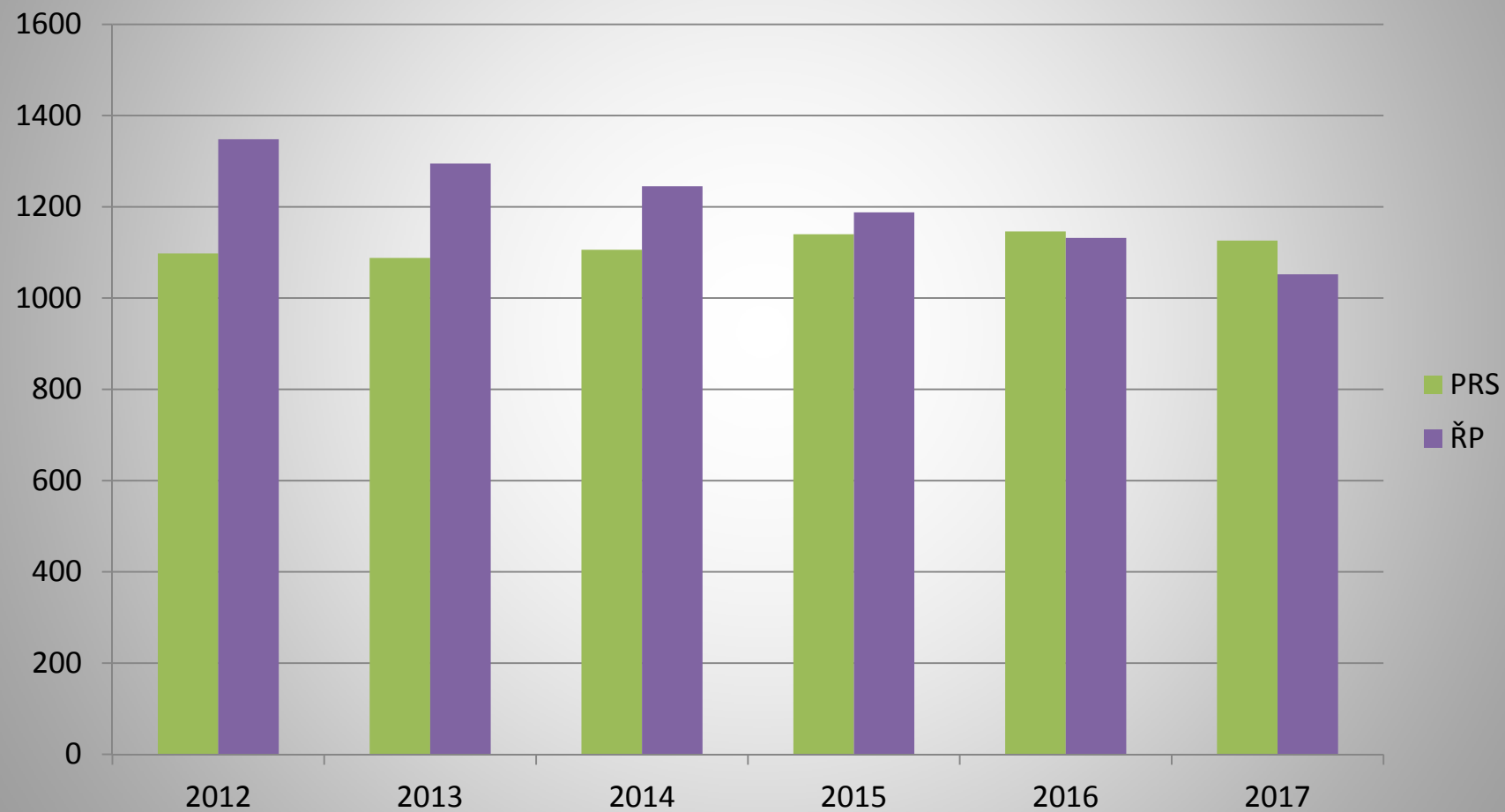
Nedostatky:

- krátký čas na přípravu, vyčerpané kapacity projekční, dodavatelského sektoru – nedostatky v projekční přípravě se projeví v množství změn během výstavby,
- nejasněná koncepce v peronizaci – jediný zásadní nedostatek negativně vnímaný cestujícími,
- nejasnosti v ekonomickém hodnocení – nejasné benefity u elektrické trakce (neřešena zejména na pravobřežní trati).

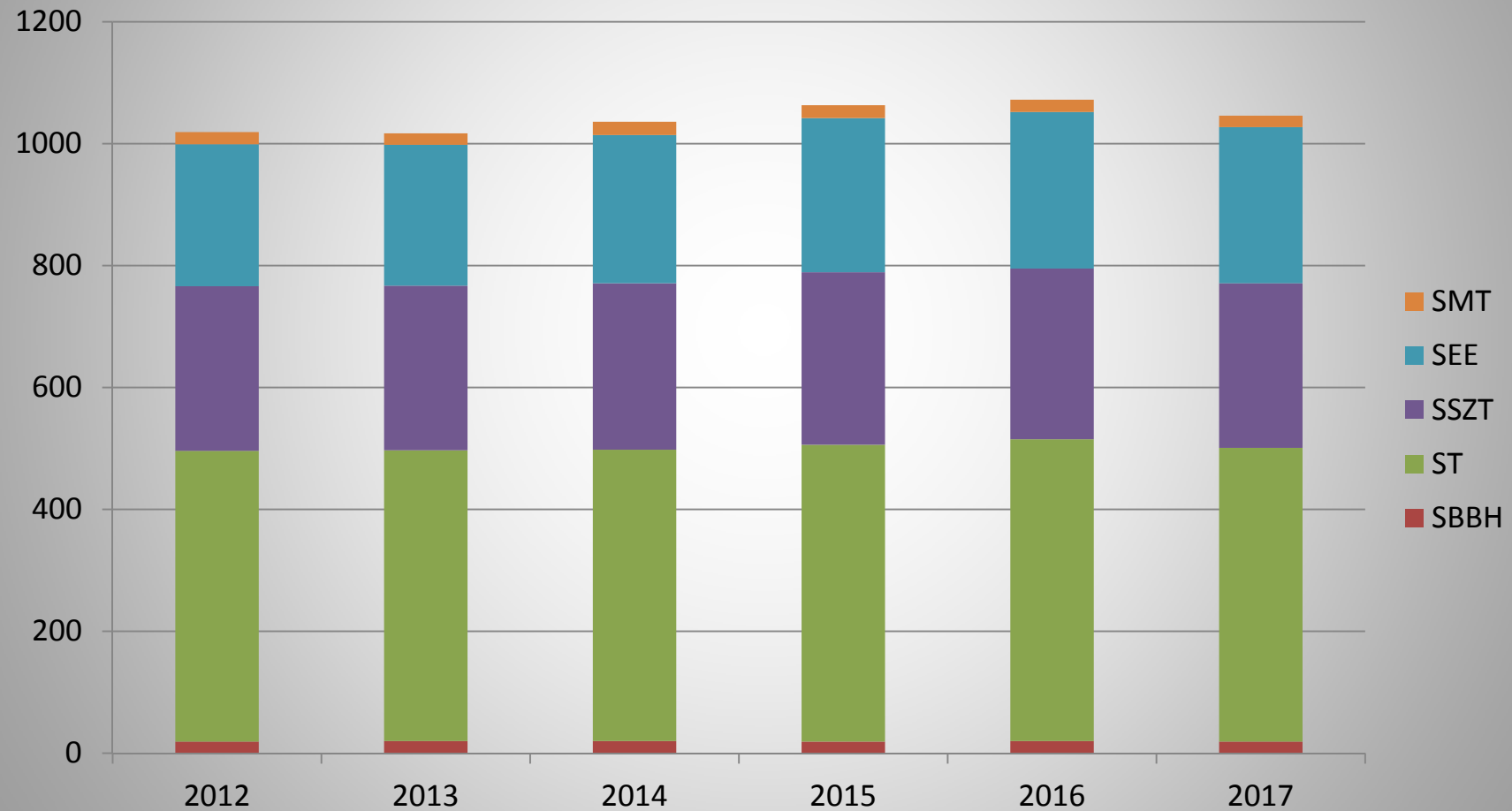
Personální stránka OŘ Ústí n.L.



Personální stránka OŘ – segment infrastruktury a řízení provozu



Profesní zastoupení v segmentu infrastruktury



Závěr

- pro zajištění dlouhodobé provozuschopnosti železniční sítě musí být jasně definovány potřeby státu a požadavky na rozsah sítě v kontextu s finančními možnostmi. I při možném snížení rozsahu sítě (řádově o jednotky procent délky) bude nutné navýšit potřebu prostředků pro provozuschopnost,
- je nezbytné pokračovat v intenzivní přípravě investičních akcí zejména na síti TEN-T (úsek modernizace),
- pokračování v neinvestičních opravných pracích jako doplňku investičních akcí,
- propojit ekonomicky času výluky a jejich nákladů s vlastní opravou prací,
- řešit personální politiku SŽDC – bez kvalitních zaměstnanců není možné udržet provozuschopnost sítě.

- Děkuji za pozornost