

INFRASTRUKTURA V OBVODU OBLASTNÍHO ŘEDITELSTVÍ **ÚSTÍ NAD LABEM**

Ing. Martin Kašpar
SŽDC, Oblastní ředitelství Ústí nad Labem

1. OBLASTNÍ ŘEDITELSTVÍ ÚSTÍ N. L.

Oblastní ředitelství Ústí n.L. vzniklo ve dvou etapách v roce 2012, nejprve k 1. 1. 2012 vznikla Správa dopravní cesty Severozápadní Čechy sloučením SDC Ústí n. L. a SDC Karlovy Vary a následně připojením segmentu řízení provozu vzniklo k 1. 7. 2012 vlastní Oblastní ředitelství. To spravuje infrastrukturu SŽDC, s.o., přibližně na území Ústeckého a Karlovarského kraje, a to prostřednictvím 8 odborných správ 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 1 481 km tratí ze sítě SŽDC, z toho je 142 km tzv. koridorových tratí (Vraňany – Děčín – státní hranice a M. Lázně – Cheb – státní hranice), 339 km ostatních páteřních tratí v síti TEN-T (Mělník – Děčín východ, Ústí n.L. – Cheb a Ústí n.L. – Bílina) a 987 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.

2. EKONOMICKÁ STRÁNKA PROVOZUSCHOPNOSTI

Provádění správy, údržby a oprav je nemyslitelné bez přidělu finančních prostředků. Těmi se v rámci infrastruktury hradí jak vlastní náklady (mzdy, energie, režie apod.), tak náklady dodavatelům údržby a oprav (zadatelná činnost). V letech 2013 – 2017 roční příděl prostředků z provozuschopnosti na zadatelnou činnost doplňoval příděl na sanaci povodňových škod v roce 2013 a dále prostředky na neinvestiční akce OPD1. Průběh kalendářního roku z hlediska prostavenosti má tradiční průběh – stavební činnost vrcholí na podzim a v prosinci.

Přidělené prostředky OŘ Ústí n.L. v letech 2013 – 2017 (v mil. Kč)

odbornost / rok	2013	2014	2015	2016	2017
Aparát OŘ a velké opravné akce (od r. 2017)	15,3	85,1	16,7	31,8	169,2
SBBH	38,8	54,4	28,0	39,7	33,2
ST Ústí n.L.	160,6	300,1	168,7	206,5	297,5
ST Most	186,6	305,1	148,5	202,4	194,8
ST K. Vary	147,4	113,7	119,3	115,9	164,6
SSZT Ústí n.L.	114,3	192,4	98,5	158,8	83,0
SSZT K. Vary	18,9	17,4	5,8	21,7	23,8
SEE	57,1	73,8	36,4	42,6	64,7
SMT	74,6	112,9	92,3	72,9	61,6
celkem (provozuschnost)	814,1	1 255,3	714,7	892,7	1 092,8
neinvestiční akce OPD1	0	0	1 650,2	1 383,3	137,6
zvýšení traťové rychlosti Ústí n.L. - Cheb	259,1	298,2	10,3	0	0
povodně 2013	28,3	280,7	38,8	0	0
Celkem (provozuschnost a jmen. akce)	1 101,6	1 834,3	2 414,1	2 276,0	1 230,5

Na první pohled se čísla – zejména v posledním řádku – mohou zdát značná. Pokud však vezmeme délku traťových kolejí (1481 km + 435 km druhých kolejí = 1916 km) a cenu TSO (těžké střední opravy) železničního svršku ve výši cca 20 mil. Kč/km, při průměrné roční výši prostředků 1771 mil. Kč (průměr posledního součtového řádku) lze takto opravit 88 km tratí, tedy z celkové sítě 1846 km by vyšla oprava každého km za cca 21 let. To je ovšem ideální případ bez ostatních odborností, tedy při naplnění potřeb ostatních správ a naplnění ostatních potřeb správ tratí je k dispozici zhruba 30 % této částky. Tím by oprava každého kilometru vyšla teoreticky za cca 63 let, což je daleko za praktickou živostností. Při počítání pouze prostředků na vlastní provozuschopnost (bez jmenovitých akcí) bude perioda ještě delší. Skutečnost je poněkud složitější, část oprav nahrazují v menší míře investiční akce a na méně frekventovaných tratích se opravy provádějí levnějším způsobem, např. využíváním vyzískaného materiálu z jiných oprav. Na tomto velmi zjednodušeném případě je vidět, že udržení současné sítě v provozuschopném stavu i při výše uvedených zdánlivě vysokých finančních částkách vyžaduje od správce velmi kvalifikovaný výběr priorit opravovaných úseků. Při nutnosti udržet síť ve stávajícím rozsahu, parametrech a při nutnosti zahájení nákladných oprav hlavních tratí se jedná o neudržitelný stav.

3. TECHNICKÝ STAV SÍTĚ

Jedním z měřitelných parametrů úrovně správy je množství pomalých jízd. Pomalé jízdy jsou vyhlášovány z nejrůznějších důvodů a zejména na hlavních tratích s vyššími rychlostmi mívají negativní dopad na plnění GVD. OŘ Ústí n.L. má stanoven limit pomalých jízd, který až na výjimku v roce 2013, která byla způsobena odstraňováním povodňových škod, vždy plní. Část pomalých jízd je odstraněna opravou, část převedením do trvalého omezení rychlosti. Jde zejména o problémy

řešitelné pouze investičně – např. nepříznivé rozhledové poměry u přejezdu instalací PZS apod.

Dalším parametrem je množství mimořádných událostí z důvodu technického stavu sítě. Zde dominují dvě základní skupiny – poruchy trakčního vedení a pády stromů do provozované dopravní cesty. Obojí OŘ v rámci opravných prací průběžně řeší.

Výše uvedené parametry však neposkytují objektivní obrázek o stavu sítě.

4. SIŤ – INVESTICE A OPRAVY

Plán opravných prací je vyhotovován každoročně na základě podkladů od jednotlivých odborných správ a vedení OŘ. Jednotlivá místa oprav jsou vybírána také s ohledem na předpokládaný termín realizace investiční akce. V síti spravované OŘ Ústí n. L. jsou navrženy tyto zásady:

- 4.1 Koridorové tratě – technický stav bude udržován soustředěnými opravnými pracemi (projekt připravovaný O13). Koridorový úsek Vraňany – Děčín – státní hranice prošel optimalizací nebo modernizací v letech 1996 – 2002, uzel Děčín hl.n. byl dokončen v roce 2004 a uzel Ústí n.L. v roce 2008. V některých úsecích však byly z úsporných důvodů ponechány komponenty ze 70. a 80. let minulého století. Úsek M. Lázně – Cheb – státní hranice byl dokončen do roku 2011 a v roce 2015. Kromě soustředěných oprav počítáme s nápravou řady nedostatků, které nebyly v minulosti řešeny, a které jsou terčem kritiky dopravců nebo mají negativní vliv na dopravu (nekvalitní nástupištní hrany, absence výlukových výhyben).
- 4.2 U tratě TEN-T Mělník – Děčín východ je připravována série investičních akcí. Po první etapě projektování jsou však výsledky nejasné a nelze určit zahájení realizace. Předpokládáme velké problémy zejména v odvětví zabezpečovací techniky a elektrické trakce, kde např. bylo OŘ v minulosti nuceno realizovat ve čtyřech dopravních provizorní zabezpečovací zařízení, které byly po stránce nákladů náročné a odčerpávají prostředky z ostatní činnosti. Část nejhorších míst v oblasti železničního svršku byla v letech 2015-16 řešena v neinvestičních akcích.
- 4.3 Trať TEN-T Ústí n.L. – Cheb je v úvodu projektování, termín realizace je zatím vzdálen, zde je z hlediska stáří infrastruktury situace částečně lepší než na pravobřežní trati, nicméně zásadní řešení je nad rámec běžných opravných prací. Do doby realizace (cca od roku 2022) bude technický stav udržován opravnými pracemi do vyčerpání životnosti jednotlivých komponentů infrastruktury.
- 4.4 U trati Ústí n.L. – Bílina není připravována žádná investiční akce, technický stav bude udržován opravami před vyčerpáním životnosti jednotlivých částí infrastruktury. Trať je však dvoukolejná a opravné práce nemají velký dopad do pravidelnosti železniční dopravy.

Síť většiny celostátních a regionálních drah s celoročním provozem – technický stav byl u části z nich stabilizován neinvestičními akcemi OPD1 nebo předpokládáme neinvestiční akce OPD2 (tratě na Lounsku a Žatecku).

Výše uvedeným způsobem by byl zajištěn dlouhodobě udržitelný technický stav sítě, kde se odehrává cca 98 % výkonů. V rámci OŘ Ústí n.L. však jsou dva zvláštní případy, které do výše uvedeného nepatří:

- 4.5 Úsek Blatno u Jesenice – Žatec. V současné době dráha celostátní sloužící převážně tranzitní dopravě, která však v osobní i nákladní dopravě dosahuje

nízkých výkonů. Výluková činnost na trati výrazným způsobem narušuje použitelnost trati pro tranzitní dopravu, což má negativní dopad na její atraktivitu. Je zde sice připravována studie, předpokládáme však, že vzhledem k nízké intenzitě provozu nedosáhne požadovaných ekonomických kritérií. Zde jsou možné dva scénáře:

1. Postupovat současným způsobem, tedy ročně provést opravu železničního svršku na délce cca 2 km. Tímto tempem bude oprava úseku Blatno u Jesenice – Žatec hotova za dvacet let, předpokládáme však, že dříve bude v její části ukončena osobní doprava. Postupovat tímto způsobem znamená, že na již opravených úsecích dojde před vyčerpáním jejich životnosti k výraznému omezení dopravy.
2. Zajistit opravu z prostředků provozuschopnosti, zkrátit dobu opravy na 5 let a odstranit propady rychlosti. Za tímto účelem OŘ zpracovává projektovou dokumentaci k souvisejším opravám, kde by byl v celé délce po opravě uplatněn jízdní profil V130 a u opravovaných mostních objektů by se navrhovala třída přechodnosti D4. Dle předběžných propočtů jsou na trati propady rychlosti značné. Odhadované náklady jsou cca 900 mil. Kč, předpokládáme hlavně stavební profese, zabezpečovací zařízení je z roku 2007 a bylo by pouze upraveno na změnu rychlosti. Takové objemy jsou však nad rámec obvyklých prostředků na zajištění provozuschopnosti.

4.6 Tratě s nulovým nebo sezónním provozem

V oblasti OŘ se vyskytuje velké množství regionálních drah (223 km), kde byla v minulosti již ukončena celoroční objednávka ve standardní základní dopravní obslužnosti, tedy cca v rozsahu 6 – 8 párů vlaků denně a nákladní doprava je zde minimální. Dvě tratě jsou již vyloučeny z provozu pro nevyhovující technický stav. Na všech tratích je objednávan zpravidla sezónní provoz, intenzita dopravy je však ještě níže, než u běžné regionální dráhy s celoročním provozem. Tyto tratě jsou v prioritách OŘ dlouhodobě na posledních místech, prostředky na zadatelnou činnost jsou přednostně realizovány na tratích s větším provozním vytížením. V roce 2016 ze seznamu zmizela trať Čížkovice – Obrnice, kterou zakoupila firma AŽD Praha s.r.o.

Trať	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

Trat'	délka	provoz	stav	
Černovice u Chom. – Vejprty – st. Hranice	54	sezónní víkendový	slušný technický stav svršku, lokálně řešitelné mostní objekty	udržitelné
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

Naprostá většina tratí je v tomto režimu 10 let a více a je evidentní, že je tato situace dlouhodobě neudržitelná. Pokud nedojde k navýšení objednávky vlakové dopravy na úroveň celoročních provozů, je situace řešitelná pouze prodejem nebo rušením těchto tratí s podmínkou zachování jejich liniového charakteru pro případné budoucí využití.

5. 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 260 zaměstnanců segmentu řízení provozu).

6. NEINVESTIČNÍ AKCE OPD1

Zvláštní kapitolou v životě OŘ se staly tzv. neinvestiční akce. Jejich vyhlášení mělo být zlepšením čerpání operačního programu doprava 1. V srpnu 2013 definoval O15 základní teze programu, jednotlivá OŘ měla navrhnout vhodné stavební úseky. Přestože s tímto typem akcí nemělo OŘ žádné zkušenosti, bylo jasné, že se může jednat o prostředky, které mohou významně zlepšit technický stav infrastruktury v místech, kde se nepřipravuje žádná investiční akce nebo její termín je příliš vzdálen. Byly proto vybrány tyto úseky:

Osa 1 (TEN-T)

Most – Chomutov (úsek Most – Třebušice)

Litoměřice – Ústí n.L. Střekov (vybrané úseky)

Ústí n.L. Střekov – Děčín východ (zejména úsek Ústí n.L. Střekov – V. Březno)

Osa 3 (mimo TEN-T)

Benešov n.Pl. – Rumburk

Žatec – Chomutov (úsek Žatec – Březno u Chomutova)

M. Lázně – K. Vary d.n.

Po schválení těchto úseků probíhala v 1. polovině roku 2014 tvorba záměrů projektu, kde akce musela prokázat předepsané ekonomické přínosy. Pro zajištění benefitů byly zkoumány všechny přínosy dosažitelné u všech odborností, tedy nejen u odvětví traťového hospodářství. Kromě odstraňování propadu rychlostí se také zajímavých výsledků dosahovalo úsporou provozních zaměstnanců náhradou zastaralých zabezpečovacích zařízení. Podle ekonomických výsledků se pak určovala nákladová stránka projektu. U všech šesti akcí nakonec byl prokázán ekonomický přínos a od podzimu 2014 se začaly zadávat jednostupňové projekty na jednotlivé akce, podařilo se zasmluvnit projekt na všech akcích, byť přetíženost projektových firem v tomto období byla obrovská. Od podzimu 2014 se zahajovalo vlastní projektování, které zpočátku komplikovalo dokončování geodetických podkladů. Současně jsme museli zajistit vyjádření od MŽP, že žádná akce nebude spadat pod posouzení EIA. Výstupy projektů šly zrychleným připomínkováním jak na OŘ tak na GR do schválení Centrální komisí MD ČR a ihned byly vypisovány veřejné zakázky. Organizace VZ zajišťovala Stavební správa západ. Do uzavření smlouvy o dílo se nakonec dostalo 5 akcí, šestá (M. Lázně – K. Vary) sice byla odsoutěžena, ale termínově by se už nedala zajistit v roce 2015, nakonec byla z neinvestičních akcí vypuštěna a byla realizována jako investice v letech 2017 - 2018.

Přehled přípravy a realizace neinvestičních akcí 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.PI. – 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

Do přípravy akcí se zapojilo velké množství zaměstnanců OŘ, díky čemu se podařilo napjaté termíny zvládnout. OŘ hodnotí tento způsob oprav velmi pozitivně, na všech vyjmenovaných úsecích došlo k zásadnímu zlepšení stavu infrastruktury většiny odvětví a byla zajištěna životnost na dalších 20 let.

Přínosy neinvestičních akcí:

- velmi rychlé řešení nevyhovujících míst na infrastruktuře, 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).

Na základě zkušeností s neinvestičními akcemi OPD1 zahájilo OŘ přípravu projektů v OPD2. Předpokládáme, že se situace s čerpáním prostředků bude pravděpodobně opakovat, a proto zatím projekčně připravujeme trojici akcí:

Most – Louny – Domoušice

Obrnice – Postoloprty – Žatec

Postoloprty – Louny – Lovosice

Na těchto akcích se nepřipravuje dlouhodobě žádná investiční akce a jde o tratě perspektivní. Třetí akce řeší úseky mimo v nejbližší době realizovanou investici „revitalizace trati Lovosice – Louny“. Nejprve bude zpracován záměr projektu s ekonomickým hodnocením, na základě kterého se stanoví další rozsah akce. Akce bude řešit průřezově všechny odbornosti.

7. VÝLUKOVÁ ČINNOST

Je téma na samostatnou přednášku, je třeba zmínit skutečnost, že stále není dostatečně propojeno plánování výluk a motivace ke zkracování termínů. Při zadávání veřejných zakázek je již výlukový čas dán a dodavatel není motivován ke zkracování doby výluky. Není metodika na ocenění uspořené výlukového času a zvýšení nákladů na straně dodavatele (např. vícesměnný provoz, noční práce apod.). Současný způsob proplácení náhradní autobusové dopravy dopravcům tento rozpor ještě prohlubuje.

8. PERSONÁLNÍ STRÁNKA OŘ

Opět téma na samostatnou přednášku, nicméně bez kolektivu kvalitních a dostatečně motivovaných zaměstnanců nelze provádět efektivní správu železniční sítě. Průměrný věk na OŘ Ústí n.L. přesahuje 50 let, v současné době jsou v rámci investiční činnosti uváděny do provozu např. desítky PZS, které tabulkově navyšují personální potřebu, avšak sehnat kvalifikovaného zaměstnance při současné konkurenci na trhu práce je téměř nemožné. Současný stav se pozvolna zhoršuje a systémové řešení není v dohledu. Přesto i v rámci OŘ věnujeme spoustu času přeškolení zaměstnanců jak ze segmentu řízení provozu, tak i z jiných profesí pro potřeby infrastruktury.

9. ZÁVĚR

- Pro zajištění dlouhodobé provozuschopnosti železniční sítě musí být jasně definovány potřeby státu a požadavky na rozsah sítě. 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 čas výluky a jejich náklady s vlastní opravnou prací.
- Řešit personální politiku SŽDC – bez kvalitních zaměstnanců není možné udržet provozuschopnost sítě.

Lektoroval: Ing. Radovan Kovařík, SŽDC, Odbor traťového hospodářství, Praha